

# MỞ ĐẦU

## 1. Tính cấp thiết của đề tài

An toàn luôn là mục tiêu quan trọng nhất trong vận tải biển. Để đảm bảo mục tiêu này, IMO đã ban hành một số quy tắc, nhiều thông tư hỗ trợ các tiêu chuẩn về quản lý an toàn, khai thác an toàn và bảo dưỡng an toàn của con tàu. Để thực hiện các tiêu chuẩn này, các trang thiết bị huấn luyện và đào tạo đã được phát triển và áp dụng các chương trình huấn luyện và đào tạo cho người đi biển, phù hợp với yêu cầu của việc nâng cao kỹ năng làm việc và nhận thức về an toàn trên biển cho thuyền viên, đáp ứng các tiêu chuẩn của Công ước STCW78/2010 và các quy tắc quan trọng khác .

Ngoài ra, công ty vận tải biển cũng áp dụng các tiêu chuẩn về chất lượng và hệ thống quản lý an toàn theo quy định của Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế International Management (ISM Code) và các tiêu chuẩn khác có liên quan.

Tất cả những nỗ lực này nhằm đạt được các mục tiêu về an toàn trên biển. Tuy nhiên, các số liệu thống kê về tai nạn hàng hải, đặc biệt là tai nạn lao động trong giai đoạn gần đây đã chỉ ra một thực tế rằng, an toàn lao động trên biển vẫn là một trong những vấn đề đau đầu cho các chủ tàu, người quản lý tàu và người khai thác tàu.

Hiện nay, trong các hệ thống quản lý an toàn cho các tàu biển thường bao gồm các quy trình cho hầu hết các hoạt động trên tàu, nhằm đảm bảo hiệu quả khai thác tàu, đảm bảo an toàn và chính sách bảo vệ môi trường cũng như đáp ứng với các tình huống khẩn cấp. Ngoài ra, các hệ thống quản lý an toàn của chủ sở hữu tàu phải đảm bảo rằng, các thông tin về an toàn, tai nạn hàng hải, tai nạn lao động cũng được cảnh báo rộng rãi đến các tàu khác.

Câu hỏi đặt ra là: làm thế nào để đảm bảo tính thực chất và hiệu quả của công tác đào tạo, huấn luyện trên biển nhằm giảm thiểu tai nạn lao động cho thuyền viên?

Là người tham gia vào công tác giáo dục, đào tạo hàng hải và làm việc trên biển trong nhiều năm, tác giả nhận thức được vai trò quan trọng của huấn luyện, đào tạo, đặc biệt là huấn luyện và đào tạo trên tàu để đảm bảo an toàn trên biển.

Huấn luyện và đào tạo trên biển là rất quan trọng và cần thiết, nhưng nhiều Chủ tàu, Người Quản lý tàu và Thuyền trưởng đã chưa có sự quan tâm đúng mức đến công tác này và do vậy, tính thực chất của công tác đào tạo huấn luyện trên biển không được đảm bảo, dẫn đến các tai nạn cho thuyền viên vẫn liên tục xảy ra, mà nhiều khi do những lỗi rất không đáng có trong thực tế.

## **2. Mục đích nghiên cứu của đề tài**

Với đánh giá công tác đào tạo huấn luyện trên biển là khâu cuối và trực tiếp của quá trình đào tạo huấn luyện đối với việc đảm bảo an toàn, tác giả nêu vấn đề là cần thiết phải tìm ra giải pháp để đảm bảo tính thực chất và hiệu quả của công tác đào tạo, huấn luyện trên biển nhằm giảm thiểu tai nạn lao động cho thuyền viên, qua đó khuyến nghị cho các Chủ tàu, Người Quản lý tàu giải pháp để xử lý vấn đề này một cách đồng bộ.

## **3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

Đề tài nghiên cứu vấn đề an toàn hàng hải, tập trung chủ yếu vào tai nạn lao động của thuyền viên trên tàu trong quá trình thực hiện nhiệm vụ; Nghiên cứu vai trò quan trọng của công tác đào tạo trên biển đối với việc đảm bảo an toàn chung và phòng tránh tai nạn cho thuyền viên trong quá trình thực hiện các công việc chuyên môn; Nghiên cứu tình hình thực tế của công tác quản lý an toàn của một số Hệ thống quản lý của các Chủ tàu, Người quản lý tàu để tìm ra những vấn đề cần khắc phục đối với công tác đảm bảo an toàn.

## **4. Phương pháp nghiên cứu của đề tài**

Đề tài áp dụng phương pháp nghiên cứu tổng hợp, thống kê, phân tích số liệu dựa trên việc tham khảo một số Hệ thống quản lý an toàn của các Chủ tàu, Người Quản lý tàu cũng như các nghiên cứu các báo cáo đánh giá, phân tích tình hình tai nạn lao

động của một số Chủ tàu, Người quản lý tàu, Quản lý thuyền viên có uy tín trong và ngoài nước.

### **5. Ý nghĩa khoa học thực tiễn của đề tài**

Đề tài đã hệ thống hóa và phân tích được những vấn đề thuộc quá trình đào tạo, huấn luyện nói chung trong việc đảm bảo an toàn trên biển, đồng thời chỉ ra được vai trò quan trọng của công tác đào tạo huấn luyện đối với an toàn trên biển và chỉ ra khâu yếu nhất của quá trình đào tạo huấn luyện làm ảnh hưởng đến việc đảm bảo an toàn lao động cho thuyền viên.

Đề tài đề xuất các giải pháp cho Chủ tàu, người Quản lý tàu, Quản lý thuyền viên và thuyền viên đối với công tác đào tạo huấn luyện dưới tàu nhằm giảm thiểu tai nạn lao động cho thuyền viên.

# **CHƯƠNG I. TỔNG QUAN VỀ AN TOÀN HÀNG HẢI VÀ AN TOÀN LAO ĐỘNG CHO THUYỀN VIÊN**

## **1.1. Tổng quan về vấn đề an toàn hàng hải**

An toàn luôn là vấn đề được quan tâm hàng đầu trong lĩnh vực vận tải biển. An toàn cùng với sự thành công về kinh doanh sẽ quyết định sự phát triển bền vững của Chủ tàu cũng như toàn bộ ngành vận tải đường biển thế giới.

Trong nhiều năm qua, IMO đã không ngừng đưa ra các giải pháp nhằm nâng cao khả năng đảm bảo an toàn trong hoạt động hàng hải. Nhiều Bộ luật, quy tắc, hướng dẫn thực hiện đã được ban hành cho mục tiêu đảm bảo an toàn đó.

Về mặt các Chủ tàu, do những đòi hỏi ngày càng tăng của các điều ước quốc tế, cũng như các tiêu chuẩn của quốc gia mang cờ mà Chủ tàu phải tuân thủ nên họ cũng đã quan tâm một cách thực chất hơn đến các tiêu chuẩn an toàn áp dụng cho tàu và thuyền viên.

Thống kê và phân tích của Allianz Global Corporate & Specialty xuất bản năm 2015 về an toàn và vận tải biển cho thấy năm 2014 tổng số tàu bị tổn thất là 75 chiếc trên phạm vi toàn thế giới và đây là con số thấp nhất trong khoảng mười năm trở lại đây.

Trên thực tế số vụ mất tàu trên thế giới theo thống kê đã giảm khoảng 32% so với năm 2013 (110 tàu). Hơn một phần ba số tàu bị tổn thất là thuộc hai khu vực hàng hải.

Năm 2013 vùng biển Nam Trung hoa, Đông dương, Indonesia và Philippines có số tàu bị tổn thất là lớn nhất (17 tàu), tiếp theo là vùng biển Nhật Bản, Hàn Quốc và Bắc Trung quốc (12 tàu).

Một phần ba số tàu bị tổn thất là tàu hàng (25 tàu) và tiếp theo là tàu cá (17 tàu).

Cũng theo báo cáo của Allianz Global Corporate & Specialty, năm 2014 có tổng cộng 2773 vụ tai nạn trong đó khu vực Địa Trung hải và Biển Đen là điểm nóng với 490 vụ, tăng 5% hàng năm, Quốc đảo Anh quốc, Biển Bắc, kênh Anh, Vịnh Biscay xảy ra 465 vụ tai nạn tăng 29%. [4]

2,773  
total casualties  
in 2014

2,084  
75% of casualties  
in top 10 regions

East Mediterranean & Black Sea	490
British Isles, N. Sea, Eng. Channel, Bay of Biscay	465
S. China, Indo China, Indonesia & Philippines	285
Japan, Korea and North China	146
Baltic	141
Great Lakes	141
Iceland and Northern Norway	132
West Mediterranean	103
Gulf of Mexico	92
Newfoundland	89
Others	689
<b>Total Casualties by Region</b>	<b>2,773</b>

These figures include total losses of **75** during this period

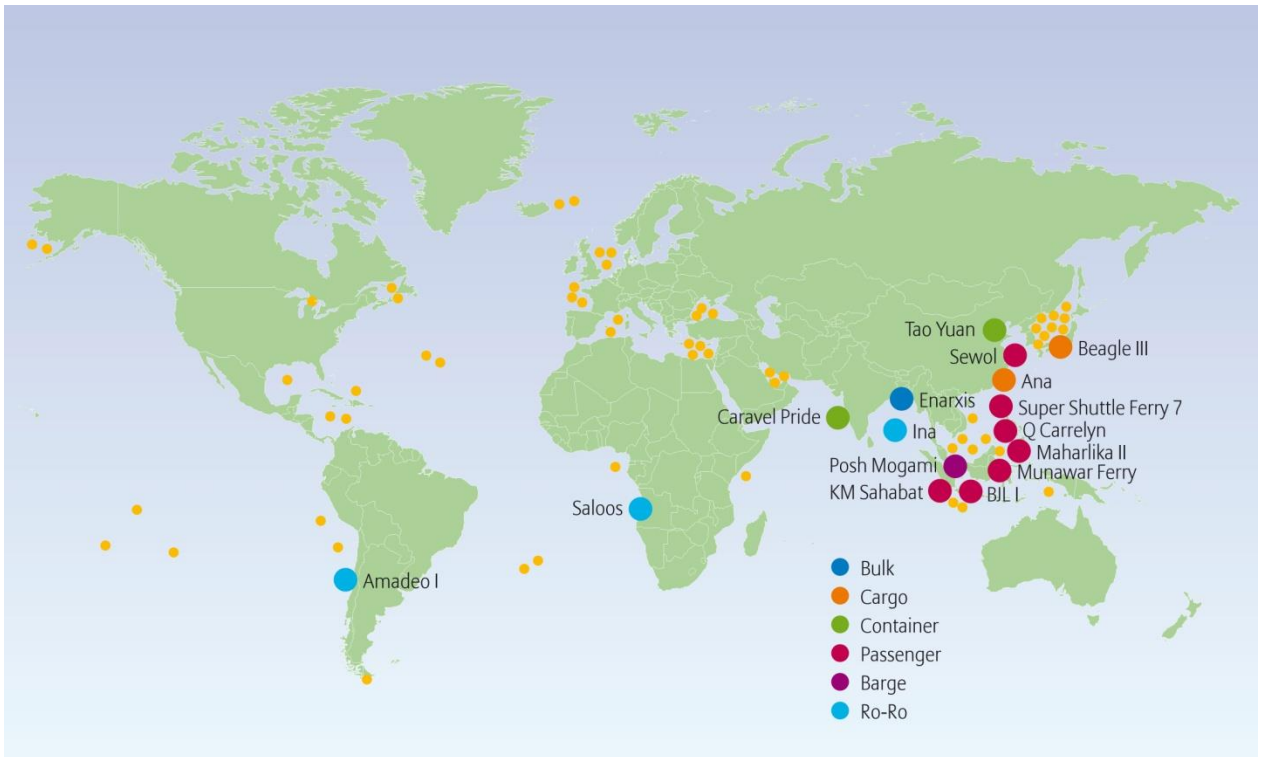
Source: Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics. Analysis: AGCS

Hình 1. Tổng số vụ tai nạn trên 10 vùng biển Thế giới.



Source: Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics. Analysis: AGCS

Hình 2. Tổng số tàu bị tổn thất trên 10 vùng biển thế giới



Source: Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics. Analysis: AGCS

Hình 3. Tàu bị tổn thất toàn bộ giai đoạn từ 01/1/2014 – 31/12/2014

24,545  
total casualties  
between 2005  
and 2014

74%  
18,050 casualties  
from the top  
10 regions

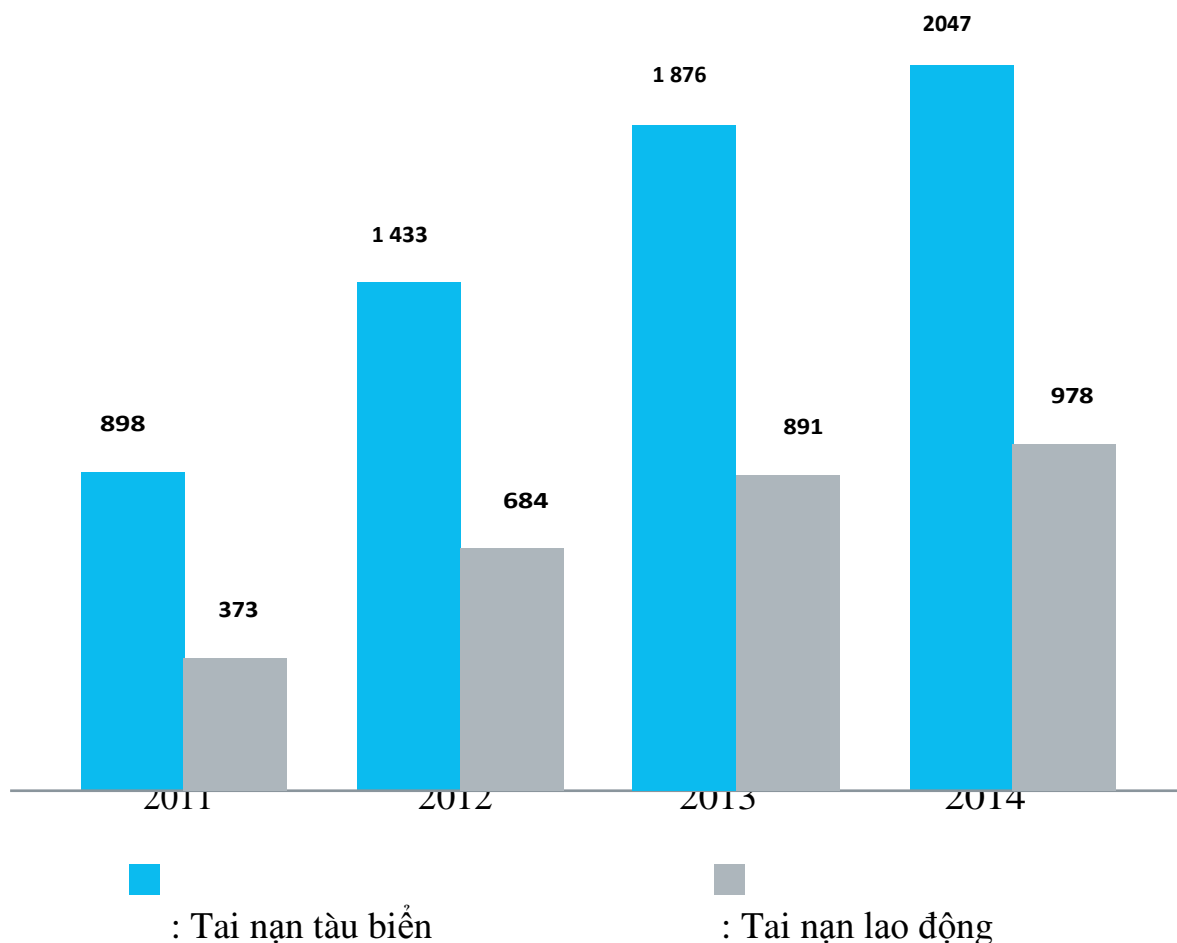
British Isles, N. Sea, Eng. Channel, Bay of Biscay	4,381
East Mediterranean & Black Sea	3,754
S. China, Indo China, Indonesia & Philippines	1,932
Japan, Korea and North China	1,723
Baltic	1,579
Great Lakes	1,349
West Mediterranean	888
Iceland and Northern Norway	855
Gulf of Mexico	806
North American West Coast	783
Others	6,495
<b>Total Casualties by Region</b>	<b>24,545</b>

These figures include total losses of **1,271** during this period

Source: Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics. Analysis: AGCS

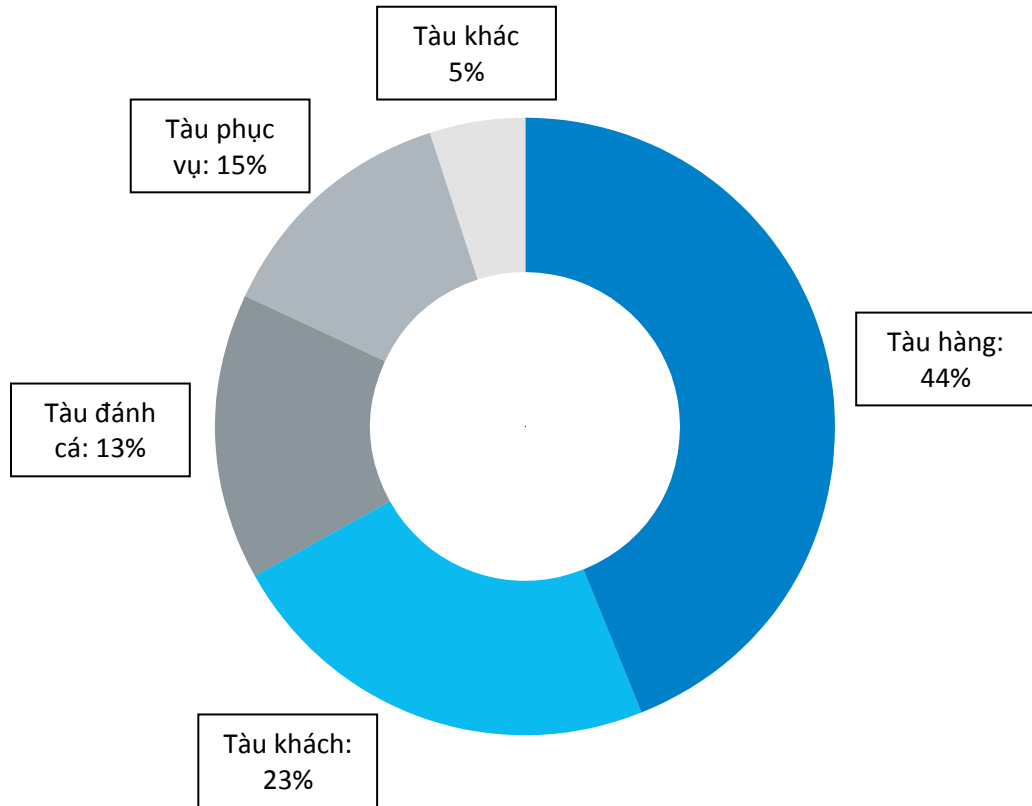
Hình 4. Tổng số tai nạn bao gồm cả tổn thất toàn bộ trong top 10 vùng biển Thế giới giai đoạn từ 2005 đến 2014

Báo cáo của Ủy ban An toàn Hàng hải Châu Âu năm 2015 về tai nạn và sự cố hàng hải (European Maritime Safety Agency – EMSA: Annual overview of marine casualties and incidents -2015 ) đối với các quốc gia thành viên thuộc Cộng đồng Châu Âu cho thấy, trong năm 2014 đã xảy ra 3025 vụ tai nạn, trong đó có 99 vụ là tai nạn rất nghiêm trọng; liên quan đến 3399 tàu, trong đó 51 tàu bị tổn thất toàn bộ; làm 1075 người bị thương, trong đó tổn thất về sinh mạng lên đến 136 người. Thống kê cũng cho thấy một thực tế đáng lưu ý là số lượng tai nạn hàng hải đã tăng liên tục kể từ năm 2011 đến năm 2014 (năm 2011: 1271 vụ, năm 2012: 2117 vụ, năm 2013: 2767 vụ, năm 2014: 3025 vụ và ước tính trong năm 2015 xảy ra khoảng 3500 đến 4000 vụ tai nạn). [5]

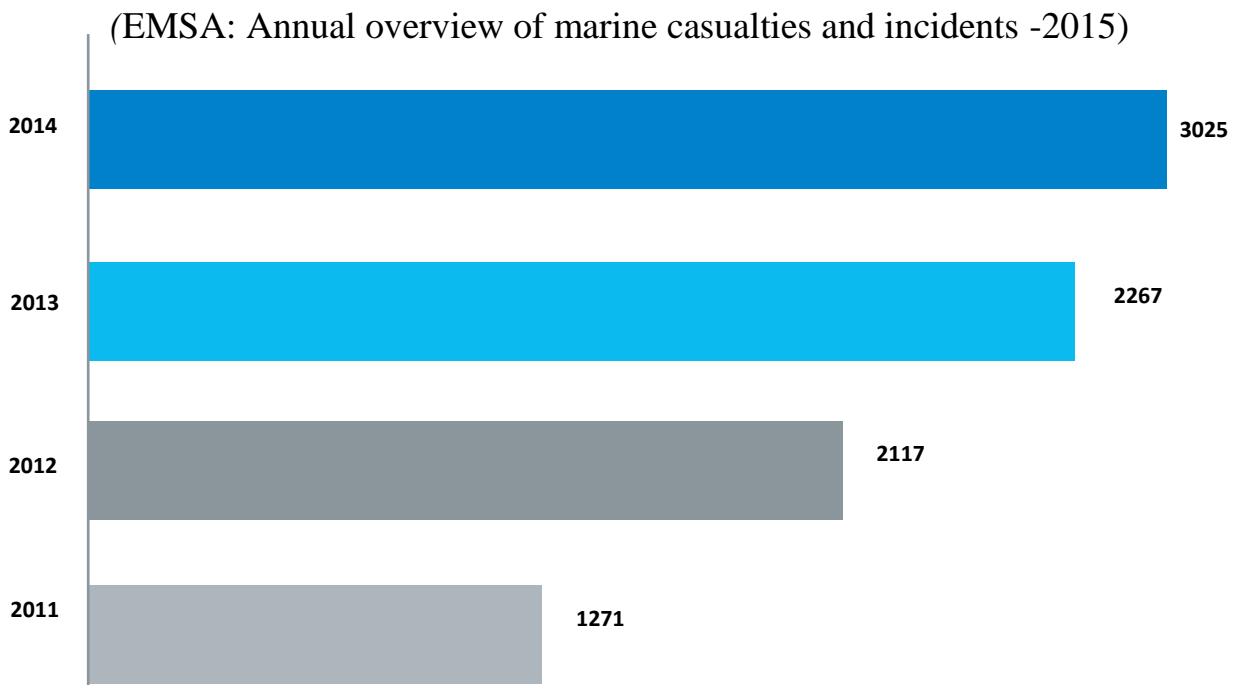


Hình 5. Thống kê tai nạn từ năm 2011 đến năm 2014

(EMSA: Annual overview of marine casualties and incidents -2015)



Hình 6. Tỷ lệ chủng loại tàu chính có xảy ra tai nạn trong giai đoạn từ 2011-2014 với tổng số 10439 tàu liên quan



Hình 7. Số lượng tai nạn và sự cố hàng hải báo cáo trong giai đoạn 2011-2014

(EMSA: Annual overview of marine casualties and incidents -2015)



Các báo cáo điều tra về tai nạn hàng hải của Ban an toàn giao thông vận tải Nhật Bản trong các năm từ 2008 đến cuối năm 2014 (Transport Safety Board – Marine accident/Incident investigation report 2008-2014) cho thấy, rất nhiều tai nạn hàng hải xảy ra trong đó tai nạn lao động chiếm một con số đáng kể, gây hậu quả thương tật và chết người đối với cả thuyền viên và công nhân cảng. [2]

Theo báo cáo điều tra tai nạn của Chi nhánh điều tra tai nạn hàng hải của Anh (Marine Accident Investigation Branch-UK - current investigations – 2015) đã chỉ ra rằng, từ tháng 5 năm 2014 đến tháng 8 năm 2015, Cơ quan này đã tiến hành điều tra 26 vụ tai nạn hàng hải tại vùng nước của Anh, trong đó hầu hết gây thương tật và chết người cho cả thuyền viên và công nhân cảng. [3]

## **1.2. Thực trạng tai nạn hàng hải và vấn đề an toàn lao động cho thuyền viên của Việt Nam**

Theo báo cáo tổng kết tình hình tai nạn hàng hải năm 2015 của Cục Hàng hải Việt Nam cho thấy trong năm 2015 đã xảy ra 23 vụ tai nạn hàng hải, tăng 07 vụ so với cùng kỳ năm 2014 (23/16 vụ), làm chết và mất tích 07 người, giảm 03 người so với năm 2014 (7/10 người), trong đó 06 người chết là do tai nạn lao động hàng hải.

Có 06 vụ tai nạn liên quan đến tàu nước ngoài, 01 vụ tai nạn làm chìm xà lan trong vùng nước của cảng biển, có 17 tàu Việt Nam liên quan đến các vụ tai nạn và 07 tàu cá bị tàu biển đâm phải. Trong nhiều trường hợp, tàu biển đâm va với tàu cá nhưng không dừng lại hỗ trợ hoặc cứu thuyền viên tàu cá bị nạn mà vẫn tiếp tục hành trình. [6]

Tuy nhiên, theo các số liệu thống kê khác thì số vụ tai nạn hàng hải có liên quan đến thuyền viên Việt Nam làm việc trên các tàu của Chủ tàu Việt Nam cũng như Quốc tế trên thực tế lớn hơn nhiều.

Qua khảo sát đối với các Công ty quản lý thuyền viên và các Chủ tàu Việt Nam cũng như Nhật Bản, Đài Loan, Hàn Quốc đang sử dụng thuyền viên Việt Nam cho thấy, tình trạng mất an toàn lao động trong hoạt động hàng hải kể từ đầu năm 2014

đến hết năm 2015 có chiều hướng tăng lên khá nghiêm trọng, gây lo ngại lớn cho các Chủ tàu, ảnh hưởng nhiều đến hiệu quả kinh doanh của họ.

Thuyền viên Việt Nam làm việc cho các Chủ tàu trong nước cũng như nước ngoài gặp phải những tai nạn lao động đáng tiếc mà lẽ ra những tai nạn này khó có thể xảy ra bởi những lỗi rất sơ đẳng của chính bản thân thuyền viên.

### **Kết luận Chương 1**

Những thông kê, nghiên cứu tổng hợp các nguồn dữ liệu báo cáo cho thấy thực trạng vấn đề an toàn hàng hải mà đặc biệt là an toàn lao động cho thuyền viên vẫn đang thực sự là một vấn đề nan giải, phức tạp, gây đau đầu cho các Chủ tàu, các Công ty quản lý tàu và quản lý thuyền viên, làm ảnh hưởng lớn đến hiệu quả kinh doanh của họ.

Vấn đề này đặt ra yêu cầu phải có những nghiên cứu đánh giá để tìm ra nguyên nhân và những giải pháp phù hợp để giảm thiểu tình trạng này.

## **CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG CÔNG TÁC ĐÀO TẠO HUẤN LUYỆN ĐỐI VỚI VIỆC ĐẢM BẢO AN TOÀN CHO THUYỀN VIÊN**

### **2.1. Thực tiễn công tác đào tạo huấn luyện an toàn hiện nay**

Hệ thống đào tạo huấn luyện hàng hải nói chung và đào tạo huấn luyện an toàn nói riêng cho thuyền viên hiện nay có thể được hiểu là về cơ bản đang được thực hiện theo các chương trình sau:

- Chương trình đào tạo tại các Trường hàng hải;
- Chương trình huấn luyện hàng hải và an toàn tại các Trung tâm huấn luyện hàng hải tuân thủ tiêu chuẩn tối thiểu theo quy định của Công ước STCW 78/2010;
- Chương trình đào tạo, huấn luyện hàng hải và an toàn của các Công ty theo Hệ thống Quản lý An toàn Chất lượng và Môi trường của các Công ty Chủ tàu, Công ty Quản lý tàu và Công ty Quản lý thuyền viên;
- Chương trình đào tạo, huấn luyện dưới tàu theo quy trình của Hệ thống quản lý an toàn, chất lượng và môi trường của các Công ty.

Trong nhiều năm qua, IMO đã không ngừng đưa ra các giải pháp nhằm nâng cao khả năng đảm bảo an toàn trong hoạt động hàng hải. Nhiều Công ước, Bộ luật, quy tắc, hướng dẫn thực hiện đã được ban hành cho mục tiêu đảm bảo an toàn đó.

Các quốc gia là thành viên của IMO hiện cũng đã nỗ lực cải thiện hệ thống luật pháp của mình nhằm thúc đẩy và cải thiện chất lượng công tác đào tạo huấn luyện hàng hải đáp ứng các tiêu chuẩn an toàn và bảo vệ môi trường ngày càng khắt khe.

Về phía các Chủ tàu, do những đòi hỏi ngày càng tăng của các điều ước quốc tế, cũng như các tiêu chuẩn của quốc gia mang cờ mà Chủ tàu phải tuân thủ nên họ cũng đã quan tâm một cách thực chất hơn đến các tiêu chuẩn an toàn áp dụng cho tàu và thuyền viên.

Do vậy xét về tiêu chuẩn và hành lang pháp lý cho công tác đào tạo huấn luyện hàng hải trên phạm vi quốc tế và quốc gia thì rất thỏa đáng. Tuy nhiên đối với khâu thực hiện và kiểm soát tuân thủ công tác đảm bảo an toàn của các Chủ tàu, Người

Quản lý tàu, Người Quản lý thuyền viên và Thuyền viên dưới tàu thì còn nhiều vấn đề cần phải giải quyết.

## **2.2. Khảo sát, phân tích một số tai nạn điển hình đối với thuyền viên qua đó xác định mối liên hệ trực tiếp của đào tạo huấn luyện trên biển đối với việc đảm bảo an toàn lao động cho thuyền viên**

Trên cơ sở tham khảo rất nhiều báo cáo, phân tích đánh giá nguyên nhân tai nạn hàng hải, đặc biệt là tai nạn lao động xảy ra đối với thuyền viên trong thời gian gần đây của một số Chủ tàu lớn của Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan và Việt Nam, tác giả xin được dẫn ra một số vụ tai nạn rất điển hình về vấn đề mất an toàn hàng hải và an toàn lao động lặp đi lặp lại nhiều lần như sau:

### **Trường hợp 1**

Một công ty quản lý thuyền viên đã có một thuyền viên bị tai nạn lao động do dây cua roa của mô tơ máy nén kho lạnh thực phẩm kẹt vào puly dẫn đến đứt một đốt ngón tay trở. Nguyên nhân là sau khi sửa chữa xong, khi lắp dây cua roa, do thấy mô tơ máy nén chưa chạy nên đã bắt cần dùng tay kéo mỗi dây cua roa. Mô tơ chạy và dây cua roa quán quá nhanh, lôi ngón tay của thuyền viên kẹt vào Puly, dẫn đến tai nạn.

Một năm sau, cũng công ty thuyền viên ấy, một thuyền viên khác đi trên một con tàu khác cũng bị tai nạn tương tự khi sửa chữa mô tơ máy nén kho lạnh thực phẩm và cũng bị mất một đốt ngón tay trở. Nguyên nhân tai nạn do thuyền viên mô tả lại cũng giống như trường hợp ban đầu.

Tai nạn tương tự cũng đã xảy ra trên tàu của một hãng tàu khác đối với trường hợp Thợ cả của tàu bị thương ở ngón tay khi làm việc tại xưởng trong buồng máy có liên quan đến việc sử dụng máy tiện để sửa chữa trục của một động. Sau khi đã tái tạo xong trục và lắp lại, Thợ cả đã cho động cơ chạy và dùng tay ép giấy giáp vào trục động cơ để đánh bóng khi trục đang quay với tốc độ rất cao. Hậu quả là Thợ cả đã bị thương ở ngón tay khi không may găng tay bị quán vào trục.

## **Trường hợp 2**

Năm 2014, một tai nạn đáng tiếc đã xảy ra đối với một thủy thủ Việt Nam làm việc trên tàu của Chủ tàu Hàn Quốc khi mở lỗ lên xuống hầm hàng để kiểm tra theo lệnh của Đại phó trong lúc đang bơm nước dẫn vào hầm hàng. Nắp đậy của lỗ lên xuống bị nén dưới áp suất cao đã bật mạnh ra và đập vào đầu thuyền viên này, làm anh ta ngã xuống sàn tàu, sau đó tử vong.

## **Trường hợp 3**

Gần đây, trong đội tàu biển của Việt Nam xảy ra nhiều tai nạn lao động làm chết người mà nguyên nhân là do bất cẩn trong lúc kiểm tra hàng hóa, mở nắp hầm hàng dẫn đến rơi xuống hầm hàng. Có 3 báo cáo của các Công ty khác nhau về việc thuyền viên bị tai nạn nghiêm trọng do rơi xuống hầm hàng gây hậu quả chết người.

Một trường hợp được báo cáo là Thủy thủ trưởng có thâm niên đi biển làm việc trên một tàu hàng rời cỡ lớn (Capesize) đã rơi xuống hầm hàng từ độ cao khoảng 25 mét trên boong do bất cẩn khi thao tác davit cầu rác dọn hầm hàng trong quá trình dọn vệ sinh hầm hàng dẫn đến tử vong.

## **Trường hợp 4**

Trong năm 2015, một tai nạn xảy ra đã làm nhiều Cơ quan quản lý nhà nước của Việt Nam trong đó có Cục Hàng hải, Cục Quản lý Lao động ngoài nước...phải trực tiếp vào cuộc kiểm tra và báo cáo Cơ quan quản lý cấp trên là vụ tai nạn làm cho 03 thuyền viên thuộc một Công ty Xuất khẩu thuyền viên Việt Nam bị ngộ độc khí và tử vong khi xuống kiểm tra hầm hàng của một tàu mang cờ nước ngoài khi đang hoạt động trên vùng biển Malaysia.

Họ đã vào kiểm tra hầm hàng được đóng kín mà không có các biện pháp an toàn phù hợp trước đó khi phải làm việc trong không gian kín.

Loại tai nạn như thế này tương đối điển hình, số lần mắc phải tương đối nhiều mặc dù đây là trường hợp được cảnh báo nhiều trong yêu cầu huấn luyện an toàn.

## **Trường hợp 5**

Một trong những tai nạn lao động điển hình và hay lặp lại ở nhiều đội tàu cả ở Việt Nam và Quốc tế là các tai nạn xảy ra trong lúc bảo dưỡng, sửa chữa hệ thống tời neo, tời làm dây cũng như công tác làm dây. Những tai nạn trong trường hợp này thường gây hậu quả nghiêm trọng cho sức khỏe và tính mạng thuyền viên. Trong các báo cáo tai nạn và khuyến nghị của Chủ tàu cho thuyền viên, loại tai nạn này được đề cập đến khá nhiều.

## **Trường hợp 6**

Cuối năm 2015 một tai nạn nghiêm trọng trong quá trình bảo dưỡng, sửa chữa máy chính đã làm đứt cánh tay của thuyền viên Việt Nam làm việc trên tàu của Chủ tàu Nhật Bản, một lỗi bất cẩn rất đáng tiếc.

## **Trường hợp 7**

Xuất hiện nhiều cảnh báo về tai nạn lao động của một Chủ tàu lớn Nhật Bản cho thấy kể từ đầu năm 2015 đến nay đã xảy ra nhiều trường hợp bị bỏng do một số nguyên nhân khác nhau.

*Vụ thứ nhất:* một sỹ quan điện bị bỏng do điện giật khi làm việc một mình với nguồn điện áp cao (3.300 V) tại bảng điện của chân vịt mũi. Nguyên nhân được chỉ ra là sỹ quan điện này không có đủ kiến thức và kinh nghiệm làm việc với điện áp cao; Cả sỹ quan điện và máy trưởng không tuân thủ quy trình an toàn của Công ty; Không có thiết bị liên lạc hiệu quả khi làm việc và không có trang bị dụng cụ cách điện phù hợp.

*Vụ thứ hai:* xảy ra hai trường hợp bỏng do dầu nhiệt độ cao phọt vào mặt và tay. Trong quá trình vệ sinh ống thủy của đồng hồ đo dầu trong Settling Tank. Trong đó một trường hợp gây bỏng độ 2, trường hợp kia gây bỏng ở mặt độ 2, bỏng tay độ

*Vụ thứ ba:* Hai thuyền viên (Oiler và Wiper) thuộc đội tàu của một Công ty Vận tải biển lớn của Nhật Bản đã bị bỏng khá nặng do bất cẩn trong khi vận hành thiết bị đổi rác để đốt dầu cặn và giẻ dầu dưới buồng máy.

Hậu quả là Oiler bị bỏng mặt và hai cánh tay, phải nghỉ làm việc điều trị 10 ngày, Wiper bị bỏng nặng ở mặt, sau sơ cứu đã phải hồi hương.

### **Trường hợp 8**

Cảnh báo gia tăng các tai nạn lao động cho thuyền viên trên đội tàu của MOL quản lý, đặc biệt đối với các tai nạn gây thương tích bàn tay, ngón tay của thuyền viên do các lỗi bất cẩn, chủ quan hoặc không tuân thủ các quy định về an toàn trong khi thực hiện các công việc trên boong, dưới buồng máy hoặc sinh hoạt, ngay cả khi thực hiện một số công việc đơn thuần.

Trường hợp cảnh báo này đã chỉ ra những tồn tại trong công tác bảo đảm an toàn.

### **Trường hợp 9**

Tai nạn đối với thuyền viên tàu đánh cá hiện xảy ra rất nhiều, trong đó đặc biệt đáng lo ngại đối với những trường hợp tai nạn xảy ra chết người do rơi xuống biển là khá phổ biến và chưa có chiều hướng giảm. Tai nạn đối với thuyền viên tàu cá đang tăng lên cả đối với đội tàu cá nước ngoài và của Việt Nam. [1], [9]

Trong hầu hết các trường hợp tai nạn kể trên, các điều tra, phân tích nghiên cứu sau đó đều đã được tiến hành rất cẩn trọng và kết luận rút ra là ngoài một số nguyên nhân do bất cẩn, cầu thả, chủ quan, còn lại các nguyên nhân cơ bản đều được chỉ ra rằng do thuyền viên không nắm vững và không tuân thủ các quy trình làm việc an toàn trên tàu hoặc khi tiến hành công việc đã không có sự phân công, phối hợp và liên lạc tốt giữa người có trách nhiệm giám sát và người thực hiện.

Để có thể trả lời câu hỏi là lý do tại sao tai nạn hàng hải và tai nạn lao động vẫn xảy ra nhiều mặc dù đã xây dựng và áp dụng rất nhiều tiêu chuẩn an toàn cả về đào tạo huấn luyện và quy trình kỹ thuật để tìm ra khâu yếu nhất trong các quá trình đào tạo huấn luyện, tác giả đã tiến hành phỏng vấn nhiều sỹ quan, thuyền viên đã thực hiện hợp đồng thuyền viên với các Chủ tàu của Việt Nam và các Chủ tàu nước ngoài (Nhật Bản, Đài Loan, Hàn Quốc) trong nhiều năm để tìm hiểu về thực tế công tác đào tạo và huấn luyện trên tàu.

Kết quả phản hồi cho thấy: công tác đào tạo và huấn luyện trên tàu, đặc biệt là đào tạo đã không được quan tâm đúng mức hoặc bị sao nhãng.

Có rất nhiều sỹ quan thuyền viên trả lời là họ không được đào tạo trên tàu mà chỉ thỉnh thoảng tham gia huấn luyện, thực tập trên tàu.

Ngay cả đối với nhiều hãng tàu lớn có uy tín cũng xảy ra nhiều trường hợp, Thuyền trưởng không quan tâm đến công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên trên tàu. Nhiều sỹ quan khi hoàn thành hợp đồng trở về đã không có báo cáo về việc đã hoàn thành chương trình đào tạo, huấn luyện trên tàu bằng máy tính (CBT).

Khi có các sự cố, tai nạn hàng hải xảy ra, các Chủ tàu luôn gửi các thông tin về vụ việc đã qua phân tích nguyên nhân, chỉ ra biện pháp phòng tránh cho tàu theo quy định của Hệ thống quản lý an toàn chất lượng.

Tuy nhiên, việc phổ biến một cách đầy đủ các thông tin này đến mọi thuyền viên trên tàu lại không được nhiều thuyền trưởng quan tâm đúng mức, do vậy thông tin với mục đích là để thuyền viên học tập, rút kinh nghiệm, không mắc phải những sai lầm tương tự lại không đạt được hiệu quả cao.

Khi phỏng vấn các Thuyền trưởng về vấn đề đào tạo, huấn luyện trên tàu, nhiều thuyền trưởng trả lời là do kế hoạch chạy tàu cũng như công tác quản lý trên tàu quá bận rộn nên không thể quan tâm hết được công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên trên tàu, hoặc đã giao cho sỹ quan dưới quyền nhưng lại không kiểm soát được thực chất công việc này được thực hiện ra sao.

Cũng có một số thuyền trưởng khác coi đào tạo, huấn luyện là trách nhiệm của Chủ tàu, của Công ty quản lý thuyền viên còn mình chỉ làm nhiệm vụ chuyên môn.

Từ những thống kê, phân tích kể trên, tác giả nhận định rằng tai nạn lao động xảy ra cho thuyền viên làm việc trên tàu có liên quan khá rõ đến việc tuân thủ các quy trình an toàn, khả năng hiểu biết và ghi nhớ của thuyền viên đối với những quy tắc an toàn.

Có thể khẳng định rằng, bản thân thuyền viên không tự hình thành cho mình một ý thức làm việc an toàn. Họ cần phải được đào tạo, huấn luyện một cách đầy đủ,



thường xuyên từ Nhà trường, các Trung tâm huấn luyện, đến Chủ tàu và Công ty quản lý thuyền viên trước khi xuống tàu và khi đang làm việc trên tàu.

Khi thuyền viên làm việc trên tàu là lúc họ đối mặt với thực tiễn, trực tiếp tham gia vào quá trình khai thác và bảo dưỡng con tàu và do đó tại giai đoạn này họ cần phải được thường xuyên đào tạo, huấn luyện về an toàn lao động, kỹ năng làm việc.

Về phía Chủ tàu, thông qua khảo sát có thể thấy, hầu hết các Chủ tàu có uy tín đều đã quan tâm đầu tư nhiều cho công tác đào tạo huấn luyện, bao gồm đầu tư trang thiết bị, cơ sở đào tạo huấn luyện cũng như chương trình, phần mềm đào tạo huấn luyện.

Các Chủ tàu đều có chương trình huấn luyện nghiệp vụ, an toàn cho thuyền viên trong thời gian thuyền viên nghỉ phép cũng như trước khi thuyền viên nhập tàu. Ngoài ra Chủ tàu cũng kết hợp với các Công ty quản lý thuyền viên thực hiện công tác đào tạo huấn luyện như vậy cho thuyền viên.

Thông qua các chỉ số thực hiện, Chủ tàu đánh giá được chất lượng quản lý, chất lượng thuyền viên và tính phù hợp của một Công ty Quản lý thuyền viên đối với chính sách của Chủ tàu.

Như vậy, vấn đề đảm bảo an toàn trên biển cũng như phòng tránh được tai nạn cho thuyền viên phụ thuộc chủ yếu vào các khâu sau đây:

- a. Xây dựng và ban hành đầy đủ hệ thống văn bản pháp luật hàng hải quốc tế và quốc gia liên quan đến an toàn;
- b. Các cơ sở đào tạo, huấn luyện của các quốc gia triển khai các chương trình đào tạo, huấn luyện đối với người đi biển theo những tiêu chuẩn đã được chấp nhận rộng rãi;
- c. Các Chủ tàu, Công ty quản lý thuyền viên triển khai áp dụng hệ thống văn bản pháp luật hàng hải quốc gia và quốc tế về an toàn trong hoạt động sản xuất kinh doanh của mình bằng cách cụ thể hóa trong Hệ thống Quản lý An toàn Chất lượng và Môi trường của Công ty;

d. Sự thực hiện của thuyền viên dưới tàu để đảm bảo mục tiêu an toàn trong Hệ thống Quản lý An toàn Chất lượng và Môi trường của Chủ tàu.

Trong các khâu nêu trên, tác giả cho rằng khâu thực hiện của thuyền viên dưới tàu là khâu cần đặc biệt quan tâm với mục tiêu cao nhất là đảm bảo được sự tuân thủ của thuyền viên trên tàu đối với việc thực hiện các tiêu chuẩn an toàn. Vai trò của đào tạo huấn luyện tại khâu này (đào tạo huấn luyện trên biển) là đặc biệt quan trọng đối và có liên hệ trực tiếp đến việc bảo đảm an toàn hàng hải nói chung và an toàn cho thuyền viên nói riêng.

Thuyền viên đã được đào tạo huấn luyện một cách cơ bản trên bờ trước khi nhập tàu, Tuy nhiên, khi đã làm việc trên tàu, do sức ép công việc khá lớn, môi trường làm việc trên biển khó khăn, họ dễ dàng bỏ qua thậm chí quên những yêu cầu về an toàn khi làm việc. Chính vì vậy, thuyền viên cần phải được tiếp tục đào tạo huấn luyện để có thể luôn ghi nhớ và tạo thành ý thức làm việc an toàn và như vậy sẽ giảm được tai nạn lao động.

## **Kết luận chương 2**

Thông qua khảo sát, phân tích tình hình tai nạn đối với thuyền viên trong một số trường hợp điển hình cũng như phỏng vấn trực tiếp thuyền viên, tác giả nhận định rằng, vấn đề đảm bảo an toàn cho thuyền viên có liên hệ rất trực tiếp đến việc tổ chức thực hiện công tác đào tạo huấn luyện trên biển.

Xét trên tất cả các khâu của quá trình đào tạo huấn luyện hàng hải, tác giả nhận định đào tạo huấn luyện trên biển là quá trình cần phải được thực hiện một cách liên tục, thường xuyên, phù hợp với chủng loại tàu, đặc điểm công việc và phải được kiểm soát thực chất.

## **CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP NHẪM BẢO ĐẢM TÍNH THỰC CHẤT VÀ HIỆU QUẢ CỦA CÔNG TÁC ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN TRÊN BIỂN NHẪM GIẢM THIỂU TAI NẠN LAO ĐỘNG CHO THUYỀN VIÊN**

### **3.1. Giải pháp đối với Chủ tàu, Người Quản lý tàu và Quản lý thuyền viên**

Nghiên cứu một số Hệ thống Quản lý An toàn, Chất lượng và Môi trường của một số Chủ tàu Việt Nam và Chủ tàu nước ngoài, tác giả nhận thấy các Quy trình an toàn và quản lý công tác đào tạo huấn luyện trên tàu đều đã được thể hiện, tuy nhiên có một thực tế là vẫn chưa thực sự thể hiện được sự kiểm soát thực chất công tác này.

Trong các Hệ thống Quản lý An toàn, Chất lượng và Môi trường, vấn đề đào tạo huấn luyện trên tàu chỉ thể hiện ở việc thiết lập các quy trình đào tạo huấn luyện trên tàu, loại đào tạo huấn luyện phải thực hiện, thời lượng đào tạo huấn luyện, tàu gửi báo cáo về việc thực hiện công tác đào tạo huấn luyện cho Công ty theo thời gian được quy định trong Hệ thống...nhưng trên thực tế, rất nhiều tàu chỉ gửi báo cáo mà không hề thực hiện công việc đó hoặc thực hiện không đầy đủ.

Hiện tại, các Chủ tàu lớn quốc tế đã áp dụng giải pháp công nghệ để quản lý thuyền viên, trong đó có việc giám sát quá trình đào tạo huấn luyện trên tàu của thuyền viên cũng như đào tạo huấn luyện trong thời gian nghỉ trên bờ (Ví dụ như sử dụng Chương trình quản lý SHIPNET hoặc các chương trình ứng dụng khác).

Một hình thức nữa là Chủ tàu cần xây dựng quy trình kiểm tra đánh giá Chỉ số thực hiệ (KPI) phối hợp giữa Chủ tàu và Công ty Quản lý thuyền viên để đánh giá hiệu quả của công tác quản lý thuyền viên, trong đó có vấn đề an toàn của thuyền viên.

Do vậy tác giả đề xuất một số giải pháp để đảm bảo tính thực chất và hiệu quả của công tác đào tạo huấn luyện trên biển như sau:

- Chủ tàu cần phát triển các quy trình thực hiện và quy trình kiểm soát trong các Hệ thống Quản lý An toàn, Chất lượng và Môi trường của mình để đảm bảo hiệu quả của việc đào tạo và huấn luyện an toàn trên tàu, tùy thuộc vào các đặc điểm cụ thể của các đội tàu công ty.

Cụ thể là triển khai áp dụng chương trình quản lý thuyền viên tiên tiến để có thể kiểm soát một cách chắc chắn quá trình đào tạo huấn luyện, tự bồi dưỡng của thuyền viên trên tàu thông qua các chương trình đào tạo, huấn luyện trực tuyến với mã số riêng cho từng thuyền viên. Khi áp dụng chương trình quản lý tiên tiến này (ví dụ SHIPNET), Chủ tàu hoàn toàn có thể biết khi nào thuyền viên có tham gia vào việc đào tạo huấn luyện, bao nhiêu lần thực hiện và hiệu quả của đợt đào tạo huấn luyện ra sao. Cần thiết phải kết hợp giữa hệ thống đào tạo huấn luyện theo CBT (Computer Base Training) và triển khai thực tế.

- Chủ tàu cần thiết lập (hoặc sửa đổi, bổ sung) trong Hệ thống Quản lý An toàn Chất lượng và Môi trường của mình các quy định rõ ràng và chặt chẽ hơn về nhiệm vụ huấn luyện và đào tạo an toàn trong trách nhiệm của thuyền trưởng để nâng cao hơn nữa nhận thức về an toàn của người đi biển, do đó giảm thiểu tai nạn hàng hải và cũng tai nạn lao động cho người đi biển.

– Chủ tàu cần xây dựng chương trình kiểm tra đánh giá Chỉ số thực hiện (KPI) phối hợp giữa Chủ tàu và Công ty Quản lý thuyền viên để đánh giá hiệu quả của quản lý thuyền viên trong đó có vấn đề an toàn của thuyền viên.

Tác giả giới thiệu mẫu KPI của Công ty NYK Nhật Bản để tham khảo. [9]

#### KPI

	INDICATORS	EXPLANATION	FY 2013			OFFICE	OK / NO
			(Full Target)	Results in Months	Results in Months		
	<b>Total Crew Onboard [Cadets are excluded]</b>	Total No. Of Crew On board in that Month		-	-		
	<b>Total On-Signers [Cadets are excluded]</b>	Total No. of Onsigners in that month		-	-		
<b>1</b>	<b>Fatal Accident</b>		<b>0 Case</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	
<b>2.1.1</b>	<b>Medical Repatriation: &lt;2 months: 0.1% &amp; below vis-a-vis the number of ON-SIGNERS (INJURY)</b>	Only injury cases which led to repatriation, Please provide in brief about the injury in "Details" sheet	<b>&lt; 0.1%</b>	<b>0</b>	<b>#DIV/0!</b>	<b>0</b>	

2.1.2	Medical Repatriation: <2 months: 0.2% & below vis-a-vis the number of ON-SIGNERS (SICKNES CASES)	Medical cases other than 2.2.1 which led to repatriation, Please provide in brief about the case in "Details" sheet	< 0.2%	0	#DIV/0 !	0
2.2.1	Medical Repatriation: >2 months: Below 0.1% vis-à-vis the number of ON-SIGNERS (INJURY)	Only injury cases which led to repatriation, Please provide in brief about the injury in "Details" sheet	<0.1%	0	#DIV/0 !	0
2.2.2	Medical Repatriation: >2 months: Below 0.4% vis-à-vis the number of ON-SIGNERS (SICKNES CASES)	Medical cases other than 2.2.1 which led to repatriation, Please provide in brief about the case in "Details" sheet	<0.4%	0	#DIV/0 !	0
2.3	Medical Cases -Doctor visit (sick & injury - not repatriated) : <0.25% vis-à-vis the number of ON-SIGNERS	Please provide in brief about Medical case in Details sheet.	<0.25 %	0	#DIV/0 !	0
3.1	Repatriation due to misconduct, indicipline & negligence against the number of ON-SIGNERS		<0.3%	0	#DIV/0 !	0
3.2	Repatriation due to incompetence against the number of ON-SIGNERS		<0.3%	0	#DIV/0 !	0
4	Non-Compliance to Drug & Alcohol Policy vis-à-vis the Number of Ships (Tech & Manning ships)		0 Case	0		0
5	ITF & PSC related crew troubles (Crew reported to ITF & PSC)		0 Case	0	#DIV/0 !	0
6.1	Deficiency on Crew Certificate / Documents - Failure of the Issuing Flag State	When Flag State has failed to issue in time	0 Case	0	#DIV/0 !	0
6.2	Deficiency on Crew Certificate / Documents - Failure of the Manning Office ( Employment contract, EO etc...)		0 Case	0	#DIV/0 !	0
6.3	Deficiency on USA visa for vessels trading US ports, South American ports & other ports where US visa is required for transit.		0 Case	0	#DIV/0 !	0
7	Extension of Contract because no reliever is available against the Number of ON-Signers (+ One month / One time count)	To be counted at contract completion + 1 month and only once, not to be counted again next month even if he is not relieved / strictly not for extension cases	< 1%	0	#DIV/0 !	0
8.1	Complaints related to Crew Change arrangement from Ship / Crewmembers against crew handling agent		< 5 cases	0	#DIV/0 !	0
8.2	Complaints related to Crew change arrangement Principals to Manning office		0 Case	0	#DIV/0 !	0
8.3	Complaints related to Crew change arrangement from Internal Customers (VM, Account etc..)		0 Case	0	#DIV/0 !	0
8.4	Complaint from crew member regarding to payment		0 Case	0	#DIV/0 !	0
8.5	Complaint from owner regarding to crew matter		0 Case	0		0
10.2	Non-compliance of training		0 Case	0		0

	matrix				
11	Cases of "Not To Be Rehire" after one contract (engagement)	1 Case	0		0

- Bổ sung vào Hệ thống Quản lý An toàn, Chất lượng và Môi trường các quy định mới liên quan đến lập và đặt các biển cảnh báo nguy hiểm, kèm theo nội dung quy trình vận hành, khai thác hoặc các thủ tục bắt buộc phải tuân thủ trước khi thực hiện nhiệm vụ tại những khu vực, trước các thiết bị có nguy cơ cao về tai nạn [10]

### 3.2. Giải pháp đối khâu thực hiện dưới tàu – vai trò của Thuyền trưởng

Thuyền trưởng là người đại diện có thẩm quyền cao nhất của Chủ tàu ở trên tàu, trách nhiệm của Thuyền trưởng là phải tổ chức thực hiện và duy trì một cách có hiệu quả Hệ thống Quản lý An toàn, Chất lượng và Môi trường của Chủ tàu.

Do vậy Thuyền trưởng phải xác định rõ đây là trách nhiệm rất quan trọng của mình. Chính vì vậy, Thuyền cần phải lập kế hoạch thực hiện nhiệm vụ đào tạo huấn luyện một cách thường xuyên, trong đó ưu tiên đến các công việc đặc biệt hoặc các hoạt động then chốt của tàu.

Thuyền trưởng chủ trì và giám sát công tác đào tạo huấn luyện trên tàu bao gồm các vấn đề chủ yếu sau:

a. Đào tạo, huấn luyện trên tàu theo yêu cầu của Công ước SOLAS, MARPOL;

Đây là các loại đào tạo huấn luyện về cứu sinh, cứu hỏa, máy lái sự cố và chống ô nhiễm dầu tràn, chống cướp biển.

b. Đào tạo, huấn luyện trên tàu theo quy định của Bộ Luật Quản lý An toàn Quốc tế và Hệ thống quản lý an toàn chất lượng của Công ty;

Đây là loại đào tạo huấn luyện đã được ấn định trong hệ thống quản lý an toàn chất lượng phù hợp với đặc điểm của đội tàu và đặc điểm khai thác tàu của Chủ tàu.

c. Đào tạo, huấn luyện cho một số loại công việc cụ thể và các hoạt động then chốt trên tàu để ngăn ngừa tai nạn lao động cho thuyền viên;

Trên từng con tàu, tùy vào hoàn cảnh cụ thể sẽ có một số loại công việc đòi hỏi những yêu cầu đặc biệt hoặc có những hoạt động được ấn định là then chốt đòi hỏi

phải tuân thủ nghiêm ngặt những yêu cầu về công tác chuẩn bị, phối hợp nhóm, thông thạo các quy trình...

d. Hợp an toàn trước khi thực hiện một công việc cụ thể, đặc biệt là đối với những công việc cần chuẩn bị tốt các kỹ năng, làm việc nhóm và an toàn.

Trên tàu biển, có những công việc có thể gây nguy hiểm cho thuyền viên khi thực hiện trong những điều kiện khác nhau như làm việc trong không gian kín, trên cao, ngoài mạn tàu, khu vực chật hẹp, khó khăn, tiếp xúc với điện, trong tình huống khẩn cấp...

Do vậy, khi tiến hành những công việc này, trong chỉ đạo, lãnh đạo công tác này trên tàu, Thuyền trưởng phải chắc chắn rằng:

- Người chỉ huy của nhóm làm việc tổ chức họp thuyền viên trước khi tiến hành.
- Người chỉ huy phải giải thích cặn kẽ cho thuyền viên nội dung công việc, công tác chuẩn bị, các quy định an toàn, phân công nhiệm vụ từng người.
- Người chỉ huy cần bố trí, sắp đặt hợp lý vấn đề phối hợp trong nhóm làm việc, vấn đề thông tin liên lạc và tập huấn kỹ năng làm việc cần có.
- Người chủ huy phải thực hiện việc kiểm soát toàn bộ quá trình làm việc của thuyền viên.

Nếu thực hiện tốt vấn đề này, các nguy cơ gây mất an toàn lao động cho thuyền viên sẽ được giảm thiểu.

Với nhiệm vụ của mình được quy định trong Hệ thống Quản lý An toàn Chất lượng và Môi trường của Công ty, Thuyền trưởng phải tổ chức thực hiện đầy đủ cả phần đào tạo và phần huấn luyện an toàn trên tàu một cách thường xuyên.

Đào tạo trên tàu giúp thuyền viên hiểu và ghi nhớ hơn các kiến thức về các tiêu chuẩn an toàn cho từng loại nhiệm vụ cụ thể trên tàu. Huấn luyện trên tàu làm cho thuyền viên thành thạo hơn về kỹ năng khi làm việc hoặc khi xử lý các tình huống khẩn cấp. Do vậy cả đào tạo và huấn luyện cần phải được Thuyền trưởng của tàu quan tâm chỉ đạo thực hiện một cách thường xuyên.

## **KẾT LUẬN, KIẾN NGHỊ**

Sự cố, tai nạn có thể xảy ra ở bất kỳ quá trình sản xuất nào, mà phần lớn là do lỗi chủ quan của con người trong quá trình sản xuất ấy. Tuy nhiên, chúng ta hoàn toàn có thể làm giảm thiểu sự cố, tai nạn hàng hải, tai nạn lao động thông qua quá trình đào tạo, huấn luyện một cách thường xuyên, bằng các cách thức phù hợp và có tính thực tiễn cao cả ở trên bờ và dưới tàu. Thực hiện tốt công tác đào tạo, huấn luyện mà đặc biệt là đào tạo, huấn luyện trên tàu sẽ góp phần hình thành ý thức làm việc an toàn cho thuyền viên cũng như sự thành thạo về kỹ năng nghề nghiệp và kết quả là sẽ làm giảm thiểu sự cố, tai nạn trên biển, nâng cao an toàn hàng hải.

Đề tài đã thống kê, phân tích và làm rõ tầm quan trọng của công tác đào tạo, huấn luyện đối với việc bảo đảm an toàn hàng hải và an toàn lao động trên biển, trong đó nhấn mạnh đến vai trò của công tác đào tạo huấn luyện trên biển.

Đào tạo huấn luyện trên biển là khâu cuối cùng của quá trình đào tạo, huấn luyện cho thuyền viên và cũng là khâu quyết định hiệu quả của công tác đào tạo, huấn luyện đối với an toàn trên biển.

Thông qua đề tài, tác giả đề xuất Chủ tàu cần thiết lập (hoặc sửa đổi) trong hệ thống quản lý an toàn chất lượng của mình một quy trình huấn luyện và đào tạo an toàn thích hợp để áp dụng trên các tàu, cũng như một quy trình kiểm soát để đảm bảo tính hiệu quả của công tác huấn luyện và đào tạo trên tàu.

Tác giả khuyến nghị Chủ tàu áp dụng giải pháp quản lý tiên tiến nhất là áp dụng đào tạo huấn luyện trực tuyến thông qua CBT với mã số khai thác riêng cho từng thuyền viên để có thể kiểm soát tốt công tác đào tạo huấn luyện và tự bồi dưỡng kiến thức của thuyền viên theo quy trình quản lý của Chủ tàu.

Tác giả khuyến nghị Chủ tàu phải sửa đổi, bổ sung các nhiệm vụ huấn luyện và đào tạo an toàn đối với trách nhiệm của thuyền trưởng trong Hệ thống Quản lý An toàn, Chất lượng và Môi trường của Chủ tàu để nâng cao trách nhiệm của Thuyền trưởng đối với công tác đào tạo huấn luyện trên biển, nâng cao hơn nữa nhận thức



về an toàn của người đi biển, do đó giảm thiểu tai nạn hàng hải và cũng tai nạn lao động cho người đi biển.

## **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- 1.The Australian Transport Safety Bureau (ATSB) - Australian Shipping Occurrence Statistics 2005 to 2012.
2. Japan Transport Safety Board (JTSB) – Marine accident/Incident investigation report 2008-2014.
3. Marine Accident Investigation Branch (MAIC) - UK - current investigations – 2015.
4. Allianz Global Corporate and Specialty - Safety and Shipping Review 2015.
5. European Maritime Safety Agency (EMSA)- Annual overview of marine casualties and incidents - 2015.
6. Báo cáo tình hình tai nạn hàng hải năm 2015 của Cục Hàng hải Việt Nam, ngày 25/12/2015.
7. Bội luật ISM.
8. Các báo cáo và phân tích tai nạn sự cố hàng hải của các Chủ tàu Việt Nam, Nhật Bản.
9. Hệ thống Quản lý An toàn, Chất lượng và Môi trường của các Chủ tàu Việt Nam và Quốc tế.
10. Luận văn Thạc sỹ. Phạm Trí Thức 2015 “Nghiên cứu giải pháp nâng cao an toàn lao động cho thuyền viên làm việc trên đội tàu biển của công ty Vosco”

## **PHỤ LỤC**

1. Các báo cáo tai nạn của Tập đoàn MOL trong năm 2015
2. Các Báo cáo tai nạn của NSU
3. Các Case study của NSU