
THỰC TRẠNG TRIỂN KHAI CÔNG TÁC KIỂM TRA TÀU BIỂN TẠI VIỆT NAM IMPLEMENTATION OF PORT STATE CONTROL IN VIETNAM

TS. LÊ QUỐC TIỀN

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Tóm tắt

Việt Nam chính thức là thành viên của Thỏa thuận kiểm tra nhà nước tại cảng biển khu vực châu Á - Thái Bình Dương (TOKYO MOU) từ 01/01/1999. Tuy nhiên, đội tàu Việt Nam luôn là đội tàu có tỷ lệ bị lưu giữ cao. Vậy những tồn tại đó bắt nguồn từ đâu? Bài viết này cung cấp thông tin về thực trạng triển khai công tác kiểm tra PSC tại Việt Nam.

Abstract

Vietnam became an official member authorities of the Memorandum of Understanding on Port State Control (PSC) in the Asia - Pacific region (Tokyo MOU) since 01/01/1999. However, the ratio of detention of Vietnamese fleet is often high. What is the cause of this matter? This article introduces the implementation of PSC in Vietnam.

Key words: TOKYO MOU, PSC, Implementation, Ships, Vietnam

1. Đặt vấn đề

Cảng vụ Hàng hải (CVHH) là đơn vị trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam (CHHVN), là cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hàng hải tại cảng biển và thực hiện việc kiểm tra điều kiện an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường cho tất cả các tàu biển ra, vào hoạt động trong vùng nước cảng biển của Việt Nam (VN) [1], [5]. Các công trình [6-8] đã nghiên cứu từng mặt về công tác kiểm tra PSC cho đến thời điểm công bố 8/2013. Đến năm 2014 việc bảo đảm an toàn hàng hải (ATHH) có những chuyển biến rõ rệt với số vụ tai nạn và số người chết, mất tích giảm mạnh (gần 50% so với năm 2013), an ninh cảng biển tiếp tục được duy trì, đội tàu biển VN được ra khỏi Danh sách đen của Tokyo MOU sau 15 năm nỗ lực của các bên liên quan và là thành quả này ghi nhận nỗ lực hết sức to lớn của toàn bộ cộng đồng hàng hải VN trong các năm qua quyết liệt triển khai thực hiện thành công Chỉ thị số 09/CT-BGTVT ngày 24/10/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc tăng cường các biện pháp nhằm giảm thiểu tàu biển VN bị lưu giữ PSC ở nước ngoài, và Đề án “Đưa đội tàu biển VN ra khỏi danh sách đen của Tokyo-MOU vào cuối năm 2014” được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt tại Quyết định số 1133/QĐ-BGTVT ngày 02 tháng 5 năm 2013. Năm 2014 số tàu biển của VN bị lưu giữ tại cảng biển nước ngoài chỉ còn 3,55% [10]. Kết quả này đã giúp đội tàu biển VN thoát khỏi “danh sách đen”, bỏ qua “danh sách xám” để bước thẳng vào “danh sách trắng”. Theo đánh giá của Tokyo-Mou, đội tàu biển VN đang ở thứ hạng cao hơn nhiều nước, trong đó có Ấn Độ, Thái Lan, Indonesia, Philippines, Liên bang Nga, Italia,... Tuy nhiên, ở trong nước công tác kiểm tra tàu biển để đảm bảo ATHH, an ninh hàng hải cũng đang tồn tại một số bất cập, một số mặt chưa đáp ứng với yêu cầu phát triển; đội tàu biển VN với tình trạng kỹ thuật còn hạn chế, còn tiềm ẩn nhiều nguy cơ mất ATHH. Ví dụ vụ tàu Phúc Xuân 68 chìm sau khi đâm va với tàu Nam Vỹ 69 tại vùng biển tỉnh Khánh Hòa, VN. Như vậy tai nạn hàng hải luôn luôn rình rập và nguy cơ xuất hiện, do đó công tác kiểm tra tàu biển ở VN, càng phải chú trọng, sát sao để sinh mạng con người được an toàn khi hoạt động trên biển. Trong đó những khó khăn khách quan và chủ quan như là nhân lực hay cơ sở vật chất,... hiện nay đang tạo ra nhiều thách thức trong công tác kiểm tra tàu biển tại VN.

2. Thực trạng triển khai công tác kiểm tra tàu biển tại Việt Nam

2.1. Thực trạng về văn bản qui phạm pháp luật về công tác kiểm tra tàu biển

Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974 - SOLAS 74; Điều 21, Công ước quốc tế về mạn khô, 1966 (LOADLINE 66); Điều 5, 6 Công ước quốc tế về phòng ngừa ô nhiễm môi trường từ tàu, 1973/1978 (MARPOL 73/78); Quy định 8A, Phụ lục I Marpol 73/78; Quy định 15, Phụ lục II Marpol 73/78; Quy định 8, Phụ lục III Marpol 73/78; Quy định 8, Phụ lục V Marpol 73/78; Quy định 10, Phụ lục VI Marpol 73/78; Quy định 11, Phụ lục VI Marpol 73/78; Điều X, Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp Giấy chứng nhận và trực ca của thuyền viên 1978 (STCW 78); Quy định I/4, Công

ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp Giấy chứng nhận và trực ca của thuyền viên 1978 (STCW 78); Điều 12, Công ước quốc tế về đo dung tích tàu biển 1969 (Tonnage 69); Điều 4, Công ước ILO No. 147; Điều 11, Công ước AFS 2001.

2.2. Thực trạng hệ thống cảng biển VN

Tính đến 31/12/2014, VN có tổng cộng 44 cảng biển các loại, trong đó có 14 cảng biển loại I, IA, 17 cảng biển loại II và 13 cảng biển loại III bao gồm khoảng 219 bến cảng với gần 44 km cầu cảng và hàng chục khu chuyên tải. Đã hình thành các cụm cảng nước sâu tại ba miền Bắc, Trung, Nam phục vụ cho việc xuất nhập khẩu hàng hóa và phát triển kinh tế của đất nước. Năm 2014 sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển VN đạt 370,3 triệu tấn, tăng 14%, trong đó hàng container đạt 10,24 triệu TEUs, tăng 20,1% so với năm 2013 và là năm đạt sản lượng cao [4].

2.3. Thực trạng đội tàu biển VN

Đến 15/12/2014, đội tàu Việt Nam quản lý có 1.840 tàu (bảng 1) với tổng trọng tải 7,3 triệu DWT. Cơ cấu chưa hợp lý, đặc biệt tàu công-ten-nơ trong tổng trọng tải đội tàu là rất thấp chỉ với 32 tàu công-ten-nơ chỉ chiếm 3,81% còn thế giới là 14%. Số chủ tàu nhiều nhưng năng lực tài chính, trình độ quản lý còn hạn chế.

Bảng 1. Số lượng tàu vận tải biển Việt Nam năm 2014

| TT | Loại tàu | Số lượng (chiếc) | | Dung tích (GT) | | Trọng tải (MT) | |
|----|-----------------------|------------------|-------|----------------|-----------|----------------|-----------|
| | | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 |
| 1 | Tàu chở hàng rời | 165 | 162 | 1.126.594 | 1.130.793 | 1.866.408 | 1.895.132 |
| 2 | Tàu chở hàng bách hóa | 1.002 | 1.043 | 1.575.580 | 1.763.856 | 2.724.981 | 3.045.016 |
| 3 | Tàu chở công-ten-nơ | 28 | 32 | 182.874 | 230.203 | 236.673 | 280.540 |
| 4 | Tàu chở khách và hàng | 40 | 45 | 7.228 | 7.803 | 3.063 | 3.527 |
| 5 | Tàu cao tốc | 8 | 8 | 1.076 | 1.076 | 307 | 307 |
| 6 | Tàu hóa chất + dầu | 19 | 24 | 105.593 | 185.845 | 202.792 | 281.311 |
| 7 | Tàu dầu | 127 | 132 | 970.478 | 1.080.811 | 1.563.044 | 1.695.044 |
| 8 | Tàu khí hóa lỏng | 10 | 9 | 27.805 | 26.806 | 28.516 | 27.475 |
| 9 | Các loại tàu khác | 394 | 385 | 383.987 | 231.298 | 360.706 | 125.753 |
| | Tổng cộng | 1.793 | 1.840 | 4.381.215 | 4.658.491 | 6.986.490 | 7.354.105 |

Về chủ sở hữu tàu VN, tính đến 15/12/2014 có 597 chủ tàu thuộc mọi thành phần kinh tế, trong đó chỉ có 33 chủ tàu sở hữu đội tàu có tổng trọng tải trên 10.000 DWT, còn lại là đội tàu nhỏ thuộc các thành phần kinh tế tư nhân, nhỏ lẻ tại các địa phương... Trong số 33 chủ tàu lớn có đến 25 chủ tàu thuộc 4 tập đoàn kinh tế lớn như: Tổng công ty hàng hải VN (Vinalines), Tập đoàn Dầu khí VN (Petro-VietNam), Tổng Công ty Xăng dầu VN (Petrolimex) và Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy (SBIC), còn hơn 500 chủ tàu nhỏ nhưng chỉ quản lý 27% tổng trọng tải đội tàu [4].

2.4. Thực trạng đội ngũ Sĩ quan kiểm tra tàu biển

Theo Tokyo MOU [6] và Thông tư 54 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tiêu chuẩn Sĩ quan kiểm tra tàu biển. Thực tế trình độ, năng lực và công tác đào tạo được thống kê như sau:

2.4.1. Thực trạng trình độ, năng lực của các Sĩ quan kiểm tra tàu biển

Thực trạng trình độ, năng lực: Để bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường; đồng thời thực hiện nghĩa vụ của một nước có biển, có cảng và là thành viên của tổ chức IMO,

Tokyo MOU, cơ quan đại diện là CHHVN đã thành lập đội ngũ Sỹ quan kiểm tra tàu biển VN, sỹ quan kiểm tra Nhà nước cảng biển (PSCO), số liệu năm 2014 trên bảng 1 và 2 [1], [2].

Bảng 1. Trình độ học vấn của Sỹ quan kiểm tra tàu biển

| TT | Bảng 1. Trình độ học vấn của Sỹ quan kiểm tra tàu biển | | | | | Bảng 2. Sỹ quan kiểm tra tàu biển đã đảm nhận chức danh thực tế | | | | |
|---------------------------|--|----------|-----------|-----------|---------|---|---------------|------------|---------|---------|
| | Đại học | Cao đẳng | Trung học | Tiếng Anh | Vi tính | Tổng cộng | Thuyền trưởng | Máy trưởng | Sỹ quan | Sỹ quan |
| Sỹ quan Kiểm tra tàu biển | 102 | 05 | 04 | B | A | 111 | 08 | 07 | 32 | 15 |
| PSCO | 133 | 02 | 00 | B | A | 135 | 07 | 05 | 33 | 06 |

2.4.2. Thực trạng công tác đào tạo phát triển Sỹ quan kiểm tra tàu biển tại VN

Căn cứ theo Mục 5 của Biên bản Tokyo MOU về các chương trình huấn luyện và hội thảo thì “Các Chính quyền hàng hải sẽ nỗ lực để thiết lập các chương trình đào tạo và hội thảo cho Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển” [6], CHHVN dựa vào những nỗ lực của mình và sự hỗ trợ từ Ban thư ký Tokyo MOU đã tổ chức nhiều khóa đào tạo PSCOs trong nước cho các nhân viên cảng vụ. Việc đào tạo hiện nay với các yêu cầu rất chuyên sâu về chuyên môn, sự hiểu biết rộng về các quy định của công ước quốc tế về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển, bên cạnh đó, các quy định này được nâng cao và cập nhật bổ sung liên tục. Tuy nhiên theo Ban thư ký Tokyo MOU, các khóa đào tạo cho Sỹ quan kiểm tra nhà nước cảng biển đều phải do các chuyên gia của Tổ chức đề cử. Các bài giảng chưa được thống nhất, hầu hết đều từ các kinh nghiệm của các PSCO đúc kết lại. Đến năm 2014, việc đào tạo ở VN cũng gặp phải khó khăn tương tự, các khóa tập huấn đa phần là do các PSCO có kinh nghiệm giảng dạy, không có mẫu cụ thể, đa phần là trao đổi kinh nghiệm, học hỏi lẫn nhau hoặc dựa theo các hướng dẫn của Tokyo MOU. Ngoài ra việc phối hợp giữa các cơ quan liên quan như Bộ Giao thông vận tải, Bộ Ngoại giao, Bộ Tài chính còn nhiều bất cập, việc xin tổ chức các khóa đào tạo có yếu tố nước ngoài mất rất nhiều thủ tục và thời gian (mỗi năm 2 khóa tập huấn).

2.5. Thực trạng triển khai thực hiện công tác kiểm tra tàu biển ở VN

2.5.1. Kiểm tra Nhà nước cảng biển (PSC)

Những năm đầu tham gia VN triển khai PSC tại 6 CVHH và đến nay đã mở rộng ra 13 trong tổng số 25 cảng vụ hàng hải. Số lượng PSCO được đào tạo, huấn luyện gia tăng cả về chất lượng và số lượng phần nào đáp ứng được các yêu cầu của Tokyo MOU. Số lượng lượt tàu biển được kiểm tra bởi VN được gia tăng hàng năm (Bảng 3, 4). Các tàu biển bị lưu giữ qua kiểm tra phản ánh đúng tình trạng an toàn của con tàu và trong thời gian tới VN tiếp tục nâng cao tỉ lệ kiểm tra các tàu biển đến VN [3]. Năm 2010, VN đã đăng cai tổ chức thành công Hội nghị của Ủy ban Tokyo MOU lần thứ 20 tại Hà Nội, được bạn bè quốc tế đánh giá cao. Tàu biển nước ngoài khi đến các cảng biển VN đều phải chịu sự kiểm tra theo các quy định của pháp luật VN và công ước quốc tế mà VN là thành viên, nhằm bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường; đồng thời tiến tới loại bỏ, không cho phép tàu dưới tiêu chuẩn được hoạt động.

Bảng 3. Thống kê tàu qua các cảng biển

| TT | Năm | Số lượt tàu | | Phương tiện Sông (TẤN.PT) |
|----|------|-------------|-----------|---------------------------|
| | | Tàu nội | Tàu ngoại | |
| 1 | 2010 | 49.260 | 70.483 | 28.203.876 |
| 2 | 2011 | 48.376 | 81.626 | 27.460.795 |
| 3 | 2012 | 52.045 | 46.856 | 37.186.655 |
| 4 | 2013 | 51.812 | 33.928 | 40.685.472 |
| 5 | 2014 | 58.134 | 35.604 | 67.408.572 |

Bảng 4. Tàu nước ngoài được kiểm tra tại VN

| Năm | Số lượt tàu kiểm tra | Số lượt tàu có khiếm khuyết | Số khiếm khuyết | Số tàu lưu giữ | Tỉ lệ % lưu giữ |
|------|----------------------|-----------------------------|-----------------|----------------|-----------------|
| 2014 | 1868 | 942 | 3688 | 09 | 0.64 |
| 2013 | 1903 | 883 | 3709 | 21 | 1.46 |
| 2012 | 1689 | 759 | 3481 | 37 | 2.87 |
| 2011 | 1523 | 691 | 3196 | 36 | 3.29 |
| 2010 | 1410 | 734 | 3685 | 52 | 5.06 |

2.5.2. Kiểm tra tàu biển VN

25 CVHH trong cả nước thực hiện việc kiểm tra điều kiện an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường cho các tàu biển hoạt động trong vùng nước cảng biển của VN. Mỗi năm hệ thống cảng biển VN đón nhận hàng chục nghìn lượt tàu biển ra vào làm hàng (bảng 3), tỉ lệ các tàu biển được kiểm tra bởi các sỹ quan kiểm tra tàu biển VN còn ít, minh họa ở bảng 5 [4], [10].

Bảng 5. Tàu biển VN được kiểm tra tại VN

| Năm | Tàu biển VN chạy nội địa | | | Tàu biển VN chạy quốc tế | | | Tàu biển VN chạy quốc tế | | | | |
|------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|-------------------|----------------------|
| | Số lượt tàu kiểm tra | Số tàu có khiếm khuyết | Tổng số khiếm khuyết | Số lượt tàu kiểm tra | Số tàu có khiếm khuyết | Tổng số khiếm khuyết | Số lượt tàu kiểm tra | Số tàu có khiếm khuyết | Tổng số khiếm khuyết | Số tàu bị lưu giữ | Tỷ lệ tàu bị lưu giữ |
| 2014 | 1312 | 1291 | 2.833 | 924 | 839 | 10521 | 733 | 509 | 2262 | 26 | 3,55% |
| 2013 | 1175 | 1139 | 8750 | 975 | 871 | 9351 | 767 | 558 | 2879 | 47 | 6,13% |
| 2012 | 1007 | 967 | 9981 | 1476 | 1314 | 16798 | 785 | 564 | 3130 | 54 | 6,88% |
| 2011 | 348 | 339 | 11192 | 342 | 324 | 3906 | 738 | 589 | 3881 | 91 | 12,33% |

Bảng 6. Tàu biển VN bị kiểm tra ở quốc tế

Nhận xét : Từ bảng 4, 5 ta có tính được % tàu nước ngoài được kiểm tra từ 2008÷2014 là 1,23%, 3,58%, 4,41%, 4,66%, 5,40%, 5,97% chiếm tỉ lệ nhỏ; tỉ lệ các tàu biển VN có khiếm khuyết/ Số lượt tàu kiểm tra 2011, 2012, 2013 là 0,974, 0,960, 0,969 (chạy nội địa) và 0,947; 0,890; 0,893 (chạy quốc tế); tỉ lệ tổng số khiếm khuyết/ số lượt tàu kiểm tra 2011, 2012, 2013 là 8,14; 8,74; 8,49 (chạy nội địa) và 11,4; 11,3; 9,59 (chạy quốc tế); tương ứng tàu nước ngoài là 0,452; 0,449; 0,463 và 2,10; 2,01; 1,92. Như vậy số tỉ lệ tổng khiếm khuyết của tàu nước ngoài ít hơn khoảng 4 lần tàu VN, tỉ lệ các tàu biển VN có khiếm khuyết/ số lượt tàu kiểm tra của tàu nước ngoài ít hơn khoảng 2 lần tàu VN và tỉ lệ phần trăm lưu giữ tàu nước ngoài giảm theo từng năm.

3. Một số nguyên nhân hạn chế

Từ các số liệu trên bảng 1, 2, có số lượng các sỹ quan kiểm tra tàu biển VN và PSCO hiện nay là tương đối nhiều tuy nhiên trên thực tế phân bố ở 25 CVHH, mỗi CVHH chỉ có từ 03 đến 05 sỹ quan kiểm tra tàu biển nên khi so với số lượng tàu biển ra, vào tại một số khu vực thì dẫn đến sự chênh lệch rất lớn (như Quảng Ninh, Hải Phòng, Vũng Tàu, Thành phố HCM) còn thiếu người để kiểm tra tất cả các tàu biển VN; trong khi đó một số nơi có số lượt tàu thuyền ra vào ít (như Thái Bình, Nam Định, Đồng Tháp, An Giang, Cà Mau), số người kiểm tra tàu trở nên dư thừa...

Theo quy định của quốc tế, cho phép quốc gia có cảng thu phí kiểm tra tàu biển từ lần thứ 2 trở đi. Hiện tại ở VN công tác kiểm tra tàu biển nước ngoài (PSC) được triển khai thực hiện không thu phí. Điều này cũng làm hạn chế hoạt động của các PSCO trong việc triển khai thực hiện công tác kiểm tra tàu do các tàu neo đậu ở vùng neo hoặc tàu cập cầu xa trụ sở của CVHH.

Nhiệm vụ đào tạo sỹ quan kiểm tra tàu biển đã được giao cho trường Cao đẳng hàng hải 1 và Cao đẳng nghề Hàng hải thành phố HCM, với giáo trình theo chương trình mẫu của IMO (năm 2000) đến nay đã có rất nhiều sửa đổi, bổ sung của các công ước và các quy định liên quan. Ngoài ra, sỹ quan kiểm tra tàu biển VN đa phần là những người thiếu kinh nghiệm đi biển một số còn chưa đáp ứng được yêu cầu, các khóa học chỉ mới cung cấp các kiến thức cơ bản về công ước, về quy trình kiểm tra tàu, thiếu các chuyên gia hướng dẫn chuyên sâu công tác kiểm tra tàu.

Hệ thống tiêu chuẩn, quy phạm yêu cầu kỹ thuật an toàn trang thiết bị của phương tiện thủy nội địa và tàu hoạt động ven biển, trên biển còn khá thấp. Nhiều chủ tàu chỉ quản lý một đến hai con tàu; năng

lực, trình độ quản trị và sự am hiểu các quy định pháp luật về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển rất thấp, thậm chí có nhiều chủ tàu không hề có kiến thức chuyên ngành hàng hải. Đội ngũ sỹ quan, thuyền viên có trình độ chuyên môn, nghiệp vụ và kinh nghiệm đi biển không đồng đều; khả năng ngoại ngữ kém. Ý thức chấp hành pháp luật khi tham gia giao thông hàng hải của người điều khiển phương tiện, đặc biệt đối với phương tiện thủy nội địa khi hoạt động ven biển còn rất thấp. Việc phối kết hợp giữa các cơ quan quản lý Nhà nước về hàng hải, đường thủy nội địa và các cơ quan, đơn vị tại địa phương trong việc đào tạo, cập nhật kiến thức chuyên môn, pháp luật hàng hải cho các đối tượng trên còn chưa tốt... Việc thực thi công vụ của một số cá nhân, cơ quan, đơn vị liên quan còn chưa nghiêm, cả nề hay chậm chước, có sự lơ là, chưa mẫn cán; sự phối kết hợp giữa các cơ quan quản lý còn nhiều hạn chế nên chưa tạo được sự đồng bộ, nghiêm chỉnh chấp hành luật pháp của chủ tàu và thuyền viên.

Còn một số cảng biển ngoài khơi, trong khi phương tiện để ra các cảng biển này chưa có hoặc có nhưng rất khó khăn và tốn kém để ra được các bến cảng này, do đó tất cả các tàu làm hàng ở các cảng ngoài khơi đều không được kiểm tra, giám sát bởi cảng vụ hàng hải.

4. Các giải pháp [8-10]

Cục Hàng hải Việt Nam:

Kiểm tra nghiêm ngặt các tàu biển; không cho rời cảng khi chưa khắc phục các khiếm khuyết;

Tăng cường kiểm tra, giám sát công tác đào tạo, huấn luyện nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ của các sỹ quan kiểm tra tàu biển đáp ứng được các yêu cầu của Thỏa thuận khu vực Châu Á- Thái Bình Dương (Tokyo MOU) và Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO); giáo dục đạo đức, nghề nghiệp cho các sỹ quan kiểm tra tàu biển và xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm;

Tăng cường kiểm tra, giám sát công tác thi, cấp giấy chứng nhận chuyên môn cho các sỹ quan;

Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát các cơ sở đào tạo; kiến nghị, xử lý kịp thời sai sót.

Rà soát, trình Bộ sửa đổi, bổ sung văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến công tác này;

Cục Đăng kiểm Việt Nam:

Thực hiện công tác kiểm tra, đánh giá bổ sung đối với các tàu và công ty có tàu bị lưu giữ PSC;

Tăng cường công tác đào tạo, huấn luyện nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ; giáo dục đạo đức, nghề nghiệp cho các đăng kiểm viên và xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm;

Rà soát, sửa đổi, nâng cao chất lượng công tác đánh giá và cấp giấy chứng nhận đối với hệ thống quản lý an toàn của tàu và công ty theo Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (Bộ luật ISM);

Các cơ sở đào tạo sỹ quan, thuyền viên:

Chú trọng đầu tư cơ sở vật chất đào tạo, huấn luyện và đội ngũ giảng viên đáp ứng các yêu cầu của Công ước STCW 78/95 và các sửa đổi, bổ sung của Công ước này; Chấn chỉnh công tác huấn luyện, thi sỹ quan hàng hải để nâng cao chất lượng đội ngũ thuyền viên.

Các công ty kinh doanh vận tải biển (chủ tàu):

Thực thi nghiêm ngặt các quy định văn bản pháp luật liên quan đến PSC;

Thực hiện nghiêm chế độ duy tu, bảo dưỡng tàu và các trang thiết bị của tàu để bảo đảm đáp ứng đầy đủ các quy định về an toàn, an ninh hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường của IMO;

Tăng cường chất lượng công tác tuyển dụng, đào tạo, huấn luyện nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ và ngoại ngữ cho đội ngũ cán bộ, nhân viên công ty và sỹ quan, thuyền viên;

Thực hiện nghiêm các quy định của VN về điều kiện sống, làm việc trên tàu của thuyền viên;

Thanh toán lương và các chế độ khác; bảo đảm các chế độ, quyền lợi cho thuyền viên.

5. Kết luận

Với thực tế là đội tàu VN luôn là đội tàu có tỷ lệ bị lưu giữ cao và thời gian qua với nỗ lực cao đã thoát khỏi danh sách đen của TOKYO MOU. Tuy nhiên với thực trạng công tác kiểm tra tàu biển tại VN

nêu trên cho thấy còn nhiều bất cập đến từ các yếu tố khách quan cho đến yếu tố chủ quan, với việc phân tích kết quả kiểm tra PSC tại VN trong trong thời gian, bài báo đã cung cấp cho độc giả cái nhìn tổng quan về thực trạng kỹ thuật hạn chế công tác PSC tại Việt Nam.

Việc đánh giá chủ yếu dựa trên kết quả kiểm tra PSC giai đoạn 2010 - 2014 có thể chưa nêu rõ được toàn bộ bức tranh tại Việt Nam, tuy nhiên nó cũng nêu bật lên những nét chính trong công tác kiểm tra tàu biển tại VN. Kết quả nghiên cứu này phản ánh trong những năm qua khi cả hệ thống vào cuộc để nâng cao chất lượng công tác kiểm tra tàu biển, khi tại VN công tác này làm tốt thì khả năng bị lưu giữ của Tàu biển VN chạy quốc tế đã giảm nhiều (bảng 6). Đây cũng chính là cơ sở để khẳng định các giải pháp nhằm nâng cao chất lượng hoạt động của đội tàu VN, góp phần đảm bảo phát triển kinh doanh tàu biển, tăng cường uy tín của đội tàu VN trên thị trường quốc tế.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Lưu Hải Hưng, *Nghiên cứu giải pháp nâng cao chất lượng đội ngũ Sĩ quan kiểm tra tàu biển tại các Cảng vụ hàng hải của VN*, Luận văn Thạc sỹ Kỹ thuật, Đại học Hàng hải VN.
- [2] IMO, *Chương trình mẫu đào tạo Sĩ quan kiểm tra tàu biển (Model Course 3.09 - PSC)*.
- [3] Bộ Giao thông vận tải (2013), *Đề án “Đưa đội tàu biển Việt Nam ra khỏi Danh sách đen của Tokyo MOU vào cuối năm 2014”*, Hà Nội.
- [4] Cục Hàng hải Việt Nam, *Báo cáo tổng kết năm (từ 2009 đến 2013)*, Hà Nội.
- [5] Chính phủ (2009), *Quyết định số 26/2009/QĐ-TTg ngày 20/02/2009*, Hà Nội.
- [6] Tokyo MOU, *Sổ tay hướng dẫn, trình tự kiểm tra PSC thuộc tổ chức Tokyo MOU 2013*.
- [7] Nguyễn Đức Long, Nguyễn Kim Phương, *Thực trạng tàu biển Việt Nam trong công tác kiểm tra PSC theo thỏa thuận Tokyo - MOU*, Tạp chí KHCN Hàng hải, số 35 - 8/2013.
- [8] Nguyễn Quang Anh, Phạm Văn Thuận, *Đánh giá thực trạng của đội tàu buôn ngoài quốc doanh qua việc kiểm tra PSC giai đoạn 2008 - 2011*, Tạp chí KHCN Hàng hải, Số 27 - 08/2011.
- [9] Võ Minh Tiên, Nguyễn Việt Thành, *Một số giải pháp để hạn chế việc tàu biển Việt Nam bị lưu giữ tại các cảng biển nước ngoài qua kiểm tra nhà nước cảng biển*, Tạp chí KHCN HH, Số 10-6/2007.
- [10] <http://www.tokyo-mou.org>.