

Nghiên cứu các giải pháp nâng cao chất lượng đội tàu biển Việt Nam

Research on solutions to improve quality of Vietnamese ships

> TS PHẠM VĂN TÂN*, PHẠM MINH ĐỨC

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Email: *phamvantan@vimaru.edu.vn

TÓM TẮT

Hoạt động hàng hải cũng như đội tàu Việt Nam không ngừng phát triển, gần nửa triệu tấn tàu của chủ tàu Việt Nam hiện đang mang cờ nước ngoài. Tuy nhiên, bên cạnh những thành tựu đã đạt được, ngành vận tải biển Việt Nam cũng đã bộc lộ nhiều điểm yếu như đội tàu mới phát triển về số lượng, còn chất lượng thì chưa tương xứng. Việt Nam đã là thành viên của Thỏa thuận kiểm tra Nhà nước tại cảng biển khu vực châu Á - Thái Bình Dương (Tokyo MOU) và đã nỗ lực hết mình thực thi đầy đủ nghĩa vụ thành viên. Tuy nhiên, tàu biển Việt Nam có tỉ lệ bị lưu giữ cao ở nước ngoài, dẫn đến vị thế và uy tín của Việt Nam trong lĩnh vực hàng hải bị ảnh hưởng, điều này làm giảm năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam. Do đó, Việt Nam cần có những giải pháp quyết liệt để nâng cao chất lượng đội tàu Việt Nam, từng bước giảm thiểu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài.

Từ khóa: Kiểm tra Nhà nước cảng biển, Bộ luật Hàng hải, tàu biển Việt Nam.

ABSTRACT

In recent years, maritime activities as well as Vietnamese ships have been constantly developing, nearly half a million tons of Vietnamese ships are flying foreign flags. In addition to the achievements, Vietnam's shipping industry has also revealed many weaknesses such as: Vietnamese ships development in quantity, but the quality is still limited. Vietnam has been a member of The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region, known as the Tokyo MOU and has made every effort to fulfill its membership obligations. However, Vietnamese ships have a high rate of arrest in foreign ports, leading to the influence of Vietnam's position and reputation in the maritime field, which reduces the competitiveness of Vietnamese ships. Therefore, Vietnam needs to have drastic solutions to improve the quality of Vietnamese ships, gradually reducing Vietnamese ships being arrested at foreign ports.

Keywords: Port State Control, Maritime laws, Vietnamese ships.

1. THỰC TRẠNG TRIỂN KHAI THỰC HIỆN CÔNG TÁC KIỂM TRA TÀU BIỂN Ở VIỆT NAM

1.1. Kiểm tra Nhà nước cảng biển (PSC)

Ngay sau khi gia nhập Tokyo MOU, Việt Nam đã triển khai PSC tại các cảng vụ hàng hải. Số lượng sỹ quan Kiểm tra Nhà nước cảng biển - PSCOs được đào tạo, huấn luyện gia tăng cả về chất lượng và số lượng, cơ bản đáp ứng các yêu cầu của Tokyo MOU. Số lượng lượt tàu biển được kiểm tra gia tăng hàng năm và các tàu biển bị lưu giữ là thỏa đáng, phản ánh đúng tình trạng an toàn của tàu.

Trong những năm gần đây, Việt Nam tổ chức các khóa huấn luyện, hội thảo và đề nghị Tokyo MOU cử các chuyên gia sang giúp Việt Nam đào tạo, huấn luyện PSCOs. Qua các khóa huấn luyện này đã giúp PSCOs nâng cao trình độ, chia sẻ kinh nghiệm, cập nhật những quy định mới về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

Mỗi năm, Việt Nam đón nhận hàng chục nghìn lượt tàu biển Việt Nam ra vào làm hàng, tỉ lệ các tàu biển được kiểm tra còn ít.

PSCOs thực hiện nhiều nhiệm vụ khác như điều tra, xử lý tại nạn hàng hải... Điều này làm thiếu hụt PSCOs. Về trình độ, kinh nghiệm thì cơ bản các PSCOs được đào tạo chuyên ngành máy, lái ở các trường chuyên ngành hàng hải, có thâm niên đi biển nên có trình độ và kinh nghiệm. Tuy nhiên, vẫn còn một số PSCOs không có thâm niên đi biển nên hạn chế đến công tác kiểm tra tàu biển.

1.2. Đào tạo cán bộ kiểm tra tàu biển ở Việt Nam

Căn cứ theo Mục 5 của Biên bản ghi nhớ của Tokyo MOU, Chính quyền hàng hải có trách nhiệm tổ chức đào tạo PSCOs. Bên cạnh đó, nhằm nâng cao năng lực của các PSCOs và hài hòa, thống nhất cách thức thực hiện kiểm tra tàu, cũng như thiết lập mạng lưới liên lạc giữa các quốc gia, Ban Thư ký Tokyo MOU thường tổ chức các khóa huấn luyện, hội thảo... Việt Nam cử PSCOs có năng lực, ngoại ngữ tốt tham dự một số khóa huấn luyện.

Tuy nhiên, Việt Nam chưa thiết lập được trung tâm đào tạo PSCOs theo đúng chương trình chuẩn của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), đặc biệt là các yêu cầu đối với PSCOs 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, do sự phát triển của ngành Hàng hải, các quy định về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của IMO, Tổ chức Lao động Quốc tế (ILO)... ngày càng được nâng cao và bổ sung liên tục. Điều này đòi hỏi các PSCOs cũng cần được cập nhật kiến thức liên tục.

2. KINH NGHIỆM CỦA MỘT SỐ NƯỚC TRONG TOKYO MOU VỀ TRIỂN KHAI PSC

2.1. Kinh nghiệm thực hiện Kiểm tra Nhà nước cảng biển tại Singapore

Singapore là một trong những quốc gia sáng lập Tokyo MOU. Singapore tập trung củng cố chất lượng vận tải hàng hải và Kiểm tra Nhà nước cảng biển, được thực hiện bởi Chính quyền Cảng và Hàng hải (MPA). PSCOs thuộc Phòng An toàn tàu biển - Cục Tàu biển. PSCOs phải được quốc gia công nhận và có khả năng giao tiếp tiếng Anh tốt, đảm bảo giao tiếp được với thuyền viên.

Công tác kiểm tra nhằm đảm bảo tàu phải đáp ứng những yêu cầu quốc tế về an toàn, an ninh và ngăn ngừa ô nhiễm môi trường. Những tàu không đáp ứng được yêu cầu sẽ bị lưu giữ và áp dụng việc theo dõi, kiểm tra trước khi tàu được phép rời cảng. Đối với lần kiểm tra đầu tiên, tàu không chịu bất cứ chi phí nào, tuy nhiên với việc theo dõi, kiểm tra lần tiếp theo chủ tàu phải chịu chi phí.

Có 9 tổ chức được công nhận và được MPA ủy quyền thực hiện việc theo dõi, kiểm tra đối với các tàu bị lưu giữ PSC ở Singapore: Đăng kiểm ABS của Mỹ (American Bureau of Shipping - ABS); Đăng kiểm BV (Bureau Veritas - BV); Cơ quan Đăng kiểm Trung Quốc (China Classification Society - CCS); Đăng kiểm Det Norske Veritas (DNV); Đăng kiểm Germanischer Lloyd (GL); Đăng kiểm Hàn Quốc (Korean Register of Shipping - KR); Đăng kiểm Lloyd (LR); Đăng kiểm Nippon Kaiji Kyokai (NK); Cơ quan đăng kiểm của Ý (Registro Italiano Navale - RINA).

Các tàu được đăng kiểm bởi các tổ chức trên có thể chỉ định những cơ quan này tiến hành việc theo dõi, kiểm tra. Báo cáo kiểm tra, theo dõi do những tổ chức này thực hiện sẽ được gửi tới Ban Kiểm tra Nhà nước cảng biển để chờ phê duyệt trước khi tàu được thả. Đối với những tàu không được đăng kiểm bởi các tổ chức được ủy quyền nêu trên, chủ tàu phải làm đơn đề nghị MPA thực hiện việc theo dõi, kiểm tra.

Bên cạnh đó, Singapore mở các khóa đào tạo PSCOs cung cấp đầy đủ kiến thức về những quy định của quốc tế và tuân thủ theo hướng dẫn từ khóa đào tạo mẫu của IMO dành cho hoạt động Kiểm tra Nhà nước cảng biển. Đồng thời, những hội thảo về hoạt động kiểm tra Nhà nước cảng biển cũng được tổ chức định kỳ nhằm cung cấp thông tin cập nhật cho PSCOs về những quy định mới liên quan đến hoạt động Kiểm tra Nhà nước cảng biển.

Singapore yêu cầu PSCOs phải là thuyền trưởng, máy trưởng hoặc có kinh nghiệm đi biển tương đương, hoặc hoàn thành khóa huấn luyện đặc biệt, nhằm đảm bảo có đủ khả năng chuyên môn và những kỹ năng cần thiết để tiến hành việc kiểm tra tàu. PSCOs cũng có thể là cán bộ của Chính quyền Hàng hải, hoàn thành những khóa đào tạo và có kinh nghiệm làm việc tương đương để thực hiện việc Kiểm tra Nhà nước cảng biển.

2.2. Kinh nghiệm thực hiện Kiểm tra Nhà nước cảng biển tại Trung Quốc

Tại Trung Quốc, Cơ quan An toàn hàng hải Trung Quốc (China MSA) chịu trách nhiệm thực hiện việc Kiểm tra Nhà nước cảng biển đối với tàu treo cờ nước ngoài vào - rời cảng của Trung Quốc. China MSA cũng phê duyệt cho tàu treo cờ nước ngoài hoạt động trong vùng nước cảng biển của Trung Quốc.

China MSA bao gồm 20 MSA ở khu vực cùng với 97 cơ sở ở địa phương. Trong những năm gần đây, thông qua việc giới thiệu những khái niệm về quản lý rủi ro, China MSA đã có những biện pháp tích cực và hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng đội tàu và hồ sơ PSC của tàu Trung Quốc cũng được cải thiện một cách đáng kể.

Tất cả các tàu hoạt động trong vùng nước cảng biển của Trung Quốc phải tuân thủ Luật An toàn giao thông hàng hải. Điều 19 của luật này là cơ sở pháp lý để China MSA thực hiện công tác kiểm tra nhà nước cảng biển, lưu giữ tàu hay yêu cầu tàu thay đổi lộ trình trong trường hợp tàu không đáp ứng những yêu cầu của tiêu chuẩn quốc tế hay vi phạm những quy định của Trung Quốc.

Hiện nay, China MSA có khoảng hơn 200 PSCOs. Với phương châm làm việc "Tiêu chuẩn, văn minh, trung thực và chuyên nghiệp", các PSCOs của Trung Quốc phải là thanh tra viên có tay nghề cao, thuyền trưởng, máy trưởng có kinh nghiệm hoặc là cán bộ có chuyên môn cao trong các chuyên ngành liên quan. Họ phải được đào tạo theo chương trình đào tạo mẫu của IMO về hoạt động Kiểm tra Nhà nước cảng biển. Bên cạnh đó, các MSA khu vực thường bố trí tham dự những khóa đào tạo PSCOs nhằm nâng cao trình độ của học viên, đồng thời đảm bảo học viên được cập nhật những quy định mới liên quan tới hoạt động kiểm tra tàu biển.

2.3. Công tác thực hiện Kiểm tra Nhà nước cảng biển tại Nhật Bản

Công tác PSC của Nhật do Tổng cục Biển - Bộ đất đai, Giao thông vận tải và Du lịch thực hiện. Hiện nay, Nhật Bản có khoảng hơn 140 PSCOs và 44 cơ sở trên cả nước, trải dài trên 11 khu vực cảng biển của Nhật Bản, bao gồm: Hokkaido, Tohoku, Kantou, Okinawa, Hokurikusunetsu, Koube, Chubu, Chugoku, Kinki, Kyusyu, Shikoku.

Công tác PSC của Nhật Bản được thực hiện từ đầu những năm 1980. Thời gian đầu, công tác kiểm tra tàu chỉ áp dụng đối với tàu treo cờ Nhật Bản, hoạt động trong vùng nước cảng biển của họ. Tuy nhiên, sau các vụ tai nạn lớn và những thảm họa môi trường xảy ra trong khu vực vùng nước cảng biển của Nhật Bản, năm 1997, cơ quan phụ trách về công tác PSC đã được thành lập. Các yêu cầu đối với PSCOs cũng như hoạt động PSC phải tuân thủ chính xác những hướng dẫn, yêu cầu của Tokyo MOU đã được nêu chi tiết trong Sổ tay Hướng dẫn thực hiện công tác Kiểm tra Nhà nước cảng biển.

3. CÁC GIẢI PHÁP NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG ĐỘI TÀU VIỆT NAM

Chất lượng của tàu biển được hiểu là mức độ đáp ứng của tàu biển đối với các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, an toàn, bảo vệ môi trường (của quốc gia và quốc tế) và các yêu cầu hoặc mong đợi khác của người sử dụng như hiệu quả kinh tế trong khai thác, sự tiện lợi, tiện nghi... Trong đó, việc thỏa mãn các yêu cầu của quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, an toàn, bảo vệ môi trường là quan trọng nhất và

phụ thuộc rất nhiều vào chất lượng giám sát của cơ quan có thẩm quyền. Để đạt được mục tiêu nâng cao chất lượng đội tàu Việt Nam, tác giả đưa ra thực hiện đồng bộ các giải pháp sau.

3.1. Giải pháp xây dựng văn bản pháp luật

Để đảm bảo các văn bản pháp luật quy định về công tác đăng kiểm tàu biển mang tính hiện đại, khả thi, phù hợp với thông lệ quốc tế và điều kiện thực tế Việt Nam, chúng ta cần tích cực và chủ động rà soát, sửa đổi, bổ sung, cập nhật Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và các văn bản dưới luật liên quan quy định về chất lượng, an toàn kỹ thuật, an ninh, bảo vệ môi trường đối với tàu biển.

Bên cạnh đó, tập trung nghiên cứu và đề xuất Việt Nam tham gia các điều ước quốc tế về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của IMO và ILO, như: Công ước quốc tế về quản lý nước dằn và cặn nước dằn tàu (BWM 2004); Công ước quốc tế về container an toàn (CSC 72); Công ước quốc tế về quản lý và kiểm soát các hệ thống chống hà độc hại của tàu (AFS 2001); Công ước quốc tế về tái sinh tàu an toàn và thân thiện với môi trường (SR 2009). Đồng thời, đẩy mạnh việc nghiên cứu đưa ra những văn bản hướng dẫn triển khai thực hiện các điều ước quốc tế này một cách hiệu quả tại Việt Nam.

3.2. Giải pháp nghiên cứu khoa học, xây dựng quy chuẩn và tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật tàu biển

Đẩy mạnh công tác nghiên cứu khoa học để không ngừng hoàn thiện các quy chuẩn và tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và giám sát kỹ thuật tàu biển; đảm bảo các quy chuẩn và tiêu chuẩn này tương đương với các tổ chức đăng kiểm tiên tiến trên thế giới, cập nhật đầy đủ các tiến bộ của khoa học, công nghệ thế giới và các quy định mới nhất về an toàn, an ninh, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của IMO, ILO và Hiệp hội các tổ chức phân cấp tàu quốc tế (IACS).

Các vấn đề phải được tập trung ưu tiên nghiên cứu và xây dựng quy chuẩn và tiêu chuẩn bao gồm: Tiêu chuẩn đóng tàu dựa trên mục tiêu (Goal Based Standard), tiêu chuẩn giám sát kỹ thuật và phân cấp tàu biển dựa trên quản lý rủi ro (Risk Based Inspection and Classification), tái sinh tàu an toàn và thân thiện với môi trường, quản lý nước dằn tàu, kiểm soát khí gây hiệu ứng nhà kính từ hoạt động hàng hải và thăm dò, khai thác dầu khí biển, sử dụng tiết kiệm năng lượng trong vận tải biển, tiêu chuẩn điều kiện sinh hoạt trên tàu biển theo Công ước Lao động hàng hải MLC 2006.

3.3. Giải pháp phát triển nguồn nhân lực

Thực hiện việc đào tạo, đánh giá, sát hạch và công nhận đội ngũ đăng kiểm viên tàu biển theo đúng các tiêu chuẩn được quy định tại bản hiện thời Thông tư 17/2023/TT-BGTVT của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đăng kiểm viên và nhân viên nghiệp vụ đăng kiểm tàu biển, đảm bảo có đủ nguồn nhân lực với chất lượng cao đáp ứng yêu cầu công việc trong lĩnh vực đăng kiểm tàu biển và công trình dầu khí biển; thường xuyên đổi mới chương trình đào tạo và tổ chức đào tạo cập nhật nâng cao trình độ cho đội ngũ cán bộ kỹ thuật và nhân viên nghiệp vụ phù hợp với các quy định của IMO, ILO và IACS.

Tiếp tục tuyển dụng và lựa chọn các cán bộ có đủ năng lực để cử đi đào tạo tại các trường đại học hàng hải thế giới và các tổ chức quốc tế, đồng thời đẩy mạnh công tác đào tạo lao động hàng hải để có đủ nguồn lực.

3.4. Giải pháp hợp tác và hội nhập quốc tế

Tiếp tục duy trì quan hệ chặt chẽ, là thành viên có trách nhiệm và chủ động tham gia các hoạt động trong các tổ chức quốc tế: IMO, TSCI (Hiệp hội các tổ chức giám sát kỹ thuật tàu quốc tế), ACS (Hiệp hội các tổ chức đăng kiểm tàu châu Á); hợp tác tích cực hơn nữa với các tổ chức đăng kiểm hàng đầu thế giới là thành viên của IACS để học tập kinh nghiệm, phát triển nguồn lực, mở rộng lĩnh vực hoạt động, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động của đội tàu biển tại các vùng biển quốc tế; đề xuất nghiên cứu việc mở văn phòng đại diện của đăng kiểm Việt Nam tại Trung Quốc và Singapore.

Đẩy mạnh việc tiếp xúc và hợp tác với các chính quyền hàng hải nước ngoài để Việt Nam nhận được nhiều hơn sự ủy quyền thực hiện công tác đăng kiểm cho các tàu biển mang cờ quốc tịch của họ; tích cực tham gia vào các hoạt động liên quan đến an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của IMO và ILO.

3.5. Giải pháp nâng cao chất lượng công tác kiểm tra tàu biển

Tổ chức tuyên truyền, phổ biến pháp luật hàng hải và các điều ước quốc tế tới các tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng hải, đồng thời hướng dẫn thực hiện kịp thời các văn bản pháp luật tới chủ tàu, thuyền viên...; hàng tháng cập nhật danh sách các tàu bị lưu giữ tại nước ngoài, cảnh báo các khiếm khuyết nghiêm trọng của tàu.

Xử lý nghiêm các hành vi vi phạm pháp luật về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường, yêu cầu các tàu khắc phục tất cả các khiếm khuyết trước khi tàu rời cảng.

4. KẾT LUẬN

Kể từ khi gia nhập Tổ chức Tokyo - MOU, Việt Nam luôn quan tâm tới công tác kiểm tra tàu biển, chú trọng các giải pháp giảm thiểu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ tại nước ngoài. Việc giảm thiểu tàu Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài là một phần của công tác đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Với các giải pháp cụ thể mà bài báo đưa ra sẽ góp phần giảm thiểu việc tàu Việt Nam bị lưu giữ PSC ở nước ngoài và nâng cao vị thế của Việt Nam trong lĩnh vực hàng hải.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Bộ GTVT (2023), Thông tư số 17/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 Quy định về đăng kiểm viên và nhân viên nghiệp vụ đăng kiểm tàu biển.
- [2]. Bộ GTVT (2016), Thông tư số 40/2016/TT-BGTVT ngày 07/12/2016 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đăng kiểm tàu biển Việt Nam.
- [3]. Bộ GTVT (2017), Thông tư số 51/2017/TT-BGTVT ngày 29/12/2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đăng kiểm viên và nhân viên nghiệp vụ đăng kiểm tàu biển.
- [4]. Quốc hội (2015), Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015.
- [5]. Nguyễn Đức Long, Nguyễn Kim Phương (2013), Thực trạng tàu biển Việt Nam trong công tác kiểm tra PSC theo Thỏa thuận Tokyo - MOU, Tạp chí KHCN Hàng hải, số 35.
- [6]. Lưu Hải Hưng (2015), Nghiên cứu giải pháp nâng cao chất lượng đội ngũ sĩ quan kiểm tra tàu biển tại các Cảng vụ hàng hải của Việt Nam, Luận văn Thạc sỹ Kỹ thuật, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.
- [7]. Tokyo - MOU, www.tokyo-mou.org.
- [8]. Cục Hàng hải Việt Nam, www.vinamarine.gov.vn.
- [9]. Cục Đăng kiểm Việt Nam, www.vr.org.vn.
- [10]. Tổ chức Hàng hải Quốc tế, www.imo.org.