

Nghiên cứu, kiến nghị hoàn thiện mô hình hoa tiêu hàng hải Việt Nam

Research and Recommendations for the Improvement of the Maritime Pilotage Model in Vietnam

> THS LÊ VĂN THỨC

Cảng vụ Hàng hải TP.HCM

Email: levanthuc.vinamarine@gmail.com

TÓM TẮT

Hệ thống cảng biển Việt Nam có 614 cầu cảng, hơn 1.100 km luồng hàng hải và kích thước tàu đến cảng ngày càng lớn nên yêu cầu công tác dẫn tàu an toàn đang là mối quan tâm hàng đầu của cơ quan chức năng. Mặt khác, mặc dù quy định về hoa tiêu hàng hải (HTHH) Việt Nam tương đối đầy đủ nhưng mô hình tổ chức so với nhiều nước trên thế giới còn có khác biệt, hơn nữa sự phát triển đội tàu biển trên thế giới theo xu hướng: Ngày càng xanh hơn - ngày càng thông minh hơn - ngày càng lớn hơn kết hợp với việc nghiên cứu, thử nghiệm tàu điều khiển tự động từ xa không những tạo ra thách thức đối mới công tác quản lý, nâng cao trình độ hoa tiêu mà còn đặt ra yêu cầu nghiên cứu, xác định mô hình hoa tiêu phù hợp xu thế phát triển. Xuất phát từ đòi hỏi thực tế, bài báo phân tích, đánh giá quy định về HTHH Việt Nam và các nước trên thế giới, qua đó đề xuất Mô hình HTHH phù hợp tại Việt Nam.

Từ khóa: Mô hình hoa tiêu hàng hải; xu hướng phát triển tàu biển; Luật Cảng; Luật Hoa tiêu; Luật Vận tải thương mại; Bộ luật Hàng hải Việt Nam; Luật An toàn giao thông; khu vực hoa tiêu bắt buộc.

ABSTRACT

Vietnam's seaport system comprises 614 berths and more than 1,100 kilometers of navigational channels. With vessels calling at ports becoming increasingly larger, ensuring the safety of pilotage operations has become a primary concern for the competent authorities. Although the regulatory framework on maritime pilotage in Vietnam is relatively comprehensive, its organizational model remains different from that of many other countries. At the same time, the global seagoing vessels are evolving toward becoming greener, smarter and larger, accompanied by research and trials of remotely operated commercial vessels. These developments not only present challenges for innovation in ship regulation and management and the advancement of pilotage expertise but also necessitate research and determination of a pilotage model aligned with these global trends. In response to these practical demands, this article analyzes and evaluates the regulatory framework on maritime pilotage in Vietnam and other jurisdictions, thereby proposing amendments to the legal framework and recommending a suitable maritime pilotage model for Vietnam.

Keywords: Maritime pilotage model; the development of the global ships; Ports act; Pilotage act; Merchant shipping act; navigation code; pilotage zones; Transport Code Maritime Safety Act.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

An toàn hàng hải đã, đang là điều kiện tiên quyết bảo đảm cho sự phát triển bền vững của ngành Hàng hải và nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác cảng. Hàng năm, để bảo đảm an toàn cho khoảng gần 100.000 lượt tàu biển vào, rời cảng biển Việt Nam thì hoạt động quản lý, cung cấp dịch vụ hoa tiêu dẫn tàu của các tổ

chức HTHH đang là một trong các mối quan tâm hàng đầu của cơ quan quản lý nhà nước, của chủ tàu và của doanh nghiệp cảng.

Hiện nay, Việt Nam có 5 tổ chức HTHH, với 468 HTHH (trong đó, hoa tiêu ngoại hạng 245 người, hạng nhất 87 người, hạng nhì 64 người, hạng ba 52 người, tập sự: 20 người) đảm nhận nhiệm vụ dẫn tàu trên các tuyến luồng hàng hải có tổng chiều dài trên 1.100 km

(trong đó khu vực phía Bắc có 21 tuyến luồng với tổng chiều dài khoảng 277 km, khu vực phía Nam có 24 tuyến luồng với tổng chiều dài khoảng 815 km và một số tuyến luồng hàng hải chuyên dùng khác) và cung cấp dịch vụ hoa tiêu dẫn tàu trên 8 vùng hoa tiêu bắt buộc được công bố của Việt Nam để đưa tàu hành trình vào, rời 298 bến cảng biển (614 cầu cảng) và 74 khu neo đậu.

Tuy nhiên, trước thách thức liên quan cuộc cách mạng về đóng mới, đưa vào khai thác các siêu tàu container, tàu khí hóa lỏng có sức chở ngày càng lớn, yêu cầu kỹ năng điều động tàu ngày càng cao cùng với hoạt động nghiên cứu đưa vào thử nghiệm khai thác tàu biển thông minh điều khiển tự động (với hỗ trợ của trí tuệ nhân tạo, hệ thống công nghệ điều khiển tích hợp, Internet vạn vật...) đòi hỏi ngành dịch vụ hàng hải nói chung và dịch vụ HTHH nói riêng cũng phải đổi mới tương thích với cuộc cách mạng về công nghệ hàng hải, yêu cầu phát triển bền vững và tính quốc tế hóa cao. Ở khía cạnh khác, quy định pháp luật về tổ chức hoạt động HTHH của Việt Nam hiện nay so với nhiều nước trên thế giới còn có khác biệt nên việc nghiên cứu, đánh giá và đề xuất mô hình HTHH phù hợp cho Việt Nam là cần thiết và có tính thực tiễn cao.



Hình 1. Dẫn tàu container rời cảng biển Vũng tàu, Việt Nam

2. NGHIÊN CỨU, ĐÁNH GIÁ VỀ MÔ HÌNH TỔ CHỨC CỦA HTHH VIỆT NAM VÀ CÁC NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI

Một điểm chung rất dễ nhận thấy là quy định về HTHH của Việt Nam cũng như của các nước có ngành Hàng hải phát triển đều được đề cập trong các đạo luật quan trọng của quốc gia, ví dụ: Việt Nam (Bộ luật Hàng hải Việt Nam), Đức (Luật Đường thủy Liên bang), Italia (Bộ luật Hàng hải), Pháp (Luật Giao thông vận tải), Bỉ (Nghị định Hoàng gia về hoa tiêu), Đan Mạch (Luật Hoa tiêu, Luật An toàn hàng hải, Luật Cảnh tranh), Úc (Luật Hàng hải), Hoa Kỳ (Tiêu đề 46, Bộ luật Hoa Kỳ, Luật ủy quyền Cảnh sát biển, Luật liên quan về hoa tiêu của các tiểu bang), Canada (Luật Hoa tiêu), Phần Lan (Luật Hoa tiêu), Malaysia (Bộ luật Vận tải thương mại, Luật Cảng và bến cảng), Nhật

Bản (Luật An toàn giao thông hàng hải, Luật Cảng), Hàn quốc (Luật Hoa tiêu), Singapore (Luật cơ quan hàng hải và cảng Singapore, Luật Vận tải thương mại), Trung Quốc (Luật An toàn giao thông hàng hải, Luật Cảng biển), Ấn Độ (Luật Cảng biển, Luật Vận tải thương mại), Nigeria (Luật Cảng biển)... và đều có chung quy định là Nhà nước thống nhất quản lý HTHH thông qua việc ban hành quy định về điều kiện thành lập và chức năng, quyền hạn của tổ chức hoa tiêu; địa vị pháp lý của hoa tiêu và nhiệm vụ cụ thể của hoa tiêu khi dẫn tàu; công bố các vùng hoa tiêu bắt buộc và giao tuyến dẫn tàu; quy định về kiểm tra sức khỏe - đào tạo, cấp giấy chứng nhận hoa tiêu và thực hiện chức năng kiểm tra, giám sát hoạt động hoa tiêu, giá dịch vụ hoa tiêu. Tuy nhiên, quy định pháp luật Việt Nam về HTHH có một số khác biệt với quy định pháp luật của nhiều nước trên thế giới nên cần thiết phải nghiên cứu, vận dụng để xác định mô hình tổ chức HTHH phù hợp áp dụng đối với Việt Nam, cụ thể:

2.1. Quy định về mục đích sử dụng HTHH

Hầu hết các quốc gia đều có chung quy định cụ thể việc sử dụng HTHH là “nhằm mục đích bảo đảm an toàn hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển, vùng nước nội địa liên quan” nhưng

một số ít nước như Việt Nam, Nigeria... ngoài mục đích “bảo đảm an toàn hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường” thì pháp luật hàng hải còn có thêm quy định về mục đích sử dụng hoa tiêu là để “... bảo đảm an ninh hàng hải”.

Tuy nhiên với Việt Nam, ngoài quy định chung trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, luật và các văn bản dưới luật hiện chưa cụ thể hóa nhằm làm rõ hơn nội hàm của mục đích sử dụng HTHH để “bảo đảm an ninh hàng hải, góp phần bảo vệ chủ quyền, thực hiện quyền chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia” cụ thể như thế nào nên cần thiết nghiên cứu, bổ sung vào Bộ luật Hàng hải Việt Nam cho đầy đủ.

2.2. Quy định về tổ chức HTHH

Tổ chức HTHH tại Việt Nam hiện nay bao gồm nhiều loại hình doanh nghiệp, chưa nhất quán về tổ chức và mô hình cũng không

giống với bất cứ mô hình hoa tiêu nào của các quốc gia khác trên thế giới.

Việt Nam hiện có 5 tổ chức HTHH (Công ty TNHH MTV Hoa tiêu miền Nam, Công ty TNHH MTV Hoa tiêu miền Bắc trực thuộc Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Việt Nam; Công ty TNHH MTV Hoa tiêu Tân cảng trực thuộc Tổng công ty Tân cảng, Bộ Quốc phòng; Công ty Cổ phần HTHH trực thuộc Tập đoàn Công nghiệp than - khoáng sản Việt Nam và Công ty Cổ phần Dịch vụ và vận tải biển Vũng Tàu trực thuộc chính quyền địa phương là UBND TP.HCM, trong đó có 4 tổ chức hoạt động theo mô hình Công ty mẹ - Công ty con, 3 tổ chức nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ và 2 tổ chức đã được cổ phần hóa (Nhà nước nắm giữ tối thiểu 75% vốn điều lệ).

Về loại hình tổ chức HTHH, quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 hiện chỉ bao gồm một điều (Điều 248) với nội dung: "Tổ chức HTHH là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ dẫn tàu thuyền đến, rời cảng biển" và tổ chức HTHH quy định tại Nghị định 70/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ: "doanh nghiệp được thành lập theo quy định pháp luật, do Nhà nước nắm giữ tối thiểu 75% vốn điều lệ" là chưa thật sự rõ ràng về loại hình doanh nghiệp nên khó tránh khỏi vướng mắc trong thực tế quản lý, điều hành chung.

Tham khảo quy định tại một số quốc gia trên thế giới, tại các quốc gia phát triển thì hầu hết xác định dịch vụ hoa tiêu không vì mục tiêu lợi nhuận và các tổ chức hoa tiêu có ngành nghề chủ yếu chỉ chuyên thực hiện dịch vụ HTHH, thu giá dịch vụ và được tự quyết định các khoản đầu tư của mình. Mặc dù loại hình tổ chức hoa tiêu trên thế giới tương đối đa dạng nhưng có thể tạm thời phân chia mô hình HTHH theo các hình thái tổ chức chủ yếu như sau:

2.2.1. Mô hình thị trường tự do, cho phép cạnh tranh trực tiếp giữa các tổ chức hoa tiêu

Hiện chỉ có Đan Mạch triển khai mô hình này, từ năm 2014 đến nay Đan Mạch cho phép tư nhân được thành lập tổ chức hoa tiêu (doanh nghiệp cung cấp dịch vụ HTHH) cạnh tranh trực tiếp với công ty hoa tiêu thuộc sở hữu nhà nước trong các vùng hoa tiêu bắt buộc (cạnh tranh kể cả tại tuyến dẫn tàu vào, rời các cảng trong nội địa lẫn eo biển Oresund hay các tuyến dẫn tàu ven biển của Đan Mạch) và cho phép trong một vùng hoa tiêu bắt buộc hay một tuyến dẫn tàu có cả hoa tiêu nhà nước lẫn tư nhân cùng hoạt động nhằm khuyến khích thị trường tự do cạnh tranh, tăng chất lượng dịch vụ, giảm chi phí hoa tiêu; chủ tàu được quyền chọn đơn vị cung cấp dịch vụ hoa tiêu. Nhà nước quản lý, giám sát về chất lượng, giá dịch vụ và bảo đảm môi trường để duy trì cạnh tranh lành mạnh theo Luật Cạnh tranh, đáp ứng yêu cầu an toàn.

2.2.2. Mô hình quản lý tập trung, giao tuyến dẫn tàu độc lập cho mỗi tổ chức và không cho phép cạnh tranh trực tiếp giữa các tổ chức hoa tiêu

- Hình thức Nhà nước cung cấp dịch vụ công HTHH:

Điển hình như tại Canada, Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm quản lý nhà nước lĩnh vực GTVT (trong đó có hoạt động HTHH), trên cơ sở đó Bộ thành lập 4 tổ chức hoa tiêu trực thuộc hoạt động độc lập tại các khu vực khác nhau (gồm: Atlantic Pilotage Authority, Laurentian Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority, Pacific Pilotage Authority) nhằm cung cấp dịch vụ HTHH cho khu vực phụ trách, thu phí hoa tiêu theo quy định và Bộ GTVT còn ủy quyền cho mỗi tổ chức hoa tiêu được thực hiện một số quyền thuộc chức năng quản lý nhà nước như: Ban hành các quy định cụ thể về hoạt động hoa tiêu cho khu vực được giao điều hành, cung cấp dịch vụ; cấp phép đăng ký dịch vụ hoa tiêu; tổ chức thi kiểm tra, cấp giấy phép và giấy chứng nhận cho hoa tiêu; quản lý, giám sát trực tiếp hoạt động

của các HTHH.

Ngoài ra, Singapore có hình thức tổ chức cơ bản tương đồng khi phần lớn hoa tiêu là nhân viên của cơ quan hàng hải và cảng Singapore (MPA) hoặc các công ty trực thuộc gián tiếp MPA, hoạt động dưới sự kiểm soát chặt chẽ của MPA và tổ chức cung cấp dịch vụ hoa tiêu chính tại hầu hết các cảng, vùng nước thuộc Singapore (cảng container, khu neo đậu, vùng nước phía Đông Johor Strait, eo biển Singapore) hay như tại Bỉ, đơn vị nhà nước là cơ quan dịch vụ hàng hải và bờ biển Bỉ (MDK) cung cấp dịch vụ hoa tiêu cho các cảng lớn và hoa tiêu là nhân sự trực thuộc MDK hoặc do MDK thuê, ký hợp đồng...

- Hình thức các nghiệp đoàn hay hiệp hội nghề HTHH cung cấp dịch vụ:

Theo đó, Nhà nước phân chia vùng nước nội địa, tuyến ven biển, vùng nước ngoài khơi thành nhiều tuyến dẫn tàu hay nhiều vùng hoa tiêu bắt buộc và mỗi tuyến dẫn tàu chỉ giao một tổ chức hoa tiêu hoạt động. Tổ chức hoa tiêu được thành lập theo mô hình hợp tác xã hay nghiệp đoàn hoặc hiệp hội nghề chỉ chuyên thực hiện dịch vụ về HTHH và hoạt động dưới sự kiểm tra, giám sát của Nhà nước. Điển hình theo hình thức tổ chức này là Nhật Bản, Hiệp hội Hoa tiêu Nhật Bản (JPA) là tổ chức duy nhất cung cấp dịch vụ hoa tiêu trên toàn quốc và tại mỗi khu vực dẫn tàu (Vịnh Tokyo, biển nội địa Seto, Cảng Hakodate...). JPA thành lập một chi nhánh trực thuộc hoạt động độc lập với các nhiệm vụ chính là đào tạo hoa tiêu, cung cấp dịch vụ HTHH hay như tại Pháp, tổ chức hoa tiêu theo mô hình hợp tác xã nghề nghiệp, mỗi tổ chức đảm nhiệm một khu vực, ví dụ: Hoa tiêu Bordeaux phụ trách sông Gironde và cảng Bordeaux, Hoa tiêu Le Havre phụ trách khu vực cảng Le Havre và vùng nước lân cận.

Tại Đức, mỗi hiệp hội hoa tiêu đảm nhiệm một khu vực, ví dụ: Hiệp hội Hoa tiêu Elbe phụ trách sông Elbe và cảng Hamburg, Hiệp hội Hoa tiêu Weser/Jade phụ trách sông Weser và cảng Bremen/Bremerhaven. Tại Malaysia, Hiệp hội Hoa tiêu Malaysia thực hiện trách nhiệm tổ chức điều phối cung cấp dịch vụ hoa tiêu chung trong phạm vi toàn quốc (Hiệp hội sẽ cử người lãnh đạo hoa tiêu khu vực) và trực tiếp điều hành, cung cấp hoa tiêu tại các cảng lớn như: Cảng Klang, cảng Penang, cảng Johor, cảng Tanjung Pelepas, cảng Kuantan - Sabah - Sarawak và eo biển Malacca (tại các cảng nhỏ hay cảng thủy nội địa quy mô nhỏ của tư nhân, Cục Hàng hải Malaysia có thể cấp phép cho tổ chức hoa tiêu khác ngoài Hiệp hội Hoa tiêu dẫn tàu)...

- Các hình thức hỗn hợp khác:

Một số nước như Singapore, Bỉ kết hợp giữa hình thức quản lý tập trung với phân cấp một số dịch vụ hoa tiêu tư nhân giới hạn nhưng quy định chia tách rõ ràng khu vực trách nhiệm dẫn tàu cho mỗi chủ thể và không cho phép cạnh tranh trực tiếp giữa 2 tổ chức hoa tiêu trong cùng vùng hoặc tuyến dẫn tàu. Ví dụ, Bỉ phân quyền quản lý hàng hải giữa chính phủ liên bang và các vùng (Flanders, Wallonia), với Flanders cơ quan dịch vụ hàng hải và bờ biển Flanders (MDK) được Chính phủ Flanders ủy quyền độc quyền cho dẫn tàu ngoài âu tàu tại các tuyến hàng hải chính là khu vực bao gồm các cảng Antwerp, Zeebrugge, Ghent, Ostend, cũng như sông Scheldt và vùng ven biển Biển Bắc. Còn đơn vị tư nhân như Brabo Dock Pilots được phép hoạt động trong phạm vi giới hạn trong khu vực bến cảng nội địa sau âu tàu tại Antwerp, không cạnh tranh trực tiếp với MDK mà bổ sung dịch vụ trong phạm vi giới hạn, tạo ra sự phân chia rõ ràng trên cùng tuyến dẫn tàu để tăng tính linh hoạt.

Hay quy định của Singapore cho phép doanh nghiệp khai thác

bến cảng dầu được sử dụng hoa tiêu nội bộ (hoa tiêu được Nhà nước kiểm tra, cấp phép hoạt động) dẫn tàu trong giới hạn phạm vi vùng nước bến dầu của họ hoặc như tại Ấn Độ, các doanh nghiệp khai thác cảng lớn được phép liên kết thành lập tổ chức hoa tiêu để cung ứng dịch vụ hoa tiêu cho tàu vào rời cảng của chính họ và được thu giá hoa tiêu theo quy định. Tại Trung Quốc, mỗi cảng biển lớn như tại Thượng Hải, Thiên Tân, Quảng Châu, Thẩm Quyển, Ninh Ba - Chu Sơn..., có một tổ chức hoa tiêu trực thuộc chính quyền địa phương cung cấp dịch vụ HTHH.

2.3. Một số quy định liên quan khác

Ngoài quy định về loại hình hoạt động HTHH, quy định liên quan khác về cỡ tàu áp dụng chế độ hoa tiêu bắt buộc của các quốc gia là rất đa dạng, phụ thuộc vào điều kiện địa lý, tính chất đặc thù vùng nước hoa tiêu bắt buộc của mỗi khu vực và quốc tịch tàu để mỗi nước ban hành quy định áp dụng cho từng loại tàu khác nhau (tàu hàng, tàu dầu, tàu hóa chất...) hay quy định về áp dụng chế độ hoa tiêu bắt buộc được phân chia theo giới hạn dung tích GT của tàu (Việt Nam, Ấn Độ, Singapore...) hay theo chiều dài lớn nhất của tàu (Đức, Pháp, Ý, Hà Lan, Anh, Canada, Úc...), theo trọng tải của tàu (Pháp, Ý, Canada, Nhật Bản, Malaysia...) hoặc theo giới hạn môn nước của tàu (Bỉ, Đan Mạch...).

Ngoài ra, nhiều nước có quy định chặt chẽ hơn Việt Nam về yêu cầu kiểm tra sức khỏe định kỳ cho hoa tiêu, về tuổi hoa tiêu và số ngày, giờ làm việc tối đa trong năm của hoa tiêu; yêu cầu về kinh nghiệm đi biển và chương trình, thời gian, hình thức (mô phỏng - thực hành) đào tạo hoa tiêu; thực tập, thi và cấp giấy chứng nhận hoa tiêu; phương tiện, trang thiết bị phục vụ hoa tiêu và trong các quy định thể hiện sự định hướng rõ ràng chất lượng dịch vụ hoa tiêu phải được đảm bảo thông qua các tiêu chuẩn đào tạo, thi xét duyệt lên hạng nghiêm ngặt và kiểm tra, giám sát chặt chẽ của Nhà nước, chất lượng dịch vụ không dựa trên cạnh tranh thị trường (trừ Đan Mạch).

Hầu hết các nước có quy định tổ chức hoa tiêu định kỳ báo cáo, giải trình mức chi phí cấu thành đơn giá dịch vụ hoa tiêu trình bộ, ngành chủ quản xem xét, giám sát để tránh lạm thu, đảm bảo tính minh bạch. Hơn nữa, một số nước như Mỹ, Úc, Bỉ, Trung Quốc đang xúc tiến nghiên cứu, xây dựng dự thảo quy định tích hợp hoa tiêu dẫn tàu từ xa (remote pilotage) để chuẩn bị cơ sở pháp lý hỗ trợ dẫn tàu thế hệ tàu tự động điều khiển hay bán tự động trong tương lai hoặc chủ động ứng phó khi có dịch bệnh hay trong điều kiện thời tiết khắc nghiệt, có khả năng gây mất an toàn cho hoa tiêu khi lên, xuống tàu.

3. KẾT LUẬN, KIẾN NGHỊ

HTHH là ngành nghề đặc thù, đòi hỏi tính chuyên môn cao, có ảnh hưởng to lớn đến an toàn khai thác tàu, khai thác cảng nên dịch vụ HTHH cần thiết là dịch vụ công, không có cạnh tranh giữa các tổ chức hoa tiêu trên một tuyến dẫn tàu nhằm loại bỏ áp lực thương mại và chủ động ứng phó, cung cấp dịch vụ hiệu quả, kịp thời trường hợp có chiến tranh, dịch bệnh nguy hiểm. Mặt khác, về chi phí dịch vụ HTHH có thể xem xét, xác định được cấu thành từ hai thành tố: Phí hoa tiêu (phí đặc quyền thu của Nhà nước) và giá hoa tiêu (mức chi phí cấu thành đơn giá dịch vụ hoa tiêu của doanh nghiệp) nhằm tăng tính chủ động cho tổ chức hoa tiêu trong công tác đào tạo, tuyển dụng, mua sắm thiết bị, phương tiện thủy hiện đại phục vụ HTHH.

Mặt khác, cần xem xét quy định mô hình tổ chức hoa tiêu theo hướng là doanh nghiệp có ngành nghề chủ yếu thực hiện dịch vụ

HTHH, tránh để doanh nghiệp hoạt động trái ngành (doanh nghiệp có ngành nghề không chủ yếu đầu tư, kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải) cung cấp dịch vụ HTHH để thuận lợi trong quản lý rủi ro và tối ưu hóa hiệu quả, chất lượng hoa tiêu. Hơn nữa, nghiên cứu này góp phần đánh giá, kiến nghị sửa đổi Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 và Nghị định 70/2016/NĐ-CP của Chính phủ nhằm làm rõ quy định liên quan đến mục đích sử dụng HTHH; cụ thể hóa loại hình doanh nghiệp HTHH, bổ sung một số quy định khung liên quan đến cung cấp dịch vụ dẫn tàu từ xa nhằm đáp ứng xu thế phát triển các thế hệ tàu tự động điều khiển trong tương lai và ứng phó hiệu quả với tình huống bất khả kháng (thiên tai, dịch bệnh)... , qua đó góp phần nghiên cứu, hoàn thiện pháp luật hàng hải Việt Nam.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Uğurlu Ö, Yıldırım U, Başar E. 2015b, Analysis of ground-ing accidents caused by human error, *J Mar Sci Technol*. 23:748-760.
- [2]. ISPO (2015), International Standard for Maritime Pilot Organisations. [cited 2015 May 3], Available from: <http://www.ispo-standard.com>.
- [3]. IMPA (2015), Pilot organisation. [cited 2015 Nov 12], Available from: <http://www.bshl.de>.
- [4]. EMPA (2015), Recommendations on a Uniform Recruitment for Maritime Pilots. [cited 2015 Dec 15], Available from: <http://www.empa-pilots.eu/our-views/recommendations/a-uniform-recruitment-for-maritime-pilots>.
- [5]. Bruno K, Lützhöft M. (2009), Shore-based pilotage: pilot or autopilot? Piloting as a control problem. *J Navig*, 62: 427-437.
- [6]. Drouin P, Heath R. (2009), The pilotage paradigm. [cited 2015 Dec 25], Available from: http://www.safeship.ca/uploads/3/2/0/1/3201205/pilotage_paradigm_drouin_heath.pdf.
- [7]. Nam Kyu Park and Sang Cheol Sun, Tendency toward Mega Containerships and the Constraints of Container Terminals.
- [8]. Pháp luật liên quan đến HTHH của các nước và thông tin trên ấn phẩm của: Marine Insight, Alphaliner, Clarksons Research, Ship Technogogy, Lloyd's List.
- [9]. Lê Văn Thúc (2025), Nghiên cứu, đánh giá an toàn và khả năng tiếp nhận tàu 250.000 DWT của cảng biển khu vực Cái Mép, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, *Tạp chí Xây dựng*, tháng 3.
- [10]. Lê Văn Thúc (2023), Nghiên cứu, kiến nghị Mô hình phát triển cảng trung chuyển quốc tế tại khu bến Cái Mép, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, *Tạp chí Khoa học công nghệ GTVT*, tập 12, số 4, tr.8-14.
- [11]. Lê Văn Thúc, Đồng Xuân Vương, Phạm Thị Duyên Anh (2023), Research and propose solutions to form and develop smart ports at Vungtau Seaport, *STAIS 2023*, pp.315-324.
- [12]. Lê Văn Thúc, Phạm Thị Duyên Anh, Đặng Xuân Kiên, Study and Evaluation of the Use of Portable Pilot Units by Maritime Pilots and Propose Solutions for Managing and Guidance on the Use of PPU at Vietnamese Seaports, *OCCOE 2024*, pp.468-478.