

Chi u ngày 30/10, C c Hàng h i Vi t Nam t ch c cu c h p v i các đ n v liên quan và các Hi p h i v n t i bi n, th o lu n v các ki n ngh c a các Hi p h i v n t i bi n Thái Bình, Nam Đ nh, H i Phòng, Thanh Hóa, Ninh Bình đ xuất t tuyến hành h i th ng t khu v c Qu ng Ninh, H i Phòng đ n Đà N ng. C c tr ng C c HHVN Nguy n Nh t ch trì cu c h p.

Đ h p có các đ ng chí Phó C c tr ng cùng lãnh đ o các phòng ban c a C c HHVN, C c Đăng ki m Vi t Nam và đ i di n các V c a B GTVT: Pháp ch , KHCN, V n t i và ATGT cùng các Hi p h i V n t i bi n Diêm Đi n (Thái Bình) An L , Nam Đ nh, H i Phòng, Thanh Hóa, Ninh Bình...



Cuộc họp bàn vẽ đồ xuât tuyến hành hải thông tin khu vực Quảng Ninh, Hải Phòng đến Đà Nẵng

Sau khi nhận được văn bản đồ xuât của các Hiệp hội, Công Hãng hải Việt Nam đã tiến hành tổ chức buổi làm việc với Hiệp hội nhậm trao đổi thêm và nội dung mà Hiệp hội đang kiến nghị. Trước đó, vẽ đồ này đã được Hiệp hội Vận tải biển Diêm Điền đưa xuât tại Hội nghị Điều tra nghiệp vụ Vận tải biển và Công biển năm 2014 do Bộ Giao thông vận tải tổ chức ngày 05/8/2014 nhằm giúp các cơ quan quản lý nhà nước nắm bắt được các khó khăn, vướng mắc của doanh nghiệp, từ đó đưa ra các giải pháp tháo gỡ nghiệp vụ, hỗ trợ các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh thuận lợi, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, khai thác hiệu quả và an toàn vận tải biển và công biển.

Theo báo cáo của Hiệp hội nêu hành hải cách biển không quá 20 hải lý từ Hải Phòng đến Đà Nẵng, quãng đường là 372 hải lý. Theo cách hành hải chệch hướng (tập quán lâu nay tàu vận đang chệch), quãng đường là 300 hải lý. So sánh hai cách hành hải trên thì chênh lệch 72 hải lý, tiết kiệm được khoảng 10 giờ chệch tàu (tức là tàu khoảng 7 knots), giảm chi phí cho đi tàu khoảng 400 tỷ đồng/năm.

Tuy nhiên, theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 21:2010/BGTVT về quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép, tàu thép a mãn nghiệp vụ yêu cầu quy định trong Quy chuẩn, quy phạm vỏ thép thân tàu, sàn deck, mạn khô, máy và hệ thống động lực, trang thiết bị...và hoạt động trong vùng biển hạn chế.

Theo thông kê của Công vụ Hãng hải Hải Phòng, trong khoảng thời gian từ năm 2009 đến nay, tại khu vực Vịnh Bắc Bộ đã xảy ra 07 vụ tai nạn hàng hải. Qua công tác điều tra các vụ tai nạn chìm đắm nói trên cho thấy nguyên nhân chủ yếu là do nghiệp vụ xếp dỡ hàng hóa trên tàu không phù hợp (mất sự trợ giúp quá trình tải theo quy định) dẫn đến đi u kiện nạn nhân của tàu không thuận mãn, kết hợp với việc hành trình trong đi u kiện thời tiết xấu và do yếu tố con người. Vụ tai nạn liên quan đến tàu Phú Tân có vùng hoạt động không hạn chế thì liên xảy ra tại thời điểm và địa điểm là liên nhật. Ngoài ra, tại khu vực Vịnh Bắc Bộ cho thấy đa số các vụ tai nạn là do thời tiết và đâm va giữa các tàu biển với nhau.

Đánh giá về tuyến chệch hướng, báo cáo của Công HHHVN nêu rõ mặt sự yếu tố liên quan đến

việc chuyển thông trên Vành Bắc Bộ từ Hải Phòng đến Đà Nẵng như thời tiết, vùng hoạt động....trong đó cần nghiên cứu tính toán phù hợp để đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải và các quy định liên quan với các đội thuyền.

Theo tác nghiệp của Cục HHVN trên hải đảo do Hải quân nhân dân Việt Nam tái biên soạn năm 2010 tại hải đảo từ I-1000-01: Đường hành hải thông tin Hải Phòng đến chính ngang bán đảo Sơn Trà (Đà Nẵng) khoảng 280 hải lý, tuyến hành trình này cách đảo Hải Nam, Trung Quốc xa nhất khoảng 60 hải lý, cách biển Việt Nam xa nhất khoảng 100 hải lý (tại vùng biển Diên Châu, Nghệ An). Đường hành hải cách biển không quá 20 hải lý thì tàu chuyển số phận chuyển hướng khoảng 9 lượn từ Hải Phòng vào Đà Nẵng và với quãng đường khoảng 353 hải lý (xa hơn chuyển thông của Vành Bắc Bộ khoảng 73 hải lý).

Trong thời gian ngành Hàng hải, để thiết lập tuyến hành trình để đi từ A đến B cần dựa trên các yếu tố và theo thời gian ưu tiên như: Mục đích an toàn trong chuyển hành trình; thời gian hành trình và cuối cùng là tính kinh tế. Như vậy, trong bất cứ hoàn cảnh nào, chuyển hướng các tàu số phận là chấp nhận chuyển hướng án an toàn cho tuyến hành trình của mình, phù hợp với đội thuyền và mùa hoạt động và đội thuyền kết thúc cho phép của tàu.

Để đáp ứng kiến nghị của các Hiệp hội và vận tải biển, phân lập đội biển tham dự họp để xuất hiện xem xét, sửa đổi quy phạm phân cấp tàu và thép cho phù hợp hơn với mức độ yêu cầu đội và trang thiết bị buồng lái; thông tin vô tuyến để; phân cấp tín hiệu sinh, có thể phân chia theo vùng hoạt động để, quặng có thể phân chia theo mùa hoạt động, phù hợp với thông tin quặng.

Để với hành trình chuyển thông trên Vành Bắc Bộ từ Quảng Ninh, Hải Phòng đến Đà Nẵng, cần nghiên cứu thiết lập tuyến hành trình (học vùng hành trình cho phép, chuyển hướng căn cứ vào đội thuyền thời tiết và các yếu tố liên quan để chuyển đổi) cho tàu biển có vùng hoạt động hơn chế VRH II, III, đảm bảo hài hòa giữa yêu cầu vận chuyển và tính kinh tế cho phù hợp với đội thuyền để các thuyền ven biển Vành Bắc Bộ.

Phát biểu tại cuộc họp, Cục trưởng Cục HHVN Nguyễn Nhật Dũng, Tổng nghiên cứu tiếp thu

ý ki n c a các đ i bi u tham d cu c h p, đ xu t đ báo cáo lên Lãnh đ o B GTVT. Trong th i gian này, các ch tàu và thuy n tr ng tàu v n ph i ch p hành nghiêm các quy đ nh, quy ph m hi n hành.

Theo mot.gov.vn