

Vitranchart quản lý đội tàu và triển khai thực hiện công ước MLC-2006

Quản lý an toàn tại công ty vitranchart

Đội tàu của Vitranchart JSC hiện có 18 chiếc với tổng tải trọng 326.000 DWT. Tuổi tàu bình quân là 14,5, với cơ cấu: 10 tàu Handyside tải trọng 22.500 - 25.000 DWT/chiếc, 5 tàu SD tải trọng 15.200 DWT/chiếc, 3 tàu 6.500 DWT. Đội tàu chuyên hoạt động trên các tuyến quốc tế: Việt Nam, Thái Lan - Tây Phi, Nam Mỹ; Nam Mỹ - Châu Âu, Trung Đông, Châu Á; cho thuê định hạn và mới đây đã mở thêm tuyến Australia - Châu Á. Đặc biệt, những tàu này thường xuyên hoạt động tại các cảng Châu Phi - nơi có nhiều quốc gia kém phát triển. Các tàu thường phải chạy dài ngày trên biển (thường trên 30 ngày) và khoảng 6 đến 8 tháng mới trở về Việt Nam.

Quản lý nhà nước đội tàu

Tất cả 18 chiếc tàu của Công ty đều mang cờ Việt Nam, mang cấp Đăng kiểm Việt Nam (VR), một số mang lưỡng cấp (VR-NK; VR-Lloyd's). Các giấy Công ước đều do Chính quyền hành chính Việt Nam cấp thông qua uỷ quyền VR. Trong nhiều năm qua, Công ty nhận thấy Cục Đăng kiểm Việt Nam, Cục Hàng hải Việt Nam đều làm tốt công tác quản lý được nhà nước giao phó, phù hợp các Công ước quốc tế, kinh nghiệm và trình độ quản lý ngày một nâng cao, rất ít có sai sót.

Quản lý của chủ tàu

Nhóm tàu Handyside: Trong 18 chiếc tàu của Vitranchart có 10 tàu Handyside với tải trọng từ 22.500 - 25.000 DWT/chiếc, tuổi tàu trung bình 11 tuổi, có tình trạng kỹ thuật khá hoàn hảo, hoạt động khắp thế giới. Đội ngũ thuyền viên trên các tàu này được lựa chọn kỹ càng, nhất là thuyền trưởng, máy trưởng, nên tàu chạy an toàn, thoải mái các yêu cầu Công ước, thể hiện qua các lần kiểm tra PSC tại các cảng Châu Âu, Châu Mỹ, Australia... hiếm khi bị lỗi, có chăng chỉ là những lỗi nhỏ, nhắc nhở của PSCO.

Nhóm tàu SD có 5 chiếc với tải trọng 15.200 DWT/chiếc: Tàu Phương Đông 1, 2, 3 23 tuổi; tàu Hawk One 26 tuổi và già nhất là tàu Far East 27 tuổi, là những tàu Tweendeck chở hàng bách hoá thuộc thế hệ cũ, chủ yếu hàng nông sản đóng bao như gạo, đường... Mặc dù công ty đã đầu tư vật tư, trang thiết bị nhiều hơn các tàu khác, nhưng do tàu già, hoạt động các tuyến xa (Việt Nam, Thái Lan - Nam Mỹ, Tây Phi), nên bộc lộ khá nhiều khiếm khuyết trong hoạt động cũng như việc duy trì tình trạng kỹ thuật hoàn hảo của con tàu. Mặt khác, cũng do ở nhóm tàu này Công ty bố trí những sỹ quan, thuyền viên thuộc loại 2 (vị trí giá ngày tàu thấp hơn các tàu nhóm Handyside), nên việc giao dịch, ứng phó có phần hạn chế, cộng với việc tiêu cực, những nhiễu của các PSCO ở các vùng Nam Mỹ, Tây Phi nên khi kiểm tra các tàu này thường bị bất lợi nhiều (hầu hết các lần bị vi phạm lỗi khi kiểm tra PSC trong 3 năm qua đều rơi vào nhóm tàu này). Để hạn chế tình trạng này Công ty đã có kế hoạch thanh lý với nhóm tàu này (hiện đã hết khấu hao), cụ thể: Công ty đã ký bán xong tàu Viên Đông 1 (giao trong tháng 11-2009) và tiếp tục bán tàu Hawk One: đầu năm 2010 bán các tàu Far East, Phương Đông 2 và năm 2011 bán các tàu Phương Đông 1, Phương Đông 3. Công ty sẽ dùng nguồn tiền này làm đối vốn đầu tư mua tàu trẻ, hiện đại hơn, kết hợp đóng mới nhằm trẻ hoá đội tàu.



Nhóm 3 tàu trọng tải 6.500 DWT/chiếc: Viên Đông 1 bán trong tháng 11-2009, 2 tàu Viên Đông 3, Viên Đông 5 (5 tuổi và 3 tuổi do Việt Nam đóng) hiện đang cho thuê định hạn, chủ yếu chạy tuyến Đông Bắc - Đông Nam và Nam Á, có tình trạng kỹ thuật tốt, hoạt động an toàn, trừ 1 lần tàu Viên Đông 5 bị PSC Korea khuyến cáo, ghi một số lỗi về trang bị, thiết kế theo công ước, còn các lần kiểm tra khác tàu đều thoải mái.

Về đội ngũ sỹ quan, thuyền viên: Đội ngũ sỹ quan, thuyền viên của Công ty nói chung cũng chịu ảnh hưởng chi phối của nguồn nhân lực Hàng hải Việt Nam hiện tại. Đó là việc thiếu trầm trọng nguồn nhân lực, do đội tàu trong các năm gần đây phát triển nhanh nhưng việc đào tạo chưa đáp ứng kịp và những người tâm huyết, gắn bó với nghề đi biển còn rất ít. Hiện Công ty thiếu các chức danh sỹ quan quản lý (SQQL) dày dặn kinh nghiệm, đặc biệt là sỹ quan máy. Hiện tại, đang có sự mất cân đối giữa SQQL với sỹ quan vận hành (SQVH), sỹ quan với thủy thủ, thợ máy. Tại Vitranchart, hiện nay tỉ lệ giữa SQQL boong/SQVH boong là 69/78 (0.88) - SQQL máy/SQVH máy là 60/83 (0.63), trong khi tỷ lệ tiêu chuẩn đòi hỏi là 1/1; tỷ lệ giữa TT, TM/SQ là 697/418 (1.6) trong khi tỷ lệ chuẩn là 1.2. Về chất lượng, mặc dù Vitranchart đã bỏ ra khá nhiều chi phí và thời gian, nhân lực cho công tác huấn luyện, đào tạo lại, thực tế khả năng chuyên môn của đội ngũ sỹ quan, thuyền viên tiến bộ khá rõ rệt nhưng vẫn chưa đáp ứng yêu cầu phát triển và tiến bộ nhanh của ngành Hàng hải thế giới. Điều này bộc lộ khó rõ qua các lần kiểm tra PSC tại các cảng nước ngoài cũng như các lần kiểm tra, đánh giá Hệ thống quản lý an toàn, an ninh của Đăng kiểm Việt Nam và Đánh giá nội bộ do DPA của Công ty thực hiện.

Trong tháng 10-2009, Vitranchart đã tổ chức Hội nghị chuyên đề "Nâng cao chất lượng thuyền viên" nhằm đánh giá, xem xét lại các khâu liên quan như: công tác tuyển dụng; phân loại; huấn luyện chuyên sâu, rèn kỹ năng; chương trình update, đào tạo lại; công tác điều động, để bạt cũng như việc xem xét giải quyết chế độ, chính sách đối với sỹ quan thuyền viên, các chính sách ưu tiên, đãi ngộ với con em, gia đình họ, nhằm thu hút sỹ quan thuyền viên có năng lực về với công ty để họ yên tâm trong những chuyến hành hải xa nhà. Công ty cũng đã thành lập và đi vào hoạt động "Quỹ khuyến học Vitranchart" nhằm động viên, giúp đỡ con em CB CNV, sỹ quan thuyền viên trong công ty học giỏi nhưng còn khó khăn, tạo cho các em phấn khởi, thi đua học tập góp phần giúp các bậc phụ huynh yên tâm công tác.

Biện pháp giảm thiểu việc lưu giữ tàu

Qua thực tế nhiều năm và nhiều vùng hoạt động của đội tàu Vitranchart, chúng tôi thấy rằng trong việc lưu giữ tàu qua việc kiểm tra PSC tại các cảng ngoài các nguyên nhân chủ quan như: Tình trạng kỹ thuật, trang thiết bị cho con tàu không đáp ứng; Việc quản lý, tuân thủ của sỹ quan thuyền viên kém... còn có nguyên nhân khách quan bởi chính các PSCO tại các cảng/ vùng khác nhau.

Giải quyết các nguyên nhân chủ quan: Ngoài các biện pháp đã nêu trên, ngay từ khi Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (ISM) được áp dụng Vitranchart đã thành lập Ban soạn thảo để soạn thảo và đưa vào thực hiện Sổ tay Hệ thống quản lý an toàn của Công ty, các Sổ tay này luôn được sửa chữa, cập nhật. Công ty Cử DPA và các Đánh giá viên nội bộ đã qua đào tạo và nhiều kinh nghiệm thường xuyên theo dõi, kiểm tra, đánh giá nghiêm ngặt việc phân tích, giải quyết các khiếm khuyết, các N-Cs trong Hệ thống cũng như trong công tác bảo quản, bảo dưỡng thông qua các thông tin phản hồi từ các phòng ban chuyên môn và trên tàu. Việc cung cấp vật tư, phụ tùng cũng như các ấn phẩm hàng hải thường xuyên, kịp thời và được đặt từ các nhà cung ứng uy tín. Công ty thường xuyên mở các lớp chuyên đề về quản lý an toàn, an ninh ngăn ngừa cho các sỹ quan thuyền viên dự trù trước khi họ được điều động xuống tàu công tác. Ngoài ra, mỗi khi tàu về Việt Nam sau một chuyến công tác dài ngày, Công ty cử một đoàn kiểm tra liên ngành do một phó tổng giám đốc phụ trách xuống tàu kiểm tra, đánh giá tổng thể các hoạt động của tàu để kịp thời động viên khen thưởng nếu tốt và nhắc nhở, thậm chí đưa ra các hình thức kỷ luật với các trường hợp còn yếu kém hoặc cố tình vi phạm các nội qui, qui định của công ty, của nhà nước và quốc tế.

Giải quyết các nguyên nhân khách quan: Qua thực tế hoạt động của đội tàu, chúng tôi nhận thấy, ngoài việc hoàn thiện con người cũng như con tàu thì Công ty phải quan tâm nhiều đến các thông lệ địa phương của các cảng thông qua các thông báo từ đại lý và các báo cáo từ các tàu đã tới địa phương đó. Đặc biệt, cần lưu ý tới các cảng thuộc các khu vực như Tây Phi, Nam Mỹ, Nga và các nước XHCN cũ, Ấn Độ, Indonesia... là những nơi còn hiện tượng bắt lỗi một cách quá đáng của các Port Heath Officer và các PSCO của họ. Thực tế, nhiều trường hợp họ xuống tàu làm việc với mục đích cá nhân nhiều hơn là thực hiện nhiệm vụ chính của họ.

Triển khai thực hiện công ước lao động hàng hải (MLC-2006)

Năm 2008 Vitranchart đã nhận được Bản Công ước Lao động Hàng hải do Đăng kiểm Việt Nam tóm tắt, chuyển song ngữ và đã triển khai cho một số phòng, ban nghiên cứu. Tháng 10-2009, Công ty đã mời cán bộ của Cục Đăng kiểm Việt Nam đến công ty giới thiệu Công ước này tới toàn thể các Cán bộ chủ chốt, đồng thời ngay sau đó thành lập "Ban soạn thảo Sổ tay hệ thống quản lý Công ước Lao động Hàng hải, 2006" để soạn thảo hoặc đề xuất cơ quan tư vấn để soạn, phê duyệt Sổ tay Hệ thống quản lý Công ước Lao động Hàng hải 2006, triển khai áp dụng, đánh giá, tuân thủ Công ước tại công ty. Công ước Lao động Hàng hải 2006 (MLC-2006) sẽ có hiệu lực vào cuối năm 2011, tức là thời gian đã rất gần, nhưng được biết cho đến nay Chính phủ Việt Nam vẫn chưa triển khai, uỷ quyền chính thức cho cơ quan nào phụ trách. Để việc triển khai áp dụng Công ước MLC kịp thời, có hiệu quả, Công ty Vitranchart xin đề nghị Chính phủ Việt Nam sớm ra quyết định giao nhiệm vụ chính thức cho cơ quan kiểm tra, cấp giấy chứng nhận, tư vấn cho chủ tàu trong quá trình triển khai thực hiện.