

CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM
CẢNG VỤ HÀNG HẢI QUẢNG NGÃI

Số: /CVHHQNg-TTATANHH
V/v báo cáo việc thực hiện chính sách, pháp
luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông
từ năm 2009 đến hết năm 2023.

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Quảng Ngãi, ngày 02 tháng 4 năm 2024

Kính gửi: Đoàn Giám sát chuyên đề - Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Ngãi.

Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi nhận được Kế hoạch số 35/KH-ĐGS ngày 26/3/2024 của Đoàn Giám sát chuyên đề - thuộc Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Ngãi về Kế hoạch giám sát “việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023” trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi; liên quan đến nội dung này và căn cứ vào chức năng, nhiệm vụ của đơn vị, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi báo cáo Đoàn Giám sát các nội dung theo hướng dẫn của đề cương như sau:

Phần I:
KHÁI QUÁT ĐẶC ĐIỂM TÌNH HÌNH CHUNG

1. Khái quát về đặc điểm tình hình kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh ở địa phương có liên quan đến thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông:

- Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi là cơ quan trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam, thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng hải tại địa phận tỉnh Quảng Ngãi.

- Trụ sở của Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi nằm trên địa bàn Khu kinh tế Dung Quất, địa chỉ: Thôn Tuyệt Diêm 1, xã Bình Thuận, huyện Bình Sơn, tỉnh Quảng Ngãi; cách trung tâm thành phố Quảng Ngãi khoảng 36 km về phía Bắc.

- Phạm vi vùng nước cảng biển và khu vực quản lý của đơn vị được quy định tại Thông tư số 37/2019/TT-BGTVT ngày 03/10/2019 của Bộ Giao thông Vận tải, công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Quảng Ngãi và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi; bao gồm các vùng nước sau:

a) *Vùng nước cảng biển Quảng Ngãi tại khu vực Dung Quất*: gồm có 07 bến cảng, 01 phao SPM tiếp nhận tàu dầu thô, 01 nhà máy tàu biển. Cụ thể như sau:

+ Bến phao một điểm neo (SPM), tiếp nhận tàu thuyền có trọng tải đến 150.000DWT, chuyên dùng nhập dầu thô cho Nhà máy lọc hóa dầu Dung Quất.

+ Bến cảng xuất sản phẩm cho Nhà máy lọc dầu Dung Quất: gồm có 06 cầu cảng dạng jetty, tiếp nhận tàu thuyền có trọng tải đến 50.000 DWT.

+ Bến cảng PTSC: gồm có 01 cầu cảng tiếp nhận tàu hàng tổng hợp có trọng tải đến 50.000 DWT giảm tải, tàu dầm gỗ đến 70.000 DWT giảm tải; 01 bến tàu lai và tàu chuyên ngành dầu khí, tiếp nhận tàu có trọng tải đến 3.000 DWT.

+ Bến cảng Gemadept: có 01 cầu cảng tiếp nhận tàu hàng tổng hợp có trọng tải đến 50.000DWT giảm tải, tàu dầm gỗ đến 70.000 DWT giảm tải.

+ Bến cảng Doosan Vina: là bến cảng chuyên dùng, có 01 cầu cảng, tiếp nhận tàu thuyền có trọng tải đến 20.000 DWT.

+ Bến cảng Hào Hưng Dung Quất: gồm có 04 cầu cảng, tiếp nhận tàu thuyền có trọng tải đến 70.000 DWT giảm tải;

+ Bến cảng Khu liên hợp sản xuất thép Hòa Phát Dung Quất: là bến cảng chuyên dùng, gồm có 11 cầu cảng, tiếp nhận tàu thuyền có trọng tải đến 200.000 DWT.

+ Bến cảng tổng hợp - container Hòa Phát Dung Quất: gồm có 02 cầu cảng, tiếp nhận tàu thuyền có trọng tải đến 50.000 DWT. Đang trong giai đoạn tiếp tục xây dựng cầu cảng.

+ Nhà máy đóng tàu Dung Quất: Có 01 ụ khô chiều dài 380 m, tiếp nhận tàu thuyền các loại vào sửa chữa, hoặc đóng mới tàu biển có trọng tải đến 100.000 DWT. Đã đầu tư, nâng cấp ụ khô, đảm bảo tiếp nhận tàu vào sửa chữa có trọng tải đến 300.000 DWT và đang hoàn thiện hồ sơ để được công bố đưa vào khai thác, sử dụng theo quy định.

b) Vùng nước cảng biển Quảng Ngãi tại khu vực Sa Kỳ:

Có bến cảng Sa Kỳ, tiếp nhận tàu thuyền có trọng tải đến 1.000 DWT bao gồm tàu hàng tổng hợp, tàu dầu và tàu khách tuyến từ bờ ra đảo Sa Kỳ-Lý Sơn.

c) Vùng nước cảng biển Quảng Ngãi tại khu vực đảo Lý Sơn:

Có bến cảng Bến Đình được UBND tỉnh Quảng Ngãi đầu tư xây dựng tại đảo Lý Sơn; tiếp nhận tàu hàng có trọng tải đến 2.000 DWT và tàu khách đến 400 ghế. Bến cảng đang trong giai đoạn khai thác thử nghiệm.

- Quản lý tuyến vận tải thủy bờ ra đảo Sa Kỳ - Lý Sơn, theo Thông tư số 16/2013/TT-BGTVT ngày 30/7/2013 của Bộ Giao thông Vận tải, quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam và Quyết định số 850/QĐ-CHHVN ngày 11/9/2013 của Cục Hàng hải Việt Nam, về việc giao quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam; đồng thời phối hợp quản lý các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo từ địa phương khác ra đảo Lý Sơn đối với phần tuyến và đầu bến thuộc phạm vi tỉnh Quảng Ngãi (*tuyến Đà Nẵng – Lý Sơn; Vịnh An Hòa – Lý Sơn; Cửa Đại – Lý Sơn*) theo Thông tư số 24/2022/TT-BGTVT ngày 13/10/2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải, sửa đổi, bổ sung các Thông tư của Bộ Giao thông Vận tải, quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam.

- Với hệ thống tuyến luồng hàng hải gồm có:

+ Luồng hàng hải Dung Quất: Dài 5,5 km, rộng 150 m, độ sâu thiết kế -12 m (*độ sâu hiện tại -11,1 m*).

+ Luồng hàng hải Sa Kỳ: Dài 2,1 km, rộng 50 m, độ sâu thiết kế -3,5 m (*độ sâu hiện tại -2,0 m*).

+ Luồng nhánh vào Bến cảng Doosan Vina (*tuyến luồng bắt đầu từ phao số 3 và số 5 của luồng hàng hải Dung Quất*): Dài 1,6 km, rộng 200 m, độ sâu thiết kế -8,5 m (*độ sâu hiện tại -8,8 m*).

+ Luồng nhánh vào Bến cảng Hào Hưng: kết nối từ vùng quay tàu của Bến cảng Khu liên hợp sản xuất gang thép Hòa Phát Dung Quất, độ sâu hiện tại -11,4 m.

+ Luồng nhánh vào Nhà máy đóng tàu Dung Quất (*tuyến luồng bắt đầu từ phao số 3 và số 5 của luồng hàng hải Dung Quất*): Dài 1,8 km, rộng 110 m, độ sâu thiết kế -8,5 m (*độ sâu hiện tại -7,1 m*).

+ Luồng vào Bến cảng Khu liên hợp sản xuất gang thép Hòa Phát Dung Quất (*Bến cảng chuyên dùng*): tuyến luồng bắt đầu từ phao số 0 luồng hàng hải Dung Quất đến vũng quay O₁ của Bến cảng chuyên dùng (*tuyến luồng này được mở rộng trên cơ sở tuyến luồng hàng hải Dung Quất, trùng với 4,2 km tuyến luồng chính Dung Quất*). Dài 8,5 km, rộng 230 m, độ sâu thiết kế -20,0 m (*độ sâu hiện tại -20,0 m*).

+ Luồng nhánh vào Bến cảng tổng hợp Container Hòa Phát Dung Quất: kết nối từ vùng quay tàu O₂ (có bán kính 155m) vào Bến cảng tổng hợp Container Hòa Phát Dung Quất, độ sâu hiện tại -10,2 m.

2. Tình hình đảm bảo trật tự, an toàn giao thông:

Nhìn chung, trong giai đoạn từ năm 2018 đến hết năm 2023, số lượng tàu thuyền vào, rời cảng biển Quảng Ngãi liên tục tăng cao, đặc biệt là sự gia tăng đáng kể các tàu thuyền có mớn nước và trọng tải lớn vào, rời cảng, làm tăng nguy cơ tiềm ẩn xảy ra mất an toàn hàng hải, tuy nhiên công tác bảo đảm trật tự, an toàn hàng hải ở khu vực cảng biển Quảng Ngãi luôn được Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi chú trọng và tuân thủ đúng quy định pháp luật hàng hải. Tàu thuyền vào, rời cảng biển Quảng Ngãi đảm bảo an toàn, thông suốt và được Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi kiểm soát chặt chẽ, không để xảy ra tai nạn, sự cố hàng hải liên quan đến yếu tố trật tự, an toàn giao thông hàng hải. Kết quả đạt được đã góp phần tạo sự thuận lợi cho việc lưu thông hàng hóa, hành khách qua hệ thống cảng biển ở khu vực; tăng thu ngân sách cho nhà nước và đóng góp cho sự phát triển kinh tế xã hội của địa phương từ các hoạt động liên quan đến lĩnh vực hàng hải.

Phần II:

TÌNH HÌNH, KẾT QUẢ THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH, PHÁP LUẬT VỀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG

I. Kết quả thực hiện chính sách, pháp luật về an toàn hàng hải (từ ngày 01/01/2018 đến hết ngày 31/12/2023, đối với địa phương tiếp giáp với biển):

1. Ưu điểm:

1.1. Kết quả bảo đảm an toàn hàng hải giai đoạn từ năm 2018 đến hết năm 2023:

Trong giai đoạn từ năm 2018 đến năm 2023, số lượng tàu thuyền đến hoạt động ở khu vực Dung Quất luôn tăng trưởng. Đặc biệt là số lượng tàu thuyền có trọng tải lớn, mớn nước sâu thường xuyên vào, rời cảng 24/24 giờ trong ngày. Tuy nhiên, hoạt động hàng hải ở khu vực này luôn được Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi tổ chức quản lý, giám sát chặt chẽ 24/7, đảm bảo trật tự, an toàn, không để xảy ra tai nạn, sự cố hàng hải liên quan đến trật tự, an toàn giao thông hàng hải.

Bên cạnh đó, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi cũng luôn duy trì công tác trực ban 24/7 tại đầu bến Sa Kỳ và Lý Sơn để triển khai thường xuyên công tác quản lý, giám sát hoạt động của các phương tiện thủy trên tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo Sa Kỳ - Lý Sơn, đảm bảo trật tự, an toàn giao thông trên tuyến trong giai đoạn từ năm 2018 đến năm 2023.

Kết quả đạt được như sau:

Năm	Khu vực Dung Quất		Tuyến Sa Kỳ - Lý Sơn		
	Lượt tàu	Hàng hóa (tấn)	Lượt tàu	Hàng hóa (tấn)	Hành khách
2018	4.410	20.971.593,00	8.166	34.834,00	516.434
2019	7.106	25.747.564,55	8.759	45.275,00	575.807
2020	7.270	34.059.807,08	4.815	41.280,00	275.386
2021	8.554	44.232.180,04	2.965	59.186,00	148.301
2022	8.629	40.375.570,97	4.357	66.499,00	318.459
2023	8.304	39.230.716,00	5.180	62.114,00	345.786
Tổng	44.273	204.617.431,64	34.242	309.188,00	2.180.173

1.2. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn hàng hải:

- Đối với viên chức và người lao động trong đơn vị:

Thường xuyên quán triệt đến toàn thể đảng viên, VCLĐ trong đơn vị việc triển khai thực hiện nghiêm túc nội dung Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông; Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 của Ban Bí thư về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 18-CT/TW; Chỉ thị số 23/CT-TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới; Nghị quyết số 48/NQ-CP ngày 05/4/2022 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm TTATGT và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2022-2025; Kế hoạch năm An toàn giao thông của Ủy ban ATGT Quốc gia và các chỉ đạo của Bộ Giao thông Vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam về công tác bảo đảm TTATGT nói chung và giao thông hàng hải nói riêng đến toàn thể đảng viên, viên chức trong đơn vị. Mỗi đảng viên trong đơn vị phải luôn đi đầu, gương mẫu chấp hành nghiêm túc pháp luật về TTATGT.

Các phòng chuyên môn gắn việc thực hiện nhiệm vụ với thực hiện Kế hoạch hành động năm An toàn giao thông theo chủ đề của từng năm của Bộ Giao thông Vận tải và kế hoạch của đơn vị, nhằm bảo đảm TTATGT hàng hải ở khu vực trách nhiệm.

- Đối với đối tượng quản lý:

Thông qua việc thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng hải ở khu vực được giao quản lý, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi đã thực hiện thường xuyên công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn hàng hải cho đối tượng quản lý. Việc tuyên truyền, nhắc nhở được thực hiện khi tiếp nhận và giải quyết thủ tục hành chính, hoặc thông qua hoạt động thanh tra, kiểm tra chuyên ngành, công tác

kiểm tra thường xuyên việc chấp hành qui định pháp luật hàng hải đối với đối tượng quản lý nói chung và tàu thuyền nói riêng khi đến hoạt động tại cảng biển.

Hàng năm, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi đã phối hợp với các lực lượng chức năng ở địa phương như: Đoàn Biên phòng cửa khẩu cảng Sa Kỳ, Phòng Cảnh sát Giao thông Công an tỉnh Quảng Ngãi, Chi cục Thủy sản tỉnh Quảng Ngãi tổ chức các đợt tuyên truyền, phổ biến pháp luật hàng hải và đường thủy nội địa cho các tàu thuyền thường xuyên hoạt động trên tuyến luồng hàng hải Sa Kỳ. Mỗi đợt tuyên truyền thường kéo dài từ 3-5 ngày liên tục.

Việc thường xuyên tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn hàng hải đã góp phần nâng cao nhận thức, ý thức tuân thủ pháp luật hàng hải của đối tượng quản lý, giúp giảm thiểu tai nạn hàng hải cho tàu thuyền khi tham gia giao thông hàng hải.

Từ năm 2018 đến năm 2023, không đề xảy ra trường hợp tai nạn hàng hải nào ở khu vực vùng nước cảng biển tỉnh Quảng Ngãi, có liên quan đến trật tự, an toàn giao thông hàng hải.

1.3. Quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng hải, công tác bảo vệ công trình hàng hải tại địa phương:

Ở các khu vực hàng hải thuộc tỉnh Quảng Ngãi đều có thiết lập đèn biển giúp người đi biển thuận tiện trong việc định hướng và nhận diện khu vực hàng hải. Các tuyến luồng hàng hải ở khu vực đều được lắp đặt phao báo hiệu hàng hải, đảm bảo cho tàu thuyền vào, rời cảng 24/24 giờ trong ngày; đơn vị quản lý báo hiệu hàng hải định kỳ thực hiện việc duy tu, bảo dưỡng và phát hành thông báo hàng hải theo quy định của pháp luật. Việc điều phối, giám sát hoạt động hàng hải của tàu thuyền khi di chuyển trên luồng và vào, rời cảng ở khu vực do Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi tổ chức thực hiện.

Các công trình hàng hải ở khu vực như: bến cảng; luồng hàng hải; đèn biển; cơ sở sửa chữa, đóng mới tàu biển; đê chắn sóng đều được chủ đầu tư xây dựng Phương án bảo vệ công trình hàng hải theo quy định pháp luật (*Nghị định số 143/2017/NĐ-CP ngày 14/12/2017 của Chính phủ, quy định bảo vệ công trình hàng hải*).

Hiện ở khu vực Dung Quất có công trình đê chắn cát, do BQL Khu kinh tế Dung Quất và các khu công nghiệp Quảng Ngãi làm chủ đầu tư xây dựng. Hiện nay đê chắn cát đã được chủ đầu tư xây dựng xong giai đoạn 2, nhưng chưa bàn giao cho đơn vị nào quản lý để xây dựng Phương án bảo vệ công trình hàng hải và lập Kế hoạch bảo trì công trình theo qui định.

Bến cảng Bến Đình ở Lý Sơn đã xây dựng xong và hiện giao cho Sở Giao thông Vận tải tổ chức khai thác tạm thời cơ sở hạ tầng bến cảng, chưa giao đơn vị nào chịu trách nhiệm lập Kế hoạch bảo trì công trình cầu cảng và thực hiện Kế hoạch theo qui định.

1.4. Công tác tổ chức xử lý tài sản chìm đắm thuộc thẩm quyền của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh:

Từ năm 2018 đến năm 2023, xảy ra 01 trường hợp tàu biển Hoàng Gia 46 (*trọng tải 3.090 tấn, chở 2.715 tấn gạo*) khi hành trình ngang qua vùng biển Quảng

Ngãi, đã bị va vào đá ngầm và mắc cạn tại vùng biển Sa Huỳnh. Sau khi tàu mắc cạn, do tác động của sóng lớn ở khu vực, thân tàu đã bị gãy, hư hỏng nghiêm trọng không thể khắc phục. Việc phê duyệt phương án trục vớt, xử lý đối với tài sản tàu Hoàng Gia 46 thuộc thẩm quyền của UBND tỉnh Quảng Ngãi.

Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi đã phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan, hướng dẫn chủ tàu lập phương án trục vớt, xử lý xác tàu, tham mưu việc trình UBND tỉnh Quảng Ngãi phê duyệt theo quy định. Việc trục vớt, xử lý xác tàu được chủ tàu phối hợp với đơn vị trục vớt thực hiện từ giữa tháng 09/2023. Đến nay, phần lớn xác tàu đã được trục vớt, thanh thải; tuy nhiên do thời tiết biển ở khu vực diễn biến phức tạp vào dịp cuối năm 2023 và đầu năm 2024, nên việc trục vớt, xử lý xác tàu đã nhiều lần bị gián đoạn, kéo dài, chờ thời tiết biển thuận lợi để tiếp tục triển khai. Hiện nay, việc trục vớt đang tiếp tục được triển khai tại hiện trường.

1.5. Phối hợp quản lý về an toàn hàng hải trong việc khai thác cảng biển và luồng, tuyến hàng hải theo quy định của pháp luật:

Các bến cảng biển trên địa bàn tỉnh được Cục Hàng hải Việt Nam thực hiện công bố đưa bến cảng vào khai thác sử dụng. Các doanh nghiệp, đơn vị khai thác cảng biển được Cục Hàng hải Việt Nam cấp Giấy phép đủ điều kiện khai thác cảng biển theo quy định. Các doanh nghiệp cảng căn cứ vào qui trình bảo trì kết cấu hạ tầng cầu cảng đã được phê duyệt để xây dựng kế hoạch bảo trì thường xuyên, trung hạn, dài hạn; doanh nghiệp cảng thực hiện báo cáo Cục Hàng hải Việt Nam về kết quả thực hiện công tác bảo trì, quan trắc, kiểm định, đánh giá an toàn công trình hàng hải trước ngày 17/12 hàng năm.

Các tuyến luồng hàng hải cho tàu thuyền vào, rời cảng biển Quảng Ngãi gồm có: tuyến luồng hàng hải do nhà nước đầu tư, xây dựng và giao cho Công ty Bảo đảm An toàn hàng hải Trung bộ - trực thuộc Tổng Công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc - chịu trách nhiệm duy tu, bảo dưỡng, hàng năm phát hành Thông báo hàng hải theo quy định; các tuyến luồng nhánh do doanh nghiệp khai thác cảng biển đầu tư xây dựng, chịu trách nhiệm duy tu, bảo dưỡng, đảm bảo duy trì thông số của tuyến luồng và lắp đặt báo hiệu hàng hải trên tuyến luồng nhánh (*nếu có*) để đảm bảo an toàn cho tàu thuyền có trọng tải và mớn nước theo thiết kế vào, rời cảng, định kỳ thực hiện việc khảo sát độ sâu và phát hành Thông báo hàng hải theo quy định.

Để đảm bảo an toàn hàng hải trong việc khai thác cảng biển, tất cả tàu thuyền vào, rời các bến cảng đều được doanh nghiệp cảng lập kế hoạch cụ thể về thời gian cập, rời bến, vị trí cầu bến tiếp nhận, hàng hóa và trọng tải của tàu thuyền, tàu lai hỗ trợ; đồng thời tổ chức Hoa tiêu hàng hải sẽ lập kế hoạch bố trí hoa tiêu dẫn tàu vào, rời cảng. Các kế hoạch này được Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi xem xét, phê duyệt để các bên liên quan thống nhất phối hợp trong việc quản lý an toàn khai thác cảng biển, sử dụng an toàn tuyến luồng hàng hải vào, rời cảng biển, đảm bảo an toàn hàng hải ở khu vực.

1.6. Kiểm tra, giám sát hoạt động của doanh nghiệp vận tải biển, cảng biển và doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải:

Hàng năm, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi xây dựng kế hoạch thanh tra, kiểm tra chuyên ngành, trình Cục Hàng hải Việt Nam phê duyệt để triển khai thực hiện. Từ năm 2018 đến năm 2023, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi đã thực hiện tổng cộng 22 cuộc thanh tra, kiểm tra chuyên ngành theo kế hoạch đối với các đơn vị cảng biển, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải, đơn vị liên quan đến bảo đảm an toàn hàng hải ở khu vực Quảng Ngãi, đơn vị vận tải trên tuyến từ bờ ra đảo Sa Kỳ - Lý Sơn.

Bên cạnh đó, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi đã thực hiện 893 cuộc kiểm tra thường xuyên đối với doanh nghiệp cảng biển và tàu thuyền hoạt động tại khu vực.

Yêu cầu các đối tượng thanh tra, kiểm tra khắc phục đầy đủ các khiếm khuyết phát hiện được, báo cáo kết quả khắc phục khiếm khuyết theo quy định.

Năm	Thanh tra, kiểm tra theo kế hoạch (cuộc)	Kiểm tra thường xuyên (cuộc)
2018	4	53
2019	5	135
2020	2	156
2021	3	149
2022	3	229
2023	5	171
Tổng	22	893

1.7. Xử lý vi phạm trong lĩnh vực an toàn hàng hải; phối hợp điều tra, giải quyết tai nạn, sự cố hàng hải; tổ chức cứu hộ hàng hải, cứu nạn trên biển:

Thông qua công tác quản lý, kiểm tra, giám sát hoạt động hàng hải, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi đã phát hiện các hành vi vi phạm của đối tượng quản lý, lập biên bản vi phạm hành chính và ban hành hoặc kiến nghị cấp thẩm quyền ban hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính nhiều trường hợp liên quan đến tổ chức, cá nhân có hành vi vi phạm pháp luật hàng hải và áp dụng đầy đủ các hình thức xử phạt bổ sung (nếu có) theo quy định. Cụ thể như sau:

Năm 2018: Xử phạt 43 vụ, với số tiền nộp phạt là 452,5 triệu đồng.

Năm 2019: Xử phạt 55 vụ, với số tiền nộp phạt là 722,5 triệu đồng.

Năm 2020: Xử phạt 27 vụ, với số tiền nộp phạt là 288 triệu đồng.

Năm 2021: Xử phạt 42 vụ, với số tiền nộp phạt là 481 triệu đồng.

Năm 2022: Xử phạt 34 vụ, với số tiền nộp phạt là 602 triệu đồng.

Năm 2023: Xử phạt 16 vụ, với số tiền nộp phạt là 312 triệu đồng.

Trong giai đoạn từ năm 2018 đến năm 2023, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi đã thực hiện điều tra 04 vụ tai nạn hàng hải, 02 vụ tai nạn lao động hàng hải và xử lý các sự cố hàng hải (*sự cố liên quan đến tàu thuyền bị trôi dạt, mắc cạn do ảnh hưởng của bão và áp thấp nhiệt đới đối với khu vực*).

Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi thực hiện phối hợp chặt chẽ với Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải khu vực II, Bộ chỉ huy Vùng 2 Cảnh sát biển, BCH

Bộ đội Biên phòng tỉnh Quảng Ngãi để tổ chức tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ các trường hợp tàu thuyền bị tai nạn xảy ra trên vùng biển tỉnh Quảng Ngãi.

1.8. Phối hợp các bộ, ngành, địa phương; thực hiện điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; hợp tác quốc tế về bảo đảm an toàn hàng hải:

Hiện nay, Việt Nam đã tham gia nhiều công ước quốc tế về lĩnh vực hàng hải; đồng thời Việt Nam đã ký kết nhiều thỏa thuận, điều ước quốc tế về lĩnh vực hàng hải với nhiều quốc gia và vùng lãnh thổ trên thế giới.

Thực hiện trách nhiệm của quốc gia thành viên, trong quá trình thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi luôn tuân thủ đầy đủ quy định pháp luật hàng hải, các quy định pháp luật khác có liên quan và tuân thủ đầy đủ các điều ước quốc tế về hàng hải mà Việt Nam đã ký kết hoặc là thành viên.

Các sĩ quan kiểm tra nhà nước cảng biển của đơn vị đã thực hiện trách nhiệm của quốc gia có cảng biển, tổ chức kiểm tra việc tuân thủ các công ước quốc tế về hàng hải đối với các tàu thuyền nước ngoài đến hoạt động tại các cảng biển ở khu vực quản lý, phù hợp với thỏa thuận của tổ chức hợp tác kiểm tra nhà nước cảng biển khu vực Châu Á – Thái Bình Dương.

2. Hạn chế, bất cập:

Đối với các công trình hàng hải đê chắn cát ở khu vực Dung Quất và cảng Bến Đình ở Lý Sơn đã xây dựng xong và đưa vào hoạt động, nhưng việc chủ đầu tư chưa ban giao cho đơn vị nào quản lý đê chắn cát, hoặc chỉ giao việc tổ chức khai thác tạm thời cơ sở hạ tầng bến cảng Bến Đình, nên chưa có đơn vị nào thực hiện xây dựng phương án bảo vệ công trình, lập Kế hoạch bảo trì công trình và triển khai thực hiện Kế hoạch bảo trì, nên về lâu dài sẽ dẫn đến việc không duy trì được chất lượng công trình sau khi nhà nước đã đầu tư.

3. Nguyên nhân, trách nhiệm:

Chủ đầu tư các công trình hàng hải: đê chắn cát khu vực Dung Quất, cảng Bến Đình ở Lý Sơn cần kiến nghị với cấp thẩm quyền ở địa phương để xem xét, tháo gỡ khó khăn vướng mắc, nhằm sớm giao đơn vị chức năng thực hiện việc quản lý, khai thác các công trình này theo đúng qui định, đảm bảo an toàn cho công trình và duy trì tình trạng kỹ thuật của công trình, để đảm bảo công năng sử dụng của công trình theo đúng thiết kế.

4. Kiến nghị:

Để đảm bảo việc bảo vệ công trình hàng hải, cũng như duy trì chất lượng các công trình hàng hải do nhà nước đầu tư đã nêu ở trên, trong lúc chưa thực hiện xong các thủ tục liên quan đến đầu tư xây dựng công trình hàng hải; Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi kiến nghị như sau:

- Đối với tuyến đê chắn cát khu vực vịnh Dung Quất: Đề nghị chủ đầu tư xem xét giao cho BQL dự án thuộc BQL khu kinh tế Dung Quất và các khu công nghiệp Quảng Ngãi chịu trách nhiệm xây dựng phương án bảo vệ công trình hàng hải, lập kế hoạch bảo trì công trình hàng hải đối với đê chắn cát và thực hiện kế hoạch bảo trì.

- Đối với cảng Bến Đình ở Lý Sơn: Đề nghị chủ đầu tư xem xét giao cho BQL Dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông tỉnh hoặc BQL cảng và Cảng vụ Đường thủy nội địa thuộc Sở Giao thông Vận tải (*đơn vị được giao khai thác tạm thời bến cảng*) chịu trách nhiệm lập kế hoạch bảo trì công trình hàng hải đối với bến cảng và thực hiện kế hoạch bảo trì.

II.ĐÁNH GIÁ CHUNG:

1. Ưu điểm tổng quát về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông:

Với sự quan tâm, chỉ đạo sát sao của Đảng, Chính phủ, Quốc hội, sự vào cuộc của các ngành, các cấp, các địa phương, nòng cốt là lực lượng Công an nhân dân và ngành giao thông, công tác bảo đảm TTATGT đã đạt được nhiều kết quả tích cực, tai nạn giao thông tiếp tục được kiềm chế và giảm qua các năm, hạn chế ùn tắc giao thông; chuyển biến rõ nét trong việc nâng cao ý thức tự giác chấp hành các quy định về bảo đảm TTATGT, nhất là các vi phạm là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông như vi phạm nồng độ cồn, vi phạm tốc độ, tải trọng, v.v...

Tuy nhiên, công tác bảo đảm TTATGT vẫn còn một số tồn tại, phức tạp, tai nạn giao thông tuy được kiềm chế nhưng vẫn ở mức cao, thiệt hại do tai nạn giao thông đối với xã hội vẫn ở mức nghiêm trọng, ùn tắc giao thông nhất là trong những ngày nghỉ, ngày lễ, tết ở các thành phố lớn hoặc địa phương phát triển du lịch chưa được giải quyết căn bản, vi phạm TTATGT vẫn còn diễn ra nhiều, những vấn đề tồn tại trên có ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí xã hội và các hoạt động phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Từ đó có thể thấy, việc bảo đảm TTATGT nói chung và trong lĩnh vực hàng hải nói riêng là hết sức cần thiết, góp phần giải quyết những vấn đề cấp bách mà thực tiễn đang đặt ra đối với giao thông hàng hải; góp phần tạo chuyển biến căn bản về ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người điều khiển tàu thuyền, phương tiện thủy tham gia giao thông hàng hải, hình thành văn hóa giao thông văn minh, giảm thiểu tai nạn hàng hải, góp phần phục vụ cho nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh, quốc phòng của đất nước.

2. Hạn chế, bất cập chủ yếu:

Mặc dù đã có các chính sách pháp luật về bảo đảm TTATGT nói chung và bảo đảm TTATGT trong lĩnh vực hàng hải nói riêng, tuy nhiên trên thực tế vẫn tồn tại một số hạn chế, bất cập liên quan đến việc bảo đảm TTATGT trong lĩnh vực hàng hải. Cụ thể như sau:

- *Hạn chế liên quan đến thuyền viên hoặc người vận hành phương tiện:*

Hiện nay trên phạm vi cả nước, phương tiện thủy nội địa mang cấp đăng kiểm VR-SB ngày càng tăng trưởng về số lượng, trọng tải chuyên chở của phương tiện cũng ngày càng lớn hơn. Tuy nhiên, năng lực chuyên môn của thuyền viên làm việc trên phương tiện VR-SB đối với các chức danh: thuyền trưởng, thuyền phó, máy trưởng, máy phó vẫn còn nhiều hạn chế: về nhận thức pháp luật, thực hiện quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển, kỹ năng, kinh nghiệm điều khiển phương tiện, việc thành thạo sử dụng các trang thiết bị cứu hỏa, cứu sinh trên phương tiện, v.v... Từ các báo cáo điều tra tai nạn hàng hải đâm va có liên quan

đến phương tiện VR-SB trong thời gian qua, cho thấy nguyên nhân xảy ra tai nạn hàng hải tập trung vào các lý do sau: ý thức chấp hành pháp luật nhất là việc tuân thủ quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển, kỹ năng sử dụng trang thiết bị hàng hải và kinh nghiệm điều khiển phương tiện của thuyền viên khi tham gia giao thông hàng hải.

Ngoài ra, qua công tác kiểm tra thực tế tại phương tiện VR-SB cho thấy phần lớn khiếm khuyết phát hiện được có nguyên nhân chủ yếu là do trình độ, năng lực chuyên môn của Thuyền trưởng, trưởng ca buồng lái, trưởng ca buồng máy còn hạn chế, chưa tương xứng với việc vận hành, khai thác phương tiện, bảo dưỡng các trang thiết bị trên phương tiện; tình trạng kỹ thuật của phương tiện và nghi khí hàng hải, trang thiết bị hỗ trợ buồng lái còn chưa được chủ tàu quan tâm bảo dưỡng đúng mức. Ý thức tự giác tuân thủ quy định pháp luật về hoạt động khai thác vận tải bằng đường thủy của thuyền viên còn hạn chế, chỉ khi có cơ quan chức năng kiểm tra, giám sát chỉ ra các khiếm khuyết thì thuyền viên mới chấp hành theo quy định của pháp luật.

Bên cạnh đó, vẫn còn thiếu những hướng dẫn cụ thể, các quy định về biểu mẫu dành cho phương tiện VR-SB đối với việc phải thường xuyên tổ chức thực tập, huấn luyện cứu sinh, cứu hỏa, ứng phó sự cố tràn dầu, v.v... giống như đối với tàu biển, nên thuyền viên còn lúng túng khi được yêu cầu thực hiện việc thực tập, sử dụng trang thiết bị cứu sinh, cứu hỏa được trang bị trên phương tiện.

- *Ý thức tuân thủ qui định pháp luật của thuyền viên tàu cá, ảnh hưởng đến bảo đảm TTATGT khi tàu cá hoạt động trên biển:*

Gần đây, nhiều vụ tai nạn hàng hải xảy ra trên biển có liên quan đến đối tượng tàu cá. Nguyên nhân của tai nạn thường liên quan đến việc thuyền viên tàu cá không tuân thủ qui định pháp luật liên quan đến quy tắc về phòng ngừa đâm va tàu thuyền khi hoạt động trên biển. Khi hành trình, tàu cá thường xem nhẹ công tác cảnh giới, không trung tín hiệu đèn ban đêm, duy trì tập quán “cắt mũi tàu thuyền vận tải để lấy may” mỗi khi điều khiển tàu cá đi ra ngư trường đánh bắt hoặc khi đã kết thúc đánh bắt, vận chuyển hải sản đánh bắt được về bờ để bán. Dẫn đến đã xảy ra nhiều vụ tai nạn đâm va giữa tàu cá và tàu vận tải, làm chìm tàu cá, thuyền viên tàu cá bị chết hoặc mất tích.

- *Chế độ, chính sách cho người vận hành hệ thống kiểm soát lưu thông tàu thuyền:*

Khác với tai nạn giao thông trong lĩnh vực đường bộ, tai nạn trong lĩnh vực hàng hải thường để lại những thiệt hại nghiêm trọng về người và tài sản, ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng hàng hóa, cũng như việc lưu thông của các tàu thuyền khác vào, rời cảng, v.v...; ngoài ra tai nạn trong lĩnh vực hàng hải có thể gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng, để lại hệ lụy về môi trường cho rất nhiều năm sau đó. Do vậy, ở những khu vực có nhiều bến cảng và mật độ tàu thuyền hoạt động cao, luôn tiềm ẩn nguy cơ xảy ra mất an toàn trật tự giao thông hàng hải, cần tăng cường năng lực giám sát, quản lý hoạt động hàng hải của cơ quan chức năng.

Hiện nay, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi được trang bị hệ thống kiểm soát lưu thông tàu thuyền (VTS) ở khu vực Dung Quất. Để đảm bảo an toàn hàng hải cho

tàu thuyền lưu thông trên tuyến luồng và khi vào, rời các bến cảng ở khu vực Dung Quất, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi phải bố trí nhân lực làm việc 24/7 để liên tục quản lý, giám sát và điều phối hoạt động hàng hải của tàu thuyền, trong khi nguồn biên chế được duyệt của đơn vị có hạn. Tuy nhiên, thu nhập tiền lương của lực lượng này còn thấp, cần có chế độ, chính sách, đãi ngộ phù hợp để đảm bảo thu nhập hợp lý cho lực lượng làm công tác chuyên biệt này, để lực lượng này yên tâm làm việc.

3. Nguyên nhân của những hạn chế, bất cập:

Chất lượng đầu vào của học viên các khóa học để thi cấp chứng chỉ chuyên môn làm việc trên phương tiện VR-SB còn hạn chế, nhất là học viên của những khóa đào tạo để dự thi cấp chứng chỉ chuyên môn Thuyền trưởng, Máy trưởng.

Ngoài ra, các qui định đặt ra về tiêu chuẩn đối với phương tiện VR-SB, quy định về tổ chức thực tập, huấn luyện đối với thuyền viên làm việc trên phương tiện cũng còn hạn chế so với tàu biển, mặc dù phương tiện VR-SB được phép hoạt động ven biển, có cùng tuyến hành trình với tàu biển hoạt động tuyến nội địa.

Về thuyền viên tàu cá: còn hạn chế về nhận thức qui định pháp luật khi hoạt động trên biển. Ngoài ra, do tàu cá có kích thước nhỏ, linh hoạt khi điều khiển trên biển nên tâm lý của thuyền viên còn chủ quan. Bên cạnh đó, lao động đánh bắt hải sản trên biển khá nặng nhọc nên thuyền viên thường tranh thủ nghỉ ngơi, không bố trí đầy đủ lực lượng để canh giới khi tàu cá hoạt động trên biển, dẫn đến không nhận biết nguy cơ đâm va một cách kịp thời.

Về chế độ, chính sách tiền lương đối với lực lượng vận hành hệ thống kiểm soát lưu thông tàu thuyền tại các Cảng vụ hàng hải nhằm bảo đảm TTATGT hàng hải, cần được xem xét, tính toán đến yếu tố chuyên biệt của công việc khi phải làm việc 24/7 trong môi trường thường xuyên có sóng điện từ, sóng vô tuyến.

Phần III: GIẢI PHÁP, KIẾN NGHỊ

Để góp phần bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực hàng hải, thông qua thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về lĩnh vực hàng hải, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi có một số kiến nghị như sau:

- Cơ quan có thẩm quyền cần tính toán, đưa ra các qui định về chuẩn đầu vào phù hợp hơn để đào tạo đối với các chức danh thuyền viên làm việc trên phương tiện VR-SB, nhất là đối với các chức danh: thuyền trưởng, thuyền phó, máy trưởng, máy phó. Đảm bảo lực lượng thuyền viên này đáp ứng yêu cầu đặt ra về kỹ năng và kiến thức của công việc cũng như đảm bảo có sự nhận thức phù hợp về pháp luật hàng hải khi hành nghề.

- Cơ quan chức năng cần thanh tra, kiểm tra các cơ sở đào tạo thuyền viên làm việc trên phương tiện VR-SB, đảm bảo các cơ sở đào tạo duy trì chất lượng tuyển sinh và chất lượng đào tạo theo quy định, đảm bảo chất lượng đầu ra của các thuyền viên khi làm việc trên phương tiện VR-SB.

- Cơ quan có thẩm quyền cần xem xét, nghiên cứu xây dựng bổ sung các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, thuyền viên vận hành phương tiện VR-SB khi phương tiện này hoạt động trên biển, để nâng cao chất lượng về quản lý an toàn đối với phương tiện VR-SB khi tham gia giao thông hàng hải, góp phần bảo đảm trật tự an toàn giao thông nói chung và trong lĩnh vực hàng hải nói riêng.

- Qua thực tế công việc, Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi nhận được nhiều văn bản thông báo từ các Cảng vụ hàng hải về việc hỗ trợ truy tìm tàu thuyền cố ý rời cảng trái quy định. Sau khi rời cảng, các tàu thuyền này sẽ tìm cách ghé vào các bến cảng ở khu vực quản lý của Cảng vụ Đường thủy nội địa vì mức xử phạt vi phạm hành chính rất thấp so với mức phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải đối với cùng hành vi vi phạm. Để bảo đảm trật tự, an toàn giao thông hàng hải, đề nghị cấp thẩm quyền nghiên cứu để có chế tài xử lý nghiêm khắc hơn đối với chủ tàu, thuyền trưởng trong trường hợp tự ý cho tàu thuyền rời cảng, mức xử phạt cần đảm bảo đủ mức răn đe đối với hành vi vi phạm, nhằm ngăn ngừa nguy cơ xảy ra tai nạn hàng hải.

- Các địa phương ven biển - nơi có các cảng cá ở khu vực cửa biển, hay thường xuyên có tình trạng tàu cá hành trình cắt ngang tuyến hành hải của tàu vận tải - cần tăng cường công tác phối hợp giữa các lực lượng chức năng như: Bộ đội Biên phòng, Chi cục Thủy sản, chính quyền xã, v.v... tổ chức tuyên truyền cho người dân khi hoạt động trên biển phải tuân thủ quy tắc về phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển, phân tích các nguy cơ tiềm ẩn có thể xảy ra tai nạn đâm va với tàu vận tải để người dân làm nghề biển hiểu và bỏ tập quán “cắt mũi tàu vận tải để lấy may”, tránh gây thiệt hại cho tài sản và tính mạng của chính bản thân mình, góp phần đảm bảo trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực hàng hải.

Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi kính báo cáo Đoàn Giám sát chuyên đề - Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Ngãi./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Các PGĐ;
- Các phòng thuộc CVHHQN;
- Lưu: VT, TTATANHH.

GIÁM ĐỐC

Lê Văn Lương