

Thông tin và hướng dẫn chính để tránh va chạm với tàu cá ở vùng biển Trung Quốc

Safety



Công ty **Huatai Marine** đã tiến hành phân tích các vụ va chạm giữa tàu hàng và tàu cá ở vùng biển ven bờ của Trung Quốc, xem xét đến mô hình, nguyên nhân gốc rễ của các vụ việc, đồng thời đưa ra các khuyến nghị cụ thể cho các bên khai thác tàu.

Theo Huatai Marine, các vụ va chạm giữa tàu hàng và tàu cá đã trở thành một rủi ro an toàn nổi bật trong vận tải biển. Những sự cố này không chỉ gây thiệt hại nghiêm trọng về người và tài sản, mà còn có thể đe dọa môi trường biển. Trong những năm gần đây, mặc dù số lượng vụ va chạm tại vùng biển ven bờ của Trung Quốc có xu hướng giảm, nhưng tỷ lệ thương vong trên mỗi vụ vẫn ở mức cao đáng kể. Do đó, Huatai đưa ra một số thông tin và hướng dẫn quan trọng dành cho các chủ tàu và thuyền viên:

1 Phân bố địa lý của các vụ va chạm

Các khu vực có nguy cơ cao xảy ra va chạm giữa tàu hàng và tàu cá chủ yếu tập trung ở:

- Những khu vực mà tuyến hành trình thương mại của các tàu hàng trùng với ngư trường.
- Vùng neo tàu và luồng ra vào cảng.
- Vùng biển có mật độ khai thác thủy sản cao trong mùa đánh bắt.
- Vùng biển ven bờ có dòng chảy và thủy triều phức tạp.

2 Đặc điểm theo thời gian

- Thời kỳ rủi ro cao nhất: vào trước lệnh cấm đánh bắt mùa hè (tháng 4–6) và Sau khi lệnh cấm được dỡ bỏ (tháng 9–11) hằng năm. Trong các giai đoạn này, mật độ hoạt động của tàu cá tăng mạnh, khiến lưu lượng tàu trong các vùng ven biển trở nên đông đúc, làm nguy cơ va chạm gia tăng đáng kể.
- **Theo thời điểm trong ngày:** Phần lớn các vụ va chạm xảy ra vào ban đêm, đặc biệt trong khoảng từ 23:00 đến 04:00 sáng hôm sau.

3 Loại tàu liên quan

- **Tàu hàng:** Chủ yếu là tàu container và tàu chở hàng rời (bulk carrier). Các tàu này thường có tốc độ cao, có quán tính lớn, khiến thời gian phản ứng tránh va chạm ngắn và thiệt hại với tàu cá thường nghiêm trọng.
- **Tàu cá:** Chủ yếu là tàu kéo lưới rê (trawler) và tàu thả lưới vây rút (purse seiner). Tàu kéo lưới rê có phạm vi hoạt động rộng với ngư cụ trải dài, còn tàu thả lưới vây rút thường hoạt động theo nhóm dày đặc. Cả hai đặc điểm này làm tăng đáng kể nguy cơ va chạm với tàu hàng.

4 Phân tích nguyên nhân gây va chạm

Kết quả điều tra cho thấy cả tàu hàng và tàu cá đều có trách nhiệm ở nhiều mức độ khác nhau trong các vụ va chạm. Các yếu tố gây ra tai nạn thường liên quan đến kỹ năng điều động, nhận thức an toàn, điều kiện môi trường và trang thiết bị trên cả hai loại tàu.

A. Nguyên nhân từ phía tàu hàng

#1 – Cảnh giới không đúng cách hoặc không đầy đủ

Một số sỹ quan ca trực ca (OOW) không thực hiện đúng nhiệm vụ cảnh giới, phụ thuộc quá nhiều vào thiết bị hàng hải như radar, ECDIS, AIS mà bỏ qua quan sát bằng mắt thường. Trong điều kiện ban đêm hoặc tầm nhìn bị hạn chế, buồng lái thiếu nhân lực canh giới phù hợp, dẫn đến không phát hiện sớm tàu cá.

#2 – Thiếu dự báo và đánh giá rủi ro

Mật độ tàu cá thực tế trong một số thời điểm tại vùng biển Trung Quốc thường cao hơn nhiều so với dự kiến của OOW. Do đó, nhiều OOW không lập kế hoạch phản ứng đầy đủ trước các thay đổi động của môi trường hàng hải, ví dụ:

- Không lập tuyến hành trình tránh xa ngư trường dày đặc.
- Không chuẩn bị sẵn sàng cho việc điều động khẩn cấp.
- Không báo cáo và gọi thuyền trưởng lên buồng lái kịp thời khi tình huống yêu cầu.

#3 – Thao tác tránh va chạm không phù hợp

Không thực hiện hành động tránh va kịp thời theo Quy tắc quốc tế phòng ngừa va chạm trên biển (COLREGS). Nhiều vụ tai nạn cho thấy OOW chỉ phản ứng khi đã ở cự ly gần, khiến thời gian xử lý ngắn, quyết định vội vàng và hiệu quả tránh va chạm thấp.

Một số tàu chỉ đổi hướng nhỏ bằng autopilot hoặc giảm tốc độ từng chút một khiến tàu cá hiểu sai ý định, dẫn đến va chạm do thiếu phối hợp hành động.

Khi đi vào vùng tập trung nhiều tàu cá thì không gian điều động của tàu hàng bị hạn chế nghiêm trọng làm cho việc tránh va hiệu quả rất khó khăn. Mặc dù đã cố gắng tối đa thì vẫn rất khó giữ được khoảng cách an toàn. Mật độ tàu cá cao làm giảm đáng kể biên độ an toàn cho các hành động khẩn cấp, qua đó làm tăng nguy cơ va chạm.

#4 – Vấn đề về các trang thiết bị hàng hải

- Do tàu cá có kích thước nhỏ và diện phản xạ radar thấp nên khó phát hiện được chúng trên radar, nhất là khi biến động.

- Các Radar truyền thống của tàu hàng khó phân biệt được lưới đánh cá với nhiều sóng biển, nên thường chỉ phát hiện được bằng mắt ở khoảng cách gần.
- Lệ thuộc quá mức vào dữ liệu AIS mà bỏ qua việc đồ giải radar có thể dẫn đến nhận thức tình huống sai. Nếu dữ liệu AIS bị sai do trục trặc hoặc bị can thiệp sai trái sẽ dẫn đến các quyết định sai lầm.
- Tín hiệu AIS dày đặc từ các phao ngư cụ có thể làm “ngập” màn hình radar, khiến OOW khó nhận ra được các rủi ro và chạm thực sự.

Các khía cạnh liên quan đến tàu cá

Nhiều vụ tai nạn liên quan đến tàu cá bắt nguồn từ việc thực hành an toàn kém và thiếu ý thức hàng hải. Người trực ca trên buồng lái thường bỏ vị trí để tập trung vào hoạt động đánh bắt, làm giảm hiệu quả của công tác cảnh giới. Ý thức an toàn kém – như đánh bắt trong khu vực có nhiều rủi ro, cắt ngang mũi tàu thương mại ở khoảng cách gần, hoặc đổi hướng đột ngột – đều làm tăng nguy cơ va chạm. Việc không tuân thủ Quy tắc Quốc tế về Phòng ngừa Va chạm Trên biển (COLREGS), chẳng hạn như không trưng đèn hoặc dấu hiệu phù hợp, khiến việc nhận dạng và phát hiện trở nên khó khăn hơn.

Ngoài ra, sự thiếu hiểu biết về các quy tắc hàng hải và đặc điểm hành vi của tàu thương mại dẫn đến phản ứng tránh va chạm chậm trễ hoặc sai. Thiết bị thông tin và hàng hải bị hạn chế hoặc sử dụng không đúng cách – đôi khi bị tắt đi để tiết kiệm nhiên liệu – cũng làm giảm khả năng nhận thức tình huống và liên lạc, từ đó làm tăng đáng kể nguy cơ va chạm.

Các yếu tố góp phần khác

#1 Yếu tố về môi trường

- Khả năng phán đoán và phản ứng bị suy giảm trong điều kiện thời tiết khắc nghiệt như bão, không khí lạnh, hoặc sương mù.
- Sau khi lệnh cấm đánh bắt mùa hè được dỡ bỏ, số lượng lớn tàu cá quay trở lại biển làm tăng mật độ giao thông và độ phức tạp của các tình huống đi qua nhau.

#2 Ảnh hưởng của ban đêm

- Hệ thống đèn chiếu sáng mạnh trên tàu cá có thể khiến tàu thương mại khó phát hiện kịp thời và làm sai lệch đánh giá rủi ro.
- Sự mệt mỏi của người trực ca ban đêm làm giảm khả năng tập trung và phản ứng.

#3 thông tin liên lạc

Rào cản ngôn ngữ và khác biệt trong thuật ngữ chuyên môn có thể cản trở việc trao đổi và truyền đạt ý định tránh va chạm một cách hiệu quả.

Các biện pháp phòng ngừa chính

1. Tuân thủ Hướng dẫn về Phòng ngừa Va chạm giữa Tàu Thương mại và Tàu Cá trong Vùng Biển Ven bờ của Trung Quốc do Cục An toàn Hàng hải Trung Quốc (China MSA) ban hành, trong đó quy định các tiêu chuẩn an toàn và hướng dẫn phòng ngừa rủi ro toàn diện. Các tổ buồng lái nên làm quen và áp dụng các khuyến nghị trong tài liệu này.
2. Năm 2023, China MSA đã xác định ra 38 khu vực có rủi ro cao (ví dụ: Vịnh Bột Hải, ngư trường Chu San, cửa sông Châu Giang). Trước khi đi vào các khu vực này, tàu thương mại cần xác định vị trí, đánh dấu trên hải đồ, và nếu có thể thì nên đi đường vòng để tránh chúng. Nếu không thể tránh được thì cần duy trì cảnh giác cao độ và thận trọng.

3. Các chi nhánh MSA ở khu vực có thể yêu cầu đại lý của tàu cung cấp các tài liệu này cho tàu và lấy chữ ký xác nhận của thuyền trưởng.
4. Ưu tiên sử dụng các tuyến đường công khai được China MSA công bố khi lập tuyến hành trình ở ven bờ.
5. Trước khi đi vào vùng biển ven bờ Trung Quốc, cần bảo đảm:
 - Sĩ quan trực ca hiểu rõ đặc tính điều động của tàu và các vùng bị khuất tầm nhìn của buồng lái.
 - Các thiết bị quan trọng (máy lái, dụng cụ đánh tín hiệu, đèn, v.v.) đã được kiểm tra và hoạt động tốt.
6. Khi lại gần khu vực có mật độ tàu cá cao cần sẵn sàng máy chính, chuyển sang lái tay, và hành trình với tốc độ an toàn đủ để đánh giá tình huống.
7. Khi đi vào khu vực có nhiều tàu cá, thuyền trưởng cần đánh giá các yếu tố như kinh nghiệm của OOW (sĩ quan trực ca), mật độ tàu cá, và điều kiện thực tế để quyết định việc bổ sung người cảnh giới hoặc trực tiếp chỉ huy tàu. Sử dụng radar ở các băng tần khác nhau, kết hợp quan sát bằng mắt và AIS để theo dõi tàu cá và đánh giá nguy cơ va chạm.
8. Khi xuất hiện nguy cơ va chạm, cần đổi hướng hoặc giảm tốc rõ ràng và kịp thời, đồng thời sử dụng tín hiệu âm thanh hoặc ánh sáng để báo hiệu, đảm bảo tránh xa tàu cá và ngư cụ của họ. Liên lạc qua VHF khi cần thiết – việc liên lạc kịp thời và hiệu quả giúp giảm nguy cơ va chạm.
9. Nếu chân vịt bị cuốn phải ngư cụ thì phải dừng máy chính ngay để tránh thiệt hại thêm.
10. Cần hiểu rõ hoạt động, đặc tính phản xạ radar và các điểm tránh va chạm của tàu cá để có hành động hiệu quả trong tình huống khẩn cấp.
11. Cần chú ý đặc biệt đến các tàu cá không đang đánh cá hoặc không bị hạn chế khả năng điều động:
 - Những tàu này được xem là tàu thuyền máy (power-driven vessel) theo COLREGS nên tàu thương mại không luôn có nghĩa vụ phải nhường đường, nhưng cần hành xử thận trọng tùy theo tầm nhìn, tình huống gặp nhau và khả năng điều động. Do nhận thức hạn chế của ngư dân về COLREGS, tàu thương mại nên chủ động phòng ngừa khi cần thiết.
 - Luôn cảnh giác với các điều động khó đoán như dừng đột ngột để thả lưới hoặc đổi hướng bất ngờ của tàu cá. Việc quen thuộc với mô hình hoạt động của tàu cá giúp dự đoán và tránh va hiệu quả hơn.
