

VAI TRÒ CỦA Y TẾ BIỂN VỚI VIỆC PHÁT TRIỂN VÀ HỘI NHẬP QUỐC TẾ CỦA NGÀNH HÀNG HẢI VIỆT NAM

Trịnh Thế Cường
Cục Hàng hải Việt Nam

Việt Nam là một quốc gia có biển với chiều dài bờ biển hơn 3260 km nằm gần kề tuyến hàng hải quốc tế quan trọng, nối liền các trung tâm kinh tế sôi động nhất của thế giới hiện nay. Trong sự nghiệp xây dựng, bảo vệ tổ quốc, biển có vai trò, vị trí rất quan trọng, gắn bó mật thiết và ảnh hưởng to lớn đến sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường của đất nước. Phát huy những thành quả đã đạt được trong nhiều năm qua, ngày 9/2/2007 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa X đã thông qua Nghị quyết số 09-NQ/TW về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020.

Nghị quyết đặc biệt có ý nghĩa đối với ngành hàng hải - một ngành kinh tế đặc thù, có vai trò và tiềm năng kinh tế rất lớn, vừa mang tính quốc tế hóa cao nhưng chưa được phát huy tương ứng. Điều này đặt ra một trọng trách với thách thức đối với toàn ngành hàng hải trước yêu cầu phát triển nhanh, bền vững của kinh tế hàng hải.

Đứng trước nhu cầu phát triển và hội nhập kinh tế quốc tế, việc nâng cao chất lượng và đảm bảo quyền lợi, nghĩa vụ của thuyền viên làm việc trên biển, đặc biệt là việc chăm sóc sức khỏe cho thuyền viên là một vấn đề đang được cộng đồng hàng hải thế giới hết sức quan tâm.

1. GIỚI THIỆU CHUNG

Trong thời gian gần đây, đội tàu biển Việt Nam được bổ sung nhiều tàu mới hiện đại với tính năng chuyên dụng cao như tàu container, tàu chở khí hóa lỏng, tàu chở hóa chất v.v... hoạt động tại khắp các cảng biển trên thế giới (Tây Âu, Nam Mỹ, Tây Phi, Mỹ). Tính đến 31/8/2007, Việt Nam có khoảng 20.000 thuyền viên làm việc trên 432 tàu biển hoạt động tuyến quốc tế với tổng dung tích gần 2 triệu tấn đăng ký (GT), ngoài ra, chủ tàu Việt Nam còn khai thác 42 tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài với Tổng dung tích 440.000 tấn đăng ký (GT).

Trong cả nước có khoảng 500 chủ tàu biển (147 chủ tàu chạy tuyến quốc tế) với số chủ tàu tư nhân tăng mạnh và chiếm tỷ lệ khá lớn. Công tác quản lý tàu biển và thuyền viên được các chủ tàu lớn thực hiện khá tốt và có nhiều tiến bộ thông qua việc áp dụng các phương pháp quản lý tiên tiến trên thế giới, thường xuyên cập nhật các quy định có liên quan của Tổ chức Hàng hải thế giới để áp dụng kịp thời. Bộ luật quản lý an toàn quốc tế (ISM Code) được triển khai thực hiện khá hiệu quả, góp phần quan trọng trong việc bảo đảm khả năng hoạt động an toàn và bảo vệ môi trường cũng như chăm sóc sức khỏe thuyền viên làm việc trên tàu. Tuy nhiên, việc quản lý và chăm sóc sức khỏe thuyền viên của các chủ tàu là doanh nghiệp tư nhân còn có nhiều bất cập.

Một điều mà ai cũng nhận ra là những thuyền viên làm việc trên tàu biển, đảo phải sống và làm việc trong những điều kiện môi trường hết sức khó khăn, khắc nghiệt như sóng to, gió lớn, tiếng ồn, độ rung, nhiệt độ cao, thiếu nước ngọt, bữa ăn thường xuyên mất cân đối về dinh dưỡng v.v... ngoài ra, không chỉ thiếu thốn về điều kiện chăm sóc sức khỏe mà nguy cơ mất an toàn do nguy cơ tai nạn hàng hải trên biển. Do vậy, nhu cầu chăm sóc sức khỏe cho thuyền viên làm việc trên biển rất lớn, đòi hỏi sự quan tâm đầu tư trang thiết bị và đào tạo đội ngũ cán bộ cho công tác này.

2. MỘT SỐ CÁC QUY ĐỊNH LIÊN QUAN ĐẾN CÔNG TÁC Y TẾ ĐỐI VỚI THUYỀN VIÊN LÀM VIỆC TRÊN TÀU BIỂN

2.1. Đối với các Điều ước quốc tế về hàng hải

Việt Nam là thành viên Công ước của Liên Hiệp quốc về luật biển năm 1982, vừa là nước đã ký kết 15 Điều ước quốc tế và 17 Hiệp định hàng hải với các nước. Hơn nữa, với tư cách là một

quốc gia ven biển, quốc gia cảng biển và quốc gia có tàu mang cờ và lực lượng lao động dồi dào. Đồng thời, Việt Nam là thành viên của các Công ước có liên quan như: SOLAS 74/78, STCW 78/95, MARPOL 73/78 và một số Công ước liên quan khác của IMO, cụ thể:

- Công ước về tiêu chuẩn đào tạo, huấn luyện, cấp chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên năm 1978, sửa đổi năm 1995.

- Công ước về An toàn sinh mạng con người trên biển (Bộ luật về quản lý an toàn (International Safety Management Code)): Việt Nam đã thực hiện Bộ luật về quản lý an toàn thông qua công tác đánh giá, chứng nhận hệ thống quản lý an toàn các công ty vận tải biển và tàu biển liên quan đến điều kiện làm việc an toàn, phòng ngừa tai nạn thuyền viên, tuyển dụng và đào tạo, số giờ làm việc và nghỉ ngơi, điều kiện sống và chăm sóc sức khỏe y tế trên tàu đã nâng cao điều kiện sống và lao động an toàn, thuận lợi cho các thuyền viên trên tàu.

2.2. Điều ước quốc tế về Lao động hàng hải

Việt Nam là thành viên của Tổ chức Lao động quốc tế từ năm 1982 (gia nhập lại năm 1993). Đến nay Việt Nam đã phê chuẩn 16/185 công ước của ILO, trong đó có 4/8 công ước cơ bản (công ước số 100 và 111 về quyền bình đẳng nam nữ trong công việc và trả lương lao động, công ước 182 và 138 về lao động trẻ em). Năm 2006, Chính phủ xem xét việc phê chuẩn 2 Công ước số 29 và 105 về chống lao động cưỡng bức và đã chấp thuận Văn kiện sửa đổi Điều lệ ILO về bãi bỏ công ước đã lỗi thời (công văn số 1357/VPCP-QHQT ngày 15/3/2006). Năm 2005, một số nước thành viên như Panama, Belize, Mông cổ đã ủy quyền cho Việt Nam tiến hành kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận phù hợp cho tàu theo quy định của các công ước:

- Công ước số 32 về bảo vệ, phòng ngừa tai nạn cho công nhân bốc xếp hàng hóa trên tàu năm 1932;

- Công ước số 68 về lương thực, thực phẩm và việc cung cấp lương thực, thực phẩm cho thuyền viên trên tàu năm 1946;

- Công ước số 92 về khu vực sinh hoạt của thuyền viên trên tàu năm 1949;

- Công ước số 126 về khu vực sinh hoạt của thuyền viên trên tàu các năm 1966;

- Công ước (bổ sung) số 133 về khu vực sinh hoạt của thuyền viên trên tàu năm 1970.

2.3. Về chế độ lao động của thuyền viên

Nhìn chung, việc nghiên cứu vận dụng các quy định về điều kiện lao động và sức khỏe thuyền viên theo các quy định của Tổ chức Lao động quốc tế đã được vận dụng vào thực tiễn hoạt động hàng hải ở Việt Nam từ khi có Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 1990, Bộ luật Lao động và các văn bản liên quan. Đặc biệt, Bộ luật Lao động và các văn bản hướng dẫn thi hành đã vận dụng các quy định trong các Công ước của ILO.

Bộ luật hàng hải Việt nam năm 2005 quy định một số nội dung mới (Bộ luật hàng hải 1990) liên quan đến điều kiện và nghĩa vụ của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam, chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên, hợp đồng cho thuê thuyền viên, trách nhiệm của chủ tàu về sử dụng thuyền viên. “các sỹ quan và thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam phải có đủ điều kiện sức khỏe”. Hiện nay, thuyền viên Việt Nam đang làm việc trên các tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam và các tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài hoạt động trên các tuyến hàng hải quốc tế. Về cơ bản, đội ngũ thuyền viên Việt Nam đáp ứng các yêu cầu của Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ chuyên môn và đảm nhận chức danh thuyền viên STCW 78/95.

Xây dựng quy phạm trong đóng tàu biển: Trong quy phạm đóng tàu biển vỏ thép đã vận dụng các quy định có liên quan của Công ước về bảo vệ phòng ngừa tai nạn cho công nhân bốc xếp hàng hóa trên tài năm 1932 (số 32); công ước về phòng ngừa tai nạn cho thuyền viên năm 1970 (số 134) v.v... trong quy định về kết cấu thân tàu, hệ thống máy lái; phòng, phát hiện và chữa cháy, mạn khô; thiết bị nâng hàng; trang thiết bị an toàn tàu biển v.v...

Đối với thuyền viên: điều kiện sống, làm việc trên tàu cũng được lưu ý khi khi xem xét, phê

duyet thiết kế, giám sát tàu biển khi đóng mới và trong quá trình hoạt động liên quan đến không sử dụng chất độc hại, bảo vệ phòng ngừa tai nạn do nhiệt, hơi nước, hoạt động của máy móc, điện giật, hàng hóa nguy hiểm, thiết bị nâng hàng, thang máy, bố trí kết nước sinh hoạt, kho lương thực, thực phẩm đã góp phần nâng cao điều kiện sống và làm việc của thuyền viên.

2.4. Tiêu chuẩn sức khỏe thuyền viên

Tiêu chuẩn sức khỏe người điều khiển các phương tiện giao thông cơ giới ban hành kèm theo Quyết định số 4132/QĐ-BYT ngày 04/10/2001 của Bộ trưởng Bộ Y tế. Cục Hàng hải Việt Nam đã tổ chức triển khai hướng dẫn các chủ tàu, thuyền viên Việt Nam đến nơi khám sức khỏe định kỳ của thuyền viên tại các bệnh viện phòng khám đa khoa hoặc các cơ sở y tế có đủ điều kiện khám sức khỏe theo quy định của Bộ Y tế. Tuy nhiên, trong quá trình triển khai thực hiện các tiêu chuẩn y tế đối với thuyền viên chung cùng với “người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới” phát sinh một số bất cập, cụ thể:

- Mẫu giấy chứng nhận sức khỏe đề nghị sử dụng mẫu Giấy chứng nhận sức khỏe của thuyền viên các trường dạy nghề đi biển theo Hướng dẫn số ILO/WHO/D2/1997 của Tổ chức Lao động quốc tế và Tổ chức Y tế thế giới nhằm tạo thuận lợi cho thuyền viên nước ngoài làm việc tại tàu biển Việt Nam và thuyền viên Việt Nam làm việc trên tàu biển nước ngoài cũng như các tổ chức quản lý thuyền viên và cơ sở khám chữa bệnh trong việc theo dõi lịch sử bệnh án của thuyền viên, phù hợp với quy định tại Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, đào tạo và cấp chứng chỉ chuyên môn và trực ca của thuyền viên năm 1978, sửa đổi bổ sung (STCW) và Công ước Lao động hàng hải năm 2006.

- Thời hạn cấp giấy chứng nhận: “Giấy chứng nhận sức khỏe thuyền viên có giá trị không quá 24 tháng kể từ ngày cấp; trường hợp thuyền viên làm việc trên tàu hoạt động tuyến quốc tế mà sức khỏe vẫn bảo đảm thì được kéo dài tối đa thêm 90 ngày kể từ ngày hết hạn; thời hạn kéo dài này kết thúc khi tàu về đến cảng được chỉ định kiểm tra. Giấy chứng nhận sức khỏe mất hiệu lực khi thuyền viên đó bị ốm hoặc bị thương trên tàu quá 30 ngày hoặc đã phải rời tàu vì lý do sức khỏe”.

- Bổ sung quy định cụ thể về cơ sở khám, cấp giấy chứng nhận sức khỏe định kỳ đối với thuyền viên và khám sức khỏe ban đầu đối với học viên. Theo quy định của Công ước STCW thì Bác sỹ thực hiện khám sức khỏe cho thuyền viên ngoài chuyên môn y tế phải có kiến thức đi biển để đưa ra các quyết định chính xác, đặc biệt đối với các đối tượng là các thuyền viên đã đi biển lâu năm.

- Đối với học viên các trường chuyên ngành hàng hải: cần quy định phân loại tiêu chuẩn sức khỏe kiểm tra ban đầu đối với học viên theo học các trường chuyên ngành hàng hải (đặc biệt các học viên dưới 18 tuổi) với thuyền viên đã đảm nhận chức danh trên tàu (áp dụng kiểm tra thường kỳ) làm cơ sở để quy định rõ điều kiện để cấp GCNSK lần đầu đối với học viên trước khi đi biển và GCNSK đối với thuyền viên phù hợp với Công ước STCW 78/95.

3. MỘT SỐ GIẢI PHÁP VÀ ĐỀ XUẤT

Để nâng cao chất lượng và tạo thuận lợi cho thuyền viên trong việc chăm sóc sức khỏe góp phần thực hiện mục tiêu đào tạo và phát triển nguồn nhân lực thực hiện thành công Nghị quyết của Ban chấp hành Trung ương về phát triển chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, tôi xin một số kiến nghị như sau:

1) Bộ Y tế sớm ban hành Quyết định về Tiêu chuẩn sức khỏe đối với thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam thay thế Quyết định số 4132/QĐ-BYT ngày 04/10/2001 của Bộ trưởng Bộ Y tế về Tiêu chuẩn sức khỏe người điều khiển các phương tiện giao thông cơ giới nhằm phù hợp với Bộ luật hàng hải năm 2005, các Điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên, phù hợp với điều kiện thực tế để góp phần nâng cao chất lượng thuyền viên Việt Nam.

Đồng thời, tổ chức hướng dẫn thực hiện tiêu chuẩn sức khỏe của thuyền viên, công bố cơ sở y tế và danh sách các bác sỹ tại cơ sở khám chữa bệnh, bệnh viện được kiểm tra, cấp giấy chứng nhận sức khỏe cho thuyền viên Việt Nam theo khuyến cáo của Tổ chức Lao động quốc tế và Tổ

chức y tế thế giới.

2) Nhu cầu về chăm sóc y tế đối với thuyền viên Việt Nam làm việc trên tàu biển đòi hỏi một sự quan tâm đúng mức của các cấp Bộ, ngành liên quan đến đào tạo, huấn luyện, trang thiết bị v.v... Do vậy, cần xây dựng một lộ trình với Kế hoạch thực hiện cụ thể để đáp ứng nhu cầu về khám, chữa bệnh và chăm sóc y tế.

3) Tổ chức nghiên cứu để chuẩn bị gia nhập Công ước Lao động hàng hải năm 2006 (Maritime Labour Convention 2006). Công ước quy định các tiêu chuẩn về quyền và lợi ích của thuyền viên nhằm nâng cao an toàn và chất lượng vận tải biển quốc tế. Ngoài ra, khi gia nhập Công ước sẽ nâng cao chất lượng làm việc đối với thuyền viên, giúp cho việc cạnh tranh một cách lành mạnh, loại bỏ các tàu biển không bảo đảm an toàn và được cấp giấy chứng nhận phù hợp tránh được việc tạm giữ tại các cảng biển nước ngoài khi công ước có hiệu lực./.