TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

# Tàu biển chở dăm gỗ trên boong: “Con voi chui lọt lỗ kim”?

08:44 20/05/2015

THCL- Hiện nay, tại một số cảng biển của Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, xuấ



**THCL Hiện nay, tại một số cảng biển của Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, xuất hiện tàu chở dăm gỗ cơi cao trên boong, rất nguy hiểm khi hành trình trên sông, biển…**



**Quá tải, sai quy định**

Cảng Xuân Hải thuộc xã Xuân Hải (Nghi Xuân, Hà Tĩnh), là một cảng sông - biển có 2 bến, nằm sâu trong nội địa bên bờ sông Lam, cách cầu Bến Thủy khoảng 7 km về phía hạ lưu. Có mặt tại đây, chúng tôi chứng kiến, hàng loạt tàu chở dăm gỗ được gia cố, cơi nới cao chằng thêm lưới, nhưng dường như không có sự kiểm tra nào của cơ quan chức năng? Thậm chí, cơ quan Cảng vụ Hàng hải Hà Tĩnh tại Xuân Hải nằm rất gần vị trí của cảng, nhưng cũng “để mặc” những chiếc tàu chở đầy dăm gỗ quá khổ lưu thông, “vô tư” rời cảng? Hầu hết những tàu được gia cố đang neo đậu tại đây mang biển hiệu Thanh Thành Đạt.

Tình trạng tương tự cũng diễn ra tại cảng Cửa Lò (Nghệ An), theo người dân nơi đây thì khu vực này có 2 công ty chế biến gỗ dăm (Công ty LD trồng & sản xuất nguyên liệu giấy Nghệ An và Công ty TNHH Thanh Thành Đạt), những ngày tàu vào cảng làm hàng, các xe tải chở đầy dăm gỗ chạy rầm rập suốt ngày đêm để kịp đổ hàng xuống tàu, họ thường xuyên bắt gặp cảnh tàu chở đầy dăm gỗ cơi nới cao ỳ ạch ra khỏi cảng mà không gặp bất cứ trở ngại nào.

Những con tàu được cơi nới chất đầy dăm gỗ cũng xuất hiện tại cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa). Theo một số người dân, cứ ở đâu thuận tiện cho việc trồng cây nguyên liệu và chế

biến dăm gỗ, thì ở đó xuất hiện nhiều tàu biển được cơi nới chở gỗ.

Để tận dụng trọng tải của tàu đối với một số loại hàng hóa, tàu biển và tàu sông có thể xếp hàng trên boong. Tuy nhiên, việc xếp hàng trên boong tàu biển khác với tàu sông và phải được thực hiện với những nguyên tắc an toàn cực kỳ chặt chẽ. Tại Nghị định 21/2012/NĐ-CP (Điều 59 khoản 2 điểm c) quy định cảng vụ không được cấp phép cho tàu biển rời cảng khi tàu chở hàng rời, hàng xếp trên boong mà không có đủ biện pháp phòng hộ cần thiết, phù hợp với những nguyên tắc vận chuyển những loại hàng đó. Riêng với hàng rời, tàu chạy trên biển không được phép xếp trên boong bởi sự nguy hiểm dưới tác động của sóng, gió. Tất cả tàu biển cơi nới cao để chở hàng dăm gỗ trên boong đều không đóng nắp hầm hàng, do liên quan đến việc bốc xếp tại cảng, vì vậy vi phạm nguyên tắc bảo đảm tính kín nước nắp hầm hàng. Việc cơi cao xếp dăm gỗ trên boong còn nguy hiểm do vi phạm tính ổn định tàu trên biển khi gặp sóng gió. Mặt khác, dăm gỗ được coi là hàng rời, khi cơi cao xếp trên boong không thể tạo thành khối đặc vững chắc liên kết chặt chẽ với tàu nên rất hay bị xô, lệch mất cân bằng tàu. Do đó có thể nói, dăm gỗ không thể là hàng được phép xếp trên boong đối với tàu biển.

**Trách nhiệm thuộc về ai?**

Trong khi trên đường bộ, việc siết chặt tải trọng xe trên các tuyến quốc lộ được làm khá tốt, thì tại các cảng biển đi nước ngoài, tình trạng tàu chở dăm gỗ cơi nới cao mất an toàn hàng hải dường như bị… thả nổi?

Dư luận đặt câu hỏi: Phải chăng, những con tàu vi phạm an toàn hàng hải như nêu trên là “những con voi đã chui lọt lỗ kim”? Cơ quan nào cấp phép để những con tàu chở dăm gỗ cơi nới cao trên boong tàu rời cảng? Cục Hàng hải Việt Nam có biết tình trạng này?

Theo quy định của Nghị định số 21/2012/NĐ-CP của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải thì tàu, thuyền làm thủ tục xuất cảnh, trách nhiệm thuộc về Cảng vụ Hàng hải. Vậy do đâu mà các tàu cố tình gia cố, chất cao dăm gỗ trên tàu, cảng vụ các địa phương không hề hay biết? Điều này tiềm ẩn nhiều nguy cơ mất an toàn giao thông hàng hải, nhất là tại vùng biển quốc tế. Được biết, vào tháng 11/2013, một tàu chở 870 tấn dăm gỗ xuất khẩu sang Trung Quốc bị chìm tại khu vực biển Cửa Việt (Quảng Trị) khiến tàu chìm dưới biển và mất tích một thuyền viên. Đầu năm 2014, một tàu chở dăm gỗ khác bị chìm tại bờ biển đảo Hải Nam (Trung Quốc), nhưng may mắn không có thiệt hại về người.

**Quốc Biên – Minh Thọ**