

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI TP. HỒ CHÍ MINH



VŨ TRUNG TÁ

**CÁC GIẢI PHÁP HẠN CHẾ TAI NẠN GIAO  
THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA  
KHU VỰC NAM BỘ**

CHUYÊN NGÀNH: TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ VẬN TẢI  
MÃ SỐ: 608410

**LUẬN VĂN THẠC SỸ KINH TẾ**



ThS KT OA-2011  
763

Người hướng dẫn khoa học  
TS. LÊ PHÚC HÒA

Tp.Hồ Chí Minh – Năm 2010

# LỜI CAM ĐOAN



Tôi xin cam đoan luận văn “CÁC GIẢI PHÁP HẠN CHẾ TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA KHU VỰC NAM BỘ” do Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam quản lý là công trình nghiên cứu của bản thân, được đúc kết từ quá trình học tập, nghiên cứu và thực tiễn công tác trong ngành trong thời gian qua, dưới sự hướng dẫn của Tiến sĩ Lê Phúc Hòa.

TÁC GIẢ

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Vũ Trung Tá', written over a horizontal line.

*Vũ Trung Tá*

# Lời cảm ơn



Tôi xin chân thành cảm ơn:

Tiến sĩ Lê Phúc Hòa đã tận tình, chỉ bảo, giúp đỡ và hướng dẫn tôi trong suốt quá trình thực hiện luận văn này.

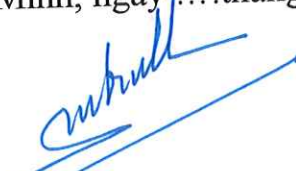
Quý Thầy, Cô những người đã nhiệt tình giảng dạy, truyền đạt kiến thức cho tôi trong 03 năm học cao học vừa qua.

Phòng Đào tạo sau Đại học trường Đại học Giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đã tạo điều kiện tốt nhất cho tôi trong suốt quá trình học tập, nghiên cứu và thực hiện luận văn.

Cơ quan, phòng ban, tác giả các tư liệu bài, ảnh mà tôi xin phép được sử dụng trong luận văn.

Cơ quan, đồng nghiệp, người thân đã quan tâm tạo điều kiện tốt nhất, tận tình hỗ trợ về mọi mặt để tôi hoàn thành luận văn tốt nghiệp.

Tp. Hồ Chí Minh, ngày ....tháng 8 năm 2010

  
**Vũ Trung Tá**

# MỤC LỤC

Trang

Danh mục các ký hiệu, các từ viết tắt

Danh mục các bảng biểu

Danh mục các hình ảnh

Danh mục các sơ đồ, biểu đồ

**LỜI MỞ ĐẦU** ..... 1

1. Lý do chọn đề tài ..... 1

2. Tình hình nghiên cứu ..... 2

3. Mục đích của đề tài ..... 3

4. Phạm vi nghiên cứu ..... 3

5. Phương pháp nghiên cứu ..... 3

6. Kết cấu của đề tài ..... 4

## **CHƯƠNG 1 CƠ SỞ KHOA HỌC VÀ PHÁP LÝ LIÊN QUAN ĐẾN TAI NẠN**

**GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA** ..... 5

1.1. Cơ sở khoa học về tai nạn giao thông đường thủy nội địa ..... 5

1.1.1. Khái niệm về tai nạn giao thông ..... 5

1.1.2. Phân loại tai nạn giao thông đường thủy nội địa ..... 7

1.1.3. Chỉ tiêu phân tích tai nạn giao thông đường thủy nội địa ..... 10

1.1.4. Các đặc điểm của tai nạn giao thông đường thủy nội địa ..... 11

1.1.5. Các yếu tố ảnh hưởng đến tai nạn giao thông đường thủy ..... 15

1.2. Cơ sở pháp lý liên quan đến tai nạn giao thông ĐTNĐ ..... 20

1.2.1. Các khái niệm chung ..... 20

1.2.2. Phân cấp kỹ thuật đường thủy nội địa ..... 21

1.2.3. Các quy định về xử lý vi phạm luật giao thông đường thủy nội địa ..... 26

## **CHƯƠNG 2 THỰC TRẠNG VÀ NGUYÊN NHÂN TAI NẠN GTĐTNĐ QUỐC**

**GIA Ở KHU VỰC NAM BỘ** ..... 32

2.1. Tổng quan về khu vực Nam Bộ ..... 32

2.1.1. Điều kiện tự nhiên, dân số ..... 32

2.1.2. Tình hình kinh tế xã hội của khu vực ..... 34

2.2. Thực trạng GTĐTND quốc gia khu vực Nam Bộ .....	37
2.2.1. Hệ thống tổ chức quản lý .....	37
2.2.2. Hệ thống sông kinh quốc gia khu vực Nam Bộ .....	42
2.2.3. Các tuyến vận tải chính của khu vực .....	45
2.2.4. Cảng bến thủy nội địa trên tuyến ĐTNĐ quốc gia khu vực Nam Bộ .....	47
2.2.5. Phương tiện thủy và thuyền viên trong khu vực Nam Bộ .....	49
2.2.6. Đánh giá hệ thống hạ tầng đường thủy khu vực Nam Bộ .....	52
2.3. Tai nạn giao thông ĐTNĐ quốc gia khu vực Nam Bộ .....	57
2.3.1. Tình hình tai nạn giao thông thủy trên tuyến ĐTNĐ quốc gia .....	57
2.3.2. Nguyên nhân tai nạn giao thông đường thủy nội địa .....	57
2.3.3. Một số vụ tai nạn giao thông thủy điển hình trên tuyến ĐTNĐ quốc gia .....	61

### **CHƯƠNG 3 CÁC GIẢI PHÁP HẠN CHẾ TAI NẠN TRÊN TUYẾN ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA QUỐC GIA KHU VỰC NAM BỘ .....**

3.1. Nhóm giải pháp hoàn thiện và đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật .....	65
3.1.1. Các bất cập trong hệ thống luật pháp về giao thông ĐTNĐ .....	65
3.1.2. Các nhóm giải pháp triển khai thực hiện .....	66
3.2. Nhóm giải pháp nâng cấp chất lượng luồng tuyến và hướng dẫn lưu thông thủy qua các điểm đen .....	68
3.2.1. Đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng luồng tuyến .....	69
3.2.2. Các giải pháp khi điều khiển phương tiện thủy qua điểm đen .....	70
3.2.3. Các giải pháp phòng tránh khi điều khiển phương tiện thủy qua các cầu nguy hiểm .....	77
3.3. Nhóm giải pháp nâng cao chất lượng đào tạo, quản lý đội ngũ thuyền viên và chất lượng phương tiện thủy nội địa .....	82
3.3.1. Công tác đào tạo thuyền viên .....	82
3.3.2. Công tác quản lý đội ngũ thuyền viên .....	83
3.3.3. Công tác đăng kiểm, đăng ký phương tiện thủy nội địa .....	84
3.4. Nhóm giải pháp nâng cao chất lượng quản lý cảng, bến thủy nội địa .....	86
3.5. Nhóm giải pháp tăng cường công tác tuần tra, kiểm tra, xử lý các vi phạm trên các tuyến ĐTNĐ ở phía Nam .....	87
3.5.1. Vai trò công tác tuần tra, kiểm soát .....	87

3.5.2. Những bất cập trong công tác TTKS, xử lý vi phạm hiện nay .....	88
3.5.3. Các giải pháp nâng cao hiệu quả công tác kiểm tra xử lý vi phạm .....	89
<b>KẾT LUẬN .....</b>	<b>91</b>

## **DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH CỦA TÁC GIẢ**

1. Thực trạng và giải pháp phòng ngừa tai nạn giao thông đường thủy nội địa khu vực phía Nam, đăng trên Tạp chí Cảnh Buồm số 166 tháng 06/2010, trang 16, 17, 18.
2. Tai nạn giao thông đường thủy nội địa: Đặc điểm và cách tiếp cận, đăng trên Tạp chí Cảnh Buồm số 167 tháng 07/2010, trang 07, 08, 09.

## **PHỤ LỤC**

- Phụ lục 01: Diện tích và dân số các tỉnh Nam Bộ
- Phụ lục 02: Phân định phạm vi Quản lý bảo trì các tuyến ĐTNĐ phía Nam
- Phụ lục 03: Thông tin kỹ thuật một số tuyến ĐTNĐ chính khu vực Nam Bộ.
- Phụ lục 04: Bảng khối lượng đảm nhận vận tải hành khách của ngành vận tải.
- Phụ lục 05: Bảng khối lượng đảm nhận vận tải hàng hóa của ngành vận tải.
- Phụ lục 06: Bảng chi tiết các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ năm 2009.

## DANH MỤC CÁC KÝ HIỆU

Ký hiệu “,” : Phân biệt số thập phân.

Ký hiệu “.” : Phân biệt số hàng ngàn.

## DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

ATGT : An toàn giao thông.

BTT : Bề rộng của khoang thông thuyền cầu.

CBCS : Cán bộ chiến sĩ.

CCCM : Chúng chỉ chuyên môn.

CSGT : Cảnh sát giao thông.

CSGTĐT : Cảnh sát giao thông đường thủy.

ĐTNĐ : Đường thủy nội địa.

GTĐTNĐ : Giao thông Đường thủy nội địa.

GTVT : Giao thông vận tải.

HTT : Chiều cao của khoang thông thuyền cầu.

KTATKT : Kiểm tra an toàn kỹ thuật

LLGT : Lực lượng giao thông.

TNGT : Tai nạn giao thông.

TTATGT : Trật tự an toàn giao thông.

TTKS : Tuần tra kiểm soát.

TTXH : Trật tự xã hội.

## DANH MỤC BẢNG

1. Bảng 1.1: Vai trò và chức năng của các tuyến đường thủy nội địa ứng với cấp kỹ thuật..... Tr.22
2. Bảng 1.2: Cấp kỹ thuật ĐTNĐ ..... Tr.23
3. Bảng 2.1: Các đơn vị quản lý giao thông ĐTNĐ quốc gia khu vực Nam Bộ ..... Tr.39
4. Bảng 2.2: Cụ ly tuyến Rạch Giá đi Cà Mau, Năm Căn..... Tr.44
5. Bảng 2.3: Tuyến sông Hậu và vịnh Rạch Giá ..... Tr.45
6. Bảng 2.4: Tổng hợp số cảng bến thủy nội địa trên tuyến ĐTNĐ quốc gia khu vực Nam Bộ ..... Tr.47
7. Bảng 2.5: Một số cảng, bến thủy nội địa chính trên tuyến ĐTNĐ quốc gia khu vực Nam Bộ ..... Tr.48
8. Bảng 2.6: Tổng hợp chương ngại vật và công trình trên tuyến ĐTNĐ quốc gia khu vực Nam Bộ ..... Tr.54
9. Bảng 2.7: Tổng hợp số lượng báo hiệu lắp đặt trên tuyến ĐTNĐ quốc gia khu vực Nam Bộ ..... Tr.55
10. Bảng 2.8: Thống kê tai nạn giao thông đường thủy khu vực Nam Bộ ... Tr.58
11. Bảng 2.9: Tổng hợp nguyên nhân gây tai nạn giao thông trên tuyến ĐTNĐ quốc gia ở khu vực Nam Bộ ..... Tr.60
12. Bảng 3.1: Các biện pháp phòng tránh khi điều khiển phương tiện qua các cầu điểm đen về tai nạn giao thông thủy ..... Tr.78

## DANH MỤC HÌNH ẢNH

1. Hình 2.1: Vị trí khu vực Nam Bộ ..... Tr.32
2. Hình 2.2: Mạng lưới ĐTNĐ quốc gia khu vực Nam Bộ..... Tr.43
3. Hình 2.3: Một vụ tai nạn giao thông thủy trên sông Sài Gòn..... Tr.62
4. Hình 2.4: Một vụ tai nạn giao thông khu vực cầu Bình Lợi  
(sông Sài Gòn) ..... Tr.63
5. Hình 3.1: Một bãi cạn trên tuyến ĐTNĐ..... Tr.69
6. Hình 3.2: Hướng dẫn phương tiện thủy nội địa lưu thông qua  
khu vực cầu Rạch Ông ..... Tr.71
7. Hình 3.3: Hướng dẫn phương tiện thủy nội địa lưu thông qua  
khu vực Tắc sông Trà ..... Tr.72
8. Hình 3.4: Hướng dẫn phương tiện thủy nội địa lưu thông qua kênh  
Chợ Lách..... Tr.73
9. Hình 3.5: Hướng dẫn phương tiện thủy nội địa lưu thông qua  
khu vực cầu Cái Sắn ..... Tr.73
10. Hình 3.6: Hướng dẫn phương tiện thủy nội địa lưu thông qua  
khu vực Rạch Giá – Long Xuyên ..... Tr.75
11. Hình 3.7: Hướng dẫn phương tiện thủy nội địa lưu thông vào  
Vàm Kỳ Hôn ..... Tr.76
12. Hình 3.8: Hướng dẫn phương tiện thủy qua Vàm Kỳ Hôn ..... Tr.77
13. Hình 3.9: Phương tiện thủy không đăng ký theo quy định..... Tr.85
14. Hình 3.10: Phương tiện thủy không đảm bảo theo quy định..... Tr.86
15. Hình 3.11: Bến thủy nội địa không theo quy định..... Tr.87
16. Hình 3.12: Phương tiện thủy chở quá tải trên kênh Chợ Gạo ..... Tr.90

## DANH MỤC SƠ ĐỒ

1. Sơ đồ 1.1: Phân loại tai nạn giao thông theo phương thức vận tải. Tr.07
2. Sơ đồ 1.2: Mô hình các yếu tố ảnh hưởng đến tai nạn giao thông đường thủy ..... Tr.15
3. Sơ đồ 2.1: Mô hình tổ chức quản lý giao thông ĐTNĐ quốc gia khu vực Nam Bộ ..... Tr.38

## DANH MỤC BIỂU ĐỒ

1. Biểu đồ 2.1: Kết quả điều tra đăng ký phương tiện thủy khu vực Nam Bộ ..... Tr.50
2. Biểu đồ 2.2: Kết quả điều tra thuyền trưởng khu vực Nam Bộ ..... Tr.50
3. Biểu đồ 2.3: Kết quả điều tra giấy chứng nhận lái phương tiện thủy khu vực Nam Bộ ..... Tr.51
4. Biểu đồ 2.4: Kết quả điều tra chứng chỉ lái phương tiện thủy khu vực phía Nam ..... Tr.51
5. Biểu đồ 2.5: Kết quả điều tra đăng kiểm phương tiện thủy nội địa khu vực Nam Bộ ..... Tr.52
6. Biểu đồ 2.6: Kết quả điều tra chất lượng phương tiện thủy nội địa khu vực Nam Bộ ..... Tr.52
7. Biểu đồ 2.7: Khối lượng vận tải hành khách và hàng hóa khu vực Nam Bộ ..... Tr.53
8. Biểu đồ 2.8: Thiệt hại do tai nạn giao thông đường thủy khu vực Nam Bộ (người) ..... Tr.59
9. Biểu đồ 2.9: Thiệt hại do tai nạn giao thông đường thủy khu vực Nam Bộ (đồng Việt Nam) ..... Tr.59

## LỜI MỞ ĐẦU

### 1. Lý do chọn đề tài

Việt Nam là một trong 10 quốc gia có hệ thống sông, kênh, rạch rất phong phú và mật độ dày đặc nhất thế giới với 2.360 sông, kênh có tổng chiều dài 198.000km, trong đó có khoảng 41.900km có thể sử dụng cho hoạt động vận tải thủy (tương đương với chiều dài đường thủy nội địa của nước Mỹ là 40.600km), nước chảy quanh năm không bị gián đoạn ở thời kỳ đóng băng như ở các nước hàn đới. Tuy nhiên lại phân bố không đều, tập trung ở hai khu vực là Nam Bộ và đồng bằng sông Hồng, khu vực miền Trung có hệ thống sông tự nhiên ngắn và có độ dốc lớn, mùa khô cạn kiệt, mùa mưa lưu tốc lớn, không thuận lợi cho giao thông thủy.

Nam Bộ có hệ thống sông, kênh, rạch chằng chịt, đa dạng, phân bố đều khắp các khu vực tạo thành mạng lưới giao thông thủy vô cùng thuận lợi, mật độ sông, kênh ở khu vực là 0,68 km/km<sup>2</sup> cao nhất cả nước. Hệ thống sông, kênh, rạch có tổng chiều dài 28.551km (khoảng 13.000km đạt độ sâu lưu thông  $\geq 0,1$ m). Trong đó, sông chiếm 35%, rạch chiếm 9% và kênh chiếm 56%, có khoảng 8.000 km sông, kênh, rạch có khả năng vận tải cho các loại phương tiện từ 100 tấn trở lên. Trên hầu hết các sông, kênh, rạch này các phương tiện thủy đều có thể lợi dụng chế độ nhật triều và bán nhật triều với biên độ từ 0,5- 3,0 m để lưu thông. Từ các sông, kênh sâu trong nội địa, các phương tiện đều có thể đi ra biển Đông và vịnh Thái Lan bao quanh để tạo thành các tuyến vận tải thủy cận duyên, nối được với các tuyến hàng hải của khu vực và quốc tế. Với những thuận lợi của vận tải thủy là chi phí vận tải rẻ, khối lượng vận chuyển lớn, thuận lợi với những hàng siêu trường siêu trọng, chi phí đầu tư cho khai thác vận tải thấp... Trong những năm qua hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy ở khu vực Nam Bộ luôn giữ vai trò chủ lực chiếm từ 60 đến 65% về tấn và từ 70 đến 78% tấn hàng luân chuyển so với tổng khối lượng vận chuyển trong vùng.

Cùng với sự phát triển mạnh mẽ, đa dạng của các loại phương tiện vận tải thủy, trong những năm qua tình tai nạn giao thông đường thủy diễn ra rất phức tạp. Tai nạn năm sau cao hơn năm trước cả về số vụ, số người chết, bị thương. Thiệt hại về người và tài sản do tai nạn giao thông thủy là rất lớn, nhiều vụ đặc biệt nghiêm trọng làm chết nhiều người. Tai nạn giao thông đường thủy tuy chỉ chiếm một tỉ lệ nhỏ: 1,2% về số vụ, 2,8% về số người chết, 0,4% về số người bị thương trong tổng số các vụ tai nạn

giao thông xảy ra trong cả nước, nhưng hậu quả thường nghiêm trọng do có đặc thù riêng là: Xảy ra trên sông nước, thường xa khu dân cư nên việc ứng cứu khắc phục hậu quả gặp rất nhiều khó khăn, phức tạp, tốn kém, nhiều vụ gây tâm lý xúc động trong dư luận xã hội làm ảnh hưởng tới đời sống kinh tế, xã hội.

Phát huy thế mạnh vận tải thủy của vùng đất Nam Bộ, tìm hiểu nguyên nhân từ đó đề ra các giải pháp thiết thực và hiệu quả để kéo giảm, hạn chế tai nạn giao thông đường thủy nội địa ở khu vực Nam Bộ góp phần nâng cao sự hiểu biết, phòng tránh, hạn chế thiệt hại, bảo vệ tính mạng, tài sản của nhân dân. Đảm bảo cho giao thông thủy luôn thông suốt, an toàn đóng góp vào sự phát triển kinh tế, xã hội của đất nước. Từ nhận thức đó tôi đã chọn đề tài này làm luận văn thạc sĩ.

## **2. Tình hình nghiên cứu**

- Tai nạn giao thông là vấn đề rất quan trọng và cấp thiết đặt ra không chỉ đối với chủ phương tiện, người điều khiển phương tiện mà còn là vấn đề đối với các nhà quản lý, các nhà hoạch định vận tải. Trong lĩnh vực đường bộ đã có nhiều công trình nghiên cứu về vấn đề này. Riêng về tai nạn giao thông đường thủy cũng có các hội thảo, hội nghị về chuyên đề này nhưng chưa có một công trình nào nghiên cứu về thực trạng nguyên nhân và đề xuất các giải pháp để hạn chế tai nạn giao thông đường thủy trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ.

Các hội thảo, hội nghị chuyên đề liên quan đến vấn đề này người thực hiện đề tài được biết gồm:

1. Hội thảo khoa học: Tai nạn giao thông đường thủy nội địa thực trạng và giải pháp do Cục Cảnh sát giao thông đường thủy tổ chức tại Tp Hồ Chí Minh tháng 5 năm 1999.
2. Hội thảo: Phương tiện thủy gia dụng thực trạng tình hình tai nạn và giải pháp phòng ngừa do Cục Đường Sông Việt Nam tổ chức tại Tp HCM tháng 4 năm 1999.
3. Hội thảo: An toàn giao thông đường thủy nội địa khu vực phía nam do Hội vận tải thủy nội địa Việt Nam - Cục Đường Sông Việt Nam tổ chức tại Tp Mỹ Tho (Tiền Giang) tháng 9 năm 2003.

Ngoài ra thời gian gần đây trước thực trạng tai nạn giao thông đường thủy diễn biến phức tạp, ngành Đường thủy nội địa đã nhận được sự quan tâm của các cấp, các ngành, các phương tiện truyền thông, báo đài đã dành nhiều thời gian cho việc đưa tin,

tuyên truyền về trật tự an toàn giao thông đường thủy, nhiều cuộc hội thảo, hội nghị chuyên đề liên quan được tổ chức để tìm giải pháp và định hướng phát triển giao thông vận tải thủy. Tuy nhiên các tài liệu thông qua các hội thảo, hội nghị, bài viết chưa mang tính hệ thống, số liệu chưa tổng hợp đầy đủ chủ yếu qua các báo cáo chuyên đề của từng lĩnh vực của các cơ quan quản lý trung ương và địa phương.

### **3. Mục đích của đề tài**

Dựa trên cơ sở khoa học và pháp lý liên quan đến tai nạn giao thông đường thủy nội địa, điều kiện cơ sở hạ tầng của khu vực Nam Bộ và từ việc nghiên cứu, phân tích, đánh giá tình hình tai nạn giao thông đường thủy nội địa từ đó nghiên cứu đề ra các giải pháp để hạn chế, giảm thiểu tai nạn giao thông đường thủy nội địa quốc gia (tuyến trung ương) do Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam quản lý (các tỉnh Nam Bộ)

### **4. Phạm vi nghiên cứu**

Hệ thống giao thông đường thủy nội địa được phân cấp quản lý: Tuyến đường thủy nội địa địa phương do địa phương quản lý và tuyến đường thủy nội địa quốc gia do trung ương quản lý. Trong phạm vi nghiên cứu của luận văn này, tác giả chỉ giới hạn trình bày về thực trạng, nguyên nhân và đề xuất các giải pháp để hạn chế tai nạn giao thông đường thủy trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia do Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam quản lý thuộc khu vực Nam Bộ.

### **5. Phương pháp nghiên cứu**

Đề tài được tiến hành dựa trên các phương pháp thống kê, phân tích, tổng hợp, so sánh và khảo cứu các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ.

#### **- Phương pháp thống kê:**

Số liệu thống kê được lấy từ số liệu cập nhật từ các cơ quan quản lý. Thống kê để kết nối các mối quan hệ giữa các vụ tai nạn và nguyên nhân gây tai nạn trong điều kiện hạ tầng cơ sở vật chất của ngành, nhằm tìm ra thuộc tính chung, bản chất của hiện tượng tai nạn, nguyên nhân cơ bản.

#### **- Phương pháp phân tích, tổng hợp:**

+ Phân tích là tách một vụ hoặc các hiện tượng phức tạp thành những bộ phận, những yếu tố, những mặt đơn giản của nó.

+ Tổng hợp là liên kết, thống nhất lại các bộ phận, các mặt các yếu tố đã được phân tích.

Giữa phân tích và tổng hợp có mối quan hệ hữu cơ với nhau. Không tách các sự vụ cụ thể để nghiên cứu phân tích thì không thể hiểu thấu đáo toàn thể và ngược lại, không tổng hợp các sự vụ vào một thể toàn bộ thì không thể hiểu được vai trò, vị trí, tính chất của các bộ phận ấy trong cái toàn thể. Hai phương pháp này có mối quan hệ biện chứng với nhau.

**- Phương pháp so sánh:**

So sánh các sự vụ tai nạn có cùng chung bản chất, thuộc tính trong các giai đoạn, các thời kỳ khác nhau trên cùng tuyến sông, cùng chủng loại phương tiện thủy nội địa.

**- Phương pháp khảo cứu:**

Dựa vào các sự vụ xảy ra đã được xử lý để tìm hiểu bằng cách nghiên cứu, đối chiếu với lý thuyết, tài liệu cũ để tổng hợp rút ra kết luận để đánh giá, phân tích.

**6. Kết cấu của đề tài**

Đề tài gồm 03 phần

- Phần mở đầu

- Phần nội dung gồm 03 chương:

+ Chương I: Cơ sở khoa học và pháp lý liên quan đến tai nạn giao thông đường thủy nội địa.

+ Chương II: Thực trạng và nguyên nhân gây tai nạn trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ.

+ Chương III: Các giải pháp nhằm hạn chế tai nạn giao thông trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ.

- Phần kết luận

# CHƯƠNG 1

## CƠ SỞ KHOA HỌC VÀ PHÁP LÝ LIÊN QUAN ĐẾN TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

### 1.1. Cơ sở khoa học về tai nạn giao thông đường thủy nội địa

#### 1.1.1. Khái niệm về tai nạn giao thông

Tai nạn giao thông là một hiện tượng xã hội xuất hiện trong quá trình hoạt động giao thông vận tải của con người. Hiện nay, có rất nhiều định nghĩa về tai nạn giao thông, tuy nhiên vẫn chưa có định nghĩa nào nêu được bao quát các thuộc tính, tính chất, đặc điểm chung nhất của tai nạn giao thông, mà mỗi quốc gia, mỗi hiệp hội chỉ đưa ra định nghĩa tương đối ở một vài khía cạnh nhất định.

Một số định nghĩa tiêu biểu như sau:

- Tai nạn giao thông là việc xảy ra ngoài ý muốn chủ quan của người điều khiển phương tiện giao thông khi đang di chuyển trên đường giao thông, do vi phạm các quy tắc an toàn giao thông đã gây thiệt hại nhất định cho người và tài sản.
- Tai nạn giao thông là tai nạn xảy ra trên lĩnh vực giao thông gây thiệt hại cho người và tài sản ngoài ý muốn chủ quan của người gây ra tai nạn.
- Tai nạn giao thông là sự việc xảy ra khi các đối tượng tham gia giao thông hoạt động trên đường giao thông công cộng, đường chuyên dùng hoặc địa bàn công cộng gây thiệt hại về sức khỏe và tính mạng con người hoặc tài sản.
- Tai nạn giao thông được mô tả như một biến cố, một sự việc xảy ra một cách bất ngờ, không dự liệu, có tính may rủi và không tránh được dẫn đến hậu quả không hay, không mong muốn xảy ra.

Theo *Sổ tay điều tra và cải thiện điểm đen* do Rossilconck LTD biên soạn [55], tai nạn giao thông được định nghĩa như sau: *Tai nạn giao thông là một sự cố xảy ra một cách ngẫu nhiên, do nhiều nhân tố khách quan và chủ quan làm các đối tượng tham gia giao thông đang hoạt động trên đường không ứng phó được, gây ra va chạm trên đường giao thông công cộng và có sự ghi nhận của cảnh sát.*

Đây là một quan điểm đầy đủ hơn và nhấn mạnh rằng cần có sự ghi nhận của cảnh sát là người giải quyết hậu quả tai nạn giao thông như: Thiệt hại về người, cơ sở

vật chất, lỗi của đường... do các cơ quan quản lý chức năng, cơ quan thiết kế, cơ quan duy tu, sửa chữa và cơ quan tòa án.

Gần đây, trong đề tài khoa học *“Tai nạn giao thông đường bộ thực trạng, nguyên nhân và các giải pháp phòng ngừa đấu tranh”* do Cục Cảnh sát giao thông đường bộ, đường sắt tiến hành, các tác giả đã đưa ra định nghĩa và các đặc tính, dấu hiệu cơ bản để nhận diện về tai nạn giao thông nói chung.

Để đi đến định nghĩa, về mặt lý luận các tác giả đã xác định: tai nạn giao thông là một loại tai nạn cụ thể. Vì thế, nó phải thể hiện được những đặc tính cơ bản nhất, bao trùm nhất của tai nạn nói chung, đó là *“tính bất ngờ xảy ra ngoài ý muốn chủ quan của con người”* [5, trang 852]

Về vấn đề này giáo sư Paul Weston – chủ nhiệm bộ môn khoa Cảnh sát Trường đại học Sacramento–California cũng cho rằng: *“Tai nạn giao thông được mô tả như một biến cố, một sự việc xảy ra một cách bất ngờ, không dự liệu, có tính may rủi và không tránh được việc dẫn đến một hậu quả không may, không mong muốn đã xảy ra”* [4, trang 212].

Hơn nữa, tai nạn giao thông là một tai nạn xã hội, do chính con người gây ra trong quá trình hoạt động giao thông. Vì vậy, dễ dàng nhận thấy: tai nạn giao thông chỉ xảy ra khi các đối tượng tham gia giao thông đang hoạt động trên các tuyến đường, địa bàn giao thông công cộng, nhưng vì một lý do nào đó mà bằng chính các hoạt động giao thông cụ thể của họ đã “bất ngờ” gây ra những hậu quả nhất định cho xã hội.

Với cách phân tích và tiếp cận vấn đề như trên, tác giả đã định nghĩa tai nạn giao thông như sau: *“Tai nạn giao thông là sự việc bất ngờ, xảy ra ngoài ý muốn chủ quan của con người, khi các đối tượng tham gia giao thông đang hoạt động trên đường giao thông công cộng, nhưng do vi phạm các quy tắc an toàn giao thông hoặc do gặp phải các tình huống, sự cố đột xuất không kịp phòng tránh đã gây ra những thiệt hại nhất định về người và tài sản cho xã hội”*.

Như vậy khái niệm tai nạn giao thông có thể được tổng hợp như sau: Tai nạn giao thông là sự kiện bất ngờ, nằm ngoài ý muốn chủ quan của con người. Nó xảy ra khi các đối tượng tham gia giao thông đang hoạt động trên đường giao thông công cộng, đường chuyên nhưng do chủ quan, vi phạm các quy tắc an toàn giao thông hoặc

do gặp phải các tình huống, sự cố không kịp phòng tránh đã gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe con người hoặc tài sản.

Từ định nghĩa chung về tai nạn giao thông, ta có thể định nghĩa: *Tai nạn giao thông đường thủy nội địa là sự cố bất ngờ xảy ra trên đường thủy nội địa. Nó xảy ra khi các đối tượng đang hoạt động trên đường thủy nội địa nhưng do chủ quan, vi phạm các quy tắc an toàn giao thông hoặc do gặp phải các tình huống, sự cố không kịp phòng tránh đã gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản và môi trường.*

Tuy nhiên không phải bất cứ sự cố nào xảy ra trên đường thủy nội địa đều được xem là tai nạn giao thông đơn cử một số trường hợp sau đây:

- Do phương tiện thủy tự phá nước bị chìm, phương tiện bị lật úp do tác động của thủy triều khi đang neo đậu, hoặc đang làm hàng,... Các tai nạn này thuộc vào loại sự cố gây mất an toàn do vi phạm qui tắc khai thác và an toàn kỹ thuật.

- Xảy ra cháy, nổ khi các phương tiện thủy đang hoạt động mà không liên quan đến hư hỏng kỹ thuật của chúng.

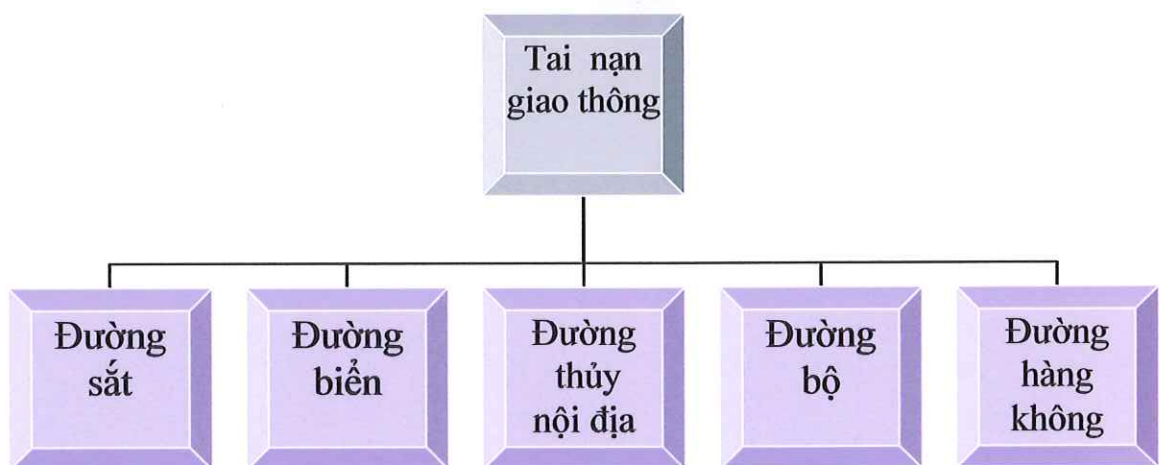
- Xuất hiện do kết quả hành động chủ tâm của con người theo hướng làm thiệt hại đến sức khỏe của người khác hoặc thiệt hại vật chất.

- Xuất hiện do thiên tai.

### 1.1.2. Phân loại tai nạn giao thông đường thủy nội địa

Tai nạn giao thông được chia ra theo các phương thức vận tải. Và mỗi phương thức vận tải sẽ có những tiêu chí phân loại tai nạn giao thông riêng:

Sơ đồ 1.1: Phân loại tai nạn giao thông theo phương thức vận tải



Tai nạn giao thông đường thủy nội địa được phân loại theo các tiêu chí sau:

**a) Phân loại theo vị trí xảy ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa**

Căn cứ vào hành trình:

- Tai nạn xảy ra tại điểm đầu hoặc cuối hành trình.
- Tai nạn xảy ra trên hành trình.

Căn cứ vào khu vực địa bàn quản lý có thể phân thành:

- Tai nạn trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia.
- Tai nạn trên tuyến đường thủy nội địa địa phương.
- Tai nạn trên tuyến đường thủy nội địa chuyên dùng.

**b) Theo chủng loại phương tiện gây tai nạn giao thông đường thủy nội địa**

Có rất nhiều chủng loại phương tiện với tải trọng, công suất, hình dáng, kích thước, kết cấu khác nhau...nên việc phân loại chỉ mang tính chất tương đối. Tuy nhiên để thấy rõ được mức độ ảnh hưởng của phương tiện gây tai nạn đối với xã hội có thể phân loại thành các nhóm phương tiện như sau:

- Phương tiện tự hành
- Phương tiện lai dắt (kéo – đẩy)
- Phương tiện cao tốc
- Phương tiện chở khách
- Phương tiện chở hỗn hợp (cả người và hàng hóa)
- Phương tiện gia dụng (nhỏ dưới 10 tấn)
- Phương tiện khác

**c) Theo nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa**

- Do vi phạm quy tắc tránh va, chở quá tải, chạy phương tiện sai luồng, người điều khiển phương tiện say rượu, bia hoặc dùng các chất kích thích, đi lán tuyến, không thuộc luồng tuyến, tránh vượt sai quy tắc quy định, thiếu quan sát.

- Do người điều khiển phương tiện thủy không bằng cấp hoặc bằng cấp không đúng quy định, do chủ quan bất cẩn, do yếu tố thời tiết, thủy văn,...

- Do phương tiện không đảm bảo an toàn kỹ thuật,...

- Do các yếu tố kỹ thuật luồng lạch không đảm bảo chuẩn tắc luồng về bề rộng, chiều sâu luồng chạy tàu, bán kính cong cua, tĩnh không – khẩu độ các công trình

ngang sông không đảm bảo và đồng nhất, hệ thống báo hiệu dẫn luồng thiếu hoặc mất tác dụng,...

**d) Theo sự va chạm của phương tiện thủy nội địa**

- Sự va chạm của các phương tiện giao thông đường thủy với nhau.
- Phương tiện thủy đâm vào công trình cầu, vào phao tiêu biển báo.
- Sự va chạm của phương tiện thủy với phương tiện đường biển.
- Phương tiện thủy đụng phải chướng ngại vật ngầm dưới nước...

**đ) Theo hậu quả tai nạn:**

Ở nước ta, để phục vụ công tác phân công phân cấp điều tra, xử lý tai nạn giao thông việc phân loại tai nạn giao thông còn tiến hành dựa trên qui định của Thông tư liên ngành số 02/TT.LN ban hành ngày 7 tháng 1 năm 1995 giữa Viện kiểm sát nhân dân tối cao và Bộ Nội vụ (nay là Bộ Công an).

Căn cứ vào Thông tư trên tai nạn giao thông được phân làm ba loại trên cơ sở hậu quả tai nạn xảy ra:

1- *Tai nạn nhẹ* là những vụ tai nạn có thiệt hại thấp hơn so với vụ tai nạn nghiêm trọng dưới đây.

2- *Tai nạn nghiêm trọng* là:

a- Làm chết 1 hoặc 2 người.

b- Gây tổn hại sức khỏe của 1 đến 4 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên.

c- Gây tổn hại sức khỏe cho nhiều người với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 31%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả các nạn nhân từ 41% trở lên.

d- Gây tổn thất cho sức khỏe của một người với tỷ lệ thương tật từ 21% đến 30% và còn gây thiệt hại về tài sản với giá trị tương đương từ 5 tấn gạo đến 15 tấn gạo.

e- Gây tổn hại sức khỏe cho nhiều người với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 21% nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả các trường hợp từ 30 đến 40% và còn gây thiệt hại về tài sản với giá trị tương đương từ 5 tấn gạo đến 15 tấn gạo.

f- Gây thiệt hại về tài sản với giá trị tương đương từ 15 tấn gạo đến 45 tấn gạo.

3- *Tai nạn đặc biệt nghiêm trọng* là:

- a- Làm chết từ 3 người trở lên.
- b- Làm chết 2 người và còn gây hậu quả thuộc một trong các mức hướng dẫn tại các điểm b, c, e, f của loại 2.
- c- Làm chết 1 người và còn gây tổn hại nặng cho sức khỏe của 3 hoặc 4 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên.
- d- Làm chết 1 người và còn gây tổn hại nặng cho sức khỏe của 2 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên và còn gây hậu quả theo hướng dẫn tại các điểm c, d, e của loại 2.
- e- Gây tổn hại nặng cho sức khỏe của 5 người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên.
- f- Gây tổn hại nặng cho sức khỏe của 3 hoặc 4 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên và còn gây ra hậu quả theo hướng dẫn tại điểm c, d, e của loại 2
- g- Gây thiệt hại về tài sản với giá trị tương đương trên 45 tấn gạo.

Qua quá trình thực hiện cho thấy việc phân loại tai nạn giao thông như Thông tư 02/ TT-LN trên còn cần được tiếp tục nghiên cứu bổ sung thêm vì tiêu chuẩn phân loại chưa có cơ sở khoa học vững chắc, quy định chưa rõ ràng và hợp lý, nặng về truy cứu trách nhiệm hình sự khi có đủ các yếu tố được quy định trong bộ Luật Hình sự.

### 1.1.3. Chỉ tiêu phân tích tai nạn giao thông đường thủy nội địa

Để phân tích tai nạn giao thông đường thủy nội địa cũng giống như đường bộ người ta thường dùng hai loại chỉ tiêu là chỉ tiêu tuyệt đối và chỉ tiêu tương đối.

*Chỉ tiêu tuyệt đối* (tổng số vụ, số người chết và bị thương, tổng số thiệt hại về tai nạn giao thông) và *các chỉ tiêu tương đối* (số vụ tai nạn giao thông tính cho 100.000 dân, cho một nghìn phương tiện, cho một ngàn thuyền trưởng, cho 1 km đường thủy, cho một triệu km quãng đường phương tiện thủy lưu thông).

*Chỉ tiêu tuyệt đối*: Đưa đến khái niệm chung về mức độ thiệt hại, cho phép đưa ra sự so sánh theo thời gian số vụ tai nạn đối với một khu vực xác định và chỉ rõ nhịp điệu thay đổi của nó. Tuy nhiên các chỉ tiêu tương đối thì khách quan hơn khi so sánh mức độ tai nạn giao thông giữa tỉnh này với tỉnh khác, nước này với nước khác.

*Chỉ tiêu tương đối*: Ka được tính cho quãng đường phương tiện thủy chạy:

$$K_a = \frac{\sum N_{tn}}{(\sum L)}. \quad (\text{Vụ/km})$$

Trong đó:

$\Sigma N_{tn}$  - Số vụ tai nạn giao thông trong một giai đoạn (vụ)

$\Sigma L$  - Tổng quãng đường phương tiện thủy lưu thông trong giai đoạn đó (km)

Bằng cách tính cường độ phương tiện thủy lưu thông trung bình trong năm N trên một đoạn sông l, chỉ ra số vụ tai nạn giao thông thủy trên 1 triệu Km quãng đường.

$$K_a = 10^6 \cdot \Sigma N_{tn} / (365 \cdot N \cdot l) \quad (\text{Vụ/phương tiện km})$$

Để có thể so sánh, đánh giá, phân tích mức độ trầm trọng của các tai nạn giao thông, người ta dùng hệ số  $K_t$  biểu thị mức độ đó. Hệ số này xác định bằng tỷ số người chết và người bị thương trong một đơn vị thời gian.

$$K_t = N_c / N_{th}$$

Theo tài liệu thống kê chính thức cho biết ở các nước, tỷ số này dao động trong khoảng 1/5 đến 1/40.

Ngoài ra hậu quả nặng nề của tai nạn giao thông còn có thể nêu rõ bằng số người chết và bị thương trong mỗi vụ tai nạn giao thông.

#### 1.1.4. Các đặc điểm của tai nạn giao thông đường thủy nội địa

Với tư cách là một dạng cụ thể của tai nạn giao thông, tai nạn giao thông đường thủy nội địa cũng thể hiện đầy đủ các đặc tính cơ bản chung nhất của tai nạn giao thông đó là:

- *Tai nạn giao thông đường thủy nội địa trực tiếp xâm hại đến các quan hệ xã hội mà pháp luật bảo vệ (quan hệ nhân thân phi tài sản, quan hệ nhân thân gắn với tài sản).*

Các quan hệ xã hội mà tai nạn giao thông đường thủy nội địa trực tiếp xâm hại, không những được pháp luật hành chính, luật dân sự bảo vệ mà trong một số trường hợp đặc biệt do người tham gia giao thông vi phạm các quy tắc an toàn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng hoặc đặc biệt nghiêm trọng [13, Điều 186] thì các quan hệ xã hội đó còn được pháp luật hình sự bảo vệ (người gây tai nạn giao thông trong các trường hợp này bị truy cứu trách nhiệm hình sự).

- *Tai nạn giao thông đường thủy nội địa là một dạng tai nạn xã hội, được thực hiện bởi các hành vi cụ thể của con người (có thể vi phạm hoặc không vi phạm các*

quy định của luật giao thông), song trên thực tế các hành vi đó đã trực tiếp hoặc gián tiếp gây ra những thiệt hại nhất định cho xã hội.

Điều đó khẳng định hậu quả trong vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa là cấu thành cơ bản, là yếu tố bắt buộc trong vụ tai nạn giao thông. Điều đáng chú ý là hậu quả trong vụ tai nạn giao thông xảy ra phải hoàn toàn mang tính bất ngờ, ngẫu nhiên, nằm ngoài ý muốn chủ quan của cả người gây ra tai nạn, người bị hại và những người xung quanh (trừ trường hợp thuộc “tình thế cấp thiết” mà pháp luật cho phép). Đây là cơ sở để phân biệt tai nạn giao thông đường thủy nội địa với một số tội phạm có liên quan đến các hoạt động giao thông đường thủy nội địa.

- Chủ thể trực tiếp thực hiện hành vi cuối cùng trong vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa phải là các đối tượng đang tham gia hoạt động giao thông đường thủy nội địa và hậu quả của vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa phải do chính các hoạt động giao thông đường thủy nội địa cụ thể của họ gây nên.

Một vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa xảy ra, thường do nhiều nguyên nhân khách quan, chủ quan khác nhau. Vì vậy, việc xác định lỗi của các bên liên quan và chủ thể trực tiếp thực hiện hành vi cuối cùng trong vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa có ý nghĩa quan trọng trong việc xác định đó có phải là vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa hay không? Ai là người có lỗi?. Việc xác định chính xác người có lỗi trong vụ tai nạn sẽ giúp cho quá trình phân tích, diễn biến vụ tai nạn giao thông và việc quy trách nhiệm cho các bên có liên quan đến vụ tai nạn giao thông được khách quan, chính xác.

- Đối tượng gây ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa chỉ có thể có lỗi vô ý hoặc không có lỗi khi thực hiện hành vi gây tai nạn.

Dựa trên cơ sở lý luận của khoa học pháp luật hình sự thì “lỗi là thái độ tâm lý của một người đối với hành vi nguy hiểm cho xã hội và đối với hậu quả do hành vi đó gây ra được biểu hiện dưới hình thức cố ý hoặc vô ý”. Xuất phát từ bản chất của tai nạn giao thông – là sự việc xảy ra bất ngờ, ngoài ý muốn chủ quan của con người nên các yếu tố như thời gian, địa điểm gây tai nạn giao thông và tai nạn giao thông gây ra cho ai, thiệt hại như thế nào .v.v. đều mang tính ngẫu nhiên, không tính trước được. Người gây ra tai nạn giao thông trước đó hoàn toàn không có động cơ, mục đích gây ra tai nạn giao thông. Tuy nhiên tai nạn giao thông luôn gắn liền và chịu sự chi phối bởi

các hoạt động có ý thức của các bên có liên quan đến vụ tai nạn giao thông. Thông thường, khi vụ tai nạn giao thông xảy ra, trừ một số trường hợp thuộc “*tình thế cấp thiết*” – người gây tai nạn giao thông không có lỗi, còn phần lớn đều do sự chủ quan, cẩu thả, không chấp hành luật giao thông của các đối tượng tham gia giao thông. Họ nhận thức được điều đó nhưng vì “*chủ quan, cẩu thả, quá tự tin*” cho rằng họ có thể phát hiện và xử lý kịp thời các tình huống đột xuất.

Tuy nhiên, do tính chất đặc điểm của hoạt động giao thông trên địa bàn sông nước, cho nên bên cạnh những đặc tính cơ bản mang tính bản chất của tai nạn giao thông nói chung, tai nạn giao thông đường thủy nội địa còn thể hiện rõ nét những đặc điểm riêng của một loại tai nạn giao thông cụ thể.

*- Tai nạn giao thông đường thủy nội địa xảy ra trên sông nước thuộc vùng thủy nội địa do các đối tượng đang hoạt động giao thông vận tải trên đường thủy nội địa gây nên.*

Đây là đặc điểm rất quan trọng, là cơ sở để phân biệt tai nạn giao thông đường thủy nội địa với các loại tai nạn giao thông khác và là đặc điểm cơ bản nhất có tác dụng chi phối, quy định các đặc điểm khác của tai nạn giao thông đường thủy.

- Hiện trường vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa thường khó xác định về vị trí và phạm vi; dấu vết và các vật chứng có giá trị chứng minh làm rõ nguyên nhân vụ tai nạn thường khó thu giữ bảo quản.

Do xảy ra trên địa bàn sông nước, vùng vịnh, vùng ven biển, là những nơi thường cách xa bờ rất khó tìm các vật chuẩn cần thiết để đánh dấu, xác định chính xác vị trí nơi xảy ra tai nạn giao thông. Trường hợp các phương tiện, hàng hóa bị chìm đắm sau khi tai nạn xảy ra, do sự tác động của dòng chảy, thủy triều..., hàng hóa và phương tiện bị cuốn trôi nằm rải rác ở nhiều nơi cách xa nơi bị chìm đắm ban đầu. Do vậy, việc xác định vị trí của vụ tai nạn giao thông đường thủy và phạm vi tìm kiếm, khám nghiệm hiện trường để thu thập dấu vết, vật chứng, nhằm xác định điểm chạm đầu tiên trong vụ tai nạn, xác định vị trí, chiều hướng, tốc độ di chuyển..., của các phương tiện có liên quan trước khi chúng đâm va vào nhau, từ đó chứng minh làm rõ nguyên nhân vụ tai nạn, lỗi của các bên có liên quan là việc làm rất khó. Trong nhiều trường hợp, do không trực vớt được các phương tiện bị nạn, không lặn xuống được để xác định dấu vết trên các phương tiện, nên việc xác định quá trình diễn biến vụ tai nạn giao thông

thủy, xác định nguyên nhân, điều kiện và lỗi của các bên có liên quan thường chỉ dựa vào lời khai của chủ phương tiện hoặc hành khách đi trên các phương tiện, các biện pháp khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm phương tiện có liên quan đến vụ tai nạn để thu thập dấu vết đối chiếu, so sánh, kiểm tra, đánh giá lời khai còn rất hạn chế. Do vậy, chất lượng điều tra xử lý tai nạn giao thông đường thủy thường đạt rất thấp so với kết quả điều tra xử lý các vụ tai nạn giao thông đường bộ. Tỷ lệ các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa không xác định nguyên nhân và lỗi của các bên có liên quan, phải xử lý theo kiểu “lỗi hỗn hợp” còn khá phổ biến.

*- Hậu quả do tai nạn giao thông thủy nội địa gây ra thường rất nghiêm trọng, gây thiệt hại nhiều về người và tài sản; công tác cứu hộ, khắc phục hậu quả thường gặp nhiều khó khăn.*

Do ưu điểm của hoạt động giao thông thủy là có thể vận tải chuyên chở cùng một lúc một khối lượng lớn về hàng hóa, hành khách, nên để thực hiện được năng lực vận tải đó, phần lớn các phương tiện đường thủy đòi hỏi phải có sự đầu tư kinh phí lớn gấp nhiều lần so với các phương tiện giao thông đường bộ. Mặt khác, trên các phương tiện giao thông vận tải thủy thường có đông người (vận tải hành khách) hoặc có khối lượng lớn hàng hóa. Vì vậy, khi tai nạn giao thông đường thủy xảy ra thường gây ra những hậu quả rất nghiêm trọng cả về người và tài sản. Đặc biệt, do xảy ra trên địa bàn sông nước, nhiều trường hợp cách xa bờ, xa vùng dân cư, công tác cứu hộ, cấp cứu nạn nhân, khắc phục hậu quả vụ tai nạn thường gặp rất nhiều khó khăn.

*- Công tác thu thập tài liệu lấy lời khai của những người biết việc trong vụ tai nạn giao thông đường thủy thường gặp nhiều khó khăn.*

Phần lớn tai nạn giao thông đường thủy xảy ra thường diễn biến rất nhanh so với sự quan sát và nhận thức của mọi người kể cả những người có liên quan đến vụ tai nạn. Người có điều kiện quan sát nắm được diễn biến của vụ tai nạn, giúp đỡ cơ quan điều tra làm rõ được các tình tiết sự việc có liên quan đến vụ tai nạn thường rất hạn chế. Thực tế, trong nhiều vụ tai nạn giao thông đường thủy công tác thu thập tài liệu, chứng cứ chứng minh làm rõ vụ tai nạn, thường chỉ dựa vào việc lấy lời khai của những người trực tiếp có liên quan đến vụ tai nạn. Vì vậy, tính khách quan trong các lời khai thường rất hạn chế. Các biện pháp kiểm tra xác minh để đánh giá lời khai thường gặp rất nhiều khó khăn.

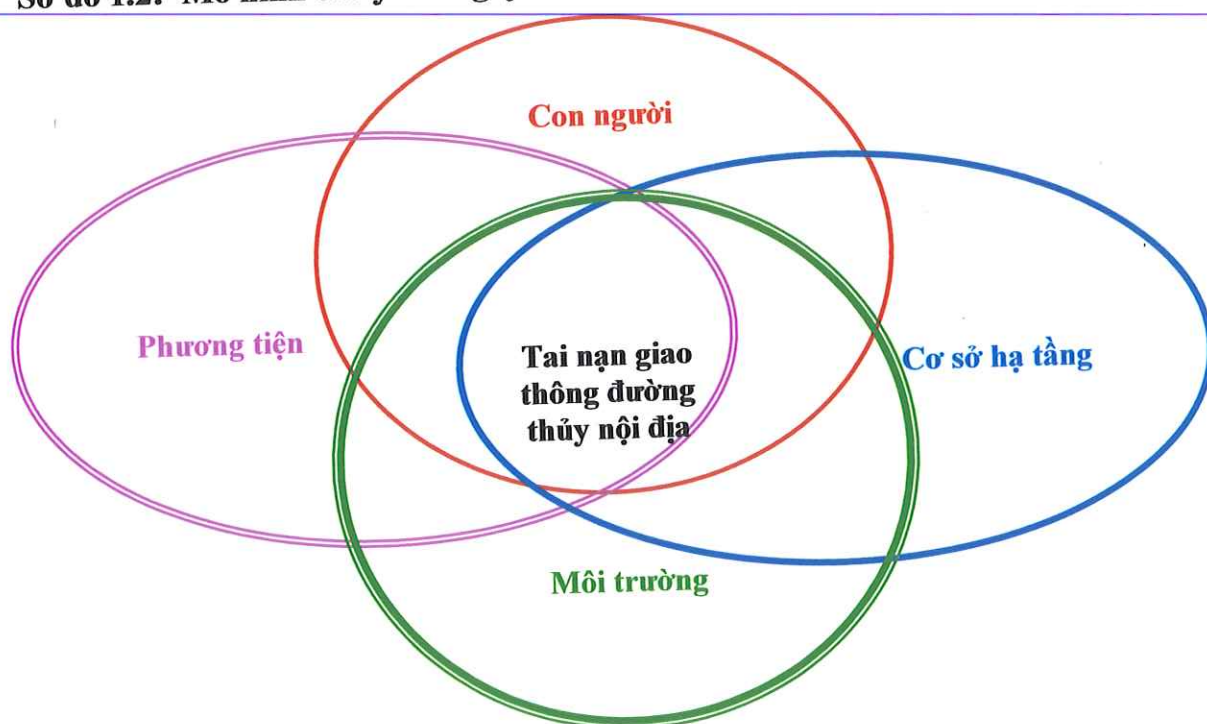
- Việc xác định nguyên nhân, điều kiện vụ tai nạn giao thông đường thủy, cũng như lỗi của các bên có liên quan phụ thuộc rất nhiều vào việc xác định thời gian, địa điểm, thời tiết khi xảy ra tai nạn.

Việc xác định thời gian, địa điểm, thời tiết..., khi xảy ra tai nạn giao thông đường thủy ý nghĩa quan trọng đặc biệt trong việc xác định nguyên nhân, điều kiện của vụ tai nạn và lỗi của các bên có liên quan. Bởi vì, do tính chất, đặc điểm của giao thông đường thủy, các luồng chảy thường không ổn định, phụ thuộc rất nhiều vào thủy chí (con nước). Hơn nữa, các chướng ngại vật (tàu bè đắm, chìm, cát ngầm, đá ngầm...) làm cản trở đến hoạt động giao thông đường thủy và là nguy cơ tiềm ẩn đối với các phương tiện giao thông thủy, lại thường xuất hiện bất ngờ và rất khó phát hiện, từ đó giúp cho việc xác định rõ thêm nguyên nhân, điều kiện của vụ tai nạn và lỗi của các bên có liên quan.

- Ngoài ra phương tiện thủy khi lưu thông thường được vận hành bởi một ê kíp trong đó thuyền trưởng đóng vai trò chỉ huy, nếu sự phối hợp không nhịp nhàng, thống nhất giữa các bộ phận thì nguy cơ gây tai nạn rất cao. Hơn nữa người điều khiển phương tiện không thể nhìn thấy các chướng ngại vật trong nước để có thể tránh. Và lại quá trình dừng hoặc giảm tốc độ bất thường đòi hỏi phải mất một khoảng thời gian nhất định và phụ thuộc vào nhiều lưu tốc của dòng chảy và công suất động cơ máy...

### 1.1.5. Các yếu tố ảnh hưởng đến tai nạn giao thông đường thủy

Sơ đồ 1.2: Mô hình các yếu tố gây ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa



### **a) Yếu tố con người**

Hoạt động giao thông vận tải là hoạt động do con người tổ chức thực hiện nhằm thỏa mãn nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa giữa các vùng miền. Con người tạo ra cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, tổ chức khai thác, duy tu bảo dưỡng các công trình đó. Con người còn sản xuất ra phương tiện, máy móc, các thiết bị phụ trợ, điều khiển phương tiện, vì vậy yếu tố chủ quan của con người quyết định chính trong các vấn đề an toàn giao thông.

Yếu tố con người tham gia giao thông được đánh giá là nguyên nhân trực tiếp, phổ biến, thường xuyên và chiếm tỷ trọng lớn nhất (60-80%) trong số những nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông.

Người tham gia giao thông ảnh hưởng tới tai nạn giao thông đường thủy bao gồm: Người điều hành vận tải, thuyền, máy trưởng các loại, thủy thủ đoàn, hành khách trên phương tiện, công nhân xếp dỡ..., mỗi nhóm có đặc trưng riêng trong hành động và trong hành vi vi phạm luật giao thông.

Trong giao thông đường thủy vận hành tàu bao gồm cả kíp thợ dưới sự điều hành của thuyền trưởng, do đó phân tích nguyên nhân do người điều khiển phương tiện có ý nghĩa quan trọng để đưa ra các giải pháp đảm bảo an toàn trong giao thông vận tải đường thủy nội địa.

Khi điều khiển phương tiện thủy nội địa hoạt động trên hành trình cần phải thường xuyên thu nhận một số lượng thông tin về:

- Đặc điểm của luồng tuyến hành trình, chế độ thủy văn, khí hậu.
- Tình trạng và kích thước luồng lạch, tĩnh không, khẩu độ của các công trình vượt sông, vị trí các chướng ngại vật, bãi cạn, hệ thống phao tiêu, biển báo.v.v.
- Tình trạng của chính phương tiện mình điều khiển.

Thuyền trưởng lái phương tiện không chỉ thu nhận, tìm hiểu các luồng thông tin mà cần phải nhanh nhạy phân tích để đưa ra các quyết định đúng đắn về chế độ chạy cho phương tiện. Suốt quá trình từ tri giác đến hành động đòi hỏi phải mất một thời gian nhất định, thời gian đó thường không đủ nếu như trạng thái giao thông biến đổi nhanh chóng. Trong trường hợp đó có thể có những hành động không đúng do những nguyên nhân sau:

- Thiếu thời gian cho toàn bộ quá trình nhận thức thông tin.
- Sai lầm trong sự diễn giải thông tin ban đầu ví dụ: Khi phương tiện đến khu vực cầu có tĩnh không và khẩu độ hạn chế.
- Quyết định không đúng như: Cần tăng tốc điều khiển phương tiện nhanh chóng qua cầu thì thuyền trưởng lại re lùi làm phương tiện bị chết máy đâm vào trụ cầu
- Hành động sai lầm ví dụ: Đáng lẽ phải cặp phương tiện ngược nước thì thuyền trưởng lại cặp nước xuôi .v.v.

Tuy nhiên cũng cần phải nhớ rằng có nhiều nguyên nhân nằm ngoài tình trạng tâm sinh lý của người điều khiển như thiếu kinh nghiệm, trình độ còn non yếu, ý thức chấp hành pháp luật về giao thông còn yếu kém, thiếu tinh thần trách nhiệm. Vì vậy khi điều khiển phương tiện người thuyền trưởng phải có tâm sinh lý ổn định trong suốt thời gian điều hành phương tiện. Mật độ phương tiện lưu thông cao và luồng lạch luôn biến đổi đòi hỏi thuyền trưởng phải hành động nhanh và chính xác, tình trạng tâm sinh lý không bình thường (hưng phấn hoặc trầm uất) sẽ làm cản trở quá trình thu nhận và phân tích thông tin, gây ra những hành động sai lệch.

Việc đào tạo thuyền, máy trưởng cũng là một yếu tố quan trọng đảm bảo an toàn trong quá trình phương tiện hoạt động trên đường thủy.

#### **b) Yếu tố cơ sở hạ tầng**

Hệ thống giao thông thủy hiện nay có nhiều cấp sông với các tiêu chuẩn kỹ thuật về luồng lạch khác nhau, trên tuyến còn nhiều cầu vượt sông có khẩu độ tĩnh không rất hạn chế. Thêm vào đó là sự lấn chiếm luồng tàu, và hành lang an toàn của luồng để làm nhà, cắm dăng đáy cá, nhiều công trình xây dựng trên tuyến không đảm bảo tĩnh không, khẩu độ theo tiêu chuẩn kỹ thuật luồng tuyến cũng cản trở cho việc phát triển giao thông thủy và là nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông.

Hệ thống phao báo hiệu không đồng bộ, công tác duy tu bảo dưỡng chưa kịp thời, tín hiệu đèn còn chịu tác động của thời tiết chưa phát huy tác dụng, đôi khi lại là những chướng ngại vật nguy hiểm cho phương tiện khi lưu thông vào ban đêm.

#### **c) Yếu tố phương tiện vận tải thủy**

Tình trạng phương tiện thủy là một yếu tố ảnh hưởng đến tai nạn giao thông, với phương tiện đã quá cũ nát, trang thiết bị, bảo dưỡng sửa chữa kém, thực hiện chế độ

bảo dưỡng sửa chữa không nghiêm, công tác đăng ký, đăng kiểm thiếu chặt chẽ. Các phương tiện thường xuyên chở quá tải lại chạy theo lợi nhuận làm cho tình trạng kỹ thuật của phương tiện giảm sút, mất an toàn khi vận hành.

An toàn phương tiện vận tải thủy thể hiện tổng hợp ở:

- Đặc điểm cấu tạo và khai thác của phương tiện.
- Hạ thấp xác suất xuất hiện tai nạn giao thông thủy do yếu tố kỹ thuật.
- Nếu có tai nạn thì hậu quả là thấp nhất.
- Ít ảnh hưởng xấu đến môi trường xung quanh.

Người ta phân ra các loại: An toàn chủ động, an toàn bị động, an toàn sau tai nạn và an toàn sinh thái .

*An toàn chủ động* – là khả năng của phương tiện giảm thấp được tai nạn giao thông. Phân tích tính chất của an toàn chủ động cho phép xác định mức độ kết hợp chúng thành các nhóm cơ bản sau:

- Các tính năng mà ở mức độ lớn phụ thuộc vào sự hoạt động của người điều khiển phương tiện như công suất - tốc độ, tính năng kết cấu, tính năng điều khiển, thông tin.
- Các tính năng không hoặc ít phụ thuộc vào điều khiển phương tiện như độ tin cậy của các chi tiết, các thông số về trọng lượng và kích thước.
- Các tính năng tạo điều kiện cho điều khiển phương tiện làm việc có hiệu quả như chỗ ngồi, điều hòa không khí.

*An toàn bị động*- là khả năng của phương tiện giảm thấp được hậu quả khi tai nạn xảy ra. Người ta chia ra an toàn bị động bên trong và bị động bên ngoài. An toàn bị động bên trong là khả năng của phương tiện có thể bảo vệ được tính mạng của người điều khiển phương tiện và hành khách khi xảy ra tai nạn. An toàn bị động bên ngoài là khả năng giảm thấp hậu quả của tai nạn đối với các đối tượng tham gia giao thông khác.

*An toàn sau tai nạn*- là khả năng của phương tiện giảm thấp được hậu quả sau khi tai nạn xảy ra như bốc cháy, đâm vào phương tiện khác hoặc vào các chướng ngại vật.

*An toàn sinh thái* – là khả năng của phương tiện giảm thấp được mức độ ảnh hưởng xấu của nó đến môi trường xung quanh. Khác với các tính năng an toàn khác, an toàn sinh thái tồn tại suốt quãng đời phương tiện.

Ảnh hưởng của một số nhân tố về mặt tổ chức (như chế độ chạy tàu, chế độ và tổ chức công tác của thuyền trưởng, chế độ bảo dưỡng sửa chữa...) và ảnh hưởng của một số nhân tố về mặt kỹ thuật (như công tác bảo quản phương tiện, trình độ hoàn thiện về thiết bị bảo dưỡng sửa chữa, tình hình cung cấp nhiên liệu...) đến an toàn vận tải cũng rất quan trọng và cần được nghiên cứu khi phân tích các nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa.

#### *d) Các số yếu tố khác*

Môi trường thiên nhiên khí hậu có ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động giao thông đường thủy. Khu vực Nam Bộ thuộc khu vực khí hậu xích đạo, một năm có hai mùa rõ rệt mùa khô và mùa mưa và ảnh hưởng trực tiếp của chế độ bán nhật triều.

Mực nước triều ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động của phương tiện nhất là vùng ven biển, khi triều xuống nhiều đoạn sông không đủ độ sâu chạy tàu, nhiều chướng ngại vật lộ ra dưới lòng sông, các vật dụng sinh hoạt thải ra sông gây mất mỹ quan, ảnh hưởng đến môi trường sức khỏe gây nguy hiểm cho phương tiện thủy lưu thông.

Mùa mưa lũ nước từ thượng nguồn đổ về làm thay đổi lưu tốc của dòng chảy, mưa bão làm tầm nhìn bị hạn chế, ảnh hưởng đến khả năng điều khiển phương tiện. Khi lũ về làm trôi cây cối, nhà cửa, vật dụng... tạo ra các chướng ngại vật lưu động di chuyển trên sông. Hơn nữa vào mùa mưa lũ hệ thống giao thông đường bộ ở khu vực vùng lũ bị hạn chế do đó phương tiện dân gian đưa ra hoạt động ngày càng nhiều từ đó ảnh hưởng đến TTATGT cũng là nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông thủy.

Môi trường tự nhiên có ảnh hưởng rất lớn đến kết cấu và tính năng sử dụng phương tiện, sóng to, gió lớn ảnh hưởng đến sự điều khiển và khả năng quan sát vì thế trong mùa mưa lũ bắt buộc các phương tiện vận tải thủy phải giảm tải để đảm bảo điều kiện an toàn trong quá trình vận tải.

Môi trường xã hội đó là hệ thống luật giao thông, việc phổ cập chúng trong nhân dân, ý thức chấp hành luật, văn hóa ứng xử của người tham gia giao thông.

Vấn đề tổ chức quản lý và kiểm soát việc thi hành luật giao thông trên đường, bảo vệ các công trình giao thông. Vấn đề tổ chức giao thông phân luồng giao thông.

Qua những phân tích đánh giá nêu trên, có thể nhận thấy việc tiếp tục nghiên cứu để hoàn thiện khái niệm về tai nạn giao thông đường thủy nội địa và các đặc tính cơ bản của nó, nhằm thống nhất nhận thức và xác định chính xác các nội dung, yêu cầu

cần chứng minh, kết luận trong quá trình điều tra xử lý một vụ tai nạn giao thông vẫn là nhiệm vụ quan trọng của các cơ quan nghiên cứu lý luận và chỉ đạo thực tiễn về phòng ngừa đấu tranh làm giảm thiểu tai nạn giao thông đường thủy nội địa.

## 1.2. Cơ sở pháp lý liên quan đến tai nạn giao thông đường thủy nội địa

### 1.2.1. Các khái niệm chung

1. *Hoạt động giao thông đường thủy nội địa* là hoạt động của người, phương tiện tham gia giao thông, vận tải đường thủy nội địa; quy hoạch phát triển, xây dựng, khai thác, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa và quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa.

2. *Luồng chạy tàu thuyền* là vùng nước được giới hạn bằng hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa để phương tiện đi lại thông suốt, an toàn.

3. *Âu tàu* là công trình chuyên dùng dâng nước, hạ nước để đưa phương tiện qua nơi có mực nước chênh lệch trên đường thủy nội địa.

4. *Đường thủy nội địa* là luồng, âu tàu, các công trình đưa phương tiện qua đập, thác trên sông, kênh, rạch hoặc luồng trên hồ, đầm, phá, vụng, vịnh, ven bờ biển, ra đảo, nối các đảo thuộc nội thủy của nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam được tổ chức quản lý, khai thác giao thông vận tải.

5. *Hành lang bảo vệ luồng* là phần giới hạn của vùng nước hoặc dải đất dọc hai bên luồng để lắp đặt báo hiệu, bảo vệ luồng và bảo đảm an toàn giao thông.

6. *Thanh thải* là việc loại bỏ các vật chướng ngại trên đường thủy nội địa.

7. *Phương tiện thủy nội địa* là tàu, thuyền và các cấu trúc nổi khác, có động cơ hoặc không có động cơ, chuyên hoạt động trên đường thủy nội địa.

8. *Phương tiện thô sơ* là phương tiện không có động cơ chỉ di chuyển bằng sức người hoặc sức gió, sức nước.

9. *Bè* là phương tiện được kết ghép lại bằng tre, nứa, gỗ hoặc các vật nổi khác để chuyển đi hoặc dùng làm phương tiện vận chuyển tạm thời trên đường thủy nội địa.

10. *Hoán cải phương tiện* là việc thay đổi tính năng, kết cấu, công dụng của phương tiện.

11. *Đoàn lai* là đoàn gồm nhiều phương tiện được ghép với nhau, di chuyển nhờ phương tiện có động cơ chuyên lai kéo, lai đẩy hoặc lai áp mạn.

12. *Đoàn lai hỗn hợp* là đoàn lai được ghép thành đội hình có ít nhất hai trong ba phương thức lai kéo, lai đẩy, lai áp mạn.

13. *Trọng tải toàn phần* của phương tiện là khối lượng tính bằng tấn của hàng hoá, nhiên liệu, dầu bôi trơn, nước trong khoang két, lương thực, thực phẩm, hành khách và hành lý, thuyền viên và tư trang của họ.

14. *Thuyền viên* là người làm việc theo chức danh quy định trên phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 15 tấn hoặc phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 15 mã lực hoặc phương tiện có sức chở trên 12 người.

15. *Thuyền trưởng* là chức danh của người chỉ huy cao nhất trên phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 15 tấn hoặc phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 15 mã lực hoặc phương tiện có sức chở trên 12 người.

16. *Người lái phương tiện* là người trực tiếp điều khiển phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần đến 15 tấn hoặc phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính đến 15 mã lực hoặc phương tiện có sức chở đến 12 người hoặc bè.

### 1.2.2. Phân cấp kỹ thuật đường thủy nội địa

#### 1.2.2.1. Phân loại đường thủy nội địa

Đường thủy nội địa được phân loại thành đường thủy nội địa quốc gia, đường thủy nội địa địa phương và đường thủy nội địa chuyên dùng [33].

1. *Đường thủy nội địa quốc gia* là tuyến đường thủy nội địa nối liền các trung tâm kinh tế, văn hoá xã hội, các đầu mối giao thông vận tải quan trọng phục vụ kinh tế, quốc phòng, an ninh quốc gia hoặc tuyến đường thủy nội địa có hoạt động vận tải thủy qua biên giới.

2. *Đường thủy nội địa địa phương* là tuyến đường thủy nội địa thuộc phạm vi quản lý hành chính của tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, chủ yếu phục vụ cho việc phát triển kinh tế, xã hội của địa phương.

3. *Đường thủy nội địa chuyên dùng* là luồng chạy tàu, nối liền vùng nước cảng, bến thủy nội địa chuyên dùng với đường thủy nội địa quốc gia hoặc đường thủy nội địa địa phương, phục vụ cho nhu cầu giao thông vận tải của tổ chức, cá nhân đó.

### 1.2.2.2. Cấp kỹ thuật và kích thước đường thủy nội địa

Phân cấp kỹ thuật đường thủy nội địa theo Quyết định số 3082/QĐ-BKHCN ngày 31/12/2009 của Bộ Khoa học công nghệ công bố tiêu chuẩn quốc gia TCVN: 5664:2009 [38].

Theo phân loại hệ thống đường thủy nội địa được chia thành 07 cấp kỹ thuật bao gồm: cấp đặc biệt, cấp I, cấp II, cấp III, cấp IV, cấp V và cấp VI.

Cấp khai thác hiện nay được phân theo cấp I, cấp II, cấp III, cấp IV và cấp V.

**Bảng 1.1: Vai trò và chức năng của các tuyến đường thủy nội địa ứng với cấp kỹ thuật**

Cấp kỹ thuật	Vai trò và chức năng của các tuyến đường thủy nội địa
Đặc biệt	Là phần đường đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan trên 4 x 600 tấn và phương tiện thủy nội địa có trọng tải trên 1.000 tấn
Loại I	Là phần đường đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan đến 4 x 600 tấn và phương tiện thủy nội địa có trọng tải đến 1.000 tấn
Loại II	Là phần đường đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan 4 x 400 tấn và 2 x 600 tấn và phương tiện thủy nội địa có trọng tải đến 600 tấn
Loại III	Là phần đường đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan 2 x 400 tấn và phương tiện thủy nội địa có trọng tải đến 300 tấn
Loại IV	Là phần đường đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác hiệu quả đối với đoàn sà lan 2 x 100 tấn và phương tiện thủy nội địa có trọng tải đến 100 tấn
Loại V	Là phần đường đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác với cỡ phương tiện thủy nội địa có trọng tải đến 50 tấn
Loại VI	Là phần đường đường thủy nội địa của tuyến vận tải có thể khai thác với cỡ phương tiện thủy nội địa có trọng tải đến 10 tấn

(Nguồn: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam)

#### Kích thước đường thủy nội địa:

Kích thước luồng tàu tự nhiên và nhân tạo, kích thước âu thuyền, tỉnh không và bề rộng khoang thông thuyền, tỉnh không đường dây điện, dây cáp và đường ống bắc qua sông tương ứng với cấp kỹ thuật của đường thủy nội địa theo bảng 2.2 dưới đây:

Bảng 1.2 Cấp kỹ thuật đường thủy nội địa

Đơn vị tính kích thước: Mét

Cấp	Kích thước đường thủy					Kích thước Âu nhỏ nhất			Cầu		Chiều cao tính không		Chiều sâu đặt dây cáp
	Sông		Kênh		Bán kính cong	Chiều dài	Chiều rộng	Độ sâu ngưỡng	Khẩu độ khoang thông thuyền		Cầu	Đường dây điện	
	Sâu	Rộng	Sâu	Rộng					Kênh	Sông			Sông kênh
Đặc biệt	Tùy thuộc vào thiết kế					Tùy thuộc vào thiết kế			Tùy thuộc vào thiết kế				
I – Nam	> 4.0	> 125	> 4.5	> 80	> 550	100.0	12.5	3.8	> 75	> 120	11	12 + ΔH	2.0
II – Nam	> 3.5	> 65	> 3.5	> 50	> 500	100.0	12.5	3.5	> 50	> 60	9.5	12 + ΔH	2.0
III – Nam	> 2.8	> 50	> 3.0	> 35	> 350	95.0	10.5	3.4	> 30	> 50	7 (6)	12 + ΔH	1.5
VI – Nam	> 2.6	> 35	> 2.8	> 25	> 100	75.0	9.5	2.7	> 25	> 30	6 (5)	7 + ΔH	1.5
V – Nam	> 2.1	> 25	> 2.2	> 15	> 80	18.0	5.5	1.9	> 15	> 25	4 (3.5)	7 + ΔH	1.5
VI – Nam	> 1.3	> 14	> 1.3	> 10	> 70	12.0	4.0	1.3	> 10	> 13	3 (2.5)	7 + ΔH	1.5

(Nguồn: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam)

\* Ghi chú:

- Chiều rộng sông, kênh là bề rộng tại đáy luồng. Độ dư an toàn ΔH theo các qui định hiện hành.
- Chiều sâu đặt dây cáp/đường ống được qui định phải đặt dưới cao trình đáy thiết kế luồng theo qui hoạch.
- Trị số (...) không ưu tiên sử dụng

### 1.2.2.3. Các hành vi cấm theo quy định [12, Điều 8]:

1. Phá hoại công trình giao thông đường thủy nội địa; tạo vật chướng ngại gây cản trở giao thông đường thủy nội địa.
2. Mở cảng, bến thủy nội địa trái phép; đón, trả người hoặc xếp, dỡ hàng hoá không đúng nơi quy định.
3. Xây dựng trái phép nhà, lều quán hoặc các công trình khác trên đường thủy nội địa và phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.
4. Đào đất, đá, cát, sỏi hoặc chất thải khác, khai thác trái phép khoáng sản trong phạm vi luồng và hành lang bảo vệ luồng; đặt cố định ngư cụ, nuôi trồng thủy sản trên luồng.
5. Đưa phương tiện không đủ điều kiện hoạt động theo quy định tại Điều 24 của Luật này tham gia giao thông đường thủy nội địa; sử dụng phương tiện không đúng công dụng hoặc không đúng vùng hoạt động theo giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật của cơ đăng kiểm.
6. Bố trí thuyền viên không đủ định biên theo quy định khi đưa phương tiện vào hoạt động; thuyền viên, người lái phương tiện làm việc trên phương tiện không có bằng, chứng chỉ chuyên môn hoặc bằng, chứng chỉ chuyên môn không phù hợp.
7. Chờ hàng hoá độc hại, dễ cháy, dễ nổ, động vật lớn chung với hành khách; chở quá sức chở người của phương tiện hoặc quá vạch dấu mớn nước an toàn.
8. Làm việc trên phương tiện khi trong máu có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililít máu hoặc 40 miligam/1lít khí thở hoặc có các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.
9. Bỏ trốn sau khi gây tai nạn để trốn trách nhiệm; xâm phạm tính mạng, tài sản khi phương tiện bị nạn; lợi dụng việc xảy ra tai nạn làm mất trật tự, cản trở việc xử lý tai nạn.
10. Vi phạm báo hiệu hạn chế tạo sóng hoặc các báo hiệu cấm khác.
11. Tổ chức đua hoặc tham gia đua trái phép phương tiện trên đường thủy nội địa; lạng lách gây nguy hiểm cho phương tiện khác.
12. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn để sách nhiễu, gây phiền hà khi thực hiện nhiệm vụ; thực hiện hoặc cho phép thực hiện hành vi vi phạm pháp luật về giao thông ĐTNĐ.
13. Các hành vi khác vi phạm pháp luật về giao thông đường thủy nội địa.

#### **1.2.2.4. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi có tai nạn trên ĐTNĐ [12, Điều 7]:**

1. Thuyền trưởng, người lái phương tiện và người có mặt tại nơi xảy ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa hoặc phát hiện người, phương tiện bị nạn trên đường thủy nội địa phải tìm mọi biện pháp để kịp thời cứu người, phương tiện, tài sản bị nạn; bảo vệ dấu vết, vật chứng liên quan đến tai nạn; báo cho cơ quan công an hoặc Ủy ban nhân dân nơi gần nhất và phải có mặt theo yêu cầu của cơ quan điều tra có thẩm quyền.

2. Cơ quan công an hoặc Ủy ban nhân dân nơi nhận được tin báo phải cử ngay người đến nơi xảy ra tai nạn hoặc nơi phát hiện người, phương tiện bị nạn, được quyền huy động người, phương tiện để cứu vớt, cứu chữa người bị nạn, bảo vệ tài sản, phương tiện bị nạn, dấu vết, vật chứng liên quan đến tai nạn; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông thông suốt; trường hợp tai nạn, sự cố gây tác hại đến môi trường thì phải báo ngay cho cơ quan quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường.

3. Cơ quan công an hoặc cơ quan khác của Nhà nước có thẩm quyền khi nhận được tin xảy ra tai nạn trên đường thủy nội địa phải kịp thời tiến hành điều tra và xử lý theo quy định của pháp luật.

4. Ủy ban nhân dân nơi xảy ra tai nạn hoặc nơi phát hiện người bị nạn có trách nhiệm giúp đỡ người bị nạn; trường hợp tai nạn gây chết người, sau khi cơ quan điều tra có thẩm quyền đồng ý cho chôn cất mà nạn nhân không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất theo quy định của pháp luật.

#### **1.2.2.5. Phân công điều tra giải quyết tai nạn giao thông**

Công văn số 1251/CT-BCA (C16) ngày 27/08/1999 của Bộ Công an trích yếu về phân công điều tra, giải quyết tai nạn giao thông qui định như sau [44]:

- Khi có vụ tai nạn giao thông (trừ trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng, theo điểm 7, khoản 1 Thông tư liên ngành số 02/TTLN ngày 07/01/1995), lực lượng cảnh sát giao thông tổ chức ngay việc khám nghiệm hiện trường, cấp cứu người bị nạn và điều tra ban đầu, lực lượng kỹ thuật hình sự phối hợp theo yêu cầu của lực lượng cảnh sát giao thông. Khi xác định có dấu hiệu của tội phạm cần khởi tố điều tra để xử lý hình sự thì cảnh sát giao thông cần khẩn trương cung cố tài liệu, chứng cứ chuyên ngay hồ sơ ban đầu đến cơ quan cảnh sát điều tra cùng cấp để khởi tố điều tra theo thẩm quyền.

- Đối với các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì lực lượng CSGT tổ chức ngay việc bảo vệ hiện trường, cấp cứu người bị nạn, giải tỏa bảo đảm không ùn tắc giao thông (chú ý không làm mất hoặc sai lệch dấu vết hiện trường)... Đồng thời báo ngay cho lực lượng cảnh sát điều tra tổ chức khám nghiệm hiện trường để thụ lý điều tra từ đầu. Lực lượng CSGT, kỹ thuật hình sự và các lực lượng khác phối hợp theo chức năng nhiệm vụ của mình cho đến khi kết thúc điều tra.

- Đối với các vụ tai nạn giao thông mà đối tượng gây tai nạn bỏ chạy thì CSGT tổ chức ngay việc truy tìm đối tượng gây tai nạn, lực lượng cảnh sát hình sự, cảnh sát điều tra phối hợp theo chức năng, nhiệm vụ.

- Việc điều tra giải quyết các vụ án hoặc tai nạn giao thông là nhiệm vụ chung của lực lượng cảnh sát mà trực tiếp là cảnh sát giao thông, cảnh sát điều tra, kỹ thuật hình sự, cảnh sát hình sự. Do đó, khi tiến hành công việc, dù là chủ trì hay phối hợp đều phải làm với ý thức trách nhiệm cao nhất. Nếu có vướng mắc cần chủ động phối hợp giải quyết, báo cáo ngay lãnh đạo công an địa phương hoặc lãnh đạo Tổng cục cảnh sát quyết định.

- Giao cho lực lượng cảnh sát giao thông đường thủy theo dõi, thống kê toàn bộ tình hình tai nạn giao thông đường thủy.

### **1.2.3. Các quy định về xử lý vi phạm luật giao thông đường thủy nội địa**

Căn cứ pháp lý của việc xử lý vi phạm hành chính:

- Pháp lệnh xử lý vi phạm hành chính ngày 02/7/2002 do Ủy ban Thường vụ quốc hội ban hành.

- Nghị định 37/2005/NĐ-CP ngày 18/3/2005 về thủ tục áp dụng các biện pháp cưỡng chế thi hành quyết định xử lý vi phạm hành chính.

- Nghị định 70/2006/NĐ-CP ngày 24/7/2006 về quản lý tang vật, phương tiện bị tạm giữ theo thủ tục hành chính.

Vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa đã được quy định cụ thể trong Nghị định 09/2005/NĐ-CP ngày 27/01/2005 của Chính phủ với các nhóm lỗi vi phạm và mức phạt cụ thể. Bộ Công An cũng đã ban hành Thông tư số 18/2005/TT-BCA-C11 ngày 23/11/2005 hướng dẫn chi tiết một số điều của Nghị định 09/2005/NĐ-CP.

***Nguyên tắc xử phạt:***

- Mọi hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa phải được phát hiện kịp thời và xử lý ngay.

- Việc xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa phải thực hiện theo quy định của pháp lệnh xử lý vi phạm hành chính và phải được tiến hành nhanh chóng, công minh, triệt để; mọi hậu quả do hành vi vi phạm hành chính gây ra phải khắc phục theo đúng quy định pháp luật.

- Một hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa chỉ bị xử phạt một lần; một người thực hiện nhiều hành vi vi phạm hành chính thì bị xử phạt về từng hành vi vi phạm; nếu hình thức xử phạt là phạt tiền thì cộng thành mức phạt chung do người có thẩm quyền xử phạt ra quyết định xử phạt.

- Nhiều người cùng thực hiện một hành vi vi phạm hành chính thì mỗi người vi phạm đều bị xử phạt.

- Khi quyết định xử phạt vi phạm hành chính phải căn cứ vào tính chất, mức độ vi phạm, nhân thân của người vi phạm, tình tiết giảm nhẹ, tình tiết tăng nặng theo quy định của Pháp lệnh xử lý vi phạm hành chính.

- Không xử phạt vi phạm hành chính trong trường hợp thực hiện tình thế cấp thiết, phòng vệ chính đáng, sự kiện bất ngờ. Không xử phạt vi phạm hành chính khi đang mắc bệnh tâm thần hoặc mắc bệnh khác làm mất khả năng nhận thức hoặc khả năng điều khiển hành vi của mình.

***1.2.3.1. Vi phạm quy định về phương tiện***

Hành vi vi phạm quy định về đăng ký, đăng kiểm phương tiện

a. Số đăng ký của phương tiện bị mờ hoặc bị che khuất (tại điểm a; khoản 1, Điều 13) [16] là hành vi để bùn, đất, vật khác che khuất số đăng ký của phương tiện hoặc để số đăng ký của phương tiện bị tróc sơn, bạc màu, mất chữ, mất số mà không thể đọc được đầy đủ ký hiệu chữ, số đăng ký của phương tiện.

b. Kẻ, gắn số đăng ký của phương tiện không đúng quy định (quy định tại điểm b; khoản 1, Điều 13) [16] là hành vi kẻ, gắn ký hiệu chữ, số của số đăng ký phương tiện không

đúng vị trí, kiểu chữ, kiểu số hoặc kích thước, màu sắc theo quy định của cơ quan có thẩm quyền đăng ký phương tiện.

c. Kẻ, gắn số đăng ký giả (quy định tại điểm đ; khoản 2, Điều 13) [16], sử dụng Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện hoặc Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giả (quy định tại điểm b; khoản 5, Điều 13) [16] là các hành vi kẻ, gắn số đăng ký, sử dụng các Giấy chứng nhận của phương tiện khác hoặc không do cơ quan có thẩm quyền đăng ký, đăng kiểm cấp.

d. Không sơn hoặc sơn không đúng quy định vạch dấu mớn nước an toàn của phương tiện (quy định tại điểm e; khoản 2, Điều 13) [16] là hành vi không sơn hoặc sơn vạch dấu mớn nước an toàn trên phương tiện không đúng hình dáng, kích thước, màu sắc, vị trí theo quy định của cơ quan đăng kiểm hoặc để vạch dấu mớn nước an toàn bị mờ không thể xác định được vạch sơn.

đ. Không có bảo hiểm trách nhiệm dân sự hoặc giấy tờ khác theo quy định cho từng loại phương tiện (quy định tại điểm h; khoản 2, điểm h; khoản 3, Điều 13) [16] là các loại giấy được cấp riêng cho loại phương tiện đó, như Sổ chứng nhận thể tích chiếm nước, Sổ kiểm tra thiết bị nâng hàng, giấy vận chuyển vũ khí, chất độc, chất nổ... hoặc phương tiện vận chuyển hành khách, phương tiện vận chuyển chất dễ cháy, dễ nổ mà không có Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự hoặc có nhưng không còn hiệu lực.

e. Tình trạng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện không đúng tiêu chuẩn quy định (quy định tại điểm c; khoản 5, Điều 13) [16] là hành vi sau khi đăng kiểm không giữ được tình trạng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện theo quy định, như để nước rò rỉ vào phương tiện, phương tiện bị nứt, rạn, thủng, vỡ, không ăn lái, hệ thống neo không có hiệu lực...

g. Giả mạo hồ sơ để được đăng ký, đăng kiểm phương tiện (quy định tại điểm d; khoản 5, Điều 13) [16] là hành vi sử dụng hồ sơ, giấy tờ của phương tiện khác hoặc sử dụng hồ sơ, tài liệu chưa được cơ quan đăng kiểm phê duyệt, giấy tờ không do cơ quan Nhà nước có thẩm quyền cấp hoặc xác nhận, để được đăng ký, đăng kiểm phương tiện.

h. Mượn, thuê, cho mượn, cho thuê trang thiết bị của phương tiện để đăng kiểm (điểm đ; khoản 5, Điều 13) [16], hành vi này được áp dụng để xử phạt đối với cả người cho mượn, cho thuê và người mượn, người thuê trang thiết bị.

#### ***1.2.3.2. Vi phạm quy định về trang thiết bị, dụng cụ an toàn của phương tiện***

Không trang bị hoặc trang bị không đầy đủ dụng cụ an toàn theo quy định (quy định tại khoản 1, Điều 14) [16] là hành vi đưa phương tiện có trọng tải toàn phần dưới 5 tấn hoặc lắp máy có công suất dưới 5 mã lực (CV) vào hoạt động, mà không bố trí hoặc bố trí không đầy đủ dụng cụ cứu sinh tương ứng với số người mà phương tiện được phép chở.

Để xác định hành vi vi phạm này phải đối chiếu, so sánh giữa số lượng, chủng loại, chất lượng của trang thiết bị, dụng cụ an toàn thực tế hiện có trên phương tiện với số lượng, chủng loại và chất lượng của trang thiết bị, dụng cụ an toàn được ấn định trong Sổ kiểm tra an toàn kỹ thuật của phương tiện (SKTAT KT).

Đưa phương tiện vào khai thác không đúng công dụng hoặc không đúng vùng hoạt động của phương tiện (quy định tại khoản 1, Điều 15) [16] là hành vi đưa phương tiện hoạt động ngoài phạm vi vùng mà cấp phương tiện đó được phép hoạt động hoặc khai thác phương tiện không đúng mục đích sử dụng của phương tiện theo quy định của cơ quan có thẩm quyền. Ví dụ, hành vi đưa phương tiện có cấp SII vào hoạt động tại vùng nước mà chỉ loại phương tiện có cấp SI được hoạt động hoặc phương tiện vận tải hàng hóa lại dùng để chở người.

#### ***1.2.3.3. Vi phạm quy định về thuyền viên, người lái phương tiện***

a. Hành vi sử dụng bằng, chứng chỉ chuyên môn không đúng quy định (quy định tại khoản 1, Điều 17) [16] là hành vi của thuyền viên, người lái phương tiện sử dụng bằng, chứng chỉ chuyên môn được cấp không phù hợp với loại phương tiện mà người đó đang làm việc hoặc theo quy định phải có thêm chứng chỉ chuyên môn đặc biệt, giấy tờ khác kèm theo mà không có chứng chỉ chuyên môn đặc biệt, giấy tờ đó.

Chứng chỉ chuyên môn là giấy chứng nhận đủ khả năng đảm nhiệm chức danh thủy thủ, thợ máy, lái phương tiện. Chứng chỉ chuyên môn đặc biệt là giấy chứng nhận đủ khả năng làm việc an toàn trên phương tiện có tốc độ cao, chở xăng dầu, hóa chất, khí hóa lỏng, phương tiện hoạt động ven biển.

b. Hành vi giao việc điều khiển phương tiện cho người không có bằng, chứng chỉ chuyên môn hoặc có nhưng không phù hợp với loại phương tiện theo quy định (quy định tại điểm a; khoản 2, Điều 17) [16], hành vi này được áp dụng để xử phạt chủ phương tiện, thuyền trưởng hoặc thuyền phó đi ca, người lái phương tiện trong các trường hợp dưới đây:

- Chủ phương tiện giao cho người không có bằng hoặc có nhưng không phù hợp với loại phương tiện đang điều khiển; bổ nhiệm người không có bằng thuyền trưởng hoặc có nhưng không phù hợp đảm nhiệm chức danh thuyền trưởng trên phương tiện đó;

- Thuyền trưởng hoặc thuyền phó đi ca giao cho người không có bằng thuyền trưởng hoặc chứng chỉ thủy thủ điều khiển phương tiện;

- Người lái phương tiện giao cho người không có chứng chỉ chuyên môn lái phương tiện.

c. Khai báo gian dối để được cấp, đổi hoặc cấp lại bằng, chứng chỉ chuyên môn (quy định tại khoản 3, Điều 17) [16] là hành vi khai báo không đúng sự thật để được cấp, đổi, cấp lại bằng, như trình bày sai sự thật khi đưa ra hồ sơ, tài liệu không phải do cơ quan có thẩm quyền cấp hay xác nhận hoặc hành vi của người có bằng, chứng chỉ chuyên môn đang bị cơ quan có thẩm quyền tạm giữ để xử lý vi phạm theo quy định của pháp luật.

d. Sử dụng bằng, chứng chỉ chuyên môn giả (quy định tại khoản 4, Điều 17) [16] là hành vi sử dụng bằng, chứng chỉ chuyên môn không do cơ quan, người có thẩm quyền cấp.

e. Không bố trí đủ thuyền viên theo quy định hoặc sử dụng người làm việc trên phương tiện không có tên trong danh bạ thuyền viên (quy định tại điểm a; khoản 2, Điều 18) [16] là hành vi của chủ phương tiện không bố trí thuyền trưởng và các chức danh thuyền viên tối thiểu khác theo quy định của cơ quan có thẩm quyền; thuyền trưởng, thuyền phó đi ca mà không bảo đảm đủ số thuyền viên tối thiểu trên phương tiện đã được chủ phương tiện đăng ký trong danh bạ thuyền viên hoặc sử dụng người không có tên trong Sổ danh bạ thuyền viên để thực hiện chức danh thuyền viên.

#### ***1.2.3.4. Vi phạm quy tắc giao thông và tín hiệu của phương tiện***

a. Bám buộc vào phương tiện chở người, phương tiện chở hàng hóa nguy hiểm hoặc để phương tiện chở người, phương tiện chở hàng hóa nguy hiểm bám buộc vào phương tiện của mình khi đang hành trình (quy định tại điểm a, điểm b; khoản 1, Điều 22) [16]. Phương

tiện chở hàng hóa nguy hiểm là phương tiện vận chuyển chất nổ; chất dễ cháy; chất ôxy hóa, chất ăn mòn; chất độc hại, lây nhiễm; chất phóng xạ hoặc chất, hàng nguy hiểm khác. Danh mục hàng nguy hiểm, số hiệu nguy hiểm, biểu trưng hàng nguy hiểm, báo hiệu nguy hiểm được quy định tại [15].

b. Điều khiển phương tiện chạy tạo sóng lớn gây tổn hại đến công trình giao thông (quy định tại điểm b; khoản 6, Điều 22) [16] là hành vi điều khiển phương tiện chạy tạo sóng đến mức làm sạt, lở đất, đá, cấu kiện công trình giao thông; sạt, lở bờ sông, kênh... hoặc làm thay đổi cấu trúc, độ an toàn của công trình giao thông.

Hàng hóa nhập khẩu không rõ nguồn gốc, hàng hóa cấm xuất khẩu và hàng hóa, vật phẩm hôi thối hoặc súc vật bị dịch bệnh.

Hành vi vi phạm chở quá vạch dấu mớn nước an toàn của đoàn lái phải lấy phương tiện bị lái có mức chìm quá mớn khổ lớn nhất, làm căn cứ để xử phạt chung cho cả đoàn lái.

### **Tóm lại**

Như vậy cơ sở khoa học và pháp lý liên quan đến tai nạn giao thông đường thủy nội địa đã được tổng hợp và khái quát hóa tập trung vào các nội dung:

- Phân tích đưa ra khái niệm về tai nạn giao thông đường thủy nội địa.
- Phân loại các loại tai nạn giao thông, các đặc điểm của tai nạn giao thông đường thủy nội địa, phân tích các yếu tố là nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa
- Phân cấp kỹ thuật và các hành vi pháp luật nghiêm cấm trên đường thủy nội địa, phân công trách nhiệm xử lý khi có tai nạn xảy ra.

Trên cơ sở tổng hợp cơ sở khoa học và pháp lý liên quan đến tai nạn giao thông đường thủy của chương 1 và điều kiện cơ sở hạ tầng của khu vực Nam Bộ để áp dụng phân tích nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa quốc gia do Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam quản lý ở chương 2.

## CHƯƠNG 2

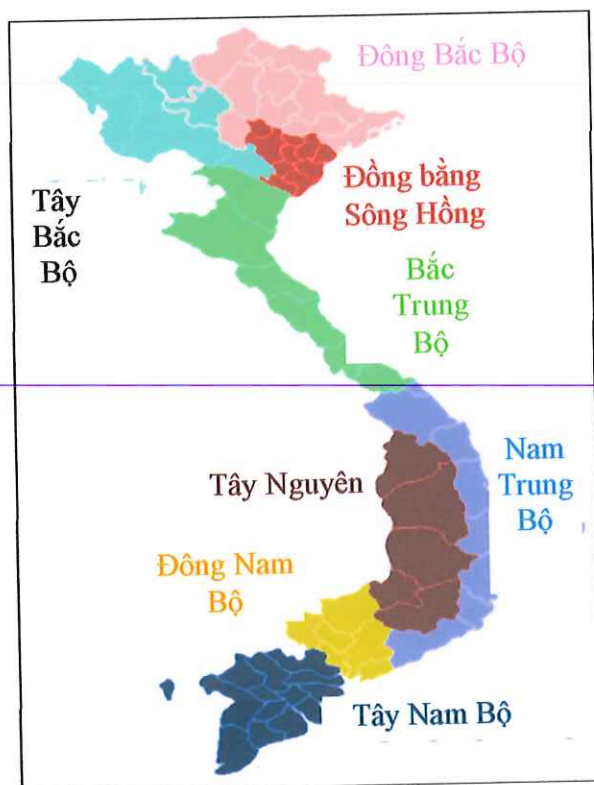
### THỰC TRẠNG VÀ NGUYÊN NHÂN TAI NẠN GTĐTND QUỐC GIA Ở KHU VỰC NAM BỘ

#### 2.1. Tổng quan về khu vực Nam Bộ

##### 2.1.1. Điều kiện tự nhiên, dân số

###### 2.1.1.1. Vị trí, đặc điểm tự nhiên khu vực Nam Bộ

Khu vực Nam Bộ gồm: Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ. Tây Nam Bộ (hay còn gọi là đồng bằng sông Cửu Long) là vùng châu thổ lớn nhất nước ta, có 12 tỉnh và 01 thành phố: An Giang, Bến Tre, Bạc Liêu, Cà Mau, Đồng Tháp, Hậu Giang, Kiên Giang, Long An, Sóc Trăng, Tiền Giang, Trà Vinh, Vĩnh Long và thành phố Cần Thơ tổng diện tích tự nhiên 40.602,3 km<sup>2</sup>, chiếm 12,26% diện tích tự nhiên của cả nước [49].



Hình 2.1: Vị trí khu vực Nam Bộ  
( Nguồn: <http://vi.wikipedia.org>)

Đông Nam Bộ gồm 05 tỉnh và 01 thành phố: Bà Rịa – Vũng Tàu, Bình Dương, Bình Phước, Đồng Nai, Tây Ninh và Thành phố Hồ Chí Minh. Tổng diện tích tự nhiên 23.605,5 km<sup>2</sup>, chiếm 7,13% diện tích tự nhiên của cả nước [49].

Vị trí địa lý khu vực Nam Bộ: Phía Đông giáp biển Đông, phía Tây giáp Campuchia, phía Nam giáp Vịnh Thái Lan; phía Bắc giáp Tây Nguyên và Nam Trung Bộ

Khí hậu khu vực Nam Bộ: Nằm trong vùng nhiệt đới gió mùa cận xích đạo, hai mùa rõ rệt: mùa

mưa từ tháng 6 đến tháng 11 hàng năm, mùa khô từ tháng 12 đến tháng 5 năm sau; lượng mưa hàng năm từ 1300mm đến 2400mm, độ ẩm trung bình 80 – 85%, nhiệt độ trung bình từ 27 – 30<sup>0</sup>C chịu ảnh hưởng của chế độ bán nhật triều.

### 2.1.1.2. Dân số – xã hội

#### a) Khu vực Đông Nam Bộ

Kết quả điều tra dân số ngày 01/04/2009 dân số ở Đông Nam Bộ là 14.025.387 người chiếm 16,34% dân số cả nước, tỷ suất tăng tự nhiên khoảng 3,2% năm [49]. Tp Hồ Chí Minh là đô thị có dân số lớn nhất nước có 7.123.340 người, Tỉnh Đồng Nai 2.483.211 người. Song ở vùng này, có sự gia tăng dân số cơ học rất cao, Tp Hồ Chí Minh tăng 3,5%, Bình Dương tăng 7,3%. Do có tiềm năng và tốc độ tăng trưởng kinh tế cao đã tạo sức hút di dân mạnh mẽ từ các vùng khác. Tỷ lệ dân số trong độ tuổi lao động cao, tỷ lệ biết chữ của dân số từ 6 tuổi trở lên là 88,82%, trong đó các địa phương có tỷ lệ này cao nhất là Bà Rịa – Vũng Tàu (93,77%), Tp.HCM (90,1%)...Mật độ dân số của Đông Nam Bộ là 543 người/km<sup>2</sup>, phân bố không đồng đều giữa các tỉnh và thành phố, tập trung chủ yếu ở thành phố lớn, các tỉnh đồng bằng ven biển. Đông Nam Bộ là vùng có trình độ đô thị hóa tương đối cao chiếm tới 57,1% (Chi tiết phụ lục I).

#### b) Khu vực Tây Nam Bộ

Kết quả điều tra dân số ngày 01/04/2009 dân số khu vực là 17.178.871 người chiếm 20,5% dân số cả nước [49]. Mật độ trung bình 436 người/km<sup>2</sup>, tỷ suất gia tăng dân số tự nhiên ở mức độ cao (2,3%). Khoảng 53% dân số Tây Nam Bộ ở độ tuổi dưới 20, có 22,7% dân số trên 35 tuổi, nam chiếm 47,4%, nữ chiếm 52,6%.

Cơ cấu dân số gồm nhiều dân tộc khác nhau song chủ yếu vẫn là người Kinh, tiếp theo là người Khme (6,1%) cư trú nhiều ở các tỉnh An Giang, Bạc Liêu, Cà Mau, Vĩnh Long, Trà Vinh. Người Hoa 1,7% phân bố nhiều ở An Giang, Cà Mau, Bạc Liêu, Sóc Trăng, Cần Thơ... các dân tộc còn lại chỉ chiếm 0,2% dân số. Dân cư phân bố không đều các tỉnh dọc sông Tiền, sông Hậu như Tiền Giang (701 người/km<sup>2</sup>), Vĩnh Long (723 người/km<sup>2</sup>) trong khi đó ở Cà Mau mật độ chỉ có 235 người /km<sup>2</sup> (Chi tiết phụ lục I).

## **2.1.2. Tình hình kinh tế xã hội của khu vực**

### **2.1.2.1. Tình hình phát triển kinh tế khu vực**

#### *a) Khu vực Đông Nam Bộ*

Đông Nam Bộ là vùng có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao (khoảng 11 – 12%, trong khi đó cả nước là 8,2% thời kỳ 1991 – 1997), tỷ trọng GDP của vùng so với toàn quốc tăng từ 26,2% năm 1990 lên 40,9% năm 2008. Giá trị gia tăng bình quân gấp 2,2 lần mức bình quân của cả nước. Cơ cấu kinh tế của vùng đã có sự chuyển dịch đáng kể. Tỷ trọng nông, lâm, thủy sản trong GDP giảm từ 21,1% năm 1990 xuống 10,9% năm 1997; tỷ trọng công nghiệp tăng tương ứng từ 37,5% lên 58,9%. Năm 2008 cả nước đã thu hút được 64 tỷ USD vốn đăng ký đầu tư trực tiếp từ nước ngoài, thực hiện đạt 11,5 tỷ USD, tăng 43,2% so với năm 2007, có 44 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có dự án được cấp phép mới, trong đó Bà Rịa-Vũng Tàu 9,3 tỷ USD, chiếm 15,5%; thành phố Hồ Chí Minh 8,9 tỷ USD, chiếm 14,7%... Chúng tôi được tiềm năng phát triển kinh tế của vùng và hướng phát triển kinh tế của khu vực trong thời gian tới. Năm 2008 tỷ trọng khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản chiếm 21,99% GDP; khu vực công nghiệp và xây dựng chiếm 39,91%; khu vực dịch vụ chiếm 38,1% trong GDP cả nước.

#### *b) Khu vực Tây Nam Bộ*

Tây Nam Bộ là vùng trọng điểm sản xuất lương thực lớn nhất của toàn quốc, đặc biệt là cây lúa; đóng góp 21% GDP cả nước. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu năm 2006 là 4,2 tỉ USD bằng 5% cả nước, Sản lượng lương thực lúa năm 2008 đạt 38,6 triệu tấn tăng 2,7 triệu tấn so với năm 2007 tăng 7,5%. Riêng Tây Nam Bộ đạt 19,73 triệu tấn chiếm 55% sản lượng cả nước. Trong những năm từ 1997 đến 2000, tuy bị ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế khu vực nhưng mức tăng trưởng của cả nước vẫn đạt 6,3% và đặc biệt, Tây Nam Bộ được xem là khu vực có mức tăng trưởng khá, đạt khoảng từ 6,5 đến 6,8%. Giai đoạn năm 2004 tốc độ tăng trưởng 9,8%. Tỷ trọng cơ cấu kinh tế có sự chuyển biến tích cực năm 2006; ngành nông nghiệp chiếm 44,34% ; công nghiệp và xây dựng 23,41%; dịch vụ 32,25% đang chuyển từ nền kinh tế thuần nông sang nền kinh tế đa dạng tập trung hướng tới công nghiệp, dịch vụ.

### 2.1.2.2. Hệ thống giao thông chính

#### a) Hệ thống giao thông vận tải khu vực Đông Nam Bộ:

##### + Đường thủy và cảng, bến:

Sông Đồng Nai chảy qua các tỉnh Lâm Đồng, Đắk Nông, Bình Phước, Đồng Nai, Bình Dương, Thành phố Hồ Chí Minh, Long An, và Tiền Giang chiều dài 635 km và lưu vực 38.600 km<sup>2</sup>. Sông Đồng Nai có một số cảng lớn như cảng Cát Lái, cảng Bình Dương...

Sông Sài Gòn bắt nguồn từ Tây Ninh, (Hồ Dầu Tiếng) chảy qua Bình Dương, và đổ vào sông Đồng Nai ở mũi Đền Đỏ huyện Nhà Bè nhập chung thành sông Nhà Bè, ra tới mũi Nhà Bè lại tách làm hai nhánh là Lòng Tàu và Soài Rạp chảy ra biển Đông. Sông này có các cảng lớn thuộc hệ thống Cảng Sài Gòn nằm dọc sông Sài Gòn điểm hội tụ giao thông quan trọng của vùng là đường sông, đường sắt, đường ô tô. Từ đây có nhiều tuyến đường biển nối với các vùng khác trong nước và quốc tế.

##### + Đường biển:

Từ biển Đông, qua mũi Nghinh Phong, vịnh Gành Rái, sông Ngã Bảy, sông Lòng Tàu, sông Nhà Bè và sông Sài Gòn để đến khu vực cảng Sài Gòn, chiều dài luồng từ phao số "0" ở Vũng Tàu vào tới khu vực cảng Sài Gòn dài khoảng 45 hải lý, luồng sông hiện nay vẫn còn hẹp và khá dài. Tính không thông thuyền tính từ mức nước cao là 55 mét tại sông Lòng Tàu và 45 mét tại sông Sài Gòn, đây là tuyến luồng vận tải biển hiện nay có tổng lưu lượng hàng hóa - lượng tàu thông qua lớn nhất vùng Nam Bộ và toàn quốc.

Luồng Soài Rạp: Luồng có lòng sông rộng, tuyến sông tương đối thẳng, nhưng cửa sông tồn tại nhiều cồn cạn, lòng sông nông, cao độ trung bình đáy sông tại cửa khoảng - 6,5m, chỉ thích hợp cho tàu có trọng tải nhỏ.

##### + Đường bộ:

Mạng lưới đường bộ của Đông Nam Bộ với tổng chiều dài 11.286km, trong đó có 1.606km quốc lộ, 1.127km tỉnh lộ, 4.185km đường liên xã và 817km đường đô thị. Trong vùng có nhiều tuyến đường đầu mối quan trọng và có ý nghĩa quốc gia, quốc tế như quốc lộ 1, quốc lộ 22 (đường xuyên Á) đi Campuchia; quốc lộ 13 nối với quốc lộ 14 đi Tây Nguyên và qua Lào, quốc lộ 20 đi Đà Lạt; quốc lộ 51 nối liền Tp.HCM – Biên Hòa – Vũng Tàu;

quốc lộ 50 đi Gò Công, Mỹ Tho và nối liền với Tây Nam Bộ. Tuyến cao tốc Tp HCM – Trung Lương và tuyến Nguyễn Văn Linh nối Tp HCM với các tỉnh thuộc Tây Nam Bộ. Ngoài ra hiện nay khu vực đang triển khai xây dựng một số tuyến quan trọng như: Tuyến cao tốc Tp HCM – Long Thành – Dầu Giây, Tp HCM – Vũng Tàu, tuyến đường Hồ Chí Minh... sẽ tạo ra một hệ thống đường bộ hoàn chỉnh để thúc đẩy phát triển kinh tế.

+ Đường sắt:

Trong vùng chỉ có tuyến đường sắt Thống Nhất, chạy song song với đường quốc lộ 1, quy tụ tại Tp.HCM, với chiều dài chiếm 10% tổng chiều dài đường sắt của cả nước.

+ Đường hàng không:

Sân bay Tân Sơn Nhất là sân bay quan trọng nhất của vùng và cả nước. Từ sân bay này có hơn 50 tuyến bay đi các nơi trong nước và quốc tế. Ngoài ra, trong vùng còn có sân bay Vũng Tàu, phục vụ chủ yếu cho dịch vụ ngành dầu khí. Hiện nay nhu cầu đi lại giao thương bằng đường hàng không đã quá tải cần sớm triển khai sân bay quốc tế Long Thành.

*b) Hệ thống giao thông vận tải khu vực Tây Nam Bộ:*

+ Đường thủy và cảng, bến:

Hệ thống sông, kênh ở đây chằng chịt với tổng chiều dài 4.952km, bao gồm 197 con sông và kênh, rạch (chiếm 88,4% so với Nam Bộ) trong đó có 37 con sông (chiều dài 1.706km, chiếm 36% tổng chiều dài đường thủy của vùng); 137 kênh (chiều dài 2.780km chiếm 55%) và 33 con rạch (chiều dài 466 km, chiếm 9%). Hệ thống sông, kênh, rạch tạo thành một mạng lưới liên kết các tỉnh với nhau. Hai tuyến chính quan trọng nhất là thành phố Hồ Chí Minh – Kiên Lương và thành phố Hồ Chí Minh - Cà Mau đã được đầu tư nâng cấp, hiện nay đang triển khai nâng cấp tuyến Chợ Gạo- Kỳ Hôn nhằm giảm thiểu ắc tắc ở khu vực này. Cùng với việc nâng cấp mở tuyến đường biển qua kênh Bồ Chánh cho tàu có trọng tải lớn vào Cần Thơ sẽ tạo ra một động lực phát triển kinh tế trong vùng.

Hệ thống cảng thủy nội địa trải khắp các tuyến đường thủy. Các cảng chính gồm có Mỹ Tho (Tiền Giang), Cao Lãnh (Đồng Tháp), Trà Nóc (Cần Thơ), Long Xuyên (An Giang), Kiên Lương (Kiên Giang). Cảng Cần Thơ đã được công nhận là cảng quốc tế năm 1992 và cho phép tàu có trọng tải 5.000 tấn cập bến. Ngoài ra còn có một số bến mới hình thành

trong những năm gần đây, đó là Xẻo Rô (trên sông Cái Lớn, tỉnh Kiên Giang), Vị Thanh trên kênh Xà No, Cần Thơ), Thới Bình (trên sông Trẹm), các bến của nhà máy xi măng Tân Hiệp, bến tổng kho xăng dầu...đây là những bến chủ yếu nằm trên hai tuyến vận tải chính của đồng bằng sông Cửu Long.

+ Đường biển:

- Sông Tiền: được thông ra biển theo cửa chính là cửa Tiểu cùng với 05 nhánh phụ khác là: sông Mỹ Tho đổ ra cửa Đại, sông Ba Lai đổ ra cửa Ba Lai, sông Hàm Luông đổ ra cửa Hàm Luông, sông Cổ Chiên đổ ra nhánh Cổ Chiên, 01 nhánh đổ ra cửa Cung Hầu.

- Sông Hậu: từ kênh Tân Châu, được thông ra biển qua cửa biển chính Định An và nhánh phụ đổ ra cửa Trần Đề.

Ngoài sông Tiền và sông Hậu là 02 sông chính trong vận tải biển thì còn có các sông nổi biển Đông và biển Tây là sông Cửa Lớn chảy qua Năm Căn tỉnh Cà Mau.

+ Đường bộ:

Hệ thống đường bộ của vùng có tổng chiều dài 5.200 km, trong đó có 8 quốc lộ chạy qua với chiều dài 850 km. Quan trọng nhất là quốc lộ 1, hiện nay toàn bộ tuyến đã được nâng cấp, ngày 24/4/2010 cầu Cần Thơ, cây cầu cuối cùng trên tuyến này đã được khánh thành. Tuyến cao tốc Tp HCM – Trung Lương dài hơn 60 km nối Tp Hồ Chí Minh với các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long đã rút ngắn thời gian và giảm tải cho tuyến quốc lộ 1. Ngoài ra còn một số quốc lộ nối các tỉnh trong vùng và thông thương qua Campuchia. Trong vùng có khoảng 2.499 km đường tỉnh và đường huyện, mà chủ yếu là đường đất hoặc đường cấp phối. Nhìn chung hệ thống đường bộ chưa hoàn thiện cần được nâng cấp, đầu tư mở rộng để phục vụ phát triển kinh tế xã hội.

Ngoài các loại hình vận tải chủ yếu nêu trên vùng còn có đường hàng không với các sân bay Trà Nóc (Cần Thơ), Rạch Giá và Phú Quốc (Kiên Giang), Cà Mau đang khai thác.

## **2.2. Thực trạng giao thông đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ**

### **2.2.1. Hệ thống tổ chức quản lý**

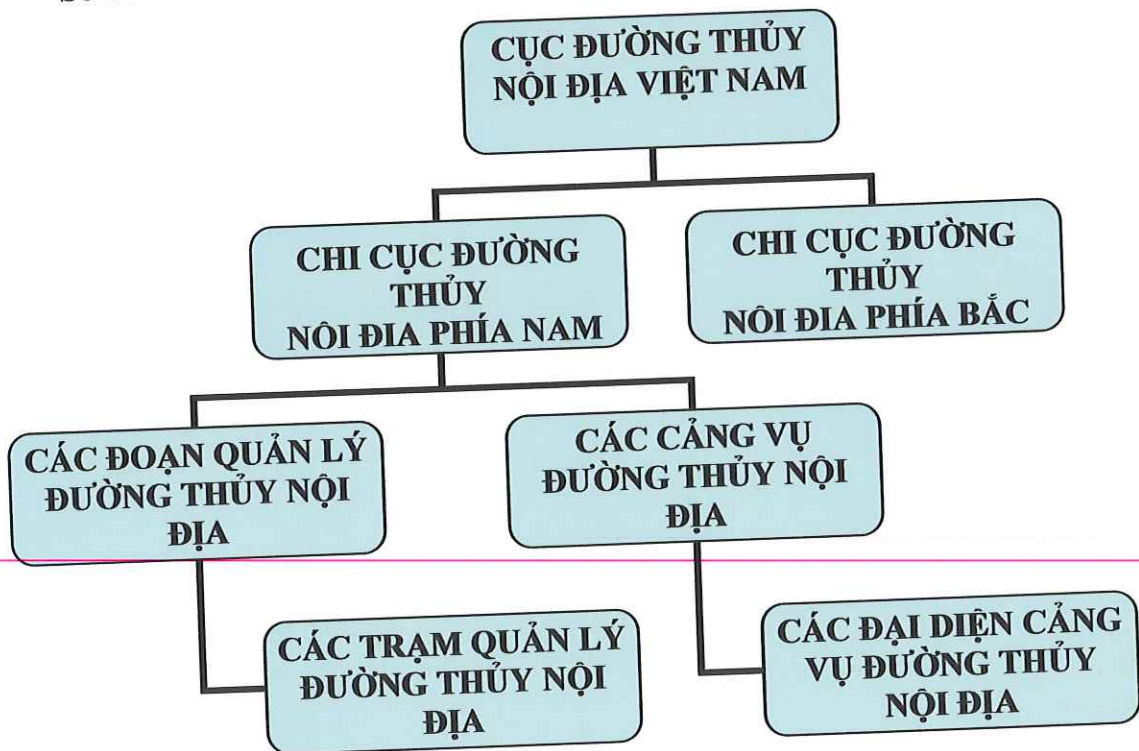
#### **2.2.1.1. Cơ cấu tổ chức quản lý**

Cục Đường thủy nội địa Việt Nam là cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông và vận tải đường thủy nội địa trong phạm vi cả nước, được thành lập lại theo Nghị định 08/CP ngày 30/01/1993 của Chính phủ [35].

Cục Đường thủy nội địa Việt Nam có Chi cục Đường thủy nội địa phía Bắc (trụ sở tại Tp. Hải Phòng) và Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam (trụ sở tại Tp. Hồ Chí Minh)

- Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam là cơ quan trực thuộc Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, thực hiện quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải Đường thủy nội địa từ Quảng Ngãi - Kon Tum đến Cà Mau. Các đơn vị quản lý trực tiếp khu vực gồm: 06 Đoạn Quản lý đường thủy nội địa và 02 Cảng vụ đường thủy nội địa khu vực.

Sơ đồ 2.1. Mô hình Tổ chức quản lý GTĐTND quốc gia khu vực Nam Bộ



- Cảng vụ đường thủy nội địa trực thuộc Cục ĐTNĐ Việt Nam được tổ chức theo khu vực và do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định; là cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa.

+ Cảng vụ đường thủy nội địa khu vực III thành lập ngày 13/1/1998 quản lý khu vực miền Đông Nam Bộ và Long An, Tiền Giang, Bến tre, Đồng Tháp, gồm 11 Đại diện trực thuộc ở các khu vực.

+ Cảng vụ đường thủy nội địa khu vực IV thành lập tháng 6/2001 quản lý khu vực các tỉnh Kiên Giang, Cần Thơ, Bạc Liêu, Sóc Trăng, Cà Mau, An Giang, Trà Vinh, Vĩnh Long, Hậu Giang, gồm 12 Đại diện trực thuộc ở các khu vực.

- Đoạn Quản lý đường thủy nội địa là tổ chức sự nghiệp công lập thừa hành nhiệm vụ quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải ĐTNĐ và thực hiện dịch vụ công ích sửa chữa, bảo trì ĐTNĐ trong phạm vi trách nhiệm được giao.

Trách nhiệm quản lý bảo trì các tuyến đường thủy nội địa quốc gia được phân vùng theo Quyết định số 970/QĐ- BGTVT ngày 15/4/2009 của Bộ Giao Thông Vận Tải và Quyết định số 467/QĐ-CĐTNĐ ngày 30 /06/2009 của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam (chi tiết phụ lục II). Khu vực Nam Bộ có 06 Đoạn Quản lý đường thủy nội địa gồm:

**Bảng 2.1: Các đơn vị quản lý GTĐTNĐ quốc gia khu vực Nam Bộ**

Số TT	Tên đơn vị	Trụ sở	Km quản lý	Trạm trực thuộc
01	Đoạn QLĐT nội địa số 10	Tp Hồ Chí Minh	643,5	08
02	Đoạn QLĐT nội địa số 11	Tp Mỹ Tho (Tiền Giang)	473,9	08
03	Đoạn QLĐT nội địa số 12	Tp Cần Thơ	431,3	07
04	Đoạn QLĐT nội địa số 13	Tp Long Xuyên (An Giang)	568,7	08
05	Đoạn QLĐT nội địa số 14	Tp Cà Mau ( Cà Mau )	452,2	08
06	Đoạn QLĐT nội địa số 15	Tp Cao Lãnh ( Đồng Tháp)	616,7	07
	<b>Cộng</b>		<b>3.186,3</b>	<b>46</b>

( Nguồn: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam)

+ Đoạn Quản lý đường thủy nội địa số 10 (Đoạn 10) quản lý khu vực Đồng Nai, Bà Rịa- Vũng Tàu, Bình Dương, Tp HCM, Bình Phước và một phần tỉnh Tây Ninh, Long An.

+ Đoạn Quản lý ĐTNĐ số 11 quản lý khu vực Tiền Giang, Bến Tre, Long An.

+ Đoạn Quản lý ĐTNĐ số 12 quản lý khu vực Tp Cần Thơ, Hậu Giang.

+ Đoạn Quản lý ĐTNĐ số 13 quản lý khu vực An Giang, Kiên Giang.

+ Đoạn Quản lý ĐTNĐ số 14 quản lý khu vực Cà Mau, Bạc Liêu, Sóc Trăng.

+ Đoạn Quản lý ĐTNĐ số 15 quản lý khu vực Đồng Tháp, Long An, Tây Ninh.

### 2.2.1.2. *Nhiệm vụ và quyền hạn chính của các đơn vị*

#### *Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam [39]*

- Thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành Giao thông vận tải Đường thủy nội địa từ Quảng Ngãi - Kon Tum đến Cà Mau.

- Phổ biến, tuyên truyền, kiểm tra việc thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật, quy hoạch và cơ chế chính sách phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa.

- Phối hợp với các cơ quan hữu quan tại khu vực thực hiện tổ chức giải tỏa ách tắc giao thông thủy và xử lý các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa nghiêm trọng.

- Chỉ đạo, giải quyết kịp thời nhiệm vụ khẩn cấp trong công tác phòng chống lụt bão và tìm kiếm cứu nạn, bao gồm: vật chướng ngại đột xuất, cứu hộ, cứu nạn hoặc đảm bảo quốc phòng, an ninh...

- Kiến nghị việc đóng, mở, nâng cấp cơ sở hạ tầng luồng, tuyến đường thủy nội địa Quốc gia; Cấp giấy phép hoạt động bến thủy nội địa theo ủy quyền của Cục; Tổ chức các Hội đồng thi, sát hạch cấp bằng thuyền trưởng, máy trưởng.

- Phối hợp với chính quyền các địa phương trong việc quản lý các bến khách ngang sông, tổ chức bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường thủy nội địa.

- Theo dõi, tổng hợp, tình hình kỹ thuật luồng tuyến; thống kê, theo dõi cơ sở hạ tầng.

#### *Đoạn Quản lý đường thủy nội địa [40]*

- Thừa hành nhiệm vụ quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa trong phạm vi trách nhiệm được giao.

- Phối hợp với các cơ quan hữu quan và chính quyền địa phương để tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông vận tải đường thủy nội địa; tổ chức giải tỏa ách tắc giao thông và tham gia xử lý các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa.

- Tham gia giải quyết kịp thời nhiệm vụ khẩn cấp công tác phòng chống bão lũ và tìm kiếm, cứu hộ, cứu nạn trên đường thủy nội địa hoặc đảm bảo quốc phòng, an ninh.

- Thường xuyên tổ chức kiểm tra, khảo sát, theo dõi các tuyến đường thủy nội địa quốc gia, phát hiện kịp thời sự biến đổi luồng tuyến, vật chướng ngại và có các biện pháp kịp thời

bảo đảm an toàn giao thông cho phương tiện lưu thông trên tuyến. Theo dõi thủy văn và lưu lượng vận tải trên các tuyến đường thủy nội địa quốc gia.

- Tổ chức thực hiện nhiệm vụ sửa chữa, bảo trì các tuyến đường thủy nội địa quốc gia trong phạm vi trách nhiệm được giao.

*Trạm Quản lý đường thủy nội địa [42]*

Là tổ chức trực thuộc Đoạn Quản lý đường thủy nội địa có nhiệm vụ và quyền hạn:

- Thường xuyên kiểm tra, theo dõi tình trạng luồng tuyến đường thủy nội địa trong phạm vi trách nhiệm được giao; phát hiện sự biến đổi luồng lạch, vật chướng ngại, kịp thời báo cáo lên cấp trên và thực hiện các biện pháp cấp thiết bảo đảm an toàn giao thông cho phương tiện lưu thông trên tuyến.

- Lắp đặt, kiểm tra, điều chỉnh, sửa chữa, bảo trì báo hiệu đường thủy nội địa bảo đảm đúng quy tắc báo hiệu đường thủy nội địa. Kiểm tra, đôn đốc, hướng dẫn chủ công trình, tổ chức, cá nhân gây ra vật chướng ngại trên đường thủy nội địa lắp đặt kịp thời và duy trì báo hiệu đường thủy nội địa theo đúng quy định của pháp luật.

- Theo dõi mực nước và lưu lượng vận tải trên các tuyến đường thủy nội địa thuộc phạm vi quản lý.

*Cảng vụ đường thủy nội địa [27]*

- Kiểm tra việc thực hiện quy định của pháp luật về an toàn giao thông và bảo vệ môi trường của phương tiện, tàu biển; kiểm tra bằng, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên và người lái phương tiện; cấp phép cho phương tiện, tàu biển ra, vào cảng, bến thủy nội địa.

- Thông báo tình hình luồng cho phương tiện ra, vào cảng, bến thủy nội địa.

- Kiểm tra điều kiện an toàn đối với cầu tàu, bến, luồng, báo hiệu và các công trình khác có liên quan trong phạm vi cảng, bến thủy nội địa; khi phát hiện có dấu hiệu mất an toàn phải thông báo cho tổ chức, cá nhân có trách nhiệm xử lý kịp thời.

- Tổ chức tìm kiếm, cứu người, hàng hóa, phương tiện, tàu biển bị nạn trong vùng nước cảng, bến thủy nội địa.

- Xử phạt vi phạm hành chính; lưu giữ phương tiện; thu phí, lệ phí theo quy định.

### 2.2.2. Hệ thống sông kinh quốc gia khu vực Nam Bộ

Tổng chiều dài hệ thống sông kênh tự nhiên và nhân tạo ở Nam Bộ là 28.551 km với mật độ là 0.68 km/km<sup>2</sup>. Trong đó các tuyến đường thủy nội địa quốc gia do Trung ương quản lý là 3.186 km chiếm 1,2%; các tuyến do địa phương quản lý xấp xỉ 18.500 km chiếm 64,8%, còn lại gần 7.000 km phục vụ cho thủy lợi nhưng vẫn có thể khai thác vận tải thủy.

Mạng lưới sông kinh phía Nam được Bộ Giao Thông Vận Tải giao cho trung ương quản lý mang tính chất tuyến liên tỉnh và quốc tế, có thể khái quát hệ thống mạng lưới quản lý nêu trên theo 2 trục dọc và trục ngang:

+ **Trục ngang:** 6 tuyến xuất phát từ biên giới ra hướng biển Đông hầu hết chủ yếu là các sông tự nhiên bao gồm:

1- Tuyến sông Đồng Nai: Ngã ba Sông Bé về phía cụm cảng Cát Lái, Sài Gòn (Cục ĐTNĐVN chỉ quản lý đến thượng lưu rạch Ông Nhiêu) quản lý 98 km.

- Sông Đồng Nai có tổng chiều dài 635 km bắt nguồn từ cao nguyên Lâm Viên chảy đến Dak Hoai tỉnh Lâm Đồng đến hồ Trị An, qua tỉnh Đồng Nai hợp lưu với sông Sài Gòn, sông Nhà Bè tại ngã ba đền đỏ và tiếp tục chảy ra biển theo hai cửa: Cửa Lòng Tàu và cửa Soài Rạp, ngoài ra phía đông nam có các sông ngắn nhưng có độ sâu lớn như Thị Vải, Ngã bảy, Cái Mép, Lòng Tàu chảy ra biển tại vịnh Gành Rái – Vũng Tàu có độ sâu rất lớn, tàu 30.000 – 50.000T có thể vào được cảng nước sâu Thị Vải.

2- Tuyến Sông Sài Gòn: từ chân đập Dầu Tiếng đến cầu Sài Gòn.

- Sông Sài Gòn bắt nguồn từ Tây Ninh, (từ Hồ Dầu Tiếng) chảy qua Bình Dương, và đổ vào sông Đồng Nai ở mũi Đền Đỏ huyện Nhà Bè nhập chung thành sông Nhà Bè, ra tới mũi Nhà Bè lại tách làm hai nhánh là Lòng Tàu và Soài Rạp chảy ra biển Đông.

3- Hệ thống tuyến sông Vàm Cỏ Đông, Vàm Cỏ Tây:

- Sông Vàm Cỏ Đông từ Bến Kéo đến ngã ba sông Vàm Cỏ dài 131 km. Sông Vàm Cỏ Tây từ kinh Hồng Ngự - Vĩnh Hưng đến ngã ba sông Vàm Cỏ dài 162,8 km.

4- Sông Tiền: từ biên giới Campuchia đến thượng lưu Cảng Mỹ Tho 500 m

- Sông Tiền từ Campuchia chảy vào nước ta qua cửa khẩu Vĩnh Xương chạy dọc các tỉnh Đồng Tháp, Tiền Giang và đổ ra biển Đông theo cửa Tiểu và cửa Đại. Chiều dài quản lý



- Sông Hậu chiều dài quản lý là 173,2 km là chi lưu chính của sông Mê Kong chảy vào nước ta qua cửa khẩu Châu Đốc, qua các tỉnh An Giang, Cần Thơ, Sóc Trăng, Trà Vinh đổ ra biển Đông qua cửa Định An, cửa Bassac và cửa Trần Đề.

6- Tuyến Rạch Giá đi Cà Mau, Năm Căn: Bao gồm các tuyến ven vịnh Rạch Giá nối từ Hà Tiên qua Kiên Lương, Rạch Giá, Cà Mau và Năm Căn.

**Bảng 2.2: Cụ ly tuyến Rạch Giá đi Cà Mau, Năm Căn**

STT	Tên sông, kinh	Chiều dài ( Km )	Ghi chú
1	Kênh Rạch Giá – Hà Tiên	80.8	
2	Kênh Vành Đai Rạch Giá	8.0	
3	Kênh Ông Hiền - Tà Niên	5.2	
4	Kênh Tắt Cậu	1.5	
5	Kênh Tân Bằng - Cán Gáo	40.0	
6	Sông Trẹm – Cạnh Đèn	41.3	
7	Sông Ông Đốc	4.7	
8	Sông Tắt Thủ	4.4	
9	Sông Gành Hào	14.6	
10	Kênh Bảy Hạp	9.0	
11	Sông Bảy Hạp	25.0	
12	Kênh Tắt Năm Căn	11.5	

( Nguồn: *Chi Cục Đường thủy nội địa phía Nam* )

+ **Trục dọc:** là các tuyến nối từ Tp HCM đi về các tỉnh ven vùng vịnh Rạch Giá đến Kiên Lương và về phía bán đảo Cà Mau đến Năm Căn, có thể chia theo 3 khu vực:

a/ Khu vực A: giữa Cảng Sài Gòn và sông Tiền: theo 3 tuyến (thực chất còn 2 tuyến)

1. Từ Cảng Sài Gòn đi kênh Tẻ, kinh Đôi, sông Chợ Đệm – Bến Lức ra sông Vàm Cỏ Đông, kênh Thủ Thừa, sông Vàm Cỏ Tây và kênh Tháp Mười số 1.

2. Tuyến Tháp Mười số 2 (có công Rạch Chanh).

3. Cảng Sài Gòn đi rạch Ông Lớn, kênh Cây Khô, sông Cần Giuộc, kênh Nước Mặn, sông Vàm Cỏ, rạch Lá, kênh Chợ Gạo, rạch Kỳ Hôn.

b/ Khu vực B: giữa Sông Tiền và sông Hậu; theo 4 tuyến

1. Kênh Tân Châu
2. Sông Vàm Nao
3. Tuyến Sa Đéc – Lấp Vò
4. Tuyến kênh Chợ Lách, Trà Ôn – Măng Thít.

c/ Khu vực C: giữa sông Hậu và vịnh Rạch Giá; có các tuyến

**Bảng 2.3: Tuyến sông Hậu và vịnh Rạch Giá**

STT	Tuyến	Ghi chú
1	Kênh Tri Tôn	Theo kênh Rạch Giá – Hà Tiên đi Kiên Lương
2	Kênh Ba Thê	
3	Kênh Mạc Cản Dung, kênh Tám Ngàn	
4	Kênh Rạch Giá – Long Xuyên .	
5	Kênh Rạch Sỏi – Hậu Giang	
6	Tuyến Ô Môn đi sông Cái Bé	Ra cửa cái Bé vịnh Rạch Giá)
7	Tuyến Cần Thơ qua Vị Thanh đi Cà Mau	
8	Tuyến Cái Côn qua Phụng Hiệp đi Cà Mau	
9	Tuyến Đại Ngãi qua Bạc Liêu đi Cà Mau	

( Nguồn: *Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam*)

Và khu vực sông Thị Vải về hướng Đông Tp.HCM, bao gồm các tuyến:

1. Tuyến từ thượng và hạ lưu sông Thị Vải về thượng lưu sông Soài Rạp.
2. Tuyến từ thượng và hạ lưu sông Thị Vải về hạ lưu sông Nhà Bè.

### 2.2.3. Các tuyến vận tải chính của khu vực

#### 2.2.3.1. Khu vực Đông Nam Bộ:

- Tuyến Sài Gòn - Bến Kéo (Tây Ninh): Dài 164 km (trên sông Vàm Cỏ Đông)
- Tuyến Sài Gòn - Bến Súc: Dài 90 km (trên sông Sài Gòn).
- Tuyến Tp.Hồ Chí Minh - Biên Hòa - Đồng Nai (Sông Đồng Nai) dài 59 km (đến Biên Hòa) và 103 km (đến Trị An).
- Tuyến nối tắt từ sông Thị Vải - Vũng Tàu về ĐBSCL qua sông Lòng Tàu – sông Dân Xây - sông Dinh Bà - sông Lò Rèn – sông Vàm Sát về Nhà Bè đi các tỉnh Miền Tây.

### 2.2.3.2. Khu vực Tây Nam Bộ:

+ Tuyến 1: Từ Tp.HCM đi Hà Tiên: kênh Tè - rạch Ông Lớn - sông Cần Giuộc - kênh Nước Mặn - kênh Chợ Gạo - rạch Kỳ Hôn - sông Tiền - kênh Lấp Vò - sông Hậu - kênh Rạch Sỏi - Hậu Giang - kênh Rạch Giá - Hà Tiên - kênh Ba Hòn (Kiên Giang). Cự ly toàn tuyến là 320 km, đã được cải tạo, nâng cấp đạt tiêu chuẩn kỹ thuật cấp III.

+ Tuyến 2: Từ Tp.HCM đi Năm Căn: kênh Tè - Rạch Ông Lớn - sông Cần Giuộc - kênh Nước Mặn - kênh Chợ Gạo - rạch Kỳ Hôn - sông Tiền - kênh Chợ Lách - sông Cổ Chiên - kênh Măng Thít - kênh Xà No - kênh Sông Trẹm Cạnh Đèn - sông Gành Hào (Cà Mau) - kênh Bảy Hạp - sông Bảy Hạp - kênh Năm Căn - Cảng Năm Căn (cuối tuyến). Cự ly toàn tuyến là 332 km, đây là trục giao thông đường thủy quan trọng nối Đông Nam Bộ với các tỉnh Sóc Trăng, Bạc Liêu và Cà Mau. Trên tuyến có hai cầu đường bộ chưa đạt chuẩn là cầu Bạc Liêu bắc qua kênh Bạc Liêu - Vàm Léo, có khẩu độ rộng 20m, chiều cao tính không 4,5m. Cầu Giá Rai bắc qua kênh Bạc Liêu - Cà Mau, có khẩu độ rộng 20m, chiều cao tính không 5,0m, chiều rộng luồng thay đổi từ 20m - 50m, chiều sâu khoảng 1.2m - 2.0m hiện đã được cải tạo, nâng cấp đạt tiêu chuẩn kỹ thuật cấp III.

+ Tuyến 3: Từ Tp.HCM đi Hà Tiên (qua Đồng Tháp Mười): kênh Tè - kênh Đồi - sông Chợ Đệm Bến Lức - sông Vàm Cỏ Đông - kênh Thủ Thừa - sông Vàm Cỏ Tây - kênh Lagrange - kênh Đồng Tiến (Tháp Mười số 1) - sông Tiền - nhánh Cù Lao Mây - sông Vàm Nao - sông Hậu - kênh Ba Thê - kênh Mạc Cần Dung - kênh Tám Ngàn - kênh Rạch Giá - Hà Tiên (Kiên Giang). Cự ly toàn tuyến là 228 km, chiều rộng nhỏ nhất  $B=30\text{m}$ ; bán kính cong nhỏ nhất  $R = 160\text{m}$  và nơi có độ sâu nhỏ nhất  $H= 1.8\text{m}$ , đã được đầu tư, nâng cấp cải tạo toàn tuyến đạt tiêu chuẩn kỹ thuật cấp III.

+ Tuyến 4: sông Tiền (từ cửa Tiểu đến biên giới Campuchia) có chiều dài 237,5 km; nơi có chiều rộng nhỏ nhất là 350m; nơi có bán kính cong nhỏ nhất là 700m và nơi có độ sâu nhỏ nhất là 04m.

+ Tuyến 5: sông Hậu có chiều dài 219 km (quản lý một số nhánh phụ có tổng chiều dài 173,2 km) và sông Ông Đốc dài 48 km qua hai tỉnh Cà Mau và Kiên Giang; nơi có chiều sâu nhỏ nhất  $H=2,4\text{m}$ . Trên tuyến phụ có một số cầu tạm bắc có tính không thấp, không đủ điều

kiện cho phương tiện qua lại khi thủy triều lên; ngoài ra còn có một số công trình thủy lợi được xây dựng từ trước đã gây cản trở cho giao thông vận tải thủy trên tuyến.

#### 2.2.4. Cảng bên thủy nội địa trên tuyến ĐTNĐ quốc gia khu vực Nam Bộ

Tính đến hết năm 2009, trên các tuyến sông, kênh khu vực Nam Bộ có trên khoảng 2.200 cảng, bến thủy nội địa. Nhìn chung hệ thống cảng, bến mở ra tự phát không theo quy hoạch, không được đầu tư xây dựng đồng bộ từ cầu tàu, kho bãi, luồng ra vào cảng...đặc biệt là chưa có cảng hành khách và khách du lịch. Vì vậy, chưa đáp ứng nhu cầu phát triển vận tải hàng hóa, đi lại và du lịch của hành khách trong và ngoài nước.

**Bảng 2.4: Tổng hợp số cảng, bến thủy nội địa trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ**

Số thứ tự	Cảng Vụ	Bến thủy nội địa			Cảng thủy nội địa			Tổng cảng, bến quản lý
		Không Phép	Có Phép	Tổng	Không phép	Có Phép	Tổng	
1	Cảng Vụ ĐTNĐ III	79	646	725	1	32	33	758
2	Cảng Vụ ĐTNĐ IV	61	1.339	1.400	0	20	20	1.420
	<b>Cộng</b>	<b>140</b>	<b>1.985</b>	<b>2.125</b>	<b>01</b>	<b>52</b>	<b>53</b>	<b>2.178</b>

( Nguồn: Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam)

+ Khu vực Đông Nam Bộ: Bao gồm chủ yếu các cảng ở thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai, Tây Ninh, với các cảng chính như sau: Cảng Bình Đông, Bến Tôn Thất Thuyết, Bến Thủ Đức, Cảng Bà Lụa, Cảng Daso, Cảng Bến Kéo.

+ Khu vực Tây Nam Bộ: Bao gồm chủ yếu các cụm cảng Cần Thơ (Hoàng Diệu, Trà Nóc, Cái Cui), Cảng Mỹ Tho, Cảng Cao Lãnh, Cảng Mỹ Thới, Cảng Vĩnh Thái, Cảng Hòn Chông, Cảng Năm Căn...

**Bảng 2.5: Một số cảng, bến thủy nội địa chính trên  
tuyến đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ**

TT	TÊN CẢNG	VỊ TRÍ	Công dụng	Mớn nước max (m)	DT vùng nước (m <sup>2</sup> )
1	Cảng nông sản, thực phẩm Bourbon Bến Lức	Km 111+ 600T sông VCD	Bốc dỡ hàng	4,0	1.50
2	Cảng Công ty Đường Hiệp Hòa	Bờ hữu sông Vàm Cỏ Đông	Bốc dỡ hàng	1,4	7.80
3	Cảng Xăng dầu Cái Răng	Km 6 + 900 rạch Cần Thơ	Bơm hút xăng dầu	2,8	10.12
4	Cảng Công ty Vật tư tổng hợp An Giang	Km 108+ 000H sông Hậu	Chung chuyên xi măng	3,0	9.22
5	Cảng Xí nghiệp chế biến KD lương thực Tân Phú	Km 25 + 300H sông Hậu	Bốc dỡ hàng	2,5	6.60
6	Cảng Hà Tiên II	Km 100+ 570H sông Hậu	Bốc dỡ hàng	2,0	2.01
7	Cảng Lương thực Trà Nóc	Km 108+ 500H sông Hậu	Bốc dỡ hàng	2,5	23.0
8	Cảng Nhà máy Nhiệt điện Cần Thơ	Km 95+ 000H sông Hậu	Tiếp nhiên liệu	4,0	10.0
9	Cảng Công ty Liên doanh Việt Pháp Proconco	Km 108+ 250H sông Hậu	Bốc dỡ hàng	1,6	13.26
10	Cảng Nhà máy Đường Vị Thanh	Km 56 +100T rạch Cái Nhất	Bốc dỡ hàng	1,0	5.22
11	Cảng Nhà máy Đường Sóc Trăng	Km 13 + 500 H Phú Hữu Bãi Xàu	Bốc dỡ hàng	0,7	2.52
12	Cảng Bà Lụa	Km 51 + 500T sông Sài Gòn	Hàng hóa	4,0	1.92
13	Cảng Transimex	Km 23 + 915T sông Sài Gòn	Hàng hóa	4,0	0.30
14	Cảng Bình Điền	Km 14 + 430T Chợ Đệm – Bến Lức	Nông sản	1,6	1.70

15	Cảng Phú Định	Km 13 + 915T Chợ Đệm – Bến Lức	Vật liệu xây dựng	1,6	6.35
16	Cảng Bến Kéo	Km 130 + 884T Vàm Cỏ Đông	Hàng hóa	1,6	3.48
17	Cảng Ajinomoto	Km 34 + 750T Đồng Nai	Hàng hóa	4,0	0.90
18	Cảng Xăng dầu Đồng Nai	Km 32 + 970T Đồng Nai	Xăng dầu	4,0	0.80

( Nguồn: Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam)

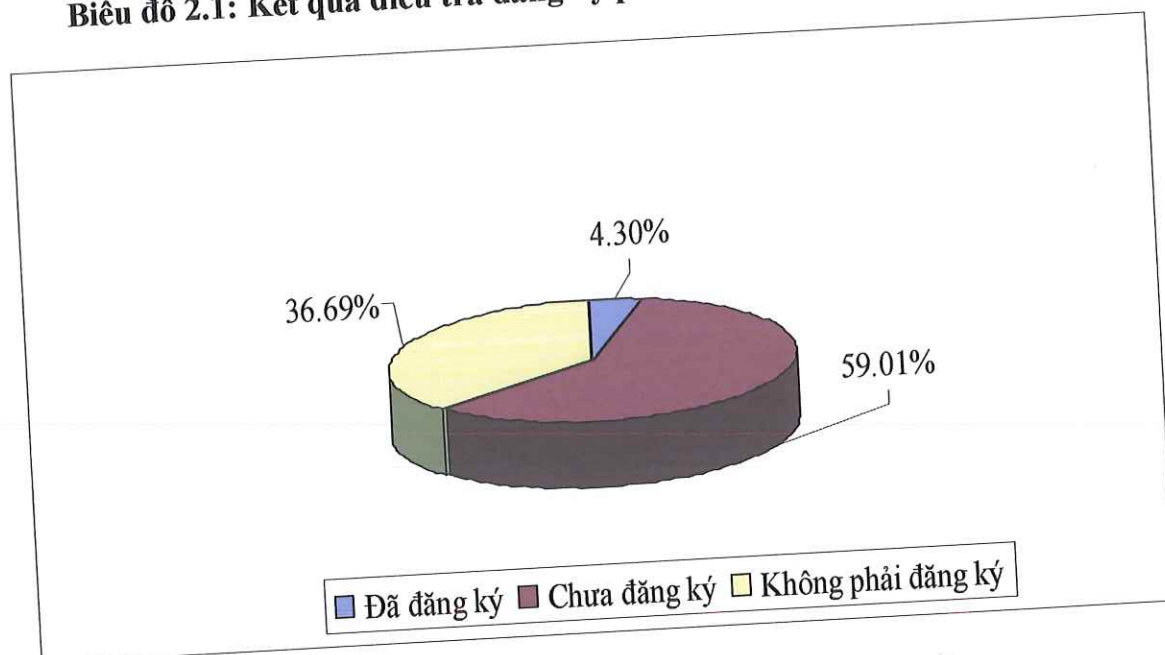
### 2.2.5. Phương tiện thủy và thuyền viên trong khu vực Nam Bộ

Phương tiện vận tải thủy khu vực Nam Bộ những năm gần đây gia tăng rất nhanh cả về số lượng, chủng loại, trọng tải phương tiện, công suất máy và chất lượng, nhưng lượng tăng nhiều vẫn là phương tiện có trọng tải nhỏ thích hợp với phát triển kinh tế hộ gia đình, với tập quán sinh hoạt vùng sông nước, vốn đầu tư ít, đúng theo kinh nghiệm dân gian, dễ sản xuất và bảo quản. Do đó, chất lượng phương tiện không cao, khả năng vận tải đường dài hạn chế, thiếu trang thiết bị an toàn. Gần đây, xuất hiện nhiều phương tiện đóng mới có trọng tải lớn 1000 tấn trở lên, các tàu vận chuyển container sức chở từ 16 đến 24 Teus, tàu chuyên dùng chở khí hóa lỏng, tàu chở xăng dầu.

Theo số liệu tổng điều tra phương tiện thủy và người lái trong phạm vi cả nước tính đến hết năm 2008 ở khu vực Nam Bộ có 757.861 chiếc phương tiện (chiếm 94% cả nước) với tổng số tấn trọng tải là 2.675.288 tấn (50% cả nước), 602.554 ghế hành khách (80% cả nước) và tổng công suất máy là 5.225.428 mã lực. Trong đó phương tiện phải đăng ký là 479.778 chiếc (chiếm 63,3%), tuy nhiên trong số này mới chỉ có 32.595 chiếc đã đăng ký (chiếm 4,3%), số phương tiện chưa đăng ký là 447.183 chiếc (chiếm 59%). Số còn lại thuộc diện không phải đăng ký chiếm 36,7% [37].

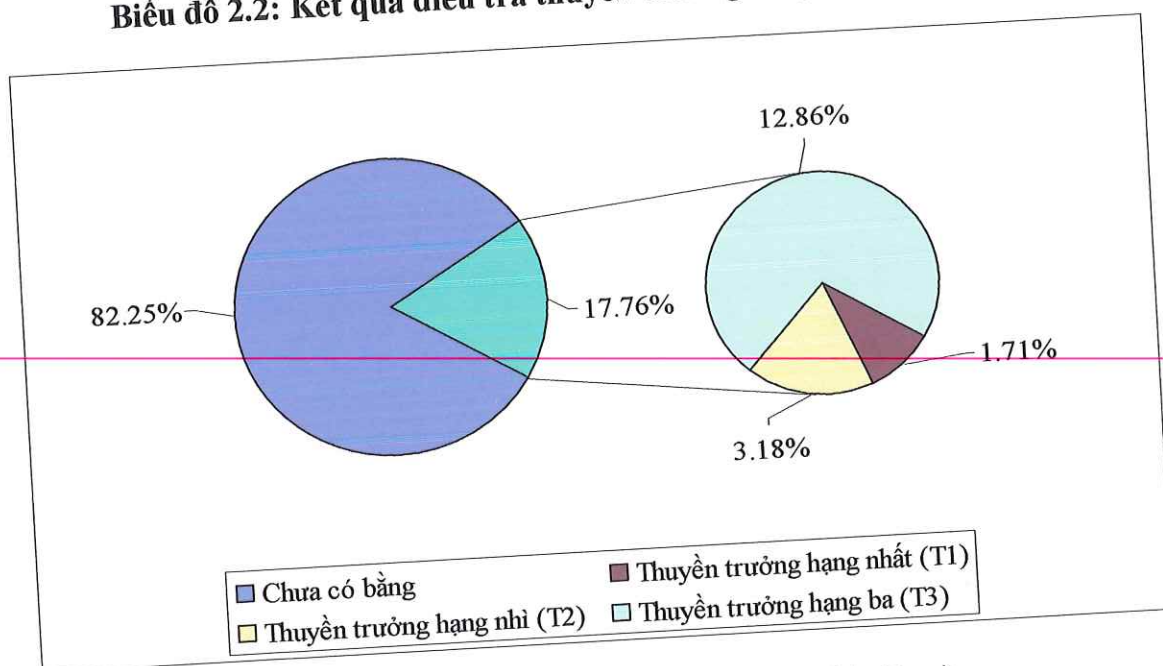
Về lực lượng thuyền viên và người lái phương tiện: Số người phải có bằng thuyền trưởng các loại (I, II, III) là 88.007 người, tuy nhiên trong đó chỉ có 15.629 người đã có bằng chiếm 17,8%, số người chưa có bằng là 72.386 người chiếm 82,2% [37].

**Biểu đồ 2.1: Kết quả điều tra đăng ký phương tiện thủy khu vực Nam Bộ**



( Nguồn: Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam)

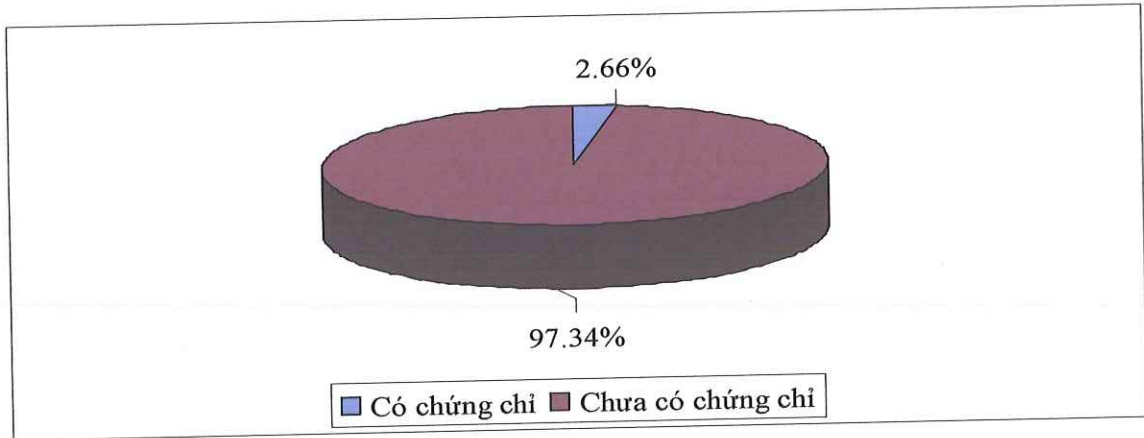
**Biểu đồ 2.2: Kết quả điều tra thuyền trưởng thủy khu vực Nam Bộ**



( Nguồn: Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam)

Đối với diện người lái phải có giấy chứng nhận học tập pháp luật là 394.219 người nhưng chỉ 11.345 người đã học chiếm 2,88%, còn lại 382.874 người chưa được học và cấp giấy chứng nhận chiếm 97,12% [37].

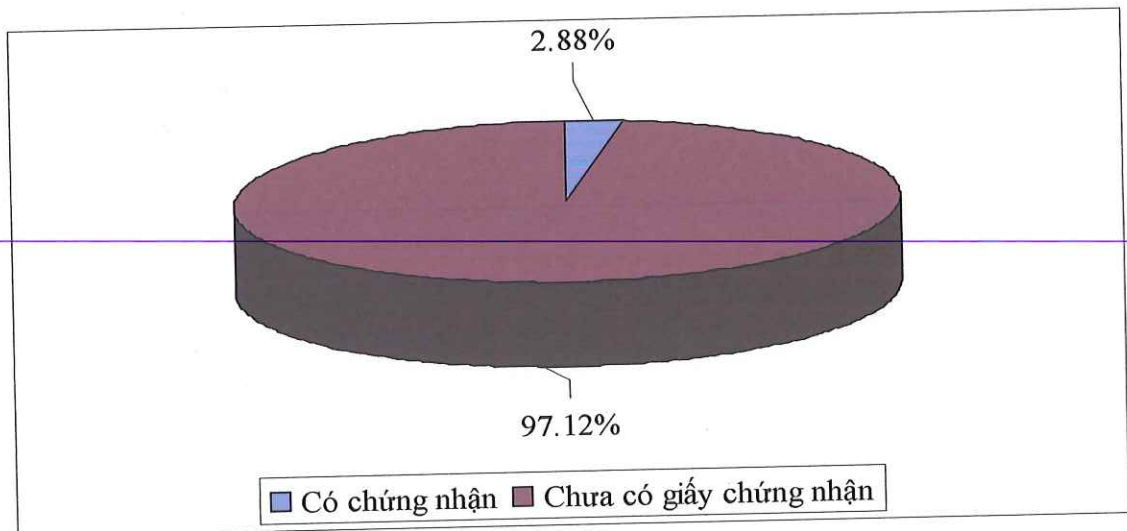
**Biểu đồ 2.3: Kết quả điều tra Giấy chứng nhận lái phương tiện thủy khu vực Nam Bộ**



( Nguồn: Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam)

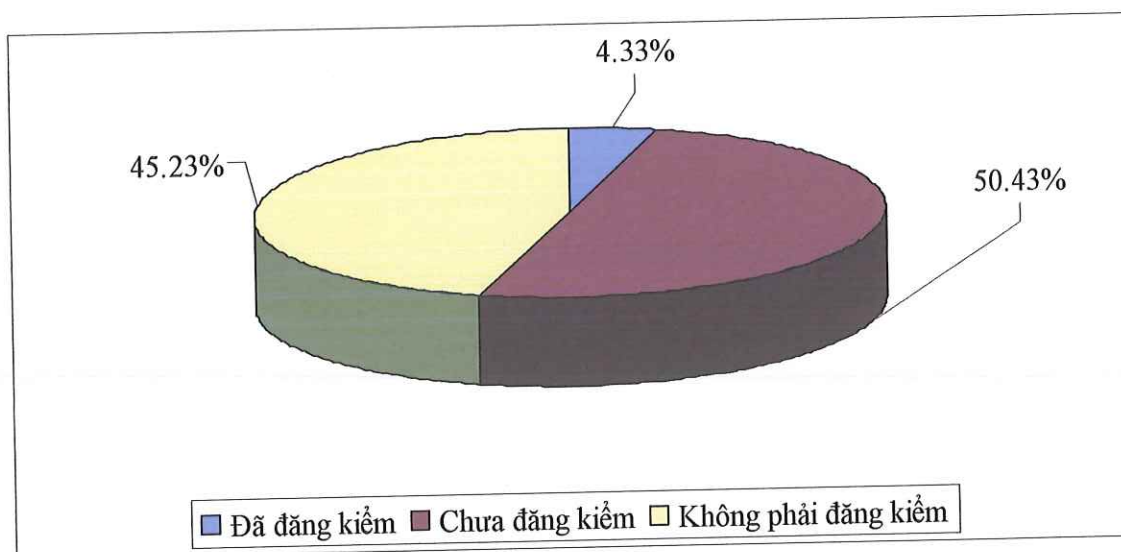
Số người phải có chứng chỉ lái phương tiện là 425.653 người nhưng mới chỉ có 11.309 người đã có chứng chỉ chiếm 2,66%, còn lại 414.344 người chưa có chứng chỉ lái phương tiện chiếm 97,34% [37].

**Biểu đồ 2.4: Kết quả điều tra Chứng chỉ lái phương tiện thủy khu vực Nam Bộ**



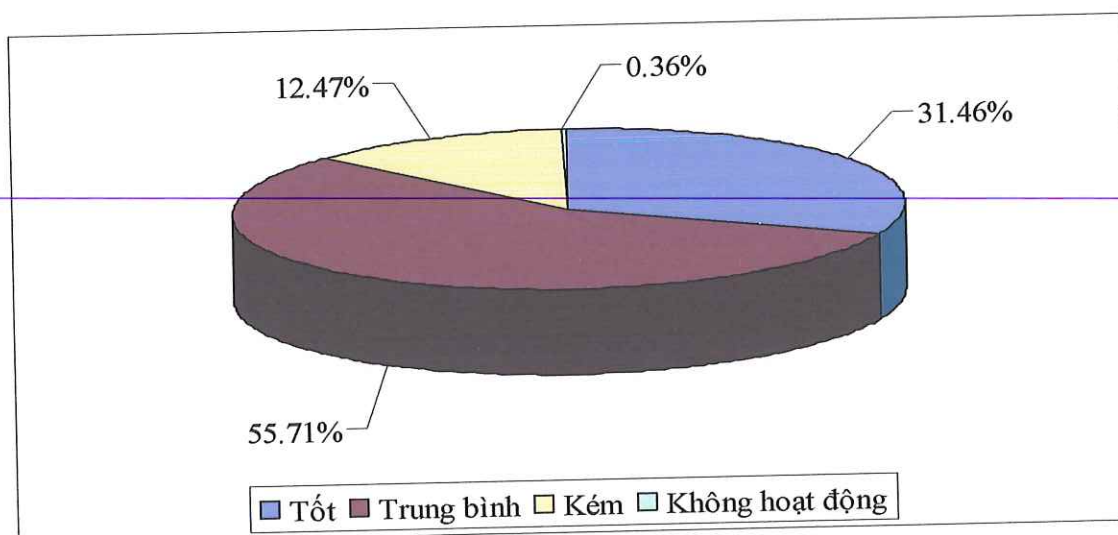
( Nguồn: Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam)

Phương tiện phải đăng kiểm là 32.843 chiếc (chiếm 4,33%), số phương tiện chưa đăng kiểm là 382.222 chiếc (chiếm 50,43%). Số còn lại thuộc diện không phải đăng kiểm là 342.796 chiếc chiếm 45,23% [37].

**Biểu đồ 2.5: Kết quả điều tra đăng kiểm thủy khu vực Nam Bộ**

( Nguồn: Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam)

Về chất lượng phương tiện: Chất lượng tốt là 238.392 chiếc (chiếm 31,46%), chất lượng trung bình là 422.214 chiếc (chiếm 55,71%), chất lượng kém là 94.489 chiếc chiếm tỉ lệ 12,47%. Số còn lại số phương tiện không hoạt động là 2.766 chiếc chiếm 0,36% [37].

**Biểu đồ 2.6: Kết quả điều tra chất lượng phương tiện thủy khu vực Nam Bộ**

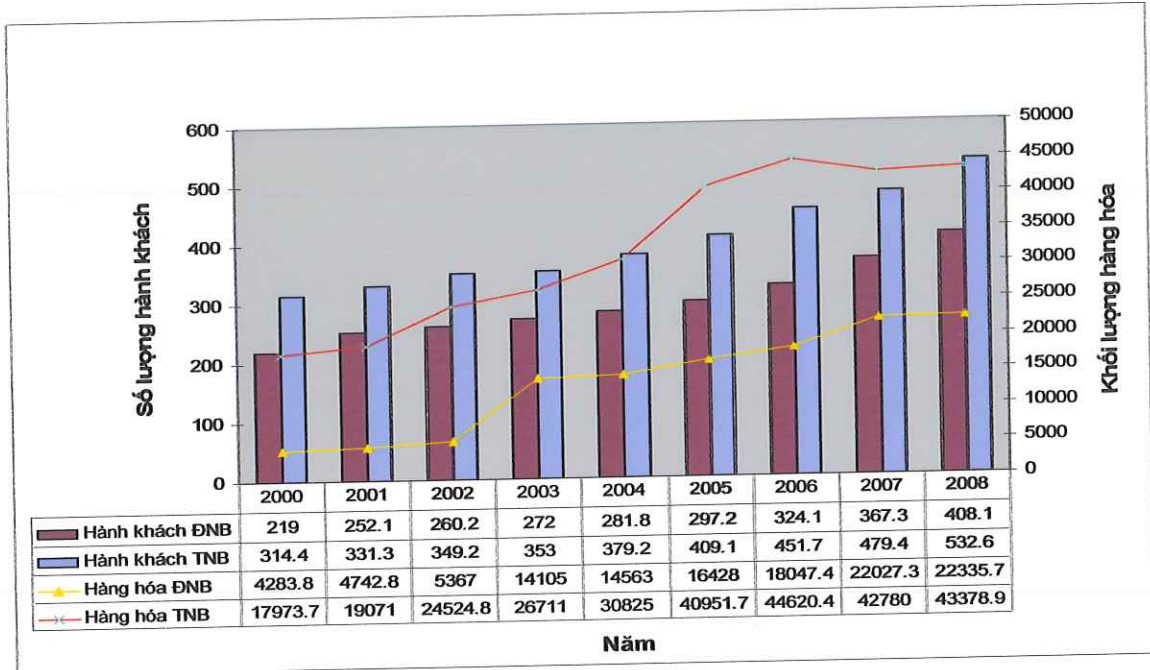
( Nguồn: Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam)

## 2.2.6. Đánh giá hệ thống hạ tầng đường thủy khu vực Nam Bộ

### 2.2.6.1. Vai trò của vận tải thủy khu vực Nam Bộ:

Thiên nhiên ưu đãi tạo cho khu vực Nam Bộ có hệ thống sông, kênh dày đặc, vận tải thủy nội địa là phương thức vận tải chủ đạo của khu vực. Sản lượng vận tải thủy nội địa hàng năm chiếm khoảng 60 đến 75% tổng sản lượng vận tải hàng hóa của toàn vùng [PL4]

**Biểu đồ 2.7: Khối lượng vận tải hành khách và hàng hóa khu vực Nam Bộ**



( Nguồn: Tổng Cục Thống Kê )

Số lượng phương tiện thủy nội địa trong khu vực chiếm tỷ trọng lớn trong tổng số phương tiện của cả nước (như số liệu ở trên) với những thuận lợi của vận tải thủy là chi phí vận tải rẻ, khối lượng vận chuyển lớn, thuận lợi với những hàng siêu trường, siêu trọng, chi phí đầu tư cho khai thác vận tải thấp... Với lực lượng phương tiện thủy dồi dào, số lượng cảng, bến thủy đa dạng, giao thông vận tải thủy nội địa khu vực Nam Bộ đang góp phần không nhỏ cho sự phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội toàn khu vực và trên cả nước.

#### 2.2.6.2. Đánh giá thực trạng hạ tầng đường thủy khu vực Nam Bộ:

##### Về tình hình luồng tuyến:

Tổng số chiều dài sông kênh được đưa vào quản lý khoảng 8000 km, nhưng mới chỉ có 3.186 km đường thủy nội địa được các đơn vị quản lý đường thủy nội địa của trung ương trực tiếp quản lý là có báo hiệu phục vụ cho vận tải; số còn lại các địa phương mới chỉ quản lý về hành chính, hầu hết chưa có hệ thống báo hiệu đúng tiêu chuẩn.

**Bảng 2.6: Tổng hợp chương ngại vật và công trình trên  
tuyến đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ**

Số thứ tự	Hạng mục	Đ/v tính	Tổng số	Khu vực quản lý					
				Đoạn 10	Đoạn 11	Đoạn 12	Đoạn 13	Đoạn 14	Đoạn 15
1	CNV nguy hiểm	vị trí	86	3	11	8	26	34	4
2	Bãi cạn, đá ngầm	vị trí	179	30	20	58	17	19	35
3	Đường dây điện	vị trí	1.463	77	165	194	389	240	398
4	Cầu qua sông	vị trí	224	61	18	22	65	30	28
5	Cống, đập	vị trí	2		1		1		
6	Bến đò dọc	vị trí	89	10	8	14	13	29	15
7	Bến phà	vị trí	32	4	8	2	7	10	1
8	Bến đò ngang	vị trí	831	77	95	172	163	219	105
9	Bờ kè, cầu tàu	vị trí	733	20	40	429	117	77	50
10	Khai thác cát	vị trí	72		18	5	13		36
11	Bè cá	vị trí	169		11	104	54		
12	Đáy cá	vị trí	1.005		89	442	23	141	7
13	Công trình ngầm	vị trí	114	11	13	13	52	20	5

( Nguồn: Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam)

Cơ sở hạ tầng luồng tuyến của khu vực vẫn còn một số tồn tại sau:

- Nhiều sông, kênh đã đưa vào khai thác vận tải, tuy nhiên chủ yếu vẫn tận dụng tự nhiên nên một tuyến vận tải tồn tại nhiều đoạn có cấp kỹ thuật khác nhau làm hạn chế việc khai thác của đội tàu. Luồng bị khan cạn, không đủ độ sâu, nhiều bãi cạn, các chương ngại vật ngầm chưa được thanh thải. Nhiều cửa sông bị sa bồi lớn, khó cải tạo, nhiều tuyến có bán kính cong nhỏ, chưa có kinh phí để đầu tư nâng cấp.

- Nhiều cầu cũ vượt sông có tĩnh không thấp, khẩu độ hạn chế, không phù hợp với cấp kỹ thuật của tuyến sông, kênh.

- Còn nhiều sông, kênh, rạch chưa được điều tra đưa vào quản lý khai thác vận tải, phục vụ đời sống dân sinh trong khu vực, các tuyến do địa phương quản lý chưa trang bị đủ báo hiệu theo đúng tiêu chuẩn.

**Bảng 2.7: Tổng hợp số lượng báo hiệu lắp đặt trên tuyến  
đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ**

Số thứ tự	Hạng mục	Đ/v tính	Tổng số	Khu vực quản lý					
				Đoạn 10	Đoạn 11	Đoạn 12	Đoạn 13	Đoạn 14	Đoạn 15
01	Tổng số báo hiệu		7,453	1,658	924	1,119	1,618	1,134	1,000
	+ Trên bờ	vị trí	6,036	1,249	750	841	1,455	943	798
	+ Dưới nước	Bộ	1,417	409	174	278	163	191	202
02	Tổng số đèn điện		2,616	598	318	320	606	354	420
	+ Đèn năng lượng	Cái	2,002	131	250	273	587	341	420
	+ Đèn Accu	Cái	648	467	60	90	19	12	
	+ Đèn dầu	Cái	12		10	1		1	

( Nguồn: Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam)

*Về Cảng, bến thủy nội địa:*

- Hiện khu vực Nam Bộ có 02 Cảng vụ quản lý gần 2.200 cảng, bến thủy nội địa, trong đó có 140 bến thủy chưa có phép hoạt động. Tình trạng cảng, bến mở ra tự phát không theo quy hoạch, quy mô lại rất nhỏ và phân tán không đủ điều kiện an toàn để cấp phép, cơ sở hạ tầng không được đầu tư xây dựng đồng bộ từ cầu tàu, kho bãi, luồng ra vào cảng, kết cấu bến chủ yếu là lợi dụng địa hình tự nhiên thường tập trung gần các cầu đường bộ hoặc tại các vị trí có luồng giao nhau, thiết bị bốc xếp hàng hóa lạc hậu.

Số lượng các phương tiện vận tải thủy chưa thực hiện đăng ký, đăng kiểm hoặc quá hạn chiếm tỉ lệ rất cao, chủ phương tiện không trang bị đầy đủ các dụng cụ cứu sinh, cứu hộ, phòng chống cháy nổ ...hoặc có nhưng vừa thiếu số lượng vừa kém chất lượng, còn nặng hình thức đối phó với các cơ quan chức năng. Tại nhiều bến người điều khiển phương tiện, thiết bị bốc xếp còn thiếu bằng, chứng chỉ chuyên môn còn diễn ra phổ biến.

*Về công tác đào tạo thuyền viên:*

- Số người tham gia điều khiển phương tiện thủy không có bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn vẫn chiếm số lượng lớn, dù có sự nỗ lực của ngành trong vài năm trở lại đây số

người được đào tạo, huấn luyện tăng mạnh, mục tiêu, chương trình đào tạo được thay đổi, hoàn thiện dần cho phù hợp với yêu cầu thực tiễn để nâng cao chất lượng và kỹ năng cho người điều khiển phương tiện, song vẫn chưa tương ứng với yêu cầu.

Bên cạnh đó, các cơ sở đào tạo, huấn luyện chưa đảm bảo cơ sở vật chất kỹ thuật; Giáo viên, hướng dẫn viên còn thiếu, hoặc chưa đảm bảo yêu cầu cần thiết cho giảng dạy, học tập nhất là phương tiện thiết bị, mặt bằng cho thực hành. Trong khi đó công tác quản lý chất lượng đào tạo, chất lượng khảo thí còn nhiều hạn chế, bất cập.

Yêu cầu của mục tiêu, nội dung chương trình đào tạo chưa phù hợp với thực tế sản xuất (nhất là nội dung chương trình đào tạo cho các khoá bồi dưỡng, bổ túc ngắn hạn) nặng về lý thuyết, dàn trải nhiều nội dung trong đó có nhiều nội dung không thực sự cần thiết, chưa chú trọng kỹ năng thực hành, chưa thích hợp với tập tục địa phương và đời sống thực tiễn của các học viên (vì đối với nhiều người, việc rời bỏ phương tiện thời gian dài để đi học tức là phương tiện phải ngưng hoạt động, ảnh hưởng đến thu nhập và cuộc sống gia đình).v.v.

*Về công tác đăng ký, đăng kiểm:*

- Số phương tiện thủy vỏ gỗ có trọng tải nhỏ < 50T được đóng mới theo kinh nghiệm dân gian không có hồ sơ thiết kế là trở ngại lớn cho việc kiểm tra kỹ thuật ban đầu (khâu bắt buộc trước khi được cấp giấy chứng nhận đăng ký hành chính).

- Mạng lưới các đơn vị đăng kiểm, giám sát kỹ thuật còn mỏng, ở một số tỉnh còn ghép với đường bộ hoặc phòng vận tải, cấp bằng lái. Thủ tục còn rườm rà chưa hợp với tình hình thực tế.

- Các cơ sở đăng kiểm chưa đảm bảo cơ sở vật chất, trang thiết bị kỹ thuật phục vụ còn yếu và thiếu, trình độ các đăng kiểm viên còn hạn chế (thường kiểm tra bằng quan sát bên ngoài và chưa đầy đủ). Đối với phương tiện nhỏ <50T tình hình vi phạm đăng kiểm là khá phổ biến, phương tiện chở quá tải còn chiếm tỷ lệ cao và việc giảm tải trong mùa lũ theo quy định rất ít được chấp hành do không xử lý triệt để vì không có điều kiện hạ tải khi đã phát hiện vi phạm.

- Tâm lý người dân còn ngại phiền phức giấy tờ, do hoàn cảnh kinh tế khó khăn, tư tưởng tới đâu hay tới đó. Mặt khác do sông ngòi chằng chịt, nhiều ngã đi tắt, ngang dọc dễ qua mặt lực lượng kiểm tra trong khi lực lượng kiểm tra mỏng, địa bàn rộng.

- Khi đăng ký hành chính và đăng kiểm các trang thiết bị an toàn và thủ tục hành chính thường đầy đủ nhưng thực tế khi lưu hành thường thiếu hoặc không đạt yêu cầu kỹ thuật nhưng việc kiểm tra, xử lý vi phạm này chưa được quan tâm và xử lý thiếu cương quyết.

### **2.3. Tai nạn giao thông đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ**

#### **2.3.1. Tình hình tai nạn giao thông thủy trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia**

Trong những năm qua công tác quản lý Nhà nước về giao thông vận tải thủy nội địa trên cả nước không ngừng được tăng cường. Hệ thống luật pháp, thể chế luôn được bổ sung, sửa đổi và hoàn thiện cho phù hợp với tình hình thực tế, tạo điều kiện cho vận tải thủy phát triển, hòa nhập với các nước trong khu vực. Đi đôi với công tác đào tạo, bồi dưỡng, cập nhật những kiến thức pháp luật cho những người trực tiếp tham gia vào vận tải thủy nội địa; công tác tuyên truyền giáo dục luật pháp thể chế đối với những người dân sinh sống ven các sông, kênh bước đầu được các cấp, các ngành, các địa phương quan tâm thực hiện nên ý thức chấp hành luật của người tham gia giao thông và các tầng lớp nhân dân trong khu vực đã được nâng lên; do đó, tai nạn giao thông đường thủy trên cả nước nói chung và trong khu vực Nam Bộ nói riêng đã được kiềm chế.

Tình hình tai nạn giao thông đường thủy nội địa ở khu vực Nam Bộ và trên các tuyến đường thủy nội địa quốc gia từ năm 2001 – 2009 được thể hiện ở bảng (2.8). Qua số liệu bảng tổng hợp thống kê này ta thấy:

- Tổng số xảy ra 398 vụ tai nạn trong đó tai nạn nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng là 123 vụ chiếm 30,9%. Tai nạn ít nghiêm trọng và tai nạn nhẹ 275 vụ chiếm tỉ lệ 69,1%.  
Thiệt hại:

- Làm chết: 129 người, bị thương 117 người.
- Chìm đắm 315 phương tiện và hư hỏng 33 phương tiện.
- Thiệt hại ước tính thành tiền 34,236 tỷ đồng.

#### **2.3.2. Nguyên nhân tai nạn giao thông đường thủy nội địa**

Theo thống kê có tất cả 720 lỗi nguyên nhân gây ra 398 vụ tai nạn bao gồm:

- Phương tiện không an toàn kỹ thuật có 65 lỗi chiếm tỉ lệ 16,3% tổng số lỗi.
- Điều khiển phương tiện không bằng cấp có 86 lỗi chiếm tỉ lệ 21,8%.

- Phương tiện không đăng ký, đăng kiểm có 63 lỗi chiếm tỉ lệ 15,8%.
- Phương tiện chở quá tải có 52 lỗi chiếm tỉ lệ 13,1%
- Vi phạm quy tắc tránh va 210 lỗi chiếm tỉ lệ 52,7%.
- Phương tiện đi sai luồng 73 lỗi chiếm tỉ lệ 18,3%.
- Nguyên nhân khác 170 lỗi chiếm tỉ lệ 42,7%.

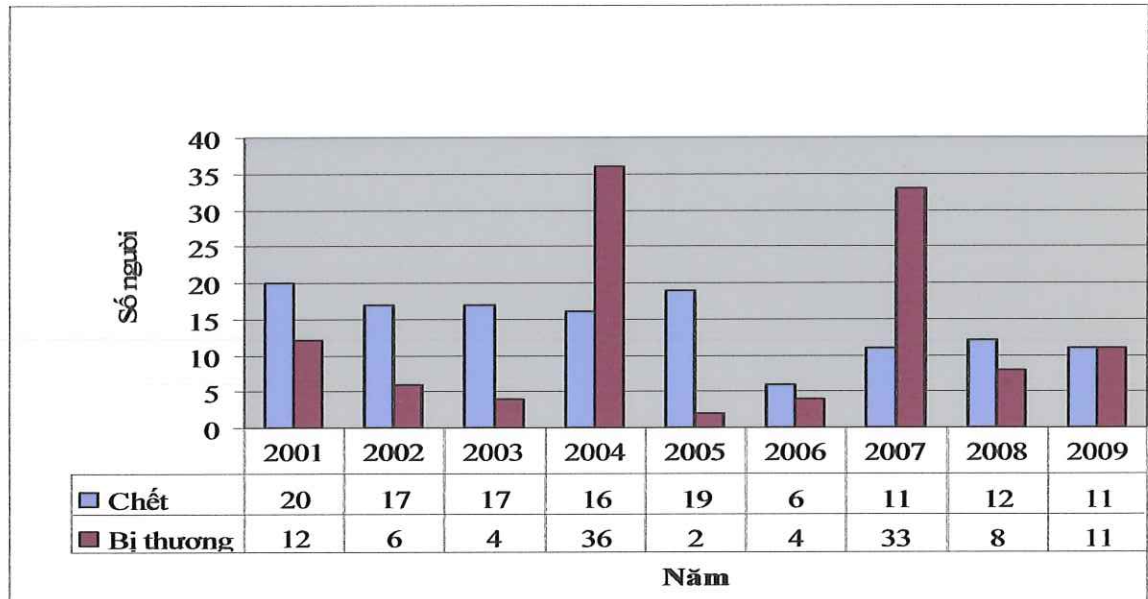
**Bảng 2.8: Thống kê tai nạn giao thông đường thủy khu vực Nam Bộ**

Năm	TRÊN TOÀN KHU VỰC NAM BỘ				TRÊN TUYẾN QUỐC GIA			
	Số vụ	Chết (Người)	Bị thương (Người)	Thiệt hại (Tr. đ)	Số vụ	Chết (Người)	Bị thương (Người)	Thiệt hại (Tr. đ)
2001	248	140	58	12.100	70	20	12	4.167
2002	291	128	39	14.700	58	17	6	4.114
2003	265	168	22	15.780	51	17	4	2.743
2004	260	228	41	13.800	43	16	36	2.406
2005	169	118	21	14.660	41	19	02	3.758
2006	150	126	23	12.000	31	06	04	2.875
2007	166	127	35	9.960	29	11	33	1.801
2008	157	81	42	12.089	27	12	08	8.715
2009	122	73	10	9.290	48	11	12	3.657
<b>Cộng</b>	<b>1.828</b>	<b>1.189</b>	<b>291</b>	<b>114.379</b>	<b>398</b>	<b>129</b>	<b>117</b>	<b>34.236</b>

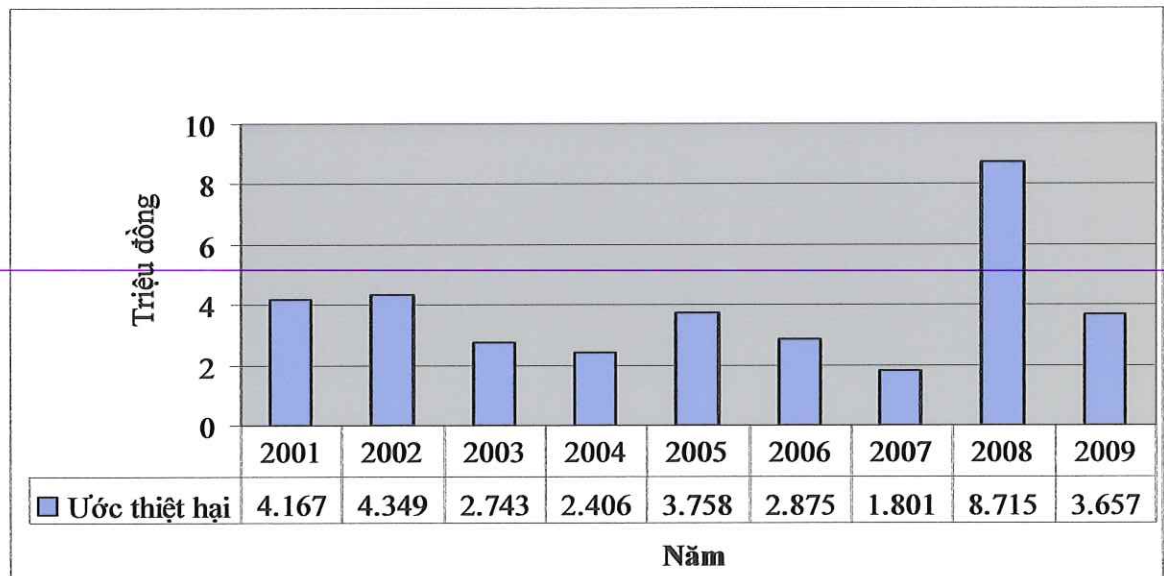
( Nguồn: Cục Cảnh sát Đường thủy và Ban thanh tra phía Nam )

Nguyên nhân khác có thể do người điều khiển phương tiện thiếu kinh nghiệm xử lý tình huống kém, do bất cẩn chủ quan...hoặc do sự cố bất khả kháng do thời tiết thủy văn, do đụng vào chướng ngại vật ngầm hoặc trôi nổi.v.v.v.

Mặt khác một số vụ tai nạn giao thông không đơn thuần do một nguyên nhân mà thường tổng hợp do hai hoặc nhiều nguyên nhân khách quan và chủ quan gây nên.

**Biểu đồ 2.8: Thiệt hại do tai nạn giao thông đường thủy khu vực Nam Bộ**

( Nguồn: Cục Cảnh sát Đường thủy )

**Biểu đồ 2.9: Thiệt hại do tai nạn giao thông đường thủy khu vực Nam Bộ**

( Nguồn: Cục Cảnh sát Đường thủy )

**+ Phân loại thời gian gây tai nạn:**

- Từ 6h00-18h00 (ban ngày) có 179 vụ chiếm tỉ lệ 45%.
- Từ 18h00- 6h00 (ban đêm) có 219 vụ chiếm tỉ lệ 55%.

**+ Chung loại phương tiện gây tai nạn:**

- Phương tiện vận chuyển hàng các loại chiếm tỉ lệ 37,65% số vụ.
- Phương tiện vận chuyển vật liệu xây dựng chiếm tỉ lệ 37,6% số vụ.
- Phương tiện vận chuyển hành khách chiếm tỉ lệ 6,17% số vụ.
- Phương tiện nhỏ dưới 10T chiếm tỉ lệ 8,64% số vụ.
- Phương tiện khác chiếm tỉ lệ 6,2% số vụ.

**Bảng 2.9: Tổng hợp nguyên nhân gây tai nạn giao thông trên tuyến đường thủy quốc gia ở khu vực Nam Bộ**

STT	Năm	Tổng số vụ trong năm	NGUYÊN NHÂN XẢY RA TAI NẠN						Nguyên nhân khác
			Chất lượng phương tiện	ĐIỀU KHIỂN VẬN HÀNH				Đi sai luồng	
				Không bằng cấp	Không đăng ký đăng kiểm	Chở quá tải	Vi phạm quy tắc tránh va		
1	2001	70	9	10	6	4	50	11	28
2	2002	58	9	13	8	9	36	10	21
3	2003	51	13	11	8	4	19	3	26
4	2004	43	9	16	7	7	15	11	30
5	2005	41	6	6	9	3	25	12	13
6	2006	31	5	6	6	5	17	3	12
7	2007	29	6	3	3	1	14	9	14
8	2008	27	2	9	6	8	9	4	10
9	2009	48	6	13	10	11	25	10	16
<b>Tổng cộng lỗi vi phạm</b>		<b>720</b>	<b>65</b>	<b>87</b>	<b>63</b>	<b>52</b>	<b>210</b>	<b>73</b>	<b>170</b>
<b>Tỉ lệ % lỗi vi phạm</b>			<b>16,3%</b>	<b>21,8%</b>	<b>15,8%</b>	<b>13,1%</b>	<b>52,7%</b>	<b>18,3%</b>	<b>42,7%</b>

( Nguồn: Cục Cảnh sát Đường thủy )

### **+ Dạng tai nạn**

- Hai phương tiện đụng nhau chiếm tỉ lệ 52,46% số vụ.
- Phương tiện đâm va vào công trình cầu, phao... chiếm tỉ lệ 32,12% số vụ.
- Phương tiện tự chìm, phá nước chiếm tỉ lệ 12,03% số vụ.
- Phương tiện đụng chướng ngại vật ngầm chiếm tỉ lệ 6,2% số vụ.

Qua số liệu thống kê trên ta thấy tình hình tai nạn giao thông đường thủy nội địa khu vực Nam Bộ nổi lên một số vấn đề như sau:

- Số vụ tai nạn giao thông đường thủy vẫn giữ ở mức cao và có xu hướng tăng trở lại. Nam Bộ luôn chiếm trên 82,53 % về số vụ và thiệt hại so với toàn quốc.

- Về loại phương tiện gây tai nạn chủ yếu vẫn là loại phương tiện chở hàng và phương tiện chở vật liệu xây dựng (tổng cộng hai loại này chiếm tỉ lệ 75,3% số vụ) các loại còn lại tỉ lệ là 24,7% số vụ tai nạn.

- Dạng tai nạn chủ yếu là hai phương tiện đụng nhau chiếm tỉ lệ 52,46% số vụ. Phương tiện đâm va công trình (cầu, phao báo hiệu) chiếm tỉ lệ 32,12% các dạng khác chiếm tỉ lệ 16,41% số vụ tai nạn.

### **2.3.3. Một số vụ tai nạn giao thông thủy điển hình trên tuyến ĐTNĐ quốc gia**

#### **+ Do vi phạm quy tắc tránh va**

- Lúc 22h30 ngày 17/05/2008 tại km 21+010 kênh Chợ Gạo, tàu đẩy biển số SG-0612 H đẩy sà lan SG-2591H chở cát đi về Tp.HCM đã đụng phải ghe gỗ biển số ĐT-12905H chở 110 tấn phân URE và 60 tấn phân DAP đi ngược chiều làm phương tiện bị chìm cùng với hàng hóa, ước thiệt hại 2,5 tỉ đồng.

- Vào lúc 22h ngày 14/12/2009 tại km 20+500 bờ tả kênh Chợ Gạo Sà lan tự hành Thanh Trúc 39 mang biển số BL-2834 chở cát từ miền Tây đi Tp. HCM đến vị trí trên thì va quệt với tàu kéo LA-03908 kéo sà lan đi ngược chiều. Hậu quả phương tiện BL-2834 bị chìm cách bờ 15m cùng với 980 tấn cát, ước thiệt hại 350 triệu đồng

- Vào lúc 4h30 ngày 16/12/2009 tại km 18+700, bờ tả (cách cầu Chợ Gạo 2km về phía thượng lưu) kênh Chợ Gạo, thuộc ấp Tân Thạch-xã Bình Phan-huyện Chợ Gạo-tỉnh Tiền Giang, tàu kéo biển số LA-02384 công suất 350cv kéo sà lan LA-02386 chở 630 tấn đá mi

từ hướng Tp.HCM về Miền Tây do Đỗ Hùng Dũng thuyền trưởng hạng II điều khiển (đi ngược nước) đến vị trí trên thì gặp tàu kéo biển số SG-2687 công suất 290cv kéo sà lan SG-1994 do Phạm Thanh Sang thuyền trưởng hạng II điều khiển đi ngược chiều bị va quệt làm cho sà lan LA-02386 bị chìm, phía mũi sà lan cách bờ tả 30m giữa luồng chạy tàu. Làm chìm phương tiện sà lan LA-02386 cùng với 630 tấn đá, ước tính 258 triệu đồng.



**Hình 2.3: Một vụ tai nạn giao thông thủy trên sông Sài Gòn**

( Nguồn: Ban Thanh tra Đường thủy nội địa phía Nam)

**+ Do phương tiện không đăng ký, đăng kiểm**

- Long An: Lúc 16h ngày 31/10/2009 tại km 49+800 bờ phải sông Vàm Cỏ Đông ghe gỗ không đăng ký, đăng kiểm chở 3 người và 11 tấn bột mì lưu thông từ thượng lưu về hạ lưu bị sà lan CT 02213 trọng tải đăng kiểm 995,9 tấn công suất máy 400cv không tải do thuyền trưởng Lê Văn Sài (bằng hạng I) điều khiển lưu thông cùng chiều đâm tới làm chìm ghe gỗ cùng 11 tấn bột mì, bị thương 02 người, thiệt hại ước tính 25 triệu đồng.

**+ Do phương tiện chở quá tải**

- Tiền Giang: Hồi 20h30 ngày 19/03/2008 tại km 22+500 bờ trái rạch Kỳ Hôn xã Xuân Đông-huyện Chợ Gạo-tỉnh Tiền Giang, tàu khách BTr- 0279 do Đặng Thanh Phong (thuyền trưởng hạng II) điều khiển đi xuôi nước từ bến đò chợ Bàng Tra đi về Tp.Hồ Chí Minh đến

vị trí trên thì tàu bị mất thăng bằng, lật nghiêng và bị chìm cùng 30 tấn trái cây cách bờ 10m. Làm chết 04 người, hai bị thương, ước thiệt hại khoảng 1,5 tỉ đồng

**+ Do các nguyên nhân khác**

Lúc 9h30 ngày 09/10/2008 tại 138+300 bờ hữu sông Tiền tàu kéo LA-03456 lai dắt ponton đang chở cát bị hỏng máy nên ponton này trôi dạt về phía hạ lưu, tàu kéo đã kịp thời cắt dây chỉ còn lại ponton chở cát đụng vào sà lan cản cầu neo đậu phía hạ lưu gây nên sạt cát trên ponton, làm cả 02 phương tiện bị nghiêng dẫn đến sà lan và ponton bị lật úp, cản cầu bị chìm cùng phương tiện và 600 m<sup>3</sup> cát, ước thiệt hại 450 triệu đồng.



**Hình 2.4: Một vụ tai nạn giao thông thủy khu vực cầu Bình Lợi (sông Sài Gòn)**

( Nguồn: Ban Thanh tra Đường thủy nội địa phía Nam)

- Hồi 10h ngày 6/5/2009 tại 30+330 sông Sài Gòn (cầu đường sắt Bình Lợi) tàu kéo LA-01464 công suất máy 180cv do ông Nguyễn Thanh Vũ sinh năm 1959 điều khiển kéo sà lan LA-03355 không tải lưu thông ngược nước từ thượng lưu về hạ lưu. Khi đến cầu Bình Lợi thuyền trưởng không chịu chấp hành cảnh báo của lực lượng điều tiết thông báo: Chiều cao không hạ của phương tiện lớn hơn tĩnh không của khoang thông thuyền, nên khi đến khoang thông thuyền đã vướng vào cầu sắt Bình Lợi và kẹt tại khoang thông thuyền. Làm

cong 01 phần kết cấu phụ của găm cầu và sà lan hư hỏng nhẹ ước tính 30 triệu đồng, gây ùn tắc giao thông thủy tại khu vực.

### **Tóm lại:**

Chương hai đã khái quát điều kiện tự nhiên, xã hội, tình hình phát triển kinh tế xã hội của khu vực Nam Bộ. Hệ thống tổ chức quản lý và cơ sở hạ tầng của khu vực. Tổng kết và phân tích tai nạn giao thông đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ có thể rút ra một số nguyên nhân cơ bản gây ra tai nạn giao thông thủy nội địa như sau:

+ Trong những năm qua do cơ chế quản lý kinh tế thay đổi, ngành vận tải đường thủy phát triển với tốc độ cao, phương tiện tập trung lớn, mật độ lưu thông gia tăng mà hạ tầng luồng lạch ít được đầu tư nâng cấp mà chủ yếu vẫn khai thác tự nhiên là chính, nên nhiều đoạn sông, cảng bến đã trở lên quá tải (như khu vực kênh Tẻ, cảng Sài Gòn...) thực tế có khoảng 25 điểm đen trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia có mật độ xảy ra tai nạn rất cao.

+ Do tác động của cơ chế thị trường các doanh nghiệp chạy theo lợi nhuận ít chú ý đến việc phòng ngừa tai nạn, cơ chế khoán chuyển buộc phương tiện quay vòng nhanh dẫn đến đi ẩu, chở quá tải, tranh giành lên xuống hàng hóa, bố trí thủy thủ thiếu, sử dụng người không đủ trình độ chuyên môn, ý thức ý lại việc đóng bảo hiểm người điều khiển phương tiện. Ý thức chấp hành luật của đội ngũ thuyền viên còn kém. Trình độ của người điều khiển phương tiện còn yếu, việc sử dụng bằng cấp chuyên môn chưa phù hợp.

+ Hệ thống các văn bản phát luật điều chỉnh lĩnh vực đường thủy còn nhiều bất cập, không đồng bộ và chưa được bổ sung điều chỉnh kịp thời, công tác tuyên truyền Luật giao thông đường thủy còn rất hạn chế, chưa tạo được thói quen chấp hành luật đường thủy. Công tác quản lý Nhà nước của các ngành các cấp liên quan còn bất cập chông chéo, chưa được sự quan tâm đúng mức, chưa có sự phối hợp đồng bộ, còn nhiều vấn đề bất cập dẫn đến tình hình TTATGT đường thủy phức tạp kéo dài, chưa dứt điểm.

+ Công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm của lực lượng CSGT đường thủy chưa nghiêm, chưa thường xuyên liên tục, các biện pháp chế tài còn yếu, chưa phù hợp không đủ sức răn đe, còn có hiện tượng tiêu cực trong khi thi hành công vụ...

Trên cơ sở các nguyên nhân phân tích ở trên đề đề xuất các giải pháp hạn chế tai nạn giao thông thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ trong chương III.

## **CHƯƠNG 3**

### **CÁC GIẢI PHÁP HẠN CHẾ TAI NẠN TRÊN TUYẾN ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA QUỐC GIA KHU VỰC NAM BỘ**

#### **3.1. Nhóm giải pháp hoàn thiện và đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật**

##### **3.1.1. Các bất cập trong hệ thống luật pháp về giao thông đường thủy nội địa**

Luật Giao thông đường thủy nội địa là cơ sở pháp lý quan trọng nhất để định hướng phát triển và điều chỉnh xử lý các hành vi vi phạm, cùng với các văn bản quy phạm pháp luật khác tạo ra một hành lang pháp lý giúp cho hoạt động giao thông đường thủy nội địa đi vào ổn định, nề nếp, đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

Hiện nay, chúng ta đã thực hiện Luật giao thông đường thủy nội địa được 05 năm. Nhiều văn bản dưới luật ra đời tạo cơ sở pháp lý tương đối đầy đủ cho việc thực hiện và đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa, nó cơ bản đáp ứng yêu cầu của công tác quản lý ngành. Tuy nhiên, thực tế cho thấy trong quá trình biên soạn, tổ chức triển khai thực hiện còn bộc lộ một số bất cập sau:

- Trong quá trình biên soạn và ban hành các văn bản vi phạm pháp luật và văn bản hướng dẫn tuy đã trải qua các bước biên soạn, lấy ý kiến các cơ quan hữu quan, các địa phương nhưng nhiều trường hợp vẫn thiên về ý chí của người quản lý, chưa chú trọng đến tính khả thi, nhất là khi áp dụng cho các địa phương, vùng miền có điều kiện tự nhiên, tập quán, trình độ dân trí, điều kiện kinh tế xã hội khác nhau dẫn đến hiệu lực không cao.

- Do trình tự thủ tục biên soạn, ban hành phải qua các bước theo thủ tục hành chính, mặt khác việc kiểm tra nắm bắt tình hình văn bản vào cuộc sống chưa được thường xuyên nên việc bổ sung, điều chỉnh các văn bản chưa kịp thời; nhiều khi chưa đáp ứng được những đòi hỏi của các công tác quản lý và thực tế đời sống.

- Luật quy định còn hạn chế, bất cập là chỉ quản lý luồng chạy tàu như vậy vùng nước giữa luồng chạy tàu tới bờ và hành lang bảo vệ luồng chưa có đơn vị quản lý mà nên quy định quản lý mặt nước như các nước trên thế giới đang làm.

### **3.1.2. Các nhóm giải pháp triển khai thực hiện**

#### **3.1.2.1. Tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật về trật tự an toàn giao thông thủy**

Hiến pháp 1992 đã ghi rõ: “Nhà nước quản lý xã hội bằng pháp luật, không ngừng tăng cường pháp chế Xã Hội Chủ Nghĩa”. Muốn quản lý bằng pháp luật thì trước hết phải có luật pháp, luật pháp phải đúng và đủ. Hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật về trật tự an toàn giao thông, ban hành kịp thời, đầy đủ và các văn bản dưới luật, bảo đảm tính đồng bộ và tính chế tài cao để pháp luật được thực thi nghiêm chỉnh trong thực tế cuộc sống là cơ sở quan trọng trong việc kiềm chế tai nạn giao thông giao thông đường thủy. Muốn vậy phải:

- Kịp thời nắm bắt những định hướng lớn của Đảng, Nhà nước và chỉ đạo của Bộ Giao Thông Vận Tải kết hợp với thực tiễn quản lý ngành để có chương trình biên soạn, trình ban hành các văn bản quy phạm pháp luật, văn bản quản lý đáp ứng yêu cầu quản lý trước mắt cũng như lâu dài. Nâng cao chất lượng biên soạn và đặc biệt chú trọng tính khả thi của các văn bản nhất là những văn bản có phạm vi điều chỉnh rộng, đối tượng điều chỉnh có các đặc thù riêng; cố gắng hạn chế việc ban hành nhiều văn bản hướng dẫn.

- Rà soát lại những bất cập, không phù hợp với thực tiễn để các cơ quan quản lý chuyên ngành sửa đổi, ban hành các văn bản hướng dẫn cho phù hợp.

- Cần qui định tốc độ vận hành chạy tàu tối đa phù hợp đối với từng khu vực hành trình tuyến giao thông đường thủy nội địa (việc qui định tốc độ vận hành chạy tàu tối đa phù hợp đối với từng khu vực hành trình tuyến Hàng hải đã được qui định trong nội qui cảng biển).

- Cần có qui định về chủng loại phương tiện công suất bao nhiêu thì cần quản lý về đăng ký và chất lượng phương tiện. Cần quy định về niên hạn của phương tiện vận tải hành khách khi đưa vào khai thác hoạt động. Đặc biệt là tàu cánh ngầm đang hoạt động hiện nay đều đã qua sử dụng và đã trên 20 năm tuổi.

- Cần có qui định bổ sung qui định tổ chức quản lý cho loại hình hoạt động nhà hàng kết hợp tham quan du lịch.

#### **3.1.2.2. Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về trật tự ATGTĐT**

Là nội dung rất quan trọng, sau thời gian đầu khi luật GTĐTND ra đời công tác tuyên truyền rất sôi nổi, nay đã có dấu hiệu chững lại. Biện pháp tuyên truyền thiên về hình thức

và dần trải chưa đi sâu vào những nội dung liên quan trực tiếp đến người hành nghề và những nhóm đối tượng có nguy cơ cao liên quan đến TNGT. Một số nội dung tuyên truyền lại có tính chất hàn lâm, kinh điển chưa phù hợp với trình độ của đại chúng. Vì vậy công tác tuyên truyền, phổ biến luật phải được thực hiện toàn diện, sâu rộng và liên tục đến toàn thể các đối tượng với nhiều hình thức, nội dung phong phú, có trọng tâm, dễ hiểu nhằm làm thay đổi những tập quán, thói quen lâu đời của người dân, dần dần từng bước tạo ý thức tự giác chấp hành pháp luật cho người dân, xây dựng văn hóa ứng xử trong giao thông.

Để pháp luật đi vào cuộc sống, trước hết phải làm cho mọi người hiểu luật và tôn trọng pháp luật, từ đó điều chỉnh hành vi của mình theo pháp luật. Để đạt được điều này cần tiến hành đồng bộ các giải pháp trong đó tuyên truyền, giáo dục là giải pháp cơ bản, quan trọng nhất, để cho mọi người tham gia giao thông đường thủy có cơ sở lựa chọn hành vi nào nên làm, hành vi nào không được làm, hành vi nào phải làm. Do đó đề nghị công tác tuyên truyền cần tổ chức theo hướng sau:

- Nội dung tuyên truyền nên chia ra các nhóm khác nhau để tập trung vào những nội dung có liên quan như: đối với chủ bến khách ngang sông và chủ phương tiện thì chỉ cần tuyên truyền về các nguyên tắc an toàn cơ bản khi đưa phương tiện ra hành nghề, về bố trí thuyền viên, về các biện pháp cấp cứu khi xảy ra tai nạn giao thông; chủ cảng bến thủy nội địa về các vấn đề kỹ thuật an toàn cảng bến; các hộ dân sinh sống ven sông về các điều không được làm khi đóng đặng đáy cá hoặc gây ra chướng ngại vật trên đường thủy nội địa.

- Đề nghị xây dựng đội ngũ tuyên truyền viên tình nguyện (cấp phường xã) để làm công tác tuyên truyền và giải thích pháp luật trực tiếp cho các đối tượng liên quan. Đội ngũ tình nguyện viên này không chỉ tuyên truyền pháp luật về GTĐTND mà còn trực tiếp là cầu nối giữa các đối tượng sử dụng ĐTNĐ và cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền.

- Về tài liệu tuyên truyền: nên biên soạn ngắn gọn, dễ hiểu và chia ra các nhóm đối tượng khác nhau với những nội dung khác nhau.

- Các cơ quan thông tin, tuyên truyền có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, phổ biến luật giao thông đường thủy thường xuyên rộng rãi đến nhân dân.

- Cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục và đào tạo có trách nhiệm đưa luật giao thông đường thủy vào chương trình giảng dạy trong nhà trường và các cơ sở giáo dục khác phù hợp với từng ngành học, cấp học.

### **3.1.2.3. *Củng cố và nâng cao trách nhiệm của chính quyền các cấp***

Như chúng ta đã biết trong các tuyến đường thủy nội địa quốc gia thì Trung ương quản lý là 3.186,1 km, các tuyến do địa phương quản lý xấp xỉ 18.500 km. Như vậy có thể nói vai trò của chính quyền địa phương đối với công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông vận tải thủy là rất lớn. Vừa qua trong nhận thức của một số nơi chưa bắt kịp với đòi hỏi của tình hình. Một số nơi còn khoán trắng cho ngành đường sông và lực lượng công an đường thủy mà thiếu sự chỉ đạo phối hợp đồng bộ. Công tác hướng dẫn, phổ biến, tuyên truyền các văn bản quy phạm pháp luật chủ yếu vẫn thông qua con đường hành chính và do các cơ quan ban hành thực hiện; nhiều Sở Giao thông Vận tải địa phương chưa thực sự quan tâm phối hợp cùng cơ quan quản lý chuyên ngành trong việc chuyển tải các quy định của pháp luật đến các đối tượng hành nghề, sinh sống trên đường thủy nội địa.

Hoạt động giao thông đường thủy nội địa mang tính chất xã hội cao, đòi hỏi sự phối hợp giữa các ngành, các cấp, các địa phương, và các tổ chức chính trị xã hội, đặc biệt là với chính quyền địa phương cấp xã, phường, thị trấn nơi có sông, kênh, rạch đi qua. Có rất nhiều đối tượng tham gia giao thông cư trú, sinh hoạt và sản xuất nên hệ thống chính trị ở địa phương có vai trò cực kì quan trọng trong việc tổ chức vận động nhân dân thực hiện việc đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa tiến tới giảm dần tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông. Đặc biệt là tuyên truyền, phổ biến, ký cam kết về vận chuyển hành khách an toàn, tổ chức vận động người đi đồ mặc áo phao, tổ chức hội thi tìm hiểu Luật đã góp phần giúp hoạt động giao thông thủy đi vào nề nếp. Thực tế cho thấy một số địa phương có sự quan tâm lãnh đạo, chỉ đạo sâu sát của chính quyền thì tình trạng giao thông đường thủy địa phương đó có một chuyển biến tích cực, trật tự an toàn giao thông được đảm bảo tai nạn giao thông thủy được kiểm chế.

## **3.2. Nhóm giải pháp nâng cấp chất lượng luồng tuyến và hướng dẫn lưu thông thủy qua các điểm đen**

### 3.2.1. Đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng luồng tuyến

Cơ sở hạ tầng của ngành đường sông gồm tuyến luồng, công trình chỉnh trị, phao tiêu báo hiệu có vai trò rất quan trọng, trong thời gian qua kinh phí đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng rất khiêm tốn chỉ chiếm 5% chi phí đầu tư của ngành chỉ đáng ứng được 30% yêu cầu. Để phục vụ cho nhu cầu vận tải thủy đáp ứng được sự phát triển kinh tế xã hội trong thời gian tới cần tiến hành nâng cấp hệ thống luồng tuyến theo hướng sau:

+ Triển khai lắp đặt hệ thống báo hiệu dẫn luồng, chỉ dẫn tại những vị trí bãi cạn, cầu, những khu vực nguy hiểm... để tăng năng lực lưu thông an toàn 24/24 giờ.

+ Tiến hành cải tạo nâng cấp các cầu có khẩu độ tĩnh không phù hợp như:

Cầu Gành km 37 + 500 trên sông Đồng Nai có khẩu độ 40m, tĩnh không 4m; cầu Bình Lợi trên sông Sài Gòn có khẩu độ 40m, tĩnh không 1,5m; cầu Rạch Ông trên rạch Ông Lớn có vị trí xây dựng không phù hợp cần di dời sang vị trí khác; cầu Chợ Gạo km 20 + 800 kinh Chợ Gạo khẩu độ 28 m, tĩnh không 6m;; cầu Năm Căn km 11+230 khẩu độ 20m, tĩnh không 2,6m; cầu Bến Tre km 13 + 950 tĩnh không 2m, khẩu độ 18m...

+ Nâng cấp và mở rộng kinh Trà Cú Thượng (nối sông Vàm Cỏ Đông với sông Vàm Cỏ Tây) giảm áp lực cho kinh Thủ Thừa và cự ly về vùng Đồng Tháp 10 và khu vực tứ giác Long Xuyên sẽ ngắn hơn



**Hình 3.1: Một bãi cạn trên tuyến đường thủy nội địa**

(Nguồn: Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam)

+ Tiềm hành thanh thải các chướng ngại vật, nạo vét các bãi cạn như:

Trên sông Đồng Nai các bãi đá Ông Nghê từ km 62 + 100 đến km 62 + 850; bãi đá Tân Định từ km 74 + 000 đến km 74 + 250; bãi đá Lạc An từ km 80 + 400 đến km 80 + 650. Nạo vét các bãi cạn Đài Liệt Sĩ từ km 0+ 600 đến km 0 + 850 trên kênh Tẻ; bãi cạn Quán Lộ-Phụng Hiệp km 86 + 100 đến km 86 + 280; đoạn cạn Bạc Liêu-Hòa Bình km 00 đến km 15 + 500; bãi cạn trên kênh Chợ Gạo, kênh Măng Thít, rạch Kỳ Hôn...

+ Mở rộng và nâng cấp tuyến Tp.HCM-Mỹ Tho-Đại Ngãi-Cà Mau, trong đó nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo với bề rộng đáy 55 m và xây dựng mới cầu Chợ Gạo.

+ Tp.Hồ Chí Minh đi Gò Dầu (theo sông Vàm Cỏ Đông), đi Mộc Hóa (sông Vàm Cỏ Tây) nâng cấp tuyến vành đai ngoài với sông Vàm Cỏ Đông qua kênh Xáng An Hạ.

Về lâu dài cần số liệu hóa định vị toàn bộ hệ thống báo hiệu, các chướng ngại vật, dữ liệu luồng tuyến. Xây dựng các trung tâm quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải thủy trong vùng là cầu nối giữa nhà quản lý với người điều khiển phương tiện từ đó có thể điều hành, giám sát quản lý hành trình của phương tiện, từ đó hạn chế tai nạn xảy ra.

### 3.2.2. Các giải pháp khi điều khiển phương tiện thủy qua điểm đen

Việc đầu tư nâng cấp các luồng tuyến và các cầu không đủ kích thước theo quy định trên tuyến đường thủy quốc gia cần nguồn vốn rất lớn trong điều kiện nền kinh tế của nước ta còn hạn hẹp không thể làm ngay được. Vì vậy để hạn chế giảm thiểu tai nạn giao thông đường thủy nội địa các biện pháp đề xuất khi lưu thông qua các điểm đen, các khu vực nguy hiểm cần tuân thủ theo hướng dẫn sau:

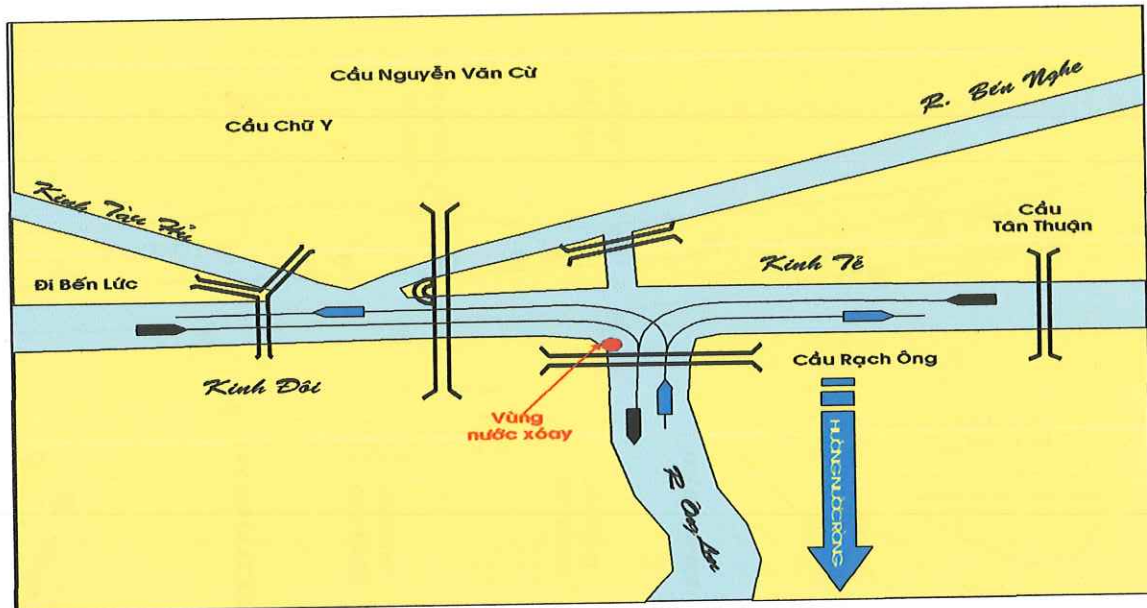
#### 1- Khu vực giữa kênh Tẻ- kênh Đôi - rạch Ông Lớn (cầu Rạch Ông)

Đặc điểm: Cầu Rạch Ông có hai khoang thông thuyền khẩu độ 20m và tính không 5m, mỗi khoang đi một chiều. Vị trí cầu cách ngã ba kênh Tẻ - kênh Đôi khoảng 30m, hai đầu vàm là khu vực nhà sàn sát bờ, tầm nhìn của công bị hạn chế.

- Vị trí khu vực là nơi hội tụ của bốn luồng nước (kênh Tàu Hũ, kênh Đôi, rạch Bến Nghé và kênh Tẻ) nên khi nước ròng, nước chảy rất mạnh và thường có dòng chảy xoáy tại khu vực thượng lưu cầu (bờ phải rạch Ông Lớn), các đoàn sà lan dễ bị đụng vào trụ cầu khi đi nước xuôi qua cầu (hướng từ ngã ba kênh Tẻ về kênh Nước Mặn).

Biện pháp phòng tránh tai nạn:

- Nên kéo đẩy đoàn sà lan qua cầu khi nước ngược hoặc nước đứng.
- Hạn chế về kích thước phương tiện tối đa dài 40m, rộng 8m khi qua cầu.
- Từ hướng rạch Ông Lớn đi đến kênh Tê, nên điều khiển phương tiện đi sát bờ trái rạch Ông Lớn nhằm hạn chế tác dụng của dòng nước đẩy đoàn sà lan dạt sang bờ phải.



**Hình 3.2: Hướng dẫn phương tiện thủy lưu thông qua khu vực cầu Rạch Ông**

## 2- Sông Nhà Bè (khu vực Vàm Tắc sông Trà)

**Đặc điểm:** Đây là đoạn sông có bề rộng trên 1.000m đã bố trí hai hàng phao giới hạn cho luồng tàu biển với bề rộng khoảng 200m, là khu vực có nhiều nguy hiểm bởi:

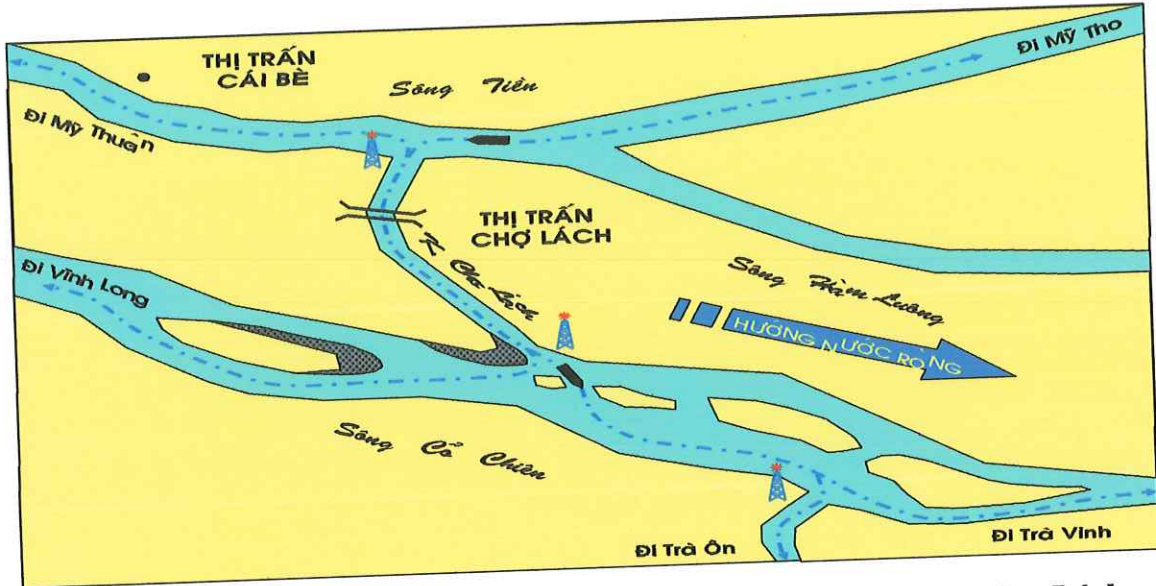
- Là tuyến luồng có nhiều tàu biển thường xuyên qua lại, nhiều chướng ngại vật trên sông như: công trình cảng nhô ra sông, tàu biển neo đậu tại các phao giữa sông hoặc các cảng để bốc dỡ hàng hóa; nhiều bãi cạn và nhiều đáy cá dọc hai bên bờ sông Nhà Bè.

Biện pháp phòng tránh tai nạn:

- Nên đi theo bờ trái sông Nhà Bè vì bờ phải rất nhiều chướng ngại vật trên sông.
- Khi gặp tàu biển đang lưu thông, quan sát và chủ động nhường đường khi đi cắt ngang luồng tàu biển. Thực thi nghiêm túc các tín, báo hiệu, kể cả âm hiệu theo luật định.

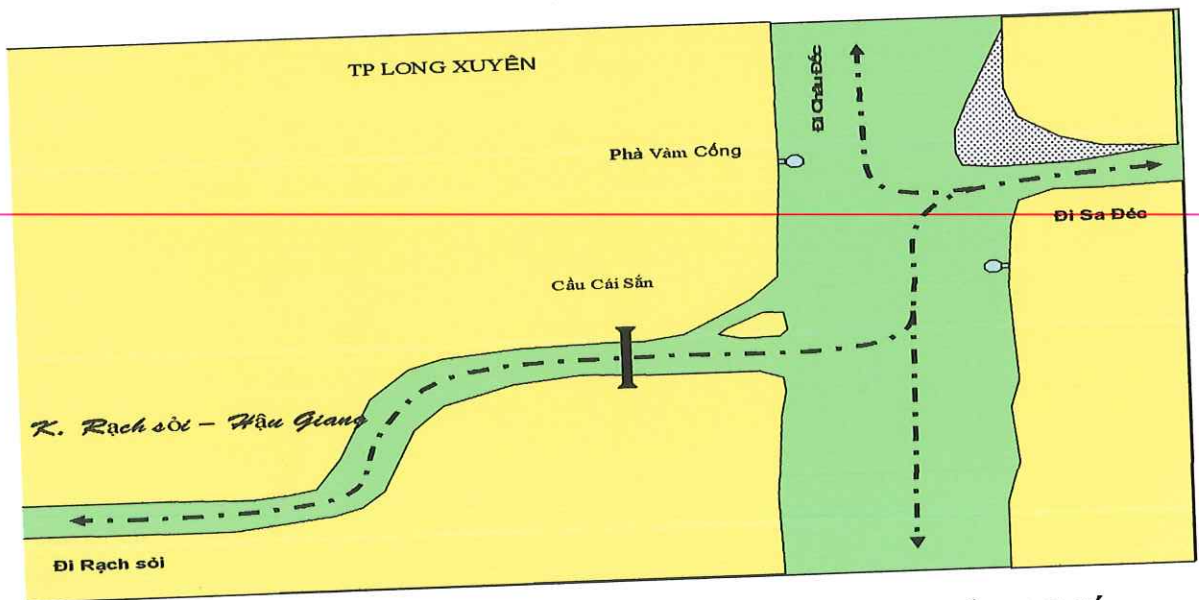


- Chú ý: Khi ra khỏi vòm Nam kênh Chợ Lách: Hướng tay phải, kể cả giữa sông Cổ Chiên, đều là bãi cạn mênh mông, các tàu thuyền có mớn nước sâu trên 2m cần chú ý quan sát màu nước để xác định bãi cạn, tìm luồng chạy tàu thích hợp (tại ngã ba bãi cạn kéo dài từ thượng lưu về hạ lưu phải bám sát bờ trái sau đó mới chuyển sang phải).



Hình 3.4: Hướng dẫn phương tiện thủy lưu thông qua kênh Chợ Lách

#### 4- Khu vực vòm Cái Sắn (tuyến Rạch Sỏi – Hậu Giang)



Hình 3.5: Hướng dẫn phương tiện thủy lưu thông qua khu vực cầu Cái Sắn

Đặc điểm: Gắn luồng qua lại của phà Vàm Cống, đầu vòm Cái Sắn và đầu vòm rạch Lấp Vò

có bãi cạn lún ra giữa luồng, nguy hiểm. Ở hai phía cầu có rất nhiều phương tiện đậu chờ con nước, cản trở lưu thông. Nước từ sông Hậu đổ vào vàm rất mạnh.

Biện pháp phòng tránh tai nạn:

- Tàu thuyền từ kênh Rạch Sỏi–Hậu Giang đi ra vàm Cái Sắn nên khởi hành lúc con nước bắt đầu lớn và đi sát bờ trái của kênh để tránh bãi cạn. Phát âm hiệu còi để báo cho các phương tiện bên ngoài vàm biết để tránh.

- Từ sông Hậu vào vàm Cái Sắn nên chờ con nước ngược hoặc đứng mới đi vào.

5- Từ Trà Ôn đi Cần Thơ (theo nhánh trái cũ lao Mây về thượng lưu sông Hậu)

Đặc điểm: Khu vực này có rất nhiều bãi cạn đan xen, rất nguy hiểm.

Biện pháp phòng tránh tai nạn: Từ kênh Măng Thít (kênh Nicolai) ra khỏi vàm Trà Ôn điều khiển tàu thuyền đi sát bờ phải và neo đậu tại chùa Phước Hậu để chờ nước lớn mới điều khiển tàu thuyền đi Cần Thơ để tránh mắc cạn.

Chú ý: Độ sâu luồng trung bình khi nước lớn khoảng 4m, nước ròng 1,5m. Từ 30 đến mừng hai và từ 16 đến 18 âm lịch hàng tháng, độ sâu luồng có thể đạt đến 5m.

6- Tuyến rạch Sa Đéc, rạch Lấp Vò

Đặc điểm: Trên tuyến rạch Sa Đéc và rạch Lấp Vò có nhiều cua cong, nhất là rạch Lấp Vò (rạch có bề rộng nhỏ, cua cong gấp, nhiều nhà sàn ven bờ) che khuất tầm nhìn.

- Vào mùa lũ (tháng 7 đến tháng 10 âm lịch), nước lũ đổ khá mạnh vào tuyến Sa Đéc – Lấp Vò theo hai hướng: Hướng thứ nhất từ sông Hậu đổ vào rạch Lấp Vò đến cầu Vĩnh Thạnh và hướng thứ hai từ sông Tiền đổ vào rạch Sa Đéc đến Thạnh Hưng

- Từ chợ Lấp Vò đổ ra sông Hậu có nhiều đoạn cong bán kính nhỏ; dòng nước đổ từ các vàm nhỏ ra khá mạnh, nhiều tàu thuyền đậu bốc dỡ hàng làm cho luồng chạy tàu hẹp.

Biện pháp phòng tránh tai nạn:

- Quan sát cẩn thận, thường xuyên phát âm hiệu và tín hiệu để xin đường.

- Giảm tốc độ khi đi ngang qua các phương tiện đang xếp dỡ hàng để tránh hiện tượng rút nước làm đứt dây các phương tiện này gây nguy hiểm.

- Để khắc phục tác dụng của dòng nước từ các vàm nhỏ đổ ra kênh, cần thực hiện việc

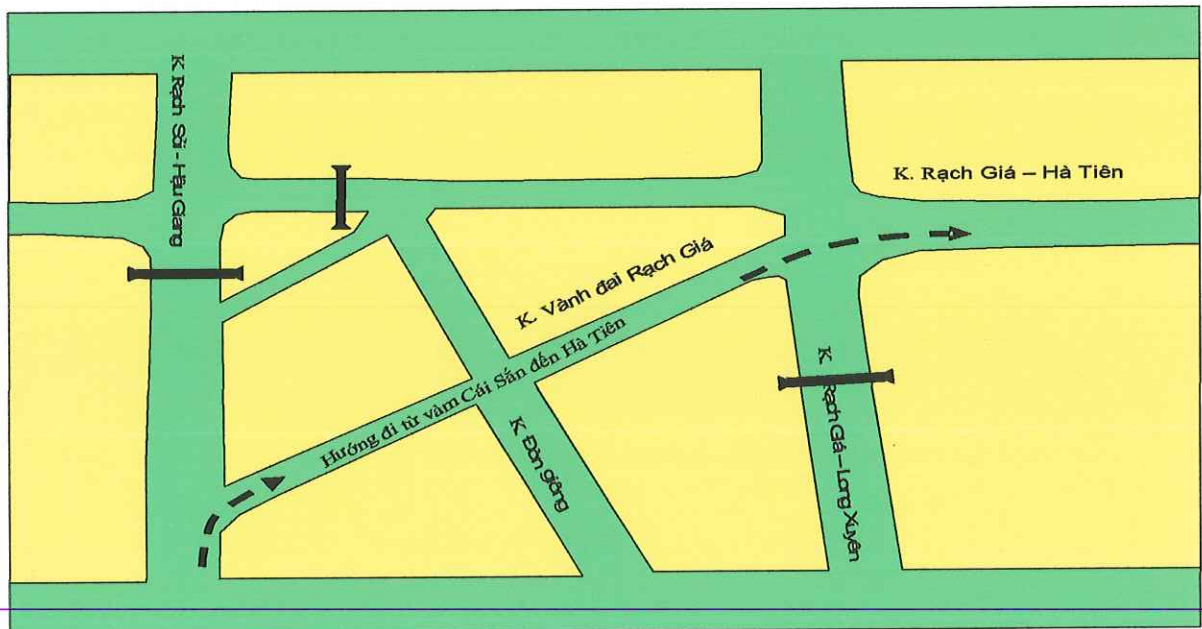
điều khiển phương tiện đi trên các đầu nước (chạy chệch về phía các dòng nước đổ ra kênh).

### 7- Khu vực ngã ba kênh Rạch Giá –Long Xuyên

Đặc điểm: Trên tuyến có bãi đá ngầm cách thượng lưu cầu 500m.

- Cua Lò Heo tại ngã tư kênh Rạch Sỏi–Hậu Giang và kênh Ông Hiên–Tà Niên có bán kính cong quá nhỏ, tầm nhìn bị che khuất do các nhà sàn sát bờ sông, tại ngã tư này còn tồn tại các bên đò vận chuyển khách ngang sông đan chéo nhau.

- Khi nước ròng, nước từ cầu Rạch Sỏi hút mạnh ra biển Rạch Giá, làm ảnh hưởng tới tất cả các tàu thuyền khi queo cua Lò Heo hay hành trình trên kênh Ông Hiên–Tà Niên.



**Hình 3.6: Hướng dẫn phương tiện thủy lưu thông qua khu vực Rạch Giá- Long Xuyên**

Biện pháp phòng tránh tai nạn:

- Từ vàm Cái Sắn muốn đi Kiên Lương (hoặc ngược lại), nên đi theo lộ trình: Kênh Rạch Sỏi–Hậu Giang, kênh Tắt Rạch Giá, kênh Rạch Giá–Kiên Lương là thuận lợi nhất, tuy nhiên tuyến này có nhiều cua cong, luồng rất hẹp, tầm nhìn bị che khuất.

- Nếu buộc phải qua cua Lò Heo (đối với đoàn sà lan lai dắt):

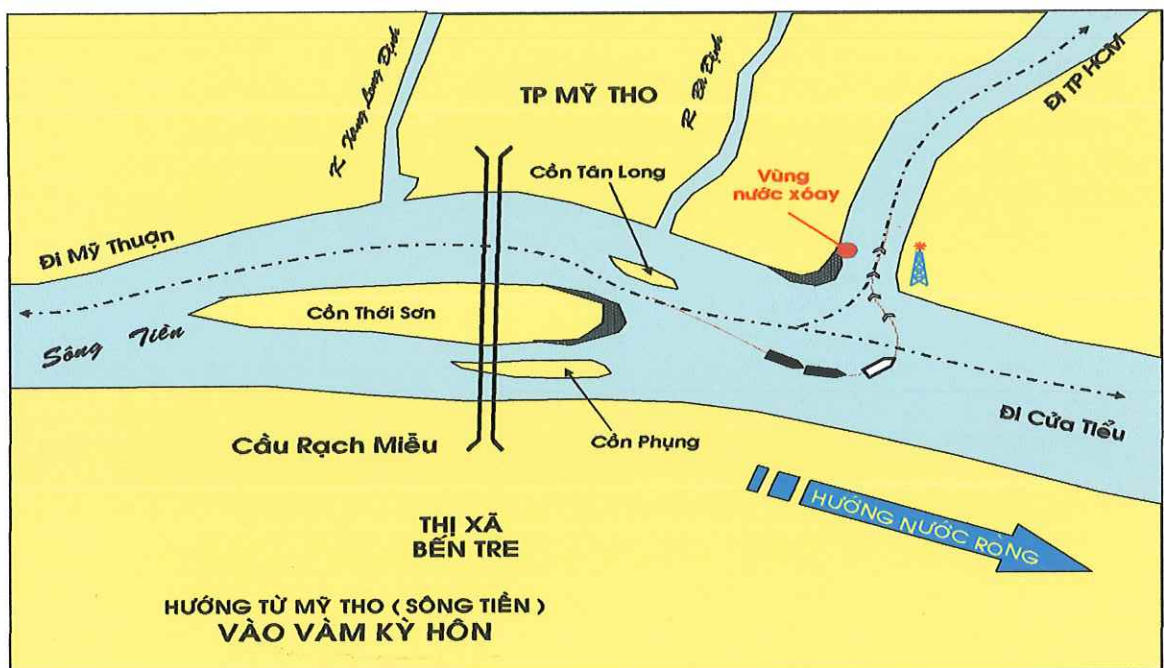
+ Nên tách đoàn và kéo từng chiếc một qua cua Lò Heo. Hoặc vẫn ghép đoàn nhưng phải thêm tàu kéo hỗ trợ phần đuôi của đoàn để không dạt vào nhà dân hai bên bờ sông.

+ Chờ lúc cuối cơn nước ròng chuẩn bị chảy mé, hoặc khi trời vừa đổ mưa lớn, chờ nước biển dâng lên (thời gian khoảng một giờ) thì mới cho phương tiện xuất phát.

#### 8- Vàm Kỳ Hôn mùa nước lũ:

Đặc điểm: Vào mùa nước lũ do vàm Kỳ Hôn gần cửa biển nên lưu tốc dòng chảy sông Tiền tại khu vực này tăng mạnh (đạt từ  $2 \div 3\text{m/s}$ ), ảnh hưởng lớn đến việc điều khiển tàu thuyền. Luồng lạch hẹp, mật độ tàu thuyền ra vào vàm rất đông, ngày cũng như đêm.

- Khu vực bờ trái đầu vàm thường xuất hiện các vùng nước xoáy.



**Hình 3.7: Hướng dẫn phương tiện thủy lưu thông vào Vàm Kỳ Hôn**

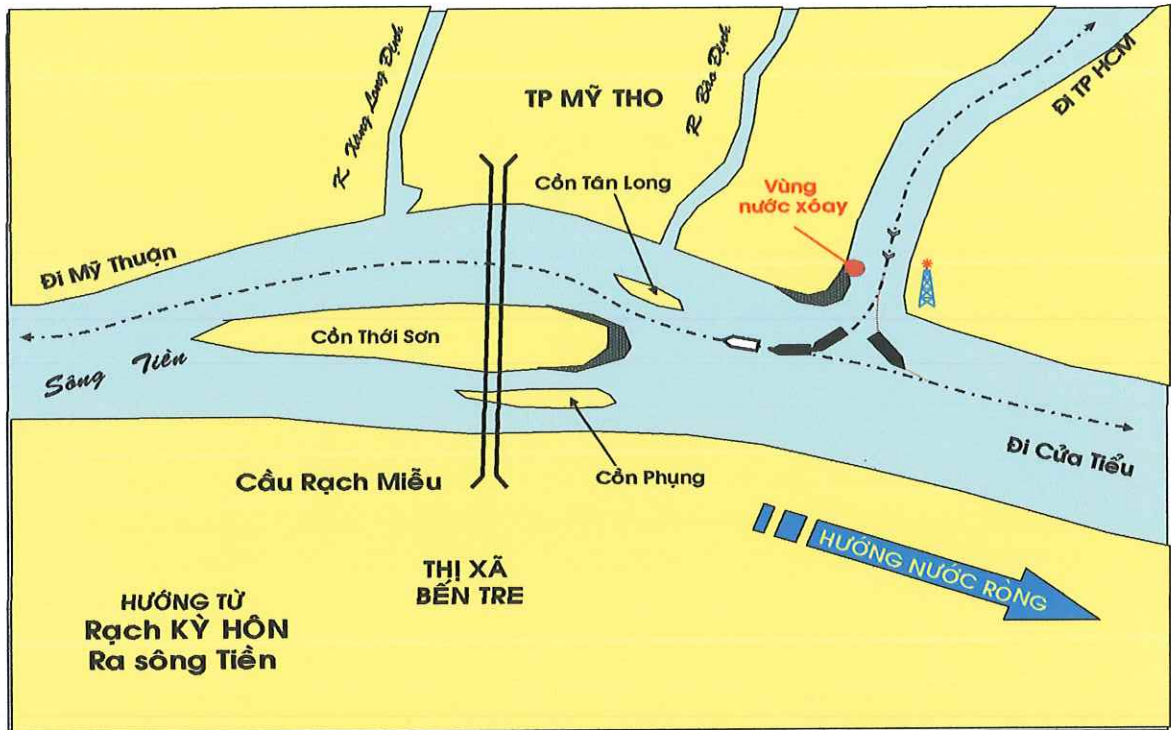
Biện pháp phòng tránh tai nạn:

a – *Lúc vào vàm*: Điều khiển tàu thuyền vừa qua khỏi đầu vàm thì quay ngược lại, chạy chéo một góc 45 độ so với hướng chảy dòng nước để vào vàm (không đi thẳng vào vàm vì dòng nước chảy mạnh sẽ xô dạt đoàn sà lan vào đầu doi cột đèn đỏ rất nguy hiểm).

- Vào đến đầu vàm thì cho tàu thuyền chạy sát bờ phải để tránh khu vực nước xoáy phía bờ trái đầu vàm.

b – *Lúc ra vàm*: Nếu đoàn phương tiện đi về hướng Cái Bè thì thuận lợi, không nguy hiểm. Nếu đi về hướng ra cửa biển: khi phương tiện vừa ra khỏi vàm phải nhanh chóng tăng

tốc tránh tình trạng dòng nước xuôi mạnh làm đoàn sà lan dạt đầu roi cột đèn đỏ nguy hiểm.



**Hình 3.8: Hướng dẫn phương tiện thủy lưu thông qua Vàm Kỳ Hôn**

### 3.2.3. Các giải pháp phòng tránh khi điều khiển phương tiện thủy qua các cầu nguy hiểm

Từ thực trạng hệ thống cầu trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia trong khi mật độ tàu thuyền qua lại trên sông ngày càng tăng, số vụ tai nạn giao thông thủy do phương tiện đâm va vào cầu ngày càng nhiều. Để hạn chế ngăn chặn các tai nạn do tàu thuyền đâm vào cầu, những người điều khiển phương tiện cần thực hiện:

- Nghiên cứu đặc điểm dòng nước về lưu hướng, vận tốc, thủy triều (vùng có thủy triều), ảnh hưởng của gió đến điều động tàu. Xác định khoang thông thuyền của cầu, xác định chiều cao tĩnh không cầu.
- Tuân thủ mọi chỉ dẫn của báo hiệu (cắm đố, cắm vượt...) và trạm điều tiết (nếu có).
- Tuân thủ các biện pháp hướng dẫn lưu thông qua một số cầu theo bảng hướng dẫn chi tiết dưới đây:

**Bảng 3.1: Các biện pháp phòng tránh khi điều khiển phương tiện qua các cầu điểm đen về tai nạn giao thông thủy**

SỐ TT	TÊN VỊ TRÍ	HIỆN TRẠNG KHU VỰC CẦU	BIỆN PHÁP PHÒNG TRÁNH TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY
1	Cầu sắt Bình Lợi (sông Sài Gòn)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Đoạn luồng này mật độ phương tiện rất đông, tĩnh không cầu rất thấp</li> <li>- Lưu tốc dòng chảy lớn, biên độ thủy triều cao</li> <li>- Khổ thông thuyền BTT= 40m; HTT=1,5m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tuân thủ hướng dẫn hạn chế về kích thước phương tiện khi qua cầu khi nước xuống chảy xiết rất nguy hiểm</li> <li>- Không nên lai kéo hoặc đẩy, nếu đoàn lai phải ma nơ từng chiếc qua cầu, chỉ qua cầu khi nước dòng hoặc nước đứng &amp; dùng tàu kéo công suất lớn hỗ trợ đuôi</li> </ul>
2	Cầu Gành (sông Đồng Nai)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mật độ phương tiện rất đông, tĩnh không cầu rất thấp, có bãi đá ngầm ở hạ lưu cầu</li> <li>- Lưu tốc dòng chảy lớn, chảy xiết khi nước ròng</li> <li>- Khổ thông thuyền BTT=40m; HTT= 4,0m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tuân thủ hướng dẫn hạn chế về kích thước phương tiện khi qua cầu khi nước xuống chảy xiết rất nguy hiểm</li> <li>- Không nên lai kéo hoặc đẩy, nếu đoàn lai phải ma nơ từng chiếc qua cầu, chỉ qua cầu khi nước dòng hoặc nước đứng và dùng tàu kéo công suất lớn hỗ trợ đuôi</li> </ul>
3	Cầu Bình Điền 1 và 2 (sông Chợ Đệm- Bến Lức)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hai cầu đặt song song với nhau, mép cầu cách nhau 05m, trụ cầu xiên với dòng chảy và khi nước ròng có dòng chảy rối xuất hiện.</li> <li>- Kích thước đài trụ chân cầu phía dưới mực nước lớn nhô ra so với phần nổi phía trên và chỉ thấy khi nước ròng nên có thể gây nguy hiểm cho phương tiện khi đi gần.</li> <li>- Khổ thông thuyền: BTT= 22m; HTT=6m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cấm các phương tiện từ thượng lưu qua cầu rẽ vào rạch Ban Gốc, phương tiện phải đi tiếp và cách ngã ba rạch Ban Gốc ít nhất 01 km, sau đó quay ngược lại vào rạch.</li> <li>- Cấm các phương tiện từ rạch Ban Gốc ra rẽ trái qua cầu, phương tiện phải rẽ phải đi xuôi xuống cách ngã ba ít nhất 01 km sau đó quay lại lưu thông qua cầu</li> <li>- Chỉ cho phép đoàn lai có kích thước tối đa chiều dài 80m và chiều rộng 10m qua cầu.</li> </ul>

4	Cầu Chợ Đệm (sông Chợ Đệm- Bến Lức)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nước chảy mạnh do hợp lưu với dòng chảy xiên từ kênh Lý Văn Mạnh đổ vào</li> <li>- Khở thông thuyền: BTT= 20m; HTT=5m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cấm các phương tiện từ hạ lưu qua cầu rẽ vào kinh Lý Văn Mạnh, phương tiện phải đi tiếp và cách ngã ba ít nhất 01 km, sau đó quay ngược lại vào kinh.</li> <li>- Hạn chế về kích thước phương tiện tối đa dài 80m, rộng 8m, chiều rộng 10m phải đi ngược nước hoặc nước đứng</li> </ul>
5	Cầu An Thạnh (sông Chợ Đệm- Bến Lức)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Khở thông thuyền: BTT= 20m; HTT=5m</li> <li>- Cầu yếu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tuân thủ hướng dẫn hạn chế về kích thước phương tiện khi qua cầu tối đa dài 70m, rộng 6m</li> <li>- Đi theo hướng dẫn của hệ thống phao hiệu dẫn luồng</li> </ul>
6	Cầu Chợ Gạo (kênh Chợ Gạo)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Khu vực sông này có mật độ phương tiện lưu thông rất lớn, nhiều phương tiện có trọng tải lớn tranh nhau vượt qua cầu.</li> <li>- Khở thông thuyền BTT=28m; HTT=8,0m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cho phép phương tiện lưu thông một chiều</li> <li>- Đi theo sự hướng dẫn của lực lượng điều tiết tại khu vực &amp; theo hướng dẫn của hệ thống báo hiệu</li> </ul>
7	Cầu Rạch Sỏi (kênh Rạch Sỏi Hậu Giang)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Đoạn luồng hẹp, có bến tàu ngay sát chân cầu</li> <li>- Vào mùa nước lũ nước từ sông Hậu đổ vào rất mạnh.</li> <li>- Khở thông thuyền BTT= 30m; HTT=5,5m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chỉ cho phép đoàn lái có kích thước tối đa chiều dài 80m và chiều rộng 8m qua cầu đi theo hướng dẫn của hệ thống phao hiệu</li> </ul>
8	Cầu Gành Hào (sông Gành Hào)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Đoạn luồng gần ngã ba, cong cua, có bến tàu khách &amp; tàu chợ ngay sát chân cầu</li> <li>- Khở thông thuyền BTT= 30m; HTT=5,5m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chỉ cho phép đoàn lái có kích thước tối đa chiều dài 80m và chiều rộng 8m qua cầu &amp; phải giảm tốc độ ở mức cần thiết, đi theo hướng dẫn của hệ thống phao hiệu</li> </ul>
9	Cầu số 5 (kênh Ba Thê)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cầu này nằm sát khu vực ngã 3 giữa kênh Mạc Đăng Dung và kênh Ba Thê</li> <li>- Cầu yếu</li> <li>- Khở thông thuyền BTT= 12m; HTT= 4,0m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cấm phương tiện từ kinh Mạc Đăng Dung rẽ trực tiếp vào cầu hoặc ngược lại. Phương tiện phải rẽ vào kênh Ba Thê đến nơi quy định quay đầu qua cầu, hoặc đi thẳng đến nơi quy định quay đầu vào kênh Mạc Đăng Dung</li> <li>- Hạn chế về kích thước tối đa dài 25m, rộng 4m</li> </ul>

10	Cầu Beton Cà Mau (kênh Quản Lộ - PH)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cầu yếu khu vực cầu do nhà sàn làm hẹp luồng</li> <li>- Khở thông thuyền BTT=20m; HTT= 3,8m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tuân thủ hướng dẫn hạn chế về kích thước phương tiện khi qua cầu tối đa dài 30m, rộng 6m đi xuôi nước, chiều rộng 7m phải đi ngược dòng nước hoặc nước đứng</li> </ul>
11	Cầu Phan Ngọc Hiền (Quản Lộ - PH)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cầu yếu khu vực cầu do nhà sàn làm hẹp luồng</li> <li>- Khở thông thuyền BTT=20m; HTT= 3,8m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tuân thủ hướng dẫn hạn chế về kích thước phương tiện khi qua cầu tối đa dài 30m, rộng 6m đi xuôi nước, chiều rộng 7m phải đi ngược dòng nước hoặc nước đứng</li> </ul>
12	Cầu Giá Rai (kênh Bạc Liêu – Cà Mau)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cầu có hai khoang thông thuyền, mỗi khoang đi một chiều,</li> <li>- Khoang bờ phải BTT=20m; HTT= 3,8m</li> <li>- Khoang bờ trái BTT=24m; HTT= 4,7m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tuân thủ hướng dẫn hạn chế về kích thước phương tiện khi qua cầu tối đa dài 120m, rộng 8m đi xuôi nước, chiều rộng 10m phải đi ngược dòng nước hoặc nước đứng</li> <li>- Đi theo hướng dẫn của hệ thống phao hiệu dẫn luồng</li> </ul>
13	Cầu An Long (kênh Thấp 10 số 1 )	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trụ cầu xiên với dòng chảy</li> <li>- Phương tiện từ sông Tiền vào lúc nước dòng hay nước đổ phương tiện dễ bị va quệt vào bờ.</li> <li>- Khở thông thuyền BTT=18m; HTT= 3,0m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tuân thủ hướng dẫn hạn chế về kích thước phương tiện khi qua cầu tối đa dài 70m, rộng 7m</li> <li>- Đi theo hướng dẫn của hệ thống phao hiệu dẫn luồng</li> <li>- Cần xây dựng trụ chống va</li> </ul>
14	Cầu Phong Mỹ (kênh Thấp 10 số 2 )	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Phương tiện từ sông Tiền vào vàm lúc nước dòng hay nước đổ đuôi phương tiện dễ bị va quệt vào bờ</li> <li>- Khở thông thuyền BTT=21m; HTT= 3,5m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tuân thủ hướng dẫn hạn chế về kích thước phương tiện khi qua cầu tối đa dài 70m, rộng 7m</li> <li>- Đi theo hướng dẫn của hệ thống phao hiệu dẫn luồng</li> <li>- Cần xây dựng trụ chống va.</li> </ul>
15	Cầu Thới Lai (kênh Thị Đới – Ô Môn)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nằm ngay khu vực ngã tư sông, trụ cầu xiên góc với luồng chính, trụ chống va bị hư hỏng</li> <li>- Khở thông thuyền BTT=16m; HTT= 3,5m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tuân thủ hướng dẫn hạn chế về kích thước tối đa dài 80m, rộng 8m đi xuôi nước, chiều rộng 10m phải đi ngược dòng nước hoặc nước đứng</li> </ul>

16	Cầu Xáng Cây Dương (kênh Ba Thê)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cầu cách ngã ba sông Hậu 50m, chưa có trụ chống và cần xây dựng gấp</li> <li>- Khổ thông thuyền BTT=12m; HTT= 1,4m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Tuân thủ hướng dẫn hạn chế về kích thước phương tiện tối đa dài 25m, rộng 5m đi xuôi nước. Chiều dài 30m, chiều rộng 10m phải đi ngược dòng nước hoặc nước đứng</li> </ul>
17	Cầu Xáng Vịnh Tre (kênh Tri Tôn - Hậu Giang)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cầu cách ngã ba sông Hậu 70m, trụ cầu xiên góc với trục luồng chính, thượng lưu dòng chảy rồi</li> <li>- Khổ thông thuyền BTT=16m; HTT= 3,2m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tuân thủ hướng dẫn hạn chế về kích thước phương tiện khi qua cầu tối đa dài 30m, rộng 6m đi xuôi nước. Chiều dài 40m, chiều rộng 8m phải đi ngược dòng nước hoặc nước đứng</li> </ul>

### 3.3. Nhóm giải pháp nâng cao chất lượng đào tạo, quản lý đội ngũ thuyền viên và chất lượng phương tiện thủy nội địa

#### 3.3.1. Công tác đào tạo thuyền viên

Trong hoạt động giao thông đường thủy nội địa, công tác đào tạo và quản lý đội ngũ thuyền viên đóng một vai trò quan trọng. Nhưng trên thực tế, số người tham gia điều khiển phương tiện thủy không có bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn vẫn chiếm số lượng lớn. Theo số liệu thống kê, từ năm 2001–2009, khu vực Nam Bộ đã xảy ra 398 vụ tai nạn giao thông đường thủy, trong đó số vụ tai nạn do người điều khiển không có bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn theo Luật định chiếm 21,8%. Điều đó cho thấy, khâu đào tạo và chính sách quản lý đội ngũ thuyền viên còn nhiều bất cập.

Từ thực tế làm công tác quản lý trong lĩnh vực này, người thực hiện đề tài đề xuất một số biện pháp thực hiện nhằm nâng cao chất lượng thuyền viên như sau:

- Thống nhất chuẩn hóa hệ thống bằng, nhất là CCCM cho tương ứng với chủng loại phương tiện hiện đang và lưu thông trên hệ thống GTTND, nhằm đáp ứng kịp thời theo sự tiến bộ của công nghệ tàu thủy và phát triển sản xuất của GTTND.

- Cần quy định niên hạn các loại hạng bằng, quy định chế độ cập nhập bổ sung kiến thức, kỹ năng chuyên môn (không ít gây ra những vụ tai nạn do thuyền trưởng có bằng cấp phù hợp lại dày dặn kinh nghiệm gây ra vì không được kiểm tra, sát hạch theo niên hạn; không được cập nhập bổ sung kiến thức, kỹ năng kịp thời)

- Xem xét, điều chỉnh mục tiêu, chương trình đào tạo, huấn luyện bám sát chiến lược phát triển nguồn nhân lực của ngành, đồng thời đáp ứng kịp thời, thiết thực cho yêu cầu sản xuất, chỉ đào tạo, huấn luyện những kiến thức, kỹ năng mà người sử dụng lao động và người lao động yêu cầu. Nội dung, chương trình, giáo trình, tài liệu từng chức danh, từng hạng, loại bằng, CCCM phải chuẩn hoá. yêu cầu cần thiết về trình độ chuyên môn kỹ thuật và kỹ năng nghề nghiệp của từng hạng, từng loại chức danh phải được cụ thể hoá theo chức trách nhiệm thuyền viên.

- Tăng cường đảm bảo cơ sở vật chất cho các đơn vị đào tạo nhằm thực hiện đúng chuẩn mực mà mục tiêu, yêu cầu của chương trình đã được ban hành qua đó tăng cường công tác kiểm tra giám sát đảm bảo chất lượng, hiệu quả huấn luyện, đào tạo.

- Điều lệ thi, cấp bằng, CCCM điều khiển phương tiện thủy nội địa đã được ban

### 3.3. Nhóm giải pháp nâng cao chất lượng đào tạo, quản lý đội ngũ thuyền viên và chất lượng phương tiện thủy nội địa

#### 3.3.1. Công tác đào tạo thuyền viên

Trong hoạt động giao thông đường thủy nội địa, công tác đào tạo và quản lý đội ngũ thuyền viên đóng một vai trò quan trọng. Nhưng trên thực tế, số người tham gia điều khiển phương tiện thủy không có bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn vẫn chiếm số lượng lớn. Theo số liệu thống kê, từ năm 2001–2009, khu vực Nam Bộ đã xảy ra 398 vụ tai nạn giao thông đường thủy, trong đó số vụ tai nạn do người điều khiển không có bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn theo Luật định chiếm 21,8%. Điều đó cho thấy, khâu đào tạo và chính sách quản lý đội ngũ thuyền viên còn nhiều bất cập.

Từ thực tế làm công tác quản lý trong lĩnh vực này, người thực hiện đề tài đề xuất một số biện pháp thực hiện nhằm nâng cao chất lượng thuyền viên như sau:

- Thống nhất chuẩn hóa hệ thống bằng, nhất là CCCM cho tương ứng với chủng loại phương tiện hiện đang và lưu thông trên hệ thống GTTND, nhằm đáp ứng kịp thời theo sự tiến bộ của công nghệ tàu thủy và phát triển sản xuất của GTTND.

- Cần quy định niên hạn các loại hạng bằng, quy định chế độ cập nhập bổ sung kiến thức, kỹ năng chuyên môn (không ít gây ra những vụ tai nạn do thuyền trưởng có bằng cấp phù hợp lại dày dạn kinh nghiệm gây ra vì không được kiểm tra, sát hạch theo niên hạn; không được cập nhập bổ sung kiến thức, kỹ năng kịp thời)

- ~~Xem xét, điều chỉnh mục tiêu, chương trình đào tạo, huấn luyện bám sát chiến lược phát triển nguồn nhân lực của ngành, đồng thời đáp ứng kịp thời, thiết thực cho yêu cầu sản xuất, chỉ đào tạo, huấn luyện những kiến thức, kỹ năng mà người sử dụng lao động và người lao động yêu cầu. Nội dung, chương trình, giáo trình, tài liệu từng chức danh, từng hạng, loại bằng, CCCM phải chuẩn hoá. yêu cầu cần thiết về trình độ chuyên môn kĩ thuật và kỹ năng nghề nghiệp của từng hạng, từng loại chức danh phải được cụ thể hoá theo chức trách nhiệm thuyền viên.~~

- Tăng cường đảm bảo cơ sở vật chất cho các đơn vị đào tạo nhằm thực hiện đúng chuẩn mực mà mục tiêu, yêu cầu của chương trình đã được ban hành qua đó tăng cường công tác kiểm tra giám sát đảm bảo chất lượng, hiệu quả huấn luyện, đào tạo.

- Điều lệ thi, cấp bằng, CCCM điều khiển phương tiện thủy nội địa đã được ban

hành theo Quyết định số 19/QĐ-BGTVT của Bộ Giao Thông Vận Tải cũng cần được xem xét, điều chỉnh vì hình thức thi cử lấy bằng còn nhiều bất cập dẫn đến chưa thật sự công bằng, chính xác trong thi cử (nhất là môn vận tải và chuyên đề). Nhiều nơi chưa đủ điều kiện cơ sở vật chất để phục vụ cho việc tổ chức giảng dạy và thi thực hành dẫn đến sự bất bình đẳng, tạo nên dư luận không lành mạnh. Nên hoàn thiện hình thức thi, sát hạch với câu hỏi trắc nghiệm mang tính chất tổng hợp. Xây dựng các trung tâm sát hạch, thi lấy bằng ở các khu vực, triển khai ứng dụng công nghệ thông tin vào tổ chức thi, sát hạch để đảm bảo công bằng, chính xác, công minh.

### 3.3.2. Công tác quản lý đội ngũ thuyền viên

Xác định thuyền viên là lực lượng chủ yếu quyết định đến điều kiện an toàn chạy tàu nên việc định biên và tổ chức quản lý thuyền viên được thực hiện như sau:

- Người được giao quản lý, điều động thuyền viên phải chịu trách nhiệm về việc điều động bố trí thiếu thuyền viên, không đúng chức danh hoặc bố trí không đúng bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn, thâm niên nghề nghiệp theo quy định. Kiên quyết không điều động thuyền viên không có đủ các điều kiện về chuyên môn, đề bạt giao chức danh vượt quy trình nâng cao nghiệp vụ theo quy định. Cần có những biện pháp chế tài thích đáng và hiệu quả đối với các đơn vị quản lý trực tiếp người điều khiển phương tiện khi xét thấy có liên quan trách nhiệm trong việc quản lý, điều động, sử dụng, bố trí chức danh và định biên thuyền viên không đúng.

- Về quản lý thuyền viên: Thuyền viên khi được điều động xuống phương tiện nhất thiết phải có đủ bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn theo chức danh được giao. Việc đề bạt chức danh phải đảm bảo đúng quy trình nâng cao dần trình độ chuyên môn theo quy trình sau:

+ Để được giao nhiệm vụ thủy thủ trưởng phải là người đã qua trường lớp đào tạo chính quy theo nghề, đã qua tích lũy chuyên môn ít nhất một năm trở lên.

+ Để được giao làm thuyền phó cho thuyền trưởng bằng hạng nhì thì ít nhất phải có bằng hạng ba hoặc đã làm thủy thủ trưởng từ một năm trở lên.

+ Để được giao bằng thuyền trưởng hạng nhì bắt buộc phải có bằng hạng nhì và đã giữ chức danh thuyền phó cho thuyền trưởng điều khiển phương tiện yêu cầu có bằng hạng nhì ít nhất một năm trở lên.

+ Để được giao chức danh thuyền phó cho thuyền trưởng bằng hạng nhất bắt buộc phải có bằng hạng nhì hoặc bằng hạng nhất và đã giữ chức danh thuyền trưởng hạng nhì ít nhất hai năm.

+ Để được giao chức danh thuyền trưởng hạng nhất bắt buộc phải có bằng hạng nhất, đã giữ chức danh thuyền phó cho Thuyền trưởng hạng nhất ít nhất một năm.

- Về định biên: Việc bố trí định biên thuyền viên trên từng loại phương tiện phải bố trí đủ số lượng theo từng loại chức danh chuyên môn như quy định hiện hành của Bộ Giao Thông Vận Tải [23].

- Thực hiện các biện pháp nâng cao ý thức trách nhiệm của đội ngũ thuyền trưởng. Thuyền trưởng phải chịu trách nhiệm về việc khi đưa phương tiện ra tham gia giao thông không đảm bảo yêu cầu về thuyền viên theo quy định. Có quyền không tiếp nhận thuyền viên khi xét thấy không đảm bảo yêu cầu về chuyên môn. Phổ biến và yêu cầu thuyền viên phải chấp hành nghiêm chỉnh các quy định về phạm vi trách nhiệm thuyền viên đường sông theo từng chức danh được bố trí.

- Thuyền trưởng được giao nhiệm vụ phải hội đủ các điều kiện về sức khỏe, nắm vững điều kiện luồng lạch, lành nghề và phải có chuyên môn phù hợp theo quy định Trước mỗi chuyến đi: Thuyền trưởng phải dự liệu các tình huống và biện pháp chạy tàu an toàn. Không được điều động phương tiện qua những đoạn luồng nguy hiểm khi còn nghi ngờ về khả năng an toàn chạy tàu, nhất là qua các cầu yếu, nguy hiểm.

- Cần có biện pháp theo dõi quá trình vi phạm của người điều khiển (bằng lái có phiếu theo dõi) để ở mức cần thiết thì buộc phải kiểm tra sát hạch lại mới được tiếp tục hành nghề, hoặc cấm hành nghề một thời gian hay vĩnh viễn.

- Hằng năm thuyền viên phải được bổ túc nâng cao tay nghề, cập nhật kiến thức pháp luật thông qua kỳ bổ túc, sát hạch nâng cấp, nâng bậc, nâng lương theo quy định.

### **3.3.3. Công tác đăng kiểm, đăng ký phương tiện thủy nội địa**

Việc nâng cao chất lượng đăng ký, đăng kiểm phương tiện thủy nội địa với vấn đề an toàn kỹ thuật phương tiện là một trong những biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông đường thủy. Số vụ tai nạn thống kê từ năm 2001-2009 trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ do chất lượng phương tiện thủy là 65 vụ chiếm 16,3%, không đăng ký, đăng kiểm là 63 vụ chiếm 15,8%. Số liệu điều tra cũng cho thấy theo số liệu đã tổng kết trong chương II: Số lượng phương tiện thủy hoạt động trong nội tỉnh

trón đăng kiểm, đăng ký hoặc chỉ thực hiện lần đầu rồi bỏ không trở lại kiểm tra định kỳ còn chiếm tỷ lệ rất lớn. Để khắc phục tình trạng trên cần:

- Hoàn thiện hệ thống đăng kiểm tạo điều kiện thuận lợi nhất cho người dân nên linh động địa điểm kiểm tra ở nơi có vị trí thuận lợi người dân gom phương tiện như vậy sẽ tiết kiệm được thời gian, tiền bạc và thuận lợi cho người dân.

- Hoàn thiện Tiêu chuẩn Việt Nam cho phương tiện thủy nội địa theo hướng có nhóm phương tiện tiên tiến; nhóm phương tiện dân gian, truyền thống.

- Đối với các cơ sở đóng mới sửa chữa cải tạo cần phải được tăng cường kiểm tra giám sát thường xuyên và định kỳ. Phải thẩm định các cơ sở này nếu đủ các tiêu chuẩn mới cấp giấy phép, nhằm nâng cao chất lượng và tạo cơ sở cạnh tranh lành mạnh.



**Hình 3.9: Phương tiện thủy không đăng ký theo quy định**

(Nguồn: Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam)

- Cần bổ sung các biện pháp chế tài đối với chủ phương tiện trong việc chấp hành các quy trình quy phạm về bảo dưỡng, duy tu và tuân thủ chu kỳ kiểm tra phương tiện thật nghiêm khắc. Có như vậy mới giải quyết được vấn đề các chủ phương tiện tìm cách giảm tối đa chi phí đương nhiên để duy tu, sửa chữa phương tiện nhằm tìm mọi cách tăng tải nhằm đạt lợi nhuận tối đa. Góp phần giải quyết nạn chờ quá tải tức là giải quyết

được yếu tố liên quan đến an toàn phương tiện, đóng góp nhất định giải quyết được nguyên nhân quan trọng nhất mang tính quyết định liên quan đến tai nạn giao thông đường thủy—Yếu tố con người tham gia giao thông.



**Hình 3.10: Phương tiện thủy không đảm bảo theo quy định**

(Nguồn: Chi cục Đường thủy nội địa phía Nam)

Về lâu dài cần quy định bắt buộc trang bị trên tàu khách, tàu có trọng tải lớn các trang thiết bị liên lạc, hệ thống định vị toàn cầu... để kiểm tra giám sát và cứu hộ khi cần thiết.

### 3.4. Nhóm giải pháp nâng cao chất lượng quản lý cảng, bến thủy nội địa

Cảng, bến thủy nội địa là mắt xích quan trọng trong hệ thống hạ tầng giao thông đường thủy, việc quản lý tốt tại gốc: Cảng, bến, phương tiện và người lái sẽ góp phần tích cực trong công tác giảm thiểu, hạn chế tai nạn giao thông đường thủy nội địa:

- Sớm tiến hành rà soát, điều chỉnh bổ sung và công bố quy hoạch tổng thể ngành và quy hoạch chi tiết hệ thống cảng bến trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia làm cơ sở để triển khai thực hiện.
- Triển khai hoàn thành công tác cắm mốc chỉ giới đường thủy nội địa, làm cơ sở pháp lý cho việc xác định phạm vi hành lang bảo vệ luồng chạy tàu, bờ tự nhiên. Cần quy định thống nhất xác định km 0 của các sông, kênh để làm cơ sở pháp lý quản lý các công trình cảng, bến thủy nội địa trên tuyến.
- Cần nhanh chóng triển khai tổ chức Hoa tiêu đường thủy nội địa, phân tuyến hoạt

động Hoa tiêu cho từng khu vực ĐTNĐ trong phạm vi cả nước để tổ chức thực hiện. Giải quyết, tháo gỡ những bất cập, trái nhau trong hệ thống pháp luật Đường thủy nội địa Việt Nam và hệ thống pháp luật Hàng hải Việt Nam.

- Sửa đổi Quyết định số 32/2005/QĐ-BGTVT [27] giao công tác cấp giấy phép mới hoặc gia hạn giấy phép cho Chi cục Đường thủy nội địa nhằm đảm bảo sự thống nhất không trái với luật và tránh trường hợp Cảng vụ vừa cấp phép vừa thu phí...



**Hình 3.11: Bến thủy nội địa không theo quy hoạch**

( Nguồn: Cảng vụ ĐTNĐ khu vực III)

- Đi đôi với các biện pháp quản lý cần tăng cường công tác tuyên truyền phổ biến để các chủ bến, người điều khiển phương tiện tự giác tuân thủ pháp luật. Cương quyết xử lý, không làm thủ tục rời bến đối với những phương tiện vi phạm, phương tiện không đảm bảo an toàn theo quy định. Xử lý nghiêm những trường hợp tiêu cực trong quá trình làm thủ tục ra vào bến và các hành vi vi phạm khác.

**3.5. Nhóm giải pháp tăng cường công tác tuần tra, kiểm tra, xử lý các vi phạm trên các tuyến đường thủy nội địa ở phía Nam**

**3.5.1. Vai trò công tác tuần tra, kiểm soát**

Tuần tra kiểm soát (TTKS) giao thông là một trong những phương thức hoạt động nghiệp vụ của cảnh sát giao thông đường thủy (CSGTĐT). Đó thực chất là hoạt động

giám sát, kiểm tra để phát hiện kịp thời mọi vi phạm quy định về đảm bảo TTATGT của người và phương tiện tham gia giao thông, ứng cứu và giải quyết kịp thời các vụ TNGT đặc biệt các vụ TNGT nghiêm trọng. Trên cơ sở đó tích cực, chủ động trong phòng ngừa khắc phục hạn chế các điều kiện nguyên nhân dẫn đến TNGT, mà còn đóng góp tích cực có hiệu quả và tác động mạnh mẽ trở lại công tác quản lý Nhà nước của ngành giao thông vận tải và các ngành hữu quan khác.

Như vậy, có thể nói TTKS của CSGTĐT là một hoạt động xuyên suốt với vị trí, vai trò quan trọng không thể thiếu, là biện pháp tích cực, quan trọng nhất trong việc đảm bảo trật tự, trị an trong hoạt động giao thông đường thủy.

### **3.5.2. Những bất cập trong công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm hiện nay**

Tuần tra kiểm soát trên đường thủy nội địa là công việc hết sức khó khăn phức tạp, với mạng lưới sông kinh rạch chằng chịt nhiều ngõ ngách, các phương tiện dễ lẫn trốn, xóa dấu vết để tránh trách nhiệm... Việc xử lý các vi phạm không thể triệt để vì đa phần người dân sông nước nghèo, sống lưu động và trình độ thấp.

Công tác kiểm tra xử phạt vi phạm TTATGT hiện nay mới chỉ chú trọng tới xử phạt vì nhận thức chưa đầy đủ của người thừa hành nhiệm vụ nhưng cũng do nhận thức của cả người tham gia xây dựng quy phạm pháp luật. Thực tiễn đã chứng minh một số vụ tai nạn xảy ra sau khi đã bị kiểm tra xử phạt.

Công tác kiểm tra và xử lý các vi phạm thường chỉ chú trọng quan tâm đến xử lý vi phạm của thuyền viên và phương tiện thủy mà chưa quan tâm đến các quy định khác như định biên thuyền viên, phòng chống cháy, nổ, vệ sinh môi trường... công tác xử lý các vi phạm về bảo vệ công trình giao thông chưa được chú trọng và cương quyết xử lý, đặc biệt việc xử lý chưa nghiêm đối với các vi phạm của các cơ quan doanh nghiệp nhà nước thường chỉ làm biên bản nhắc nhở mà không xử lý vi phạm vì nhiều nguyên nhân đã làm giảm hiệu lực và tính răn đe. Tình trạng lấn chiếm, thải chất độc hại ra sông, không thanh thải các chướng ngại vật ngày càng phổ biến và phức tạp.

Điều kiện đảm bảo cho hoạt động TTKS khép kín địa bàn, thời gian qua không đáp ứng yêu cầu. Lực lượng CSGT đường thủy làm nhiệm vụ TTKS còn quá mỏng, tuyến quá rộng, phương tiện nhiều, hoạt động theo con nước, không kể ngày đêm. Mặt khác điều kiện pháp lý bảo đảm cho công tác TTKS cũng không đảm bảo. Nguyên tắc xử phạt hành chính là phải ngăn chặn và đình chỉ vi phạm, song lại chậm được cụ thể

hóa trong các văn bản pháp quy, các điều khoản cụ thể dẫn đến CBCS lúng túng trong thực hiện. Việc áp dụng biện pháp tạm giữ phương tiện khó thực hiện như tạm giữ phương tiện như thế nào, giữ ở đâu chưa có tiền lệ nào. Mặt khác lực lượng CSGT đường thủy thực tế cũng chưa đủ những điều kiện cần thiết (bến bãi, con người giám sát, kinh phí,...) để thực hiện việc mà luật quy định như: tạm giữ, buộc hạ tải.

Tiêu cực trong công tác tuần tra xử lý, sự bao che đỡ đầu, hùn hạp làm ăn của một số cán bộ có chức quyền là một thực tế còn tồn tại ở nhiều nơi đã tạo nếp nghĩ xem thường pháp luật, trật tự kỷ cương, dung túng các hành vi sai phạm...

### 3.5.3. Các giải pháp nâng cao hiệu quả công tác kiểm tra xử lý vi phạm

Giải pháp phòng ngừa và hạn chế tai nạn xảy ra, đương nhiên phải vận dụng tổng hợp và đồng bộ các biện pháp công tác của các ngành, các cấp có liên quan trong đó công tác kiểm tra xử lý vi phạm phải được tiến hành thường xuyên mạnh mẽ, phải xử lý cương quyết đúng pháp luật cần:

Tăng cường kiểm tra xử lý nghiêm các vi phạm tại các điểm nóng trên sông Đồng Nai, Sài Gòn, kênh Tẻ-kênh Đòai, kênh Chợ Gạo, Sông Tiền, Quản Lộ-Phụng Hiệp ... đây là những điểm nóng về trật tự an toàn giao thông thủy, mật độ phương tiện cao, điều kiện luồng lạch có nhiều điểm hạn chế và các lĩnh vực nóng như chở quá tải trên sông Đồng Nai, vận chuyển tốc độ cao tuyến Sài Gòn-Vũng Tàu, Cà Mau-Cần Thơ, các bến khách ngang sông, các phương tiện chở nhiên liệu, hóa chất độc hại.

Phải tiến hành kiên toàn ngay hệ thống TTKS với phương châm xây dựng các trạm CSGT đường thủy đủ mạnh để đảm bảo khép kín địa bàn. Xây dựng các khu vực neo giữ các phương tiện vi phạm, trang bị các thiết bị giảm tải từ đó mới tăng cường hiệu quả công tác, nâng cao trách nhiệm thi hành nhiệm vụ của cán bộ, chiến sĩ.

Cần thường xuyên tổ chức lớp tập huấn nghiệp vụ, pháp luật, trao đổi thông tin, nghiệp vụ. Đặc biệt phải làm chuyển biến nhận thức quán triệt sâu sắc quy tắc xử phạt vi phạm hành chính là ngăn chặn được hành vi vi phạm. Phải coi trọng việc áp dụng biện pháp ngăn chặn các hành vi vi phạm như tạm giữ phương tiện vi phạm, đình chỉ hoạt động của phương tiện, buộc khắc phục thiếu sót cũng như mạnh dạn áp dụng hình phạt bổ sung như tước bằng thuyền trưởng, tước quyền sử dụng giấy phép...đồng thời cần tăng cường công tác giáo dục tư tưởng đạo đức kiên quyết chống sách nhiễu, tiêu cực trong khi thực thi nhiệm vụ kiên quyết đẩy lùi các hiện tượng tiêu cực này.

Về cơ sở pháp lý: Cần khẩn trương phối hợp giữa các ngành rà soát lại các văn bản pháp quy liên quan đến ATGT đường thủy mà trọng tâm cần tiến hành sửa đổi theo hướng cụ thể hóa tăng thêm thẩm quyền cho các cơ quan chức năng đồng thời phạt nặng các hành vi vi phạm để đảm bảo xử phạt nghiêm có tính chất răn đe.



**Hình 3.12: Phương tiện thủy chở quá tải trên kênh Chợ Gạo**

( Nguồn: *Ban Thanh tra ĐTNĐ phía Nam* )

## KẾT LUẬN

Nam Bộ có hệ thống sông, kênh, rạch rất phong phú, đa dạng tạo thành mạng lưới giao thông thủy liên hoàn giữa các tiểu vùng và khu vực kinh tế Tp.HCM–Biên Hoà – Bà Rịa Vũng Tàu, Tp.Hồ Chí Minh–Cần Thơ, Tp.Hồ Chí Minh–Campuchia.... Điều đó có vai trò vô cùng to lớn đối với sự phát triển kinh tế xã hội của vùng và đất nước.

Cùng với sự phát triển mạnh mẽ, đa dạng của phương tiện giao thông thủy, trong những năm qua tình hình tai nạn giao thông đường thủy diễn ra rất phức tạp. Tai nạn giao thông năm sau cao hơn năm trước cả về số vụ, số người chết, bị thương. Thiệt hại về người và tài sản do tai nạn giao thông thủy là rất lớn, nhiều vụ đặc biệt nghiêm trọng làm chết nhiều người. Tai nạn giao thông đường thủy tuy chỉ chiếm một tỉ lệ nhỏ: 1,2% về số vụ, 2,8% về số người chết, 0,4% về số người bị thương trong tổng số các vụ tai nạn giao thông xảy ra trong cả nước. Bên cạnh đó, hoạt động giao thông đường thủy có đặc thù riêng: trên sông nước, xa khu dân cư... nên khi tai nạn giao thông thủy xảy ra, việc ứng cứu khắc phục hậu quả gặp rất nhiều khó khăn, phức tạp, gây nhiều thiệt hại, tổn kém cho nhân dân và xã hội.

Vì thế, việc tổng kết và phân tích tai nạn giao thông đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ là cần thiết, để từ đó tìm ra các giải pháp thiết thực và hiệu quả để kéo giảm, hạn chế tai nạn giao thông đường thủy nội địa ở khu vực Nam Bộ góp phần nâng cao sự hiểu biết, phòng tránh, hạn chế thiệt hại, bảo vệ tính mạng, tài sản của nhân dân. Đảm bảo cho giao thông thủy luôn thông suốt, an toàn đóng góp vào sự phát triển kinh tế, xã hội của đất nước.

Qua việc phân tích số liệu từ các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ, có thể rút ra một số nguyên nhân chính khiến tình hình tai nạn giao thông thủy nội địa chưa thật sự được kiểm chế là do: Số lượng phương tiện không ngừng gia tăng trong khi đó cơ sở hạ tầng luồng lạch ít được đầu tư nâng cấp; Các doanh nghiệp chạy theo lợi nhuận ít chú ý đến phương án đảm bảo trật tự ATGT, phòng ngừa tai nạn, tuân thủ các quy định về thuyền viên và người lái phương tiện thủy; Ý thức chấp hành luật của người tham gia giao thông đường thủy còn hạn chế; Hệ thống các văn bản pháp luật điều chỉnh trong lĩnh vực đường thủy chậm ban hành, không đồng bộ và chưa được bổ sung điều chỉnh kịp thời; Công tác tuyên truyền Luật giao thông

đường thủy còn rất hạn chế, chưa tạo được thói quen chấp hành luật đường thủy; Công tác quản lý Nhà nước của các ngành các cấp liên quan còn chồng chéo, chưa quan tâm đúng mức, sự phối hợp chưa đồng bộ; Công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm của lực lượng Cảnh sát giao thông đường thủy chưa nghiêm, chưa thường xuyên liên tục, các biện pháp chế tài còn yếu, chưa phù hợp không đủ sức răn đe, còn nhiều hiện tượng tiêu cực trong khi thi hành công vụ...

Trên cơ sở thực trạng và nguyên nhân đó, tác giả đã đề xuất một số nhóm giải pháp trước mắt để hạn chế tai nạn giao thông đường thủy khu vực Nam Bộ:

1/ Hoàn thiện hệ thống các văn bản pháp luật và đẩy mạnh công tác giáo dục, tuyên truyền pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường thủy. Thông tin tuyên truyền sâu rộng luật Giao thông Đường thủy nội địa và các văn bản pháp lý liên quan bằng nhiều hình thức, cách thức đến các tầng lớp nhân dân để người dân biết và chấp hành đồng thời có cơ sở để giám sát các hành vi vi phạm của các cơ quan chức năng.

2/ Củng cố và nâng cao trách nhiệm của chính quyền các cấp có vai trò cực kỳ quan trọng trong việc tổ chức vận động nhân dân thực hiện việc đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa tiến tới giảm dần tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, đặc biệt là tuyên truyền, phổ biến, ký cam kết về vận chuyển hành khách an toàn, tổ chức vận động “Người đi đồ mặc áo phao”, tổ chức hội thi tìm hiểu luật sẽ góp phần giúp hoạt động giao thông thủy đi vào nề nếp.

3/ Nâng cấp cơ sở hạ tầng và chất lượng luồng tuyến: Cải tạo nâng cấp các cầu có khẩu độ, tĩnh không thấp, không phù hợp; Tập trung nạo vét ngay một số điểm khan cạn cục bộ để tăng khả năng vận tải. Về lâu dài cần thành lập trung tâm quản lý, điều hành vận tải, số liệu hóa hệ thống hạ tầng cơ sở ngành kết hợp hệ thống định vị để hướng dẫn và điều hành vận tải thủy sử lý kịp thời tránh xảy ra tai nạn.

4/ Nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực cho ngành đường thủy nội địa; Cần điều chỉnh mục tiêu, chương trình đào tạo, huấn luyện bám sát chiến lược phát triển nguồn nhân lực của ngành, và phù hợp với yêu cầu của người sử dụng lao động; quy định niên hạn các loại hạng bằng, quy định chế độ cập nhập bổ sung kiến thức, kỹ năng chuyên môn; Xây dựng các trung tâm sát hạch, thi lấy bằng CCCM điều khiển phương tiện thủy nội địa ở các khu vực, triển khai ứng dụng công nghệ thông tin vào tổ chức thi, sát hạch để đảm bảo công bằng, chính xác, công minh.

5/ Về công tác đăng ký đăng kiểm: Hoàn thiện Tiêu chuẩn Việt Nam cho phương tiện thủy nội địa; tăng cường bám sát, kiểm tra các cơ sở đóng mới, sửa chữa, cải tạo

phương tiện thủy nội địa để nâng cao chất lượng phương tiện, đảm bảo đúng yêu cầu thiết kế; Cần bổ sung các biện pháp chế tài đối với chủ phương tiện trong việc chấp hành các quy trình quy phạm về bảo dưỡng, duy tu và tuân thủ chu kỳ kiểm tra phương tiện thật nghiêm khắc; Giới hạn niên hạn sử dụng phương tiện, đặc biệt là phương tiện cao tốc vận chuyển hành khách.

6/ Nâng cao năng lực và chất lượng quản lý cảng, bến thủy nội địa; Tiến hành rà soát, điều chỉnh bổ sung và công bố quy hoạch tổng thể ngành và quy hoạch chi tiết hệ thống cảng, bến thủy nội địa trên các tuyến đường thủy nội địa.

7/ Tăng cường công tác tuần tra, kiểm tra, xử lý các vi phạm: Tăng cường kiểm tra xử lý nghiêm các vi phạm tại các điểm nóng. Tiến hành kiện toàn ngay hệ thống tuần tra kiểm soát giao thông với phương châm xây dựng các trạm CSGT đường thủy đủ mạnh để đảm bảo khép kín địa bàn; Cần xây dựng ngay các khu vực neo giữ các phương tiện vi phạm, các trang thiết bị giảm tải; Đồng thời, tăng cường công tác giáo dục tư tưởng đạo đức kiên quyết chống sách nhiễu, tiêu cực trong khi thực thi nhiệm vụ kiên quyết đẩy lùi các hiện tượng tiêu cực.

Như vậy, công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa vừa là mục tiêu vừa là điều kiện để phát triển ngành bền vững. Do đó, nhiệm vụ bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa liên quan tới nhiều ngành, nhiều cấp, mọi tổ chức, cá nhân tham gia giao thông đường thủy nội địa, chính quyền địa phương cấp cơ sở và tổ chức quản lý Nhà nước chuyên ngành.

Các giải pháp trên cần phải được tiến hành một cách quyết liệt, triệt để, đồng bộ. Muốn vậy, cần phải có sự thống nhất nhận thức và hành động từ trung ương đến địa phương, từ nhà nước và doanh nghiệp cũng như người dân tham gia hoạt động giao thông đường thủy. Mặt khác, cần có sự phối kết hợp chặt chẽ giữa các ngành, các cấp quản lý với chính quyền địa phương trong việc thực hiện Luật giao thông đường thủy và các văn bản dưới luật có liên quan. Có như vậy, tai nạn giao thông đường thủy nội địa mới sớm được kiềm chế và giảm dần.

## DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH CỦA TÁC GIẢ

1. Thực trạng và giải pháp phòng ngừa tai nạn giao thông đường thủy nội địa khu vực phía Nam, đăng trên Tạp chí Cảnh Buồm số 166 tháng 06/2010, trang 16, 17, 18.
2. Tai nạn giao thông đường thủy nội địa: Đặc điểm và cách tiếp cận, đăng trên Tạp chí Cảnh Buồm số 167 tháng 07/2010, trang 07, 08, 09.

# Cánh buồm

TẠP CHÍ NGÀNH ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA VIỆT NAM

GIẤY PHÉP HOẠT ĐỘNG BÁO CHÍ  
SỐ 561/GP-BVHTT

**TÒA SOẠN - TRỊ SỰ**

160 Nguyễn Văn Cừ

Long Biên - Hà Nội

ĐT: (04) 38726860

Fax: (04) 38726871

Email: tccanhbuom@yahoo.com

tccanhbuom@gmail.com

**TỔNG BIÊN TẬP**

ThS. Phạm Minh Nghĩa

**PHÓ TỔNG BIÊN TẬP THƯỜNG TRƯC**

ThS. Hà Thị Hồng Vân

**HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP:**

ThS. Bùi Tiến Bằng, KS. Trần Văn Cửu, TS. Dương Chí Dũng, CN. Trần Sỹ Duy, KS. Lê Văn Đường, ThS. Đặng Ngọc Hiến, Trưởng Quốc Hùng, KS. Lê Hữu Khang, ThS. Sỹ Văn Khánh, KS. Phạm Văn Lành, KS. Trần Đỗ Liêm, KS. Nguyễn Huy Liêu, KS. Lê Văn Mao, ThS. Phạm Minh Nghĩa, KS. Cao Kim Phụng, KS. Bùi Duy Tâm, KS. Nguyễn Hữu Thiệu, CN. Bùi Đình Thiện, CN. Nguyễn Hữu Tuấn, Đại tá Nguyễn Văn Tuyên, KS. Nguyễn Thế Vương, ThS. Hà Thị Hồng Vân

**ĐẠI DIỆN TẠI HẢI DƯƠNG:**

Phạm Trọng Tuấn

30 Tuy Hòa - ĐT: (0320) 3853064

**ĐẠI DIỆN TẠI TP. HỒ CHÍ MINH:**

Lê Thị Ninh

Số 1A Phan Bội Châu - Phường 2

Quận Bình Thạnh - TP. Hồ Chí Minh

ĐT: (08) 38408266

**TÀI KHOẢN: 10201-000050999-0**

Tại Chi nhánh bạc Hà nội  
Ngân hàng TMCP công thương  
Việt Nam

MST: 0101210620

**TRÌNH BÀY**

Minh Hằng

**IN TẠI**

Xí nghiệp in NXB Lao động Xã hội

Giá: 18.000 đồng

SỐ 166 6/2010

## TRONG SỐ NÀY

### NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI - TIN TỨC

- Đại hội đảng bộ cơ quan Cục Đường thủy nội địa Việt Nam lần thứ VI (nhiệm kỳ 2010 - 2015) (Phương Hoa)
- Đảng bộ Chi cục đường thủy nội địa phía Nam đại hội đại biểu lần thứ X (nhiệm kỳ 2010 - 2015) (Lê Ninh)
- Bộ trưởng Bộ GTVT Hồ Nghĩa Dũng gặp mặt báo chí ngành GTVT (Phương Hoa)
- Lễ ký kết mở chuyên mục: "Vi bình yên sông nước" (Khánh Minh)
- Đổi mới trong công tác quản lý đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phục hồi phương tiện (Khánh Phương)

### AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

- Cần nghiêm chỉnh thực hiện trách nhiệm di dời và thanh thải chướng ngại vật tại bến phà Vàm Cống cũ trên kênh Lấp Vò - Sa Đéc (Đỗ Ngọc Tú)
- Tuyên truyền Luật Giao thông ĐTNĐ là biện pháp hữu hiệu góp phần đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường thủy (Ninh Kiều)
- Hải Dương - khám phá nhanh vụ tạt mìn cấp báo hiệu đường thủy (Lưu Hùng Mạnh)
- Đại diện Cảng vụ ĐTNĐ tại Long Xuyên nỗ lực trong công tác đảm bảo an toàn giao thông tại cảng, bến thủy nội địa (Khánh Vy)
- Công ty Cổ phần QLĐS số 5 - nhiều biện pháp đảm bảo giao thông an toàn trong mùa bão lũ (Minh Phương)
- Thực trạng và giải pháp phòng ngừa tai nạn giao thông đường thủy nội địa khu vực phía Nam (Vũ Trung Tá)
- Mê Kông dòng sông huyền thoại (Phạm Minh)
- Công ty CPQLĐS số 6 - Tất cả vì mục tiêu "An toàn là hạnh phúc của người tham gia giao thông Đường thủy nội địa (Khôi Nguyên)
- Tuyến kênh Nguyễn Tấn Thành tiềm ẩn nhiều nguy cơ tai nạn giao thông (Cao Tài)

### HƯỚNG TỚI ĐẠI HỘI THI ĐUA ĐIỂN HÌNH TIÊN TIẾN

- Hội nghị điển hình tiên tiến cấp cơ sở sôi nổi và hào hứng (Ngô Minh)
- Đoạn Quản lý ĐTNĐ số 14 - Vững vàng trên đất Mũi (Thành Đồng)
- Đoạn Quản lý ĐTNĐ số 13 - Tổ chức thi giữ và nâng bậc cho công nhân quản lý ĐTNĐ (PVPN)

### QUY HOẠCH - ĐẦU TƯ

- Quản lý mốc chỉ giới đường thủy nội địa còn bỏ ngõ (Nguyễn Ngọc Bình)

### NHÌN RA THẾ GIỚI

- Sông ngòi trên quốc đảo Indonesia (Ngọc Hiến)

### BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

- Tuyên truyền, giáo dục bảo vệ môi trường trong hoạt động giao thông vận tải thủy (Châu Giang)

### CHÀO MỪNG ĐẠI LỄ 1000 NĂM THĂNG LONG - HÀ NỘI

- Kẻ Bưởi xưa... (Trường Giang)

### VIỆT NAM ĐẤT NƯỚC CON NGƯỜI

- Đò dọc sông Gianh (Hoàng Thái Sơn)

### VĂN BẢN PHÁP LUẬT

- Phụ lục chương trình nâng hạng bằng Thuyền trưởng hạng Nhất

### VĂN HÓA VĂN NGHỆ

- Mùa mưa đã về (Nguyễn Hữu Vĩnh)

Bìa 1: Diễn tập cứu hộ cứu nạn trên sông Thái Bình (Ảnh: Hùng Mạnh)

# THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP

## Phòng ngừa tai nạn giao thông đường thủy nội địa khu vực phía Nam

VŨ TRUNG TÁ

Chi cục ĐTNĐ phía Nam

**Tai nạn giao thông nói chung và tai nạn giao thông đường thủy nội địa nói riêng luôn là một trong những vấn đề nóng bỏng được xã hội và dư luận quan tâm. Hàng ngày, qua các phương tiện truyền thông đại chúng, chúng ta không khỏi chạnh lòng khi biết tin ở đâu đó có sự va chạm giữa các phương tiện, người điều khiển phương tiện khi tham gia giao thông, gây nên những tổn thất về người và tài sản.**

### TỪ NHỮNG CON SỐ ...

So với giao thông đường bộ, tai nạn giao thông đường thủy nội địa thường ít xảy ra hơn, tuy nhiên nếu xảy ra thì thường rất nghiêm trọng, công tác cứu hộ, khắc phục hậu quả thường gặp nhiều khó khăn. Mặt khác, trên các phương tiện giao thông vận tải thủy thường có đông người (nếu là các phương tiện vận tải hành khách) hoặc có một khối lượng lớn hàng hóa có giá trị tài sản gấp nhiều lần so với các phương tiện giao thông đường bộ. Vì vậy, khi tai nạn giao thông đường thủy xảy ra, các phương tiện, hàng hóa, hành khách bị chìm đắm, thường gây ra những hậu quả rất nghiêm trọng cả về người và tài sản. Nhiều trường hợp tai nạn cách xa bờ, xa vùng dân cư, công tác cứu hộ, cấp cứu nạn nhân, khắc phục hậu quả vụ tai nạn thường gặp rất nhiều khó khăn, càng làm hậu quả vụ tai nạn thêm trầm trọng.

Sau hơn 5 năm thực hiện Luật Giao thông ĐTNĐ và Nghị định 09/2005/CP, nhờ sự chung tay, phối hợp giữa các cấp, các ngành, các chính quyền địa phương trong công tác tuyên truyền giáo dục luật lệ, thể chế đối với nhân dân, nhất là những người dân sinh sống ven các sông, kênh cùng việc nâng cao chất lượng đào tạo, bồi dưỡng, cập nhật những kiến thức pháp luật cho những người trực tiếp tham gia vào vận tải thủy nội địa; việc tăng cường tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm của các lực lượng chức năng... nên tình hình trật tự an toàn giao thông, trật tự xã hội trên đường thủy có những chuyển biến tích cực: trật tự, kỷ cương trong hoạt động giao thông ĐTNĐ, hiệu lực quản lý nhà nước được tăng cường, ý thức chấp hành pháp luật của người dân khi tham gia giao thông và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đã được nâng lên. Do đó, tai nạn giao thông đường thủy trên cả nước nói chung và trong khu vực Nam Bộ nói riêng đã được kiềm chế. Tuy nhiên, những kết quả đạt được chưa thật sự ổn định, chưa đáp ứng được yêu cầu mong muốn, nguy cơ mất an toàn giao thông vẫn còn tiềm ẩn.

Qua số liệu tổng hợp, thống kê trên tuyến giao thông đường thủy nội địa do trung ương quản lý tại khu vực Nam Bộ từ năm 2001 đến 2009, đã xảy ra 398 vụ trong đó tai nạn nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng là 123 vụ chiếm

30,9 %; tai nạn ít nghiêm trọng và tai nạn nhẹ 275 vụ chiếm tỉ lệ 69,1%; làm 129 người chết, 116 người bị thương; chìm đắm 315 phương tiện và hư hỏng 33 phương tiện; thiệt hại ước khoảng là 34,236 tỷ đồng.

Theo phân tích của cơ quan chức năng, loại phương tiện gây tai nạn chủ yếu vẫn là loại phương tiện chở hàng và phương tiện chở vật liệu xây dựng chiếm 75,3 %, các loại phương tiện khác chiếm 24,7 %; Các dạng tai nạn thường gặp là hai phương tiện đụng nhau 52,46 %, phương tiện đâm va công trình (cầu, phao báo hiệu) 32,12 %, các dạng khác 16,41 %. Như vậy, nhìn chung số vụ tai nạn giao thông đường thủy ở khu vực phía Nam vẫn ở mức cao và có xu hướng tăng, luôn chiếm 82,53% về số vụ và thiệt hại so với toàn quốc.

### ... ĐI TÌM CĂN NGUYÊN

Từ việc tổng kết và phân tích tai nạn giao thông đường thủy nội địa quốc gia khu vực Nam Bộ, có thể rút ra một số nguyên nhân chính khiến tình hình tai nạn giao thông thủy nội địa chưa thật sự được kiềm chế, nguyên nhân chủ yếu tập trung vào những điểm sau:

Một là, do cơ chế quản lý kinh tế thay đổi, ngành vận tải đường thủy phát triển với tốc độ cao, phương tiện tập trung lớn, mật độ lưu thông gia tăng mà hạ tầng luồng lạch ít thay đổi nên nhiều đoạn sông, cảng bến đã trở lên quá tải (như

sông Kinh Tế, cảng Sài Gòn...) tác động làm tai nạn gia tăng; Hai là, do tác động của mặt trái cơ chế thị trường các doanh nghiệp chạy theo lợi nhuận ít chú ý đến việc phòng ngừa tai nạn, cơ chế khoán chuyển buộc phương tiện quay vòng nhanh dẫn đến đi ẩu, chở quá tải, tranh giành lên xuống hàng hóa, bố trí thủy thủ thiếu, sử dụng người không đủ trình độ chuyên môn, ý thức ý lại việc đóng bảo hiểm người điều khiển phương tiện, coi thường việc chấp hành các quy định về an toàn giao thông.... Đã tác động làm tai nạn giao thông tăng; Ba là, hệ thống các văn bản pháp luật điều chỉnh lĩnh vực đường thủy chậm ban hành, không đồng bộ và chưa được bổ sung điều chỉnh kịp thời công tác tuyên truyền pháp luật giao thông đường thủy còn rất hạn chế, chưa tạo được thói quen chấp hành luật lệ giao thông trên lĩnh vực đường thủy; Bốn là, ý thức chấp hành Luật Giao thông đường thủy nội địa của các đơn vị kinh doanh vận tải thủy của đội ngũ thủy thủ thuyền viên còn chưa nghiêm (lỗi vi phạm quy tắc chiếm 52,7%). Trình độ của người điều khiển phương tiện còn yếu, việc sử dụng bằng cấp chuyên môn chưa phù hợp, ý thức chấp hành luật còn kém; Năm là, công tác quản lý Nhà nước của các ngành các cấp liên quan đến đường thủy nội địa còn hạn chế, chưa quan tâm đúng mức, phối hợp chưa đồng bộ, giải quyết tình hình TTATGT còn chậm, có những vấn đề chưa thống nhất chông chéo dẫn đến để tình hình phức tạp TTATGT đường thủy kéo dài, chưa dứt điểm. Việc đầu tư cho cơ sở hạ tầng chưa được thỏa đáng, không theo kịp với sự phát triển của vận tải; Sáu là, công tác tuần tra kiểm soát, xử

lý vi phạm của lực lượng CSGT đường thủy chưa nghiêm, chưa đáp ứng được nhiệm vụ bảo vệ TTATGT. Chưa thường xuyên liên tục, các biện pháp chế tài còn yếu, chưa phù hợp không đủ sức răn đe, còn nhiều hiện tượng tiêu cực trong khi thi hành công vụ...

#### Một số đề xuất, kiến nghị

Từ góc độ của nhà quản lý chuyên ngành về ĐTNĐ, chúng tôi đề xuất một số giải pháp sau:

Một là: *hoàn thiện hệ thống các văn bản pháp luật và đẩy mạnh công tác giáo dục, tuyên truyền pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường thủy*: Cần khẩn trương phối hợp giữa các ban ngành rà soát lại các văn bản pháp quy liên quan đến ATGT đường thủy mà trọng tâm cần tiến hành sửa đổi Nghị định 09/2005/NĐ-CP ngày 27/01/2005 về xử phạt: Vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa và Thông tư số 18/2005/TT-BCA-C11 ngày 23/11/2005 của Bộ Công An hướng dẫn chi tiết một số điều của Nghị định 09/2005/NĐ-CP theo hướng cụ thể hóa tăng thêm thẩm quyền cho các cơ quan chức năng đồng thời phạt nặng các hành vi vi phạm để đảm bảo xử phạt nghiêm có tính chất răn đe. Cần đưa vào các quy định nhằm khắc phục những bất cập vi phạm pháp luật hiện hành đang gây khó khăn, vướng mắc trong hoạt động TTKS đảm bảo TTATGT hiện nay.

Hai là: Thông tin tuyên truyền sâu rộng Luật Giao thông Đường thủy nội địa và các văn bản pháp lý liên quan bằng nhiều hình thức, cách thức đến các tầng lớp nhân dân để người dân biết và chấp hành đồng thời có cơ sở để giám sát

các hành vi vi phạm của các cơ quan chức năng.

Ba là: *Củng cố và nâng cao trách nhiệm của chính quyền các cấp* trong việc tổ chức vận động nhân dân thực hiện việc đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa tiến tới giảm dần tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông; ký cam kết về vận chuyển hành khách an toàn, tổ chức vận động người đi đò mặc áo phao, tổ chức hội thi tìm hiểu Luật góp phần làm cho hoạt động giao thông thủy đi vào nề nếp.

Bốn là: *Nâng cấp cơ sở hạ tầng và chất lượng luồng tuyến*: Tăng cường kinh phí lắp đặt hệ thống báo hiệu chỉ dẫn, chiếu sáng cho luồng tàu để tăng năng lực thông qua an toàn 24/24 giờ; Cải tạo nâng cấp các cầu có khẩu độ tĩnh không không phù hợp; Tập trung nạo vét ngay một số điểm khan cạn cục bộ để tăng khả năng vận tải; Cần đưa ra ngay tiêu chuẩn kích thước (đặc biệt là kích thước chiều rộng) phương tiện tối đa cho từng loại phương tiện lưu thông trong vùng, trong tuyến để người vận tải biết mà chấp hành, không thể để tình trạng phương tiện có chiều rộng bằng 1/2 chiều rộng luồng tàu lưu thông trên tuyến làm cản trở phương tiện khác và khi gặp rủi ro thì choáng hết luồng tàu làm ách tắc giao thông nhất là tuyến huyết mạch.

Năm là: *Nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực cho ngành ĐTNĐ*: Cần xem xét, điều chỉnh mục tiêu, chương trình đào tạo, huấn luyện bám sát chiến lược phát triển nguồn nhân lực của ngành, và phù hợp với yêu cầu của người sử dụng lao động; quy định niên hạn các loại hạng bằng. Xây dựng các trung

tâm sát hạch, thi lấy bằng CCCM điều khiển phương tiện thủy nội địa ở các khu vực cùng với việc triển khai ứng dụng công nghệ thông tin vào tổ chức thi, sát hạch để đảm bảo công bằng, chính xác, công minh.

Sáu là: *Về công tác đăng ký đăng kiểm cần:* Hoàn thiện Tiêu chuẩn Việt Nam cho phương tiện thủy nội địa (có tính tới quy hoạch chiến lược cho sự phát triển của ngành và sự tiên tiến của công nghệ tàu thủy); tăng cường bám sát, kiểm tra các cơ sở đóng mới, sửa chữa, cải tạo phương tiện thủy nội địa để nâng cao chất lượng phương tiện, đảm bảo đúng yêu cầu thiết kế; Cần bổ sung các biện pháp chế tài đối với chủ phương tiện trong việc chấp hành các quy trình quy phạm về bảo dưỡng, duy tu và tuân thủ chu kỳ kiểm tra phương tiện thật nghiêm khắc; Giới hạn niên hạn sử dụng phương tiện, đặc biệt là phương tiện cao tốc vận chuyển hành khách.

Bảy là: *Nâng cao năng lực và chất lượng quản lý cảng, bến thủy nội địa:* Sớm tiến hành rà soát, điều chỉnh bố

sung và công bố quy hoạch tổng thể ngành và quy hoạch chi tiết hệ thống cảng bến thủy nội địa trên các tuyến đường thủy nội địa; Cần nhanh chóng triển khai tổ chức Hoa tiêu đường thủy nội địa, phân tuyến hoạt động Hoa tiêu cho từng khu vực đường thủy nội địa trong phạm vi cả nước để tổ chức thực hiện; Hiện nay còn nhiều địa phương chưa thành lập Cảng vụ ĐTNĐ vì vậy, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam kiến nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, xem xét ban hành văn bản pháp lý cho phép Cảng vụ đường thủy nội địa khu vực được mở rộng hệ thống quản lý Cảng vụ trên tất cả địa bàn các tỉnh, thành, trên các tuyến vận tải thủy do Địa phương quản lý và cảng, bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển theo Thông tư số 10/2007/TT-BGTVT, để tạo sự đồng bộ và hiệu quả trong công tác quản lý nhà nước.

Tám là: *Tăng cường công tác tuần tra, kiểm tra, xử lý các vi phạm:* Tăng cường kiểm tra xử lý nghiêm các vi phạm tại các điểm nóng trên sông Đồng Nai, Sài Gòn, Kinh Tế- Kinh Đô, Kinh Chợ Gạo,

Sông Tiền, Quán Lộ Phụng Hiệp... đây là những điểm nóng về trật tự an toàn giao thông thủy, mật độ phương tiện cao, điều kiện luồng lạch có nhiều điểm hạn chế và các lĩnh vực nóng như chở vật liệu quá tải trên sông Đồng Nai, vận chuyển tốc độ cao tuyến Sài Gòn - Vũng Tàu, Cà Mau - Cần Thơ, các bến khách ngang sông, các phương tiện chở nhiên liệu, hóa chất độc hại; Tiến hành kiện toàn ngay hệ thống tuần tra kiểm soát giao thông với phương châm xây dựng các trạm CSGT đường thủy đủ mạnh để đảm bảo khép kín địa bàn, thời gian tại các trọng điểm phức về TTXH an toàn giao thông; Cần xây dựng ngay các khu vực neo giữ các phương tiện vi phạm, các trang thiết bị giảm tải; Thường xuyên tổ chức lớp tập huấn nghiệp vụ, pháp luật, trao đổi thông tin... cho các lực lượng có chức năng kiểm tra xử lý vi phạm. Đồng thời, tăng cường công tác giáo dục tư tưởng đạo đức kiên quyết chống sách nhiễu, tiêu cực trong khi thực thi nhiệm vụ kiên quyết đẩy lùi các hiện tượng tiêu cực. □

# Cánh Buồm

TẠP CHÍ CÁN BỘ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA VIỆT NAM

GIẤY PHÉP HOẠT ĐỘNG BÁO CHÍ  
SỐ 561/GP-BVHTT

**TÒA SOẠN - TRI SỰ**

160 Nguyễn Văn Cừ

Long Biên - Hà Nội

ĐT: (04) 38726860

Fax: (04) 38726871

Email: tccanhbuom@yahoo.com

tccanhbuom@gmail.com

**TỔNG BIÊN TẬP**

ThS. Phạm Minh Nghĩa

**PHÓ TỔNG BIÊN TẬP THƯỜNG TRỰC**

ThS. Hà Thị Hồng Vân

**HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP:**

ThS. Bùi Tiến Bằng; KS. Trần Văn Cư; TS. Dương Chí Dũng; CN. Trần Sỹ Duy; KS. Lê Văn Đường; ThS. Đặng Ngọc Hiền; Trương Quốc Hưng; KS. Lê Hữu Khang; ThS. Sỹ Văn Khánh; KS. Phạm Văn Lành; KS. Trần Đắc Liêm; KS. Nguyễn Huy Liệu; KS. Lê Văn Mao; ThS. Phạm Minh Nghĩa; KS. Cao Kim Phụng; KS. Bùi Duy Tâm; KS. Nguyễn Hữu Thiệu; CN. Bùi Đình Thiên; CN. Nguyễn Hữu Tuấn; Đại tá Nguyễn Văn Tuyên; KS. Nguyễn Thế Vương; ThS. Hà Thị Hồng Vân.

**ĐẠI DIỆN TẠI HÀI DƯƠNG:**

Phạm Trọng Tuấn

30 Tuy Hòa - ĐT: (0320) 3853064

**ĐẠI DIỆN TẠI TP. HỒ CHÍ MINH:**

Lê Thị Ninh

Số 1A - Phan Bội Châu - Phường 2

Quận Bình Thạnh - TP. Hồ Chí Minh

ĐT: (03) 38408266

**TÀI KHOẢN: 10201-000050999-8**

Tại: Chi nhánh bắc Hà Nội

Ngân hàng TMCP công thương Việt Nam

MST: 0101210620

**TRÌNH BÀY**

Minh Hằng

**IN TẠI**

Xí nghiệp In NXB Lao động Xã hội

Giá: 18.000 đồng

## TRONG SỐ NÀY

### NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI - TIN TỨC

- 1 Quý II/2010 vận tải thủy giữ vững nhịp độ tăng trưởng - Tai nạn giao thông được kiểm chế (Phương Huyền)
- 3 Thực trạng và giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả tìm kiếm cứu nạn trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa (Thảo Nguyên)
- 5 Vận tải thủy nội địa tiềm năng hôm nay - hiện thực của tương lai (TS. Ngô Xuân Sơn)
- 7 Tai nạn giao thông đường thủy nội địa: Đặc điểm và cách tiếp cận (Vũ Trung Tá)
- 10 Cảng vụ ĐTNĐ khu vực IV tổ chức Hội thi Cảng vụ viên giỏi ngành đường thủy nội địa cấp cơ sở (Lê Khánh)
- 11 Tập huấn tuyên truyền giáo dục kiến thức về bảo vệ môi trường lĩnh vực đường thủy nội địa (Lê Ninh)

### AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

- 12 Xã hội hóa giao thông ĐTNĐ góp phần nâng cao hiệu quả công tác đảm bảo an toàn giao thông (Vinh Nguyễn)
- 14 Bắc Ninh: Siết chặt quản lý và cấp phép khai thác cát, sỏi trên sông (Hùng Mạnh)
- 17 Bến Tre: Tặng áo phao cho học sinh trên địa bàn huyện Giồng Trôm (Lê Khánh)
- 18 Các đơn vị khẩn trương khắc phục hậu quả cơn bão số 1 (Khánh Minh)
- 19 Đãng đày cá đe dọa an toàn giao thông đường thủy nội địa (Võ Huy Hoàng - Minh Khuê)
- 20 Một ngày với thanh tra đường thủy nội địa (Lê Vy)
- 22 Đảm bảo an toàn cho phương tiện qua "Bến Đò Quan" (Minh Phương)
- 23 Hoạt động giao thông thủy nội địa khu vực Tứ giác Long Xuyên (Lê Khánh Vy)
- 25 Trạm Quản lý ĐTNĐ Ngã Bảy - Nỗ lực trong công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa (Nguyễn Văn Hiến)

### VĂN BẢN PHÁP LUẬT

- 26 Phụ lục Chương trình bổ túc thuyền trưởng hạng Ba

### HƯỚNG TỚI ĐẠI HỘI THI ĐUA NGÀNH GTVT

- 30 Thi đua - Động lực thúc đẩy hoàn thành nhiệm vụ công tác thanh kiểm tra, xử lý vi phạm an toàn giao thông đường thủy nội địa (Thái Dương)
- 33 Gặp người Trạm trưởng sông nước Kiên Giang (Minh Phương)
- 34 Cục ĐTNĐ Việt Nam - Nhiều phong trào thi đua đạt hiệu quả cao (Phương Hoa)

### QUY HOẠCH - ĐẦU TƯ

- 37 Dự án công trình kiểm soát triều cống Thủ Bộ (Minh-Khuê)

### CHÀO MỪNG ĐẠI LỄ

### 1000 NĂM THĂNG LONG - HÀ NỘI

- 39 Những người thợ kinh đô tài hoa (Trường Giang)

**Bìa 1:** Cảng vụ viên Cảng vụ ĐTNĐ khu vực I tại Hạ Long kiểm tra an toàn phương tiện trước khi rời bến

Ảnh: Tuệ Minh

# Cánh Buồm

TẠP CHÍ NGÀNH ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA VIỆT NAM

GIẤY PHÉP HOẠT ĐỘNG BÁO CHÍ  
SỐ 561/GP-BVHTT

**TÒA SOẠN - TRỊ SỰ**

160 Nguyễn Văn Cừ

Hàng Bài - Hà Nội

ĐT: (04) 33726860

Fax: (04) 33726871

Email: [tocanhbuom@yahoo.com](mailto:tocanhbuom@yahoo.com)

[tocanhbuom@gmail.com](mailto:tocanhbuom@gmail.com)

**TỔNG BIÊN TẬP**

ThS. Phạm Minh Nghĩa

**PHÓ TỔNG BIÊN TẬP THƯỜNG TRỰC**

ThS. Hà Thị Hồng Vân

**HIỆP ĐỒNG BIÊN TẬP**

ThS. Bùi Thiên Bang, KS. Trần

Văn Cường, TS. Dương Chí Dũng,

CN. Trần Sỹ Dũng, KS. Lê Văn

Đường, ThS. Đặng Ngọc Hiền,

Trương Quốc Hùng, KS. Lê Hữu

Khang, ThS. Sỹ Văn Khánh, KS.

Phạm Văn Cảnh, KS. Trần Đức

Liêm, KS. Nguyễn Hữu Liệu,

KS. Lê Văn Miao, ThS. Phạm

Minh Nghĩa, KS. Cao Kim

Phùng, KS. Bùi Duy Tâm, KS.

Nguyễn Hữu Thiệu, CN. Bùi

Đình Thiên, CN. Nguyễn Hữu

Trần, Đại tá Nguyễn Văn

Tuyền, KS. Nguyễn Thế Vương,

ThS. Hà Thị Hồng Vân

**ĐẠI DIỆN TẠI HẢI DƯƠNG**

Phạm Hồng Tuấn

30 Tuy Hòa - ĐT: (0320) 3853064

**ĐẠI DIỆN TẠI TP. HỒ CHÍ MINH**

Lê Thị Ninh

Số 1A Phan Bội Châu, Phường 2

Quận Bình Thạnh - TP. Hồ Chí Minh

ĐT: (08) 38408266

TÀI KHOẢN: 10201-000050999-8

Tại Chi nhánh Bắc Hà Nội

Ngân hàng TMCP Công Thương Việt Nam

MST: 0101210620

**TRÌNH BÀY**

Minh Hằng

**IN TẠI**

Xi nghiệp in NXB Lao động Xã hội

Giá: 18.000 đồng

## TRONG SỐ NÀY

### NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI - TIN TỨC

- 1 Quý II/2010 vận tải thủy giữ vững nhịp độ tăng trưởng - Tai nạn giao thông được kiểm chế (Phương Huyền)
- 3 Thực trạng và giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả tìm kiếm cứu nạn trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa (Thảo Nguyễn)
- 5 Vận tải thủy nội địa tiềm năng hôm nay - hiện thực của tương lai (TS. Ngô Xuân Sơn)
- 7 Tai nạn giao thông đường thủy nội địa: Đặc điểm và cách tiếp cận (Vũ Trung Tá)
- 10 Cảnh vụ ĐTNĐ khu vực IV tổ chức Hội thi Cảnh vụ viên giỏi ngành đường thủy nội địa cấp cơ sở (Lê Khánh)
- 11 Tập huấn tuyên truyền giáo dục kiến thức về bảo vệ môi trường lĩnh vực đường thủy nội địa (Lê Ninh)

### AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

- 12 Xã hội hóa giao thông ĐTNĐ góp phần nâng cao hiệu quả công tác đảm bảo an toàn giao thông (Vinh Nguyễn)
- 14 Bắc Ninh: Siết chặt quản lý và cấp phép khai thác cát, sỏi trên sông (Hùng Mạnh)
- 17 Bến Tre: Tặng áo phao cho học sinh trên địa bàn huyện Giồng Trôm (Lê Khánh)
- 18 Các đơn vị khẩn trương khắc phục hậu quả cơn bão số 1 (Khánh Minh)
- 19 Đãng đày cá đe dọa an toàn giao thông đường thủy nội địa (Võ Huy Hoàng - Minh Khuê)
- 20 Một ngày với thanh tra đường thủy nội địa (Lê Vy)
- 22 Đảm bảo an toàn cho phương tiện qua "Bến Đò Quan" (Minh Phương)
- 23 Hoạt động giao thông thủy nội địa khu vực Tứ giác Long Xuyên (Lê Khánh Vy)
- 25 Trạm Quản lý ĐTNĐ Ngã Bảy - nỗ lực trong công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa (Nguyễn Văn Hiến)

### VĂN BẢN PHÁP LUẬT

- 26 Phụ lục Chương trình bổ túc thuyền trưởng hạng Ba

### HƯỚNG TỚI ĐẠI HỘI THI ĐUA NGÀNH GTVT

- 30 Thi đua - Động lực thúc đẩy hoàn thành nhiệm vụ công tác thanh kiểm tra, xử lý vi phạm an toàn giao thông đường thủy nội địa (Thái Dương)
- 33 Gặp người Trạm trưởng sông nước Kiên Giang (Minh Phương)
- 34 Cục ĐTNĐ Việt Nam - Nhiều phong trào thi đua đạt hiệu quả cao (Phương Hoa)

### QUY HOẠCH - ĐẦU TƯ

- 37 Dự án công trình kiểm soát triều cống Thủ Bộ (Minh Khuê)

### CHÀO MỪNG ĐẠI LỄ

### 1000 NĂM THĂNG LONG - HÀ NỘI

- 39 Những người thợ kinh đô tài hoa (Trường Giang)

**Bìa 1:** Cảnh vụ viên Cảnh vụ ĐTNĐ khu vực I tại Hạ Long kiểm tra an toàn phương tiện trước khi rời bến

Ảnh: Tuệ Minh

# Tai nạn giao thông đường thủy nội địa ĐẶC ĐIỂM VÀ CÁCH TIẾP CẬN

VŨ TRUNG TÁ

Chi cục ĐTNĐ phía Nam

## 1. KHÁI NIỆM VỀ TAI NẠN GIAO THÔNG VÀ TAI NẠN GIAO THÔNG ĐTNĐ

Tai nạn giao thông là một hiện tượng xã hội xuất hiện trong quá trình hoạt động giao thông vận tải của con người. Hiện nay, có rất nhiều định nghĩa về tai nạn giao thông, tiêu biểu là các định nghĩa sau:

- Theo Sổ tay điều tra và cải thiện "điểm đen" do Rossilconck LTD biên soạn, tai nạn giao thông được định nghĩa như sau: "Tai nạn giao thông là một sự cố xảy ra một cách ngẫu nhiên, do nhiều nhân tố khách quan và chủ quan làm các đối tượng tham gia giao thông đang hoạt động trên đường không ứng phó được, gây ra va chạm trên đường giao thông công cộng và có sự ghi nhận của cảnh sát".

- Giáo sư Paul Weston - chủ nhiệm bộ môn khoa Cảnh sát Trường đại học Sacramento - California cũng cho rằng: "Tai nạn giao thông được mô tả như một biến cố, một sự việc xảy ra một cách bất ngờ, không dự liệu, có tính may rủi và không tránh được việc dẫn đến một hậu quả không may, không mong muốn đã xảy ra"<sup>(1)</sup>

Gần đây, trong đề tài khoa học "Tai nạn giao thông đường bộ thực trạng, nguyên nhân và các giải pháp phòng

ngừa đấu tranh" do Cục Cảnh sát giao thông đường bộ, đường sắt tiến hành, các tác giả đã đưa ra định nghĩa và các đặc tính, dấu hiệu cơ bản để nhận diện về tai nạn giao thông nói chung "Tai nạn giao thông là sự việc bất ngờ, xảy ra ngoài ý muốn chủ quan của con người, khi các đối tượng tham gia giao thông đang hoạt động trên đường giao thông công cộng, nhưng do vi phạm các quy tắc an toàn giao thông hoặc do gặp phải các tình huống, sự cố đột xuất không kịp phòng tránh đã gây ra những thiệt hại nhất định về người và tài sản cho xã hội".

Như vậy khái niệm **tai nạn giao thông** bao gồm các thuộc tính như: là một sự cố mang tính bất ngờ, nằm ngoài ý muốn chủ quan của con người; Nó xảy ra khi các đối tượng tham gia giao thông đang hoạt động trên đường giao thông công cộng, đường chuyên dùng nhưng do chủ quan, vi phạm các quy tắc an toàn giao thông hoặc do gặp phải các tình huống, sự cố không kịp phòng tránh đã gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe con người hoặc tài sản. Trong phần định nghĩa của mình, Rossilconck có nhắc đến "sự ghi nhận của cảnh sát", tức là những người giải quyết hậu quả tai nạn giao thông như thiệt hại về người, cơ sở vật

chất, xác định lỗi của các bên vi phạm...

Tai nạn giao thông đường thủy là một dạng cụ thể của tai nạn giao thông, do đó ta có thể hiểu: *Tai nạn giao thông đường thủy nội địa là sự cố bất ngờ xảy ra trên đường thủy nội địa. Nó xảy ra khi các đối tượng đang hoạt động trên đường thủy nội địa, nhưng do chủ quan, vi phạm các quy tắc an toàn giao thông hoặc do gặp phải các tình huống, sự cố không kịp phòng tránh đã gây thiệt hại về tài sản, sức khỏe và tính mạng con người.*

Tuy nhiên, không phải bất cứ sự cố nào xảy ra trên đường thủy nội địa đều được xem là tai nạn giao thông. Đơn cử một số trường hợp sau đây: Do phương tiện thủy bị phá nước, bị chìm, phương tiện bị lật úp do tác động của thủy triều khi đang neo đậu, hoặc đang làm hàng... Các tai nạn này thuộc vào loại sự cố gây mất an toàn do vi phạm qui tắc khai thác và an toàn kỹ thuật; Xảy ra cháy, nổ khi các phương tiện thủy đang hoạt động mà không liên quan đến hư hỏng kỹ thuật của chúng; Xuất hiện do kết quả hành động chủ tâm của con người theo hướng làm thiệt hại đến sức khỏe của người khác hoặc thiệt hại vật chất; Xuất hiện do thiên tai.

(1) Trách nhiệm kiểm lưu của Cảnh sát. Trang 212 - NXB Charles sping field - Illios - USA dịch sang Tiếng Việt năm 1972

## **2. TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA - ĐẶC ĐIỂM VÀ CÁCH TIẾP CẬN**

Với tư cách là một dạng cụ thể của tai nạn giao thông, tai nạn giao thông đường thủy nội địa cũng thể hiện đầy đủ các đặc tính cơ bản chung nhất của tai nạn giao thông, đó là:

- Tai nạn giao thông đường thủy nội địa trực tiếp xâm hại đến các quan hệ xã hội mà pháp luật bảo vệ (quan hệ nhân thân phi tài sản, quan hệ nhân thân gắn với tài sản).

- Tai nạn giao thông đường thủy nội địa là một dạng tai nạn xã hội, được thực hiện bởi các hành vi cụ thể của con người (có thể vi phạm hoặc không vi phạm các quy định của luật giao thông), song trên thực tế các hành vi đó đã trực tiếp hoặc gián tiếp gây ra những thiệt hại nhất định cho xã hội.

- Chủ thể trực tiếp thực hiện hành vi cuối cùng trong vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa, phải là các đối tượng đang tham gia hoạt động giao thông đường thủy nội địa và hậu quả của vụ tai nạn giao thông đó phải do chính các hoạt động giao thông đường thủy nội địa cụ thể của họ gây nên.

Một vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa xảy ra, thường do nhiều nguyên nhân khách quan, chủ quan khác nhau. Vì vậy, việc xác định lỗi của các bên liên quan và chủ thể trực tiếp thực hiện hành vi cuối cùng trong vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa có ý nghĩa quan trọng trong việc xác định đó có phải là vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa hay không? Ai là người có lỗi?. Việc xác định chính xác

người có lỗi trong vụ tai nạn sẽ giúp cho quá trình phân tích, diễn biến vụ tai nạn giao thông và việc quy trách nhiệm cho các bên có liên quan đến vụ tai nạn giao thông được khách quan, chính xác.

- Đối tượng gây ra tai nạn giao thông đường thủy nội địa chỉ có thể có lỗi vô ý hoặc không có lỗi khi thực hiện hành vi gây tai nạn.

Xuất phát từ bản chất của tai nạn giao thông – là sự việc xảy ra bất ngờ, ngoài ý muốn chủ quan của con người nên các yếu tố như thời gian, địa điểm gây tai nạn giao thông và tai nạn giao thông gây ra cho ai, thiệt hại như thế nào... đều mang tính ngẫu nhiên, không tính trước được. Người gây ra tai nạn giao thông trước đó hoàn toàn không có động cơ, mục đích gây ra tai nạn giao thông. Tuy nhiên tai nạn giao thông luôn gắn liền và chịu sự chi phối bởi các hoạt động có ý thức của các bên có liên quan đến vụ tai nạn giao thông. Thông thường, khi vụ tai nạn giao thông xảy ra, trừ một số trường hợp thuộc “tình thế cấp thiết” – người gây tai nạn giao thông không có lỗi, còn phần lớn đều do sự chủ quan, cầu thả, không chấp hành luật giao thông của các đối tượng tham gia giao thông. Họ nhận thức được điều đó nhưng vì “chủ quan, cầu thả, quá tự tin” cho rằng khi có sự cố bất ngờ xảy ra, họ có thể phát hiện và xử lý kịp thời. Chính vì vậy, khi tai nạn giao thông xảy ra, họ hoàn toàn bất ngờ (và vụ tai nạn giao thông cũng nằm ngoài mong muốn của người khác). Trong những trường hợp này họ đã gây ra tai nạn giao thông do lỗi vô ý vì “cầu thả” hoặc “quá tự tin”.

Do đặc trưng của loại hình giao thông trên sông nước, nên bên cạnh những đặc tính cơ bản mang tính bản chất của tai nạn giao thông nói chung, tai nạn giao thông đường thủy nội địa còn thể hiện rõ nét những đặc điểm riêng:

- Tai nạn giao thông đường thủy nội địa xảy ra trên địa bàn sông nước (thuộc vùng thủy nội địa) do các đối tượng đang hoạt động giao thông vận tải trên đường thủy nội địa gây nên.

Đây là đặc điểm rất quan trọng, là cơ sở để phân biệt tai nạn giao thông đường thủy nội địa với các loại tai nạn giao thông khác và là đặc điểm cơ bản nhất có tác dụng chi phối, quy định các đặc điểm khác của tai nạn giao thông đường thủy.

- Hiện trường vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa thường khó xác định về vị trí và phạm vi; dấu vết và các vật chứng có giá trị chứng minh làm rõ nguyên nhân vụ tai nạn thường khó thu giữ bảo quản.

Do xảy ra trên địa bàn sông nước, vùng vịnh, vùng ven biển... những nơi đó thường cách xa bờ rất khó tìm các vật chuẩn cần thiết để đánh dấu, xác định vị trí nơi xảy ra tai nạn giao thông trường hợp các phương tiện, hàng hóa bị chìm đắm sau khi tai nạn xảy ra, do sự tác động của dòng chảy, thủy triều..., hàng hóa và phương tiện bị cuốn trôi nằm rải rác ở nhiều nơi cách xa nơi bị chìm đắm ban đầu. Do vậy, việc xác định vị trí của vụ tai nạn giao thông đường thủy và phạm vi tìm kiếm, khám nghiệm hiện trường để thu thập dấu vết, vật chứng, nhằm xác định điểm chạm đầu tiên trong vụ tai nạn, xác định vị trí, chiều hướng, tốc độ di chuyển... của

các phương tiện có liên quan trước khi chúng đâm va vào nhau, từ đó chứng minh làm rõ nguyên nhân vụ tai nạn, lỗi của các bên có liên quan là việc làm rất khó. Trong nhiều trường hợp, do không trực tiếp được các phương tiện bị nạn, không tận mắt được để xác định dấu vết trên các phương tiện, nên việc xác định quá trình diễn biến vụ tai nạn giao thông thủy, xác định nguyên nhân, điều kiện và lỗi của các bên có liên quan thường chỉ dựa vào lời khai của chủ phương tiện hoặc hành khách đi trên các phương tiện, các biện pháp khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm phương tiện có liên quan đến vụ tai nạn để thu thập dấu vết đối chiếu, so sánh, kiểm tra, đánh giá lời khai còn rất hạn chế. Do vậy, chất lượng điều tra xử lý tai nạn giao thông đường thủy thường đạt rất thấp so với kết quả điều tra xử lý các vụ tai nạn giao thông đường bộ. Tỷ lệ các vụ tai nạn giao thông thủy nội địa không xác định nguyên nhân và lỗi của các bên có liên quan, phải xử lý theo kiểu "lỗi hỗn hợp" còn khá phổ biến.

Do ưu điểm của hoạt động giao thông thủy, là có thể vận tải chuyên chở cùng một lúc được một khối lượng lớn về hàng hóa, hành khách. Để thực hiện được năng lực vận tải đó, phần lớn các phương tiện đường thủy đòi hỏi phải có sự đầu tư kinh phí lớn gấp nhiều lần so với các phương tiện giao thông đường bộ. Mặt khác, trên các phương tiện giao thông vận tải thủy thường có đông người (vận tải hành khách) hoặc có một khối lượng lớn hàng hóa có giá trị tài sản gấp nhiều lần so với các phương tiện giao thông đường bộ. Vì vậy, khi tai nạn giao thông đường thủy xảy ra,

thường gây ra những hậu quả rất nghiêm trọng cả về người và tài sản. Đặc biệt, do xảy ra trên địa bàn sông nước, nhiều trường hợp cách xa bờ, xa vùng dân cư, công tác cứu hộ, cấp cứu nạn nhân, khắc phục hậu quả vụ tai nạn cũng như công tác thu thập tài liệu lấy lời khai của những người biết việc trong vụ tai nạn giao thông đường thủy thường gặp rất nhiều khó khăn.

Do xảy ra trên địa bàn sông nước, với đặc tính "bất ngờ, nằm ngoài ý muốn chủ quan của con người" nên phần lớn tai nạn giao thông đường thủy xảy ra thường diễn biến rất nhanh so với sự quan sát và nhận thức của mọi người (kể cả những người có liên quan đến vụ tai nạn). Người có điều kiện quan sát nắm được diễn biến của vụ tai nạn, giúp đỡ cơ quan điều tra làm rõ được các tình tiết sự việc có liên quan đến vụ tai nạn thường rất hạn chế. Thực tế, trong nhiều vụ tai nạn giao thông đường thủy công tác thu thập tài liệu, chứng cứ chứng minh làm rõ vụ tai nạn, thường chỉ dựa vào việc lấy lời khai của những người trực tiếp có liên quan đến vụ tai nạn. Vì vậy, tính khách quan trong các lời khai thường rất hạn chế. Các biện pháp kiểm tra xác minh để đánh giá lời khai thường gặp rất nhiều khó khăn.

Việc xác định thời gian, địa điểm, thời tiết... khi xảy ra tai nạn giao thông đường thủy ý nghĩa quan trọng đặc biệt trong việc xác định nguyên nhân, điều kiện của vụ tai nạn và lỗi của các bên có liên quan. Bởi vì, do tính chất, đặc điểm của giao thông đường thủy, các luồng chảy thường không ổn định, phụ thuộc rất nhiều vào thủy chí (con nước). Hơn nữa, các chứng ngại vật (tàu bè

đắm, chìm, cát ngầm, đá ngầm...) làm cản trở đến hoạt động giao thông đường thủy và là nguy cơ tiềm ẩn đối với các phương tiện giao thông thủy..., lại thường xuất hiện bất ngờ và rất khó phát hiện. Do vậy, việc xác định được thời gian, địa điểm, thời tiết (thủy chí) khi xảy ra tai nạn đường thủy nội địa có ý nghĩa quan trọng trong việc xác định thời gian tồn tại, tính hợp pháp của các chứng ngại vật, cũng như phạm vi luồng chạy tàu theo quy định của từng bên có liên quan đến vụ tai nạn vào thời điểm trước khi xảy ra sự đâm va đầu tiên..., từ đó giúp cho việc xác định rõ thêm nguyên nhân, điều kiện của vụ tai nạn và lỗi của các bên có liên quan.

Tai nạn giao thông nói chung và tai nạn giao thông đường thủy nói riêng, là những khái niệm mà bất kỳ ai khi được hỏi cũng có thể đưa ra cách lý giải của riêng mình. Tuy nhiên, để hiểu rõ được đặc điểm của loại hình tai nạn giao thông đường thủy nội địa, từ đó có cách tiếp cận, xử lý vấn đề chính xác, hiệu quả thì không phải ai cũng thể đưa ra đúng bản chất của vấn đề. Chính vì lý do đó mà vừa qua, Cục Cảnh sát đường thủy - Bộ Công an đã tổ chức lớp tập huấn nhằm nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ và khoa học kỹ thuật hiện đại (cách sử dụng các loại máy phục vụ công tác như thiết bị phát hiện giấy tờ giả; máy đo lưu tốc dòng chảy, máy đo độ sâu, đo vận tốc gió và các thiết bị quay chụp dưới nước...) cho cán bộ cảnh sát làm công tác khám nghiệm hiện trường tai nạn. Qua đó, tìm ra nguyên nhân chính xác giúp cơ quan điều tra kết luận, xử lý đúng người, đúng tội; đúng pháp luật trong các vụ tai nạn giao thông đường thủy. □

tâm sát hạch, thi lấy bằng CCCM điều khiển phương tiện thủy nội địa ở các khu vực cùng với việc triển khai ứng dụng công nghệ thông tin vào tổ chức thi, sát hạch để đảm bảo công bằng, chính xác, công minh.

Sáu là: *Về công tác đăng ký đăng kiểm cần:* Hoàn thiện Tiêu chuẩn Việt Nam cho phương tiện thủy nội địa (có tính tới quy hoạch chiến lược cho sự phát triển của ngành và sự tiên tiến của công nghệ tàu thủy); tăng cường bám sát, kiểm tra các cơ sở đóng mới, sửa chữa, cải tạo phương tiện thủy nội địa để nâng cao chất lượng phương tiện, đảm bảo đúng yêu cầu thiết kế; Cần bổ sung các biện pháp chế tài đối với chủ phương tiện trong việc chấp hành các quy trình quy phạm về bảo dưỡng, duy tu và tuân thủ chu kỳ kiểm tra phương tiện thật nghiêm khắc; Giới hạn niên hạn sử dụng phương tiện, đặc biệt là phương tiện cao tốc vận chuyển hành khách.

Bảy là: *Nâng cao năng lực và chất lượng quản lý cảng, bến thủy nội địa:* Sớm tiến hành rà soát, điều chỉnh bổ

sung và công bố quy hoạch tổng thể ngành và quy hoạch chi tiết hệ thống cảng bến thủy nội địa trên các tuyến đường thủy nội địa; Cần nhanh chóng triển khai tổ chức Hoa tiêu đường thủy nội địa, phân tuyến hoạt động Hoa tiêu cho từng khu vực đường thủy nội địa trong phạm vi cả nước để tổ chức thực hiện; Hiện nay còn nhiều địa phương chưa thành lập Cảng vụ ĐTNĐ vì vậy, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam kiến nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, xem xét ban hành văn bản pháp lý cho phép Cảng vụ đường thủy nội địa khu vực được mở rộng hệ thống quản lý Cảng vụ trên tất cả địa bàn các tỉnh, thành, trên các tuyến vận tải thủy do Địa phương quản lý và cảng, bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển theo Thông tư số 10/2007/TT-BGTVT, để tạo sự đồng bộ và hiệu quả trong công tác quản lý nhà nước.

Tám là: *Tăng cường công tác tuần tra, kiểm tra, xử lý các vi phạm:* Tăng cường kiểm tra xử lý nghiêm các vi phạm tại các điểm nóng trên sông Đồng Nai, Sài Gòn, Kinh Tế- Kinh Đô, Kinh Chợ Gạo,

Sông Tiên, Quản Lộ Phụng Hiệp... đây là những điểm nóng về trật tự an toàn giao thông thủy, mật độ phương tiện cao, điều kiện luồng lạch có nhiều điểm hạn chế và các lĩnh vực nóng như chở vật liệu quá tải trên sông Đồng Nai, vận chuyển tốc độ cao tuyến Sài Gòn - Vũng Tàu, Cà Mau - Cần Thơ, các bến khách ngang sông, các phương tiện chở nhiên liệu, hóa chất độc hại; Tiến hành kiện toàn ngay hệ thống tuần tra kiểm soát giao thông với phương châm xây dựng các trạm CSGT đường thủy đủ mạnh để đảm bảo khép kín địa bàn, thời gian tại các trọng điểm phức về TTXH an toàn giao thông; Cần xây dựng ngay các khu vực neo giữ các phương tiện vi phạm, các trang thiết bị giảm tải; Thường xuyên tổ chức lớp tập huấn nghiệp vụ, pháp luật, trao đổi thông tin... cho các lực lượng có chức năng kiểm tra xử lý vi phạm. Đồng thời, tăng cường công tác giáo dục tư tưởng đạo đức kiên quyết chống sách nhiễu, tiêu cực trong khi thực thi nhiệm vụ kiên quyết đẩy lùi các hiện tượng tiêu cực. □

# TÀI LIỆU THAM KHẢO

## I. Tài liệu sách, tạp chí:

- [1] Lương Phương Hậu 1995: Đường thủy nội địa. Nxb Xây dựng, 182tr.
- [2] Phạm Xuân Hậu 2002: Địa lý Kinh tế - Xã hội Việt Nam. Nxb Tp.HCM, 157tr.
- [3] Bùi Thiềm 2006: An toàn giao thông đường sông khu vực Nam bộ- Những điều cần biết. Nxb Giao thông vận tải, 179tr.
- [4] Paul Weston: Trách nhiệm kiểm lưu của Cảnh sát Nxb Charles sping field –Illios  
-USA dịch sang Tiếng việt năm 1972.
- [5] Từ điển Tiếng việt 1994: Nxb Khoa học xã hội.
- [6] Tổng cục Cảnh sát 1999: Hội thảo khoa học về Tai nạn giao thông đường thủy nội địa, Thực trạng và Giải pháp.
- [7] Cục Đường sông Việt Nam 2003: Hội thảo An toàn giao thông ĐTNĐ khu vực phía Nam.
- [8] Cục Đường sông Việt Nam 2000: Hội thảo phương tiện thủy gia dụng thực trạng tình hình tai nạn và giải pháp phòng ngừa.
- [9] Chi cục ĐTNĐ phía Nam: Báo cáo kỹ thuật luồng tuyến từ năm 2000 – 2009.
- [10] Tạp chí Cảnh Buồm (tạp chí ngành ĐTNĐ Việt Nam) số 153, 154,157, 162.
- [11] Tạp chí Giao thông vận tải (tạp chí cơ quan ngôn luận khoa học kinh tế - công nghệ Bộ Giao Thông Vận Tải) số 9/ 2009, 6/2010, 7/2010.

## II. Luật và các văn bản pháp luật:

- [12] Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ Nghĩa Việt Nam: Luật giao thông đường thủy nội địa. Số 23/2004/QH11, ngày 15/6/2004.
- [13] Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ Nghĩa Việt Nam: Bộ luật hình sự số 15/1999/QH10, ngày 13/1/2000 và Luật sửa đổi bổ sung một số điều của Bộ luật hình sự số 37/2009/QH12 ngày 29/6/2009.

- [14] Chính phủ: Nghị định số 136/2004/NĐ-CP ngày 16/6/2004 về tổ chức và hoạt động của Thanh tra GTVT.
- [15] Chính phủ: Nghị định số 29/2005/NĐ-CP ngày 10/3/2005 quy định danh mục hàng nguy hiểm và việc vận tải hàng hóa nguy hiểm trên ĐTNĐ.
- [16] Chính phủ: Nghị định số 09/2005/NĐ-CP ngày 27/1/2005 Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông ĐTNĐ.
- [17] Thủ tướng Chính phủ: Quyết định số 01/1998/QĐ-TTg ngày 05/01/1998, số 173/2001/QĐ-TTg ngày 06/11/2001 và chỉ thị số 14/2003/CT-TTg ngày 05/6/2003 Quy hoạch tổng thể phát triển KTXH vùng ĐBSCL.
- [18] Thủ tướng Chính phủ: Quyết định số 202/1995/QĐ-TTg ngày 12/10/1999 Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến 2010.
- [19] Thủ tướng Chính phủ: Quyết định số 16/2000/QĐ-TTg ngày 03/02/2000 Quy hoạch tổng thể phát triển ngành đường sông Việt Nam đến 2020.
- [20] Thủ tướng Chính phủ: Quyết định số 206/2004/QĐ-TTg ngày 10/12/ 2004 Phê duyệt Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020. Quyết định 13/2008/QĐ-BGTVT ngày 06/08/2003 của Bộ GTVT phê duyệt Điều chỉnh, bổ sung Quy hoạch phát triển GTVT ĐTNĐ Việt Nam đến năm 2020.
- [21] Thủ tướng Chính phủ: Nghị định số 21/2005/NĐ-CP ngày 1/3/2005 Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật giao thông ĐTNĐ.
- [22] Bộ GTVT: Quyết định số 4099/2000/QĐ-BGTVT ngày 28/12/2000 ban hành Tiêu chuẩn ngành quy tắc báo hiệu ĐTNĐ Việt Nam.
- [23] Bộ GTVT: Quyết định số 28/2004/QĐ-BGTVT ngày 7/2/2004 ban hành Quy định về phạm vi trách nhiệm của thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa và khung định biên an toàn tối thiểu của phương tiện thủy nội địa.
- [24] Bộ GTVT: Quyết định số 25/2004/QĐ-BGTVT ngày 25/11/2004 ban hành Quy định về đăng kiểm phương tiện thủy nội địa.
- [25] Bộ GTVT: Quyết định số 29/2004/QĐ-BGTVT ngày 7/12/2004 ban hành Quy định đăng ký phương tiện thủy nội địa.

- [26] Bộ GTVT: Quyết định số 31/2004/QĐ-BGTVT ngày 21/12/2004 ban hành Tiêu chuẩn cấp kỹ thuật cảng thủy nội địa, tiêu chuẩn bến thủy nội địa.
- [27] Bộ GTVT: Quyết định số 32/2004/QĐ-BGTVT ngày 21/12/2004 về Tổ chức, hoạt động của Cảng vụ ĐTNĐ.
- [28] Bộ GTVT: Quyết định số 02/2005/QĐ-BGTVT ngày 4/1/2005 Quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức Thanh tra Cục ĐSVN.
- [29] Bộ GTVT: Quyết định số 07/2005/QĐ-BGTVT ngày 7/1/2005 ban hành Quy chế quản lý Cảng, bến thủy nội địa.
- [30] Bộ GTVT: Quyết định số 11/2005/QĐ-BGTVT ngày 17/1/2005 sửa đổi bổ sung Tiêu chuẩn ngành báo hiệu ĐTNĐ – 22TCN-269-2000.
- [31] Bộ GTVT: Quyết định số 19/2005/QĐ-BGTVT ngày 25/3/2005 Quy định điều kiện an toàn của phương tiện thủy nội địa không thuộc diện đăng kiểm.
- [32] Bộ GTVT: Quyết định số 20/2005/QĐ-BGTVT ngày 28/3/2005 về Tổ chức và hoạt động của hoa tiêu ĐTNĐ.
- [33] Bộ GTVT: Quyết định số 27/2005/QĐ-BGTVT ngày 17/5/ 2005 về Tổ chức quản lý ĐTNĐ.
- [34] Bộ GTVT: Quyết định số 28/2005/QĐ-BGTVT ngày 18/5/2005 Quy định cờ hiệu, trang phục, phù hiệu, cấp hiệu, biển hiệu; phương tiện, thiết bị kỹ thuật của thanh tra giao thông.
- [35] Bộ GTVT: Quyết định số 27/2008/QĐ-BGTVT ngày 04/12/2008 Quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục đường thủy nội địa Việt Nam.
- [36] Bộ GTVT: Quyết định số 970/QĐ-BGTVT ngày 15/4/2009 Quyết định về việc công bố Đường thủy nội địa quốc gia.
- [37] Bộ GTVT: Kết quả Tổng điều tra phương tiện thủy nội địa (năm 2007).
- [38] Bộ KHHCN Quyết định số 3082/QĐ –BKHCN ngày 31/12/2009 công bố Tiêu chuẩn quốc gia TCVN: 5664:2009 phân cấp kỹ thuật và kích thước đường thủy nội địa

**PHỤ LỤC I**

**DIỆN TÍCH VÀ DÂN SỐ CÁC TỈNH NAM BỘ**  
**(Quyết định số 1682/QĐ-BTNMT ngày 26/8/2008**  
**của Bộ Tài nguyên và Môi trường)**

Địa phương	Dân số trung bình (nghìn người)	Diện tích (Km <sup>2</sup> )	Mật độ dân số (người/km <sup>2</sup> )
<b>CẢ NƯỚC</b>	<b>86,210.8</b>	<b>331,150.4</b>	<b>260.0</b>
<b>Đông Nam Bộ</b>	<b>12,828.8</b>	<b>23,605.5</b>	<b>543.0</b>
Bình Phước	835.3	6,874.6	122.0
Tây Ninh	1,058.5	4,049.3	261.0
Bình Dương	1,072.0	2,695.2	398.0
Đồng Nai	2,290.2	5,903.4	388.0
Bà Rịa - Vũng Tàu	961.2	1,987.4	484.0
TP.Hồ Chí Minh	6,611.6	2,095.6	3,155.0
<b>Tây Nam Bộ</b>	<b>17,695.0</b>	<b>40,602.3</b>	<b>436.0</b>
Long An	1,438.8	4,493.8	320.0
Tiền Giang	1,742.1	2,484.2	701.0
Bến Tre	1,360.3	2,360.2	576.0
Trà Vinh	1,062.0	2,295.1	463.0
Vĩnh Long	1,069.1	1,479.1	723.0
Đồng Tháp	1,682.7	3,375.4	499.0
An Giang	2,250.6	3,536.8	636.0
Kiên Giang	1,727.6	6,346.3	272.0
Cần Thơ	1,171.1	1,401.6	836.0
Hậu Giang	808.5	1,601.1	505.0
Sóc Trăng	1,301.7	3,311.8	393.0
Bạc Liêu	829.3	2,585.3	321.0
Cà Mau	1251.2	5331.6	235

PHỤ LỤC II

PHÂN ĐỊNH PHẠM VI QUẢN LÝ BẢO TRÌ CÁC TUYẾN ĐTNĐ PHÍA NAM  
THUỘC PHẠM VI TỔ CHỨC QUẢN LÝ CỦA CHI CỤC ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA PHÍA NAM

(Theo Quyết định số 467/QĐ-CĐTNĐ ngày 30 tháng 6 năm 2009)

Số TT	Tên Sông, Kênh	Phạm vi		Chiều dài (Km)
		Điểm đầu	Điểm cuối	
	<b>TỔNG CỘNG</b>			<b>3.186.3</b>
<b>I</b>	<b>Đoạn Quản lý đường thủy nội địa số 10</b>			<b>643.5</b>
1	Rạch Ông Lớn	Ngã ba kênh Tè	Ngã ba kênh Cây Khô	5.0
2	Kênh Cây Khô	Ngã ba rạch Ông Lớn	Ngã ba sông Cần Giuộc	3.5
3	Sông Cần Giuộc	Ngã ba rạch Cây Khô	Ngã ba sông Soài Rạp	35.5
4	Kênh Tè	Ngã ba sông Sài Gòn	Ngã ba kênh Đồi	4.5
5	Kênh Đồi	Ngã ba kênh Tè	Ngã ba sông Chợ Đệm Bến Lức	8.5
6	Sông Chợ Đệm Bến Lức	Ngã ba kênh Đồi	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông	20.0
7	Kênh Thủ Thừa	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông	Ngã ba sông Vàm Cỏ Tây	10.5
8	Kênh Nước Mặn	Ngã ba sông Cần Giuộc	Ngã ba sông Vàm Cỏ	2.0
9	Sông Vàm Cỏ	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông Tây	Ngã ba sông Soài Rạp	35.5
10	Sông Vàm Cỏ Đông	Cảng Bến Kéo	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông Tây	131.0
11	Sông Vàm Cỏ Tây	Ngã ba Kênh Thủ Thừa	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông Tây	46.0
12	Sông Sài Gòn	Hạ lưu đập Dầu Tiếng 2km	Hạ lưu cầu Sài Gòn	126.2
13	Sông Đồng Nai (gồm nhánh Cù Lao Ông Cồn, Cù Lao Bạch Đằng, Cù Lao Rùa)	Ngã ba sông Bé	Rạch Ông Nhiều (Hạ lưu)	83.3
		Nhánh cù lao Bạch Đằng (Tân Uyên)	Nhánh cù lao Bạch Đằng (Bình Hòa)	7.1

		Nhánh cù lao Rùa (Bình Hòa)	Nhánh cù lao Rùa (Bến Đò Trạm)	6.6
		Thượng lưu cù lao Ông Cồn	Hạ lưu cù lao Ông Cồn	1.0
14	Hồ Trị An	Cầu La Ngà	Thượng lưu đập Trị An	40.0
15	Rạch Ông Trúc	Sông Thị Vải	Tất Nha Phương	1.6
16	Tất Nha Phương	Rạch Ông Trúc	Sông Đồng Kho	1.7
17	Sông Đồng Kho	Tất Nha Phương	Tất Ông Trung	7.0
18	Tất Ông Trung	Sông Đồng Kho	Sông Đồng Tranh	3.4
19	Sông Đồng Tranh	Sông Lòng Tàu	Sông Ngã Bảy	25.3
20	Tất Ông Cu - Tất Bài	Ngã ba sông Đồng Tranh	Ngã ba sông Gò Gia	7.5
21	Tất Ông Nghĩa	Ngã ba sông Lòng Tàu	Kênh Bà Tổng	3.3
22	Kênh Bà Tổng	Kênh Tất Ông Nghĩa	Sông Soài Rạp	3.2
23	Sông Dàn Xây	Ngã ba sông Lòng Tàu	Ngã ba sông Dinh Bà	4.4
24	Sông Dinh Bà	Ngã ba sông Dàn Xây	Ngã ba sông Lò Rèn	6.1
25	Sông Lò Rèn	Ngã ba sông Dinh Bà	Ngã ba sông Vàm Sát	4.1
26	Sông Vàm Sát	Ngã ba sông Lò Rèn	Ngã ba sông Soài Rạp	9.7
<b>II</b>	<b>Đoạn Quản lý đường thủy nội địa số 11</b>			<b>473.9</b>
1	Rạch Lá	Ngã ba sông Vàm Cỏ	Ngã ba Kênh Chợ Gạo	10.0
2	Kênh Chợ Gạo	Ngã ba Rạch Lá	Ngã ba rạch Kỳ Hôn	11.5
3	Rạch Kỳ Hôn	Ngã ba kênh Chợ Gạo	Ngã ba sông Tiền	7.0
4	Kênh Chệt Sậy	Ngã ba sông Tiền (Vàm Giao Hoà)	Ngã ba sông Bến Tre	9.0
5	Sông Bến Tre	Ngã ba kênh Chệt Sậy	Ngã ba sông Hàm Luông	7.5
6	Kênh Chợ Lách	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Cổ Chiên	10.7
7	Rạch Trà Ôn	Ngã ba kênh Măng Thít	Ngã ba sông Hậu	5.0
8	Sông và kênh Măng Thít	Ngã ba sông Cổ Chiên	Ngã ba Rạch Trà Ôn	43.5

9	Rạch và Kênh Mỏ Cây	Ngã ba sông Hàm Luông	Ngã ba sông Cỏ Chiên	18.0
10	Kênh Trà Vinh	Ngã ba nhánh Cung Hầu sông Cỏ Chiên	Cầu Trà Vinh	4.5
11	Sông Cỏ Chiên (gồm nhánh sông Băng Tra, Cung hầu)	Ngã ba sông Tiền	Cửa Cỏ Chiên	109.0
		Nhánh Băng Tra (Thượng lưu Cồn Bùn)	Nhánh Băng Tra (Hạ lưu Cù Lao Dài)	20.8
		Nhánh Cung Hầu (Ngã ba sông Cỏ Chiên, Thượng lưu đầu cù lao Băng)	Nhánh Cung Hầu (Kênh Trà Vinh)	4.0
12	Sông Hàm Luông	Ngã ba sông Tiền	Cửa Hàm Luông	86.0
13	Sông Tiền	Vàm rạch Sa Đéc	Thượng lưu cảng Mỹ Tho 500m	52.3
14	Kênh Tư Mới	Ngã tư kênh 4bis	Ngã sáu Mỹ Trung - Kênh 28	10.0
15	Kênh 28	Ngã ba kênh Tư Mới	Nhánh Cù Lao Tân Phong - Sông Tiền	21.3
16	Rạch Chanh	Ngã ba sông Vàm Cỏ Tây	Ngã ba kênh Xáng Long Định	21.8
17	Kênh Xáng Long Định	Ngã ba Kênh Tháp Mười số 2	Ngã ba sông Tiền	18.5
18	Kênh Tắt Cù Lao Mây	Nhánh trái cù lao Mây (Phía Trà Ôn)	Sông Hậu (Phía Cái Côn)	3.5
<b>III</b>	<b>Đoạn Quản lý đường thủy nội địa số 12</b>			<b>431.3</b>
1	Rạch Đại Ngãi	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Phú Hữu Bãi Xàu	4.5
2	Kênh Phú Hữu Bãi Xàu	Ngã ba rạch Đại Ngãi	Ngã ba rạch Thạnh Lợi	15.5
3	Rạch Thạnh Lợi	Ngã ba kênh Phú Hữu Bãi Xàu	Ngã ba rạch Ba Xuyên Dừa Tho	3.9
4	Rạch Ba Xuyên Dừa Tho	Ngã ba rạch Thạnh Lợi	Ngã ba sông Cỏ Cò	7.6
5	Sông Cỏ Cò	Ngã ba rạch Ba Xuyên Dừa Tho	Ngã ba kênh Bạc Liêu Vàm Lèo	29.3
6	Rạch Cần Thơ	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Xà No	16.0
7	Kênh Xà No	Ngã ba Rạch Cần Thơ	Ngã ba rạch Cái Nhứt	39.5
8	Rạch Cái Nhứt	Ngã ba kênh Xà No	Ngã ba rạch Cái Tư	3.0
9	Rạch Cái Tư	Ngã ba rạch Cái Nhứt	Ngã ba Tắt Cây Trâm - sông Cái Lớn	12.5

10	Rạch ngã ba Đình	Ngã ba Tắt Cây Trâm - rạch Cái Tàu	Ngã ba kênh Sông Trẹm Cạnh Đền	11.5
11	Kênh Sông Trẹm Cạnh Đền	Ngã ba rạch Ngã Ba Đình	Ngã ba kênh Ranh Hạt	18.0
12	Sông Cái Bé	Ngã ba kênh Thốt Nốt	Ngã ba kênh Tắt Cậu	48.2
13	Kênh Tắt Cậu	Ngã ba sông Cái Bé	Ngã ba sông Cái Lớn	1.5
14	Kênh Tắt Cây Trâm	Ngã ba Rạch Cái Tư - sông Cái Lớn	Ngã ba rạch Đình - rạch Cái Tàu	5.0
15	Rạch Cái Côn	Ngã ba sông Hậu	Ngã bảy Phụng Hiệp	16.5
16	Kênh Quản Lộ Phụng Hiệp	Ngã 7 Phụng Hiệp	Giáp ranh tỉnh Sóc Trăng - Bạc Liêu	45.0
17	Sông Hậu	Vàm Cái Sắn	Hạ lưu Vàm Rạch Ô Môn	26.9
		Thượng lưu Cù lao Thốt Nốt	Hạ lưu Cù lao Thốt Nốt	21.8
18	Rạch Ô Môn	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Thị Đội Ô Môn	15.2
19	Kênh Thị Đội Ô Môn	Ngã ba rạch Ô Môn	Ngã ba kênh Thốt Nốt	27.5
20	Kênh Thốt Nốt	Ngã ba kênh Thị Đội Ô Môn	Ngã ba sông Cái Bé	4.8
21	Sông Cái Lớn	Ngã ba Tắt cây Trâm - rạch Cái Tư	Ngã ba rạch Khe Luông	42.4
22	Rạch Cái Tàu	Ngã ba kênh Tắt cây Trâm - Ngã ba Đình	Ngã ba sông Cái Lớn	15.2
<b>IV</b>	<b>Đoạn Quản lý đường thủy nội địa số 13</b>			<b>568.7</b>
1	Kênh Ba Hòn	Ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên	Cống Ba Hòn	5.0
2	Kênh Rạch Giá Hà Tiên	Hạ lưu cầu Đông Hồ (100m)	Ngã ba kênh Rạch Giá Long Xuyên	80.8
3	Kênh Ba Thê	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên	57.0
4	Kênh Rạch Sỏi Hậu Giang	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Ông Hiền Tà Niên	59.0
5	Kênh Ông Hiền Tà Niên	Kênh Rạch Sỏi - Hậu Giang	Ngã ba Sông Cái Bé	5.2
6	K. Rạch Giá - Long Xuyên	Ngã ba Sông Hậu	Kênh Ông Hiền Tà Niên	64.0
7	Sông Cái Bé	Ngã ba Kênh Tắt Cậu	Ngã ba rạch Khe Luông	5.8
8	Kênh Tri Tôn Hậu Giang	Ngã ba Sông Hậu	Ngã ba Kênh Rạch Giá - Hà Tiên	57.5

9	Kênh Mạc Cần Dung	Ngã ba Kênh Ba Thê	Ngã ba Kênh Tám Ngàn	12.5
10	Kênh Tám Ngàn	N3 Kênh Mạc Cần Dung - Tri Tôn HG	Ngã ba Kênh Rạch Giá - Hà Tiên	36.0
11	Sông Hậu	Biên giới Campuchia	Vàm Cái Sắn	97.7
		Thượng lưu cù lao Ông Hồ (Nhánh trái)	Hạ lưu cù lao Ông Hồ (Nhánh trái)	10.8
		Thượng lưu nhánh Năng Cù - Thị Hoà	Hạ lưu nhánh Năng Cù - Thị Hoà	16.0
12	Rạch Ông Chường	Nhánh cù lao Tây - cù lao Ma sông Tiền	Nhánh cù lao Ông Hồ sông Hậu	21.8
13	Sông Vàm Nao	N3 Sông Tiền (ngã ba cù lao Tây, Ma)	Ngã ba Sông Hậu	6.5
14	Sông Châu Đốc	Ngã ba Sông Hậu	Ngã ba Kênh Vĩnh Tế	1.5
15	Kênh Vĩnh Tế	Ngã ba Sông Châu Đốc	Bến Đá Núi Sam	8.5
16	Kênh Vành Đai - Rạch Giá	Ngã ba Kênh Rạch Sỏi - Hậu Giang	Ngã ba Kênh Rạch Giá - Hà Tiên	8.0
17	Rạch Khe Luông	Ngã ba Sông Cái Bé	Ngã ba Sông Cái Lớn	1.5
18	Sông Cái Lớn	Ngã ba Rạch Khe Luông	Cửa Cái Lớn	13.6
<b>V</b>	<b>Đoạn Quản lý đường thủy nội địa số 14</b>			<b>452.2</b>
1	Kênh Bảy Hạp - Gành Hào	Ngã ba sông Gành Hào (Hòa Trung)	Ngã ba Sông Bảy Hạp (Tân Hưng)	9.0
2	Sông Bảy Hạp	Ngã ba Bảy Hạp - Gành Hào (Tân Hưng)	Ngã ba Kênh Tắt Năm Căn	25.0
3	Kênh Bạc Liêu - Vàm Léo	Ngã ba Sông Cỏ Cò (Vàm Léo)	Kênh Bạc Liêu - Cà Mau (Giồng Me)	18.0
4	Kênh Bạc Liêu - Cà Mau	Kênh Bạc Liêu - Vàm Léo (Giồng Me)	Sông Gành Hào	67.0
5	Kênh Cái Nháp (Cửa Lớn)	Ngã ba Sông Bảy Hạp (Cái Keo)	Ngã ba Sông Cửa Lớn (Hiệp Tùng)	11.0
6	Sông Gành Hào	Ngã ba Kênh Tắc Thủ (Giồng Me)	Cửa Gành Hào	62.5
7	Kênh Hộ Phòng - Gành Hào	Ngã ba Bạc Liêu - Cà Mau (Hộ Phòng)	Ngã ba sông Gành Hào (Vàm Xáng)	18.0
8	Sông Ông Đốc	Ngã ba Sông Trèm Trẹm (Rạch Cái Tàu)	Cửa Ông Đốc	49.5
9	Kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp	Giáp ranh tỉnh Sóc Trăng - Bạc Liêu	Sông Gành Hào (Chùa Bà)	60.0

10	Sông Tất Thủ	Ngã ba Sông Ông Đốc	Ngã ba Sông Gành Hào (Giồng Kè)	4.5
11	Kênh Tân Bằng - Cán Gáo	Ngã ba Sông Cái Lớn	Ngã ba Sông Trèm Trẹm	40.0
12	Kênh Sông Trẹm Cảnh Đèn	Ngã ba kênh Ranh Hạp	Ngã ba Sông Trèm Trẹm (Thới Bình)	15.5
13	Sông Trèm Trẹm	Ngã ba Kênh Tân Bằng - Cán Gáo	Ngã ba Sông Ông Đốc (Cái Tàu)	41.3
14	Kênh Tất Năm Căn	Ngã ba Sông Bảy Hạp	Sông Cửa Lớn (Năm Căn)	11.5
15	Kênh Lương Thế Trân	Ngã ba Sông Ông Đốc	Ngã ba Sông Gành Hào	10.0
16	Kênh Tắc Vân	Kênh Bạc Liêu Cà Mau	Sông Gành Hào	9.4
<b>VI</b>	<b>Đoạn Quản lý đường thủy nội địa số 15</b>			<b>616.7</b>
1	Kênh 4 Bis	Kênh Đồng Tiến (Kênh Tháp Mười số 1)	Nguyễn Văn Tiếp (Tháp Mười số 2)	16.5
2	Kênh Tân Châu	Ngã ba Sông Tiền	Ngã ba Sông Hậu	12.1
3	Kênh Tháp Mười số 1	Ngã ba Sông Vàm Cỏ Tây	Ngã ba Sông Tiền	90.5
4	Kênh Tháp Mười số 2	Ngã ba Rạch Chanh - Xáng Long Định	Ngã ba Sông Tiền	71.7
5	Sông Tiền	Biên giới Campuchia	Vàm Rạch Sa Đéc	124.0
		Nhánh cù lao Tây, cù lao Ma		27.0
		Nhánh cù lao Long Khánh (nhánh tả)		10.0
		Nhánh cù lao Hồ Cứ		8.0
		Nhánh cù lao Giêng		16.2
6	Kênh Lấp Vò Sa Đéc	Ngã ba Sông Tiền	Ngã ba Sông Hậu	51.5
7	Sông Vàm Cỏ Tây	Bình Châu - Vĩnh Hưng	Ngã ba Kênh Thủ Thừa	116.8
8	Hồng Ngự - Vĩnh Hưng	Sông Vàm Cỏ Tây	Ngã ba Sông Tiền	44.4
9	Kênh Phước Xuyên	Ngã ba Kênh Hồng Ngự - Vĩnh Hưng	Ngã ba Kênh 4 Bis	28.0

PHỤ LỤC III

THÔNG TIN KỸ THUẬT MỘT SỐ TUYẾN ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA CHÍNH

KHU VỰC NAM BỘ

TT	Tên sông, đoạn sông	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	R (m)	B (m)	H (m)	Tổng báo hiệu	BH có đèn
1	S. Bến Lức	20	III	180	25	1,9	9	9
2	Kênh Thủ Thừa	10,5	III	-	-	1,8	8	2
3	S. Cần Giuộc	35,5	I	200	80	6,8	72	1
4	Sông Vàm Cỏ	18,5	I	500	-	-	11	8
5	Sông Vàm Cỏ Tây	129	I	200	83	2,7	22	13
6	Sông Tiền	227	I	700	-	4,0	53	16
7	Kênh Chợ Gạo	11,5	II	-	-	3,2	26	0
8	Rạch Kỳ Hôn	7	II	400	50	4,2	10	10
9	Kênh Chợ Lách	7,5	I	400	52	2,5	30	2
10	Sông Măng Thít	29	II	200	64	4,0	44	1
11	Kênh Măng Thít	13	II	700	22	2,0	4	1
12	K. Bạc Liêu – Cà Mau	67	III	200	25	2,0	39	2
13	K. Q.lộ Phụng Hiệp	105	III	300	42	2,6	96	0
14	K. S Trẹm – Cạnh Đèn	33,5	IV	4	-	2,0	35	1
15	K. Hộ Phòng – Gành Hào	18	II	-	49	-	0	0
16	Kênh Xà No	39,5	IV	-	45	2,5	27	1
17	Rạch Đại Ngãi	4,5	II	450	85	3,5	0	0
18	K. Hữu Phú – Bãi Xàu	15,5	III	-	50	3,0	48	1
19	K. Sa Đéc – Lấp Vò	50	III	230	35	2,8	101	2
20	Sông Hậu	219	I	500	60	-	94	8
21	K. Rạch Sỏi – H. Giang	59	III	350	30	2,5	60	1
22	K. Rạch Giá – L. Xuyên	63,5	III	160	34	2,9	48	0
23	K. Rạch Giá – Hà Tiên	61,5	III	-	26	2,5	38	1
24	Kênh Tri Tôn	57,5	IV	-	30	1,1	36	4
25	Sông Đồng Nai	83,3	I	600	120	12	74	7
26	Sông Sài Gòn	126,5	I	300	120	10	39	0
27	Kinh Tế - Kinh Đôi	13,0	I	120	40	2,5	28	0
28	Rạch Ông Lớn Cây Khô	8,5	II	40	40	2,0	13	0
29	Kinh Nước Mặn	2,0	I	140	42	6,5	4	0
30	Sông Vàm Cỏ Đông	131	I	600	89	5,0	45	5

**PHỤ LỤC IV**

**Bảng khối lượng đảm nhận vận tải hành khách của ngành vận tải**

Năm	Tổng số	Trong đó			
		Đường sắt	Đường bộ	Đường thủy	Đường không
<b>Khối lượng hành khách vận chuyển (Triệu lượt người)</b>					
2004	1,202.9	12.9	1,041.9	142.6	5.5
2005	1,349.6	12.8	1,173.4	156.9	6.5
2006	1,493.8	11.6	1,331.6	143.2	7.4
2007	1,638.0	11.6	1,473.0	144.5	8.9
2008	1,926.3	11.3	1,744.3	160.5	10.2
<b>Chỉ số phát triển ( so với năm trước %)</b>					
2004	111.8	111.2	111.9	110.9	122.2
2005	112.2	99	112.6	110.1	118.1
2006	110.7	90.6	113.5	91.2	114.6
2007	109.7	99.8	110.6	100.9	120.2
2008	117.6	97.4	118.4	111.1	114.6
<b>Khối lượng hành khách luân chuyển (Triệu lượt người/km)</b>					
2004	51,167.0	4,376.3	34,265.6	3,158.1	9,367.0
2005	57,695.7	4,562.7	38,601.7	3,407.1	11,124.2
2006	63,908.8	4,333.7	43,569.1	3,189.4	12,816.6
2007	71,864.6	4,659.5	49,372.1	3,151.4	14,681.6
2008	81,306.4	4,560.4	57,410.4	3,219.7	16,115.9
<b>Chỉ số phát triển ( so với năm trước %)</b>					
2004	115.3	107.6	112.5	115.3	131.7
2005	112.8	104.3	112.7	107.9	118.8
2006	110.8	95	112.9	93.6	115.2
2007	112.4	107.5	113.3	98.8	114.6
2008	113.1	97.8	116.3	102.2	109.8

PHỤ LỤC VI

**BẢNG CHI TIẾT CÁC VỤ TAI NẠN GIAO THÔNG THỦY  
TRÊN TUYẾN ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA QUỐC GIA KHU VỰC NAM BỘ NĂM 2009**

STT	Thời điểm xảy ra tai nạn	Địa điểm xảy ra tai nạn	Tóm tắt diễn biến tai nạn	MỨC ĐỘ THIẾT HẠI			NGUYÊN NHÂN XÂY RA TAI NẠN							
				Phương tiện hàng hóa	Người		Ước thiệt hại triệu đồng	Chất lượng phương tiện	ĐIỀU KIỆN VẬN HÀNH					Nguyên nhân khác
					Chết	Bị thương			Không bằng cấp	Không đăng ký đăng kiểm	Chở quá tải	Vi phạm quy tắc tránh va	Đi sai luồng	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	0h30 ngày 18/01 /2009	20+980 kênh Măng Thít	Ghe gỗ chở 03 tấn cam đi từ hướng Trà Ôn về Quới An thì bị sà lan tự hành không rõ biển số đi cùng chiều phía sau đâm tới làm ghe gỗ chìm	Ghe chìm cùng 03 tấn cam	2		60		1	1		1		
2	20h ngày 22/01 /2009	183+00 Sông Tiền	Hai phương tiện (Sà lan SG 0252 và ghe gỗ BT 1896) đi ngược chiều nhau thì ghe gỗ bất ngờ băng ngang qua mũi sà lan làm ghe gỗ chìm	Chìm ghe gỗ	1	2	80					1		1
3	0h30 ngày 27/02 /2009	13+450 T Bến Tre	Sà lan BTr 1819 đi từ sông Hàm Luông qua cầu Bến Tre 1 thì gặp ghe gỗ từ trong rạch Cái Cối chạy ra do thuyền trưởng bất cẩn thiếu quan sát, làm ghe gỗ chìm	Chìm ghe gỗ			15		1					1



15	9h ngày 19/4/ 2009	14+170 kênh Chợ Gạo	Tàu kéo sà lan SG 3603 không tải đi cùng chiều với ghe gỗ TG 2515 chở 25m <sup>3</sup> đá 1x2 theo hướng từ Tp về Miền Tây. Khi tàu kéo sà lan vượt qua ghe gỗ làm va chạm và ghe gỗ bị chìm	Chìm ghè và 25m <sup>3</sup> đá			90						1	1
16	9h ngày 25/4/ 2009	0+800 kênh Nước Mặn	Sà lan tự hành LA 03861 không tải đi từ Tp về Miền Tây và đụng ghe gỗ không tải; không chứng chỉ chuyên môn lưu thông ngược chiều				12	1	1					
17	6h ngày 28/04 /2009	11+300 Bảy Háp	Phương tiện TV 2296 chạy từ hướng Năm Căn về Cà Mau va chạm phương tiện CM 03491 chạy ngược hướng làm phương tiện CM 03491 chìm	Chìm 01 phương tiện			45						1	1
18	19h10 ngày 28/04 /2009	33+100 Ông Đốc	Phương tiện LA 02236 đi từ Cà Mau đi Sông Đốc đã va chạm phương tiện ĐT 13766 chạy ngược hướng làm phương tiện ĐT 13776 chìm	Chìm 01 phương tiện			39	1					1	
19	10h ngày 6/5/2 009	30+330 sông Sài Gòn	Tàu kéo LA 01464 kéo sà lan LA 03355 không tải lưu thông từ thượng lưu về hạ lưu. Khi đến cầu Bình Lợi thuyền trưởng không chịu chấp hành cảnh báo của LL Điều tiết vướng vào cầu và ghệt tại khoan TT. Làm cong 01 phần kết cấu phụ của gầm cầu và sà lan hư hỏng nhẹ				30		1					1

20	7h30 ngày 6/5/2 009	82+500 Sông Tiền	Chẹt gỗ ĐT 10696 đưa khách từ bờ Bình Đức sang phía bờ Cao. Khi chẹt chuẩn bị cập bến thì phát hiện bị vô nước và chìm	Chìm phương tiện và hàng hóa			35					1			1
21	12h ngày 24/5/ 2009	17+800 Chợ Gạo	Tàu kéo LA 04164 kéo sà lan LA 03995 không tải đang lưu thông từ Tp về Mỹ Tho và chạm ghe gỗ VL 4545 đi ngược chiều làm chìm ghe	Chìm phương tiện và hàng hóa			100					1	1		
22	17h ngày 14/06 /2009	12+700 Ông Độc	Phương tiện CM 07272 chạy từ Cà Mau đi Sông Đốc và chạm với phương tiện CM 02886 đi cùng chiều, làm chìm phương tiện CM 02886	Chìm phương tiện			32	1		1					
23	15h45 ngày 20/6/ 2009	23+000 Rạch Giá Long Xuyên	Ghe gỗ KG 2505 không bằng cấp chứng chỉ, chở lúa hành trình ngược hướng sà lan AG 06722 chở cát và đung vào nhau làm chìm ghe gỗ	Chìm ghe và 31 tấn lúa	1		150		1			1			
24	19h ngày 22/6/ 2009	18+700 Măng Thít	Ghe gỗ VL 0033 H chở 34,4 tấn lúa đi từ Cần Thơ về Tp HCM thì bị ghe chở cá ĐT 17182 đi ngược va chạm làm chìm ghe gỗ và hàng hóa	Chìm ghe gỗ và hàng hóa			137						1	1	
25	19h45 ngày 24/06 /2009	34+400 Tân Bằng - Cán Gáo	Phương tiện KG 02175 chạy từ Rạch Giá về Cà Mau và chạm với phương tiện CM 01936 chạy ngược chiều, chìm phương tiện KG 01936	Chìm phương tiện			46						1		

26	7h ngày 01/07 /2009	19+250 Tân Bằng - Cán Gáo	Phương tiện KG 01949 chạy từ Cà Mau đi Rạch Giá và chạm với phương tiện KG 03914 chạy cùng chiều làm chìm phương tiện KG 01949	Chìm phương tiện			46						1	1
27	20h30 ngày 29/07 /2009	28+500 Tân Bằng - Cán Gáo	Phương tiện CM 03464 chạy từ Cà Mau đi Rạch Giá và chạm phương tiện KG 27172 chạy ngược chiều. Chìm phương tiện KG 27172	Chìm phương tiện			45						1	1
28	6h10 ngày 31/7/ 2009	13+486 Kênh Chợ Gạo	Sà lan tự hành HGi 2089 đi cùng chiều với ghe gỗ (không biển số) đi theo hướng Tp HCM về Miền Tây. Sà lan vượt qua ghe gỗ và va chạm làm ghe gỗ bị chìm	Chìm phương tiện và 28 tấn muối			57	1	1	1				
29	1h30 ngày 31/7/ 2009	8+000 Rạch Cán Thơ	Tàu CT 02254 đẩy sà lan CT 01368 chở cát đi từ Cần Thơ về Cà Mau và chạm sà lan tự hành ĐN 2372 không tải đi ngược chiều làm lật úp sà lan CT 01368	Lật phương tiện và hàng hóa	2	1	80					1	1	1
30	22h30 ngày 5/8/2 009	114+00 sông Tiền	Tàu SG 3600 lai kéo sà lan SG 3604 chở 830m <sup>3</sup> cát neo đầu cùng tàu kéo SG 3716 lai kéo sà lan SG 3603 chở 830 khối cát. Do sà lan SG 3604 neo đậu sát bờ khi nước ròng sát bị mắc cạn, kê lên đá làm thủng. Phương tiện bị phá nước nghiêng và lật úp chìm kéo theo tàu kéo SG 3600 và sà lan SG 3603	Lật 01 phương tiện cùng 1660m <sup>3</sup> cát		1	56							1

31	5h30 ngày 13/8/ 2009	250+00 Sông Tiền	Sà lan tự hành AG 15319 chở 900m <sup>3</sup> cát đi từ Vĩnh Xương về Tân Châu do trời tối, tầm nhìn bị hạn chế, lại bị hỏng 1 động cơ và do tránh sà lan cần cầu LA 04238 cùng chiều nên không làm chủ tốc độ đã va chạm sà lan LA 04238. Làm Chìm sà lan 15319 và sà lan LA 04238 bị thủng	Chìm 01; hư hỏng 01 và 900m <sup>3</sup> cát	2	45				1				1
32	3h30 ngày 30/8/ 2009	35+100 kênh Măng Thít	Sà lan tự hành VL 5699 không tải đi cùng chiều với ghe gỗ VL 7351 H chở 50 tấn gạch men theo hướng từ Trà Ôn về Măng Thít và chạm chìm ghe gỗ	Chìm ghè và 50 tấn gạch men		15							1	
33	3h15 ngày 6/9/2 009	16+900 sông Vàm Cỏ	Sà lan tự hành TV 5455 chở cát lưu thông từ Miền Tây về TpHCM và đụng vào sà lan tự hành VL 11375 chở đá làm chìm sà lan tự hành VL 11375 và toàn bộ đá.	Chìm ghè và hoàng hóa		25							1	
34	4h ngày 11/9/ 2009	0+300 kênh Thù Thừa	Sà lan CT 02021 không tải lưu thông từ sông Vàm Cỏ Đông đi vào kinh Thù Thừa đã quẹt vào dầm treo làm cong 2 dầm cầu số 4, đứt 3 sợi cáp chằng mặt dưới cầu và hệ thống dây điện			30			1					1
35	17h45 ngày 6/10/ 2009	26+680 Rạch Kỳ Hôn	Sà lan HD 0838 chở đá đi từ Tp về Miền Tây và quẹt vào sà lan VL 9965 chở cát ngược chiều làm chìm sà lan VL 9965 và toàn bộ cát	Phương tiện và hàng hóa		25							1	

36	14h30 ngày 11/10 /2009	37+200 Vàm Cỏ Đông	Ghe gỗ gia dụng không có bằng cấp không đăng ký, đăng kiểm và phao cứu sinh, chở 6 người bị chìm do gặp sóng lớn của tàu LA 04130 lai kéo sà lan không tải chạy ngược chiều.		2	100	1	1	1			
37	23h30 ngày 24/10 /2009	6+900 Chợ Lách	Tàu LA 00588 đẩy sà lan LA 05114 chở 1,000 tấn cát từ vàm Nam Lách đến vàm Bắc Lách thì sà lan AG 13564 chở 1,300 tấn cát san lấp lưu thông cùng chiều vượt qua do bị hút nước nên mũi sà lan LA 05114 va quệt vào đuôi sà lan AG 13564 làm sà lan LA 05114 bị sạt cát và nghiêng	400 tấn cát san lấp		30				1	1	
38	8h30 ngày 27/10 /2009	73+700 Quản Lộ - Phụng Hiệp	Phương tiện BL 1879 chạy từ Sóc Trăng về Bạc Liêu và chạm với phương tiện AG 18836 chạy ngược chiều. Chìm phương tiện AG 18836	Chìm phương tiện		35				1		
39	4h35 ngày 31/10 /2009	15+500 kênh Mãng Thít	Sà lan VL 10973 chở 750 tấn đá 1x2 đi từ hướng Mãng Thít về Trà Ôn và quệt vào ghe gỗ BTr 5329 chở 29 tấn mía đi ngược chiều làm chìm ghe gỗ	Phương tiện chìm cùng 29 tấn mía		25			1	1		
40	16h ngày 31/10 /2009	49+800 Vàm Cỏ Đông	Ghe gỗ không đăng ký, đăng kiểm chở 3 người và 11 tấn bột mì đi từ thượng lưu về hạ lưu bị sà lan CT 02213 không tải lưu thông cùng chiều đâm tới làm chìm ghe gỗ	Chìm ghe cùng 11 tấn bột mì	2	45	1		1			

41	0h30 ngày 11/11 /2009	33+110 Ông Đốc	Phương tiện CM 03268 chạy từ Sông Đốc đi Cà Mau và chạm phương tiện CM 01348 chạy ngược hướng làm chìm phương tiện CM 01348	Chìm phương tiện	1	1	25					1	1	
42	19h11 ngày 11/11 /2009	9+900 Bảy Háp	Phương tiện CM 18767 chạy từ Năm Căn đi Cà Mau và chạm với phương tiện khác			1	15					1		1
43	16h20 ngày 15/11 /2009	0+800 Bảy Háp	Phương tiện không đăng ký chạy từ Cà Mau đi Năm Căn và chạm phương tiện HGi 1778 chạy ngược chiều			1	19			1				1
44	20h30 ngày 17/11 /2009	173+20 sông Tiền	Ghe gỗ TG 5068 chở 85 tấn cát va vào sà lan tự hành SG 2438 không tải làm ghe gỗ bị chìm	Chìm ghe 85 tấn cát			35			1		1		
45	12h25 ngày 23/11 /2009	11+000 Xáng Long Định	Sà lan TG 5045 chở 1,450 tấn đá 1x2 đi từ sông Tiền về Tân Phước đã va quệt với ghe gỗ ĐT 8102 chở 1.500 cây tràm đi ngược chiều làm ghe gỗ bị chìm	Chìm ghe cùng 1500 cây tràm			15					1		
46	22h ngày 14/12 /2009	20+500 Chợ Gạo	Sà lan tự hành BL 2834 chở cát từ hướng miền Tây đi TP HCM và quệt tàu kéo LA 03908 và bị chìm	Chìm phương tiện 980 tấn cát			350					1		1