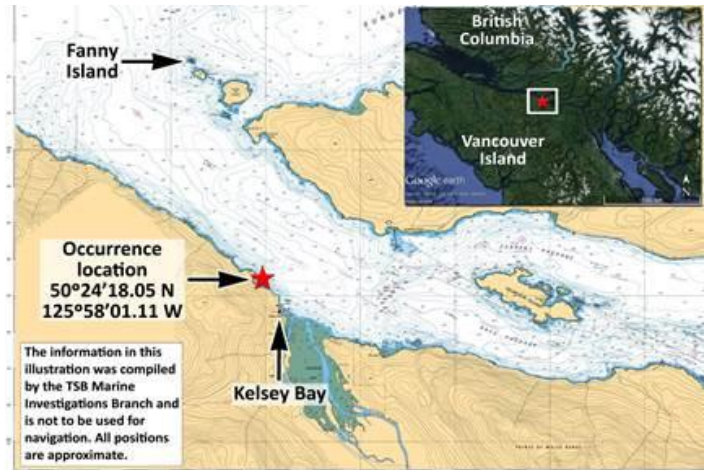


Chuẩn bị trước cho trường hợp khẩn cấp hải

Bài của Glenn Budden
Điều Tra Viên Cao Cấp – Hải Dương, Tàu
Đánh Cá

Vào ngày 12 Tháng Sáu, 2014, *Five Star*, một con tàu đánh cá nhỏ, lên đường trở về bến ở Kelsey Bay, British Columbia sau 3 ngày đi câu cua. Chuyến đi câu cua đã thành công mỹ mãn và trên boong tàu là mớ cua lớn nhất trong năm, chiếc *Five Star* đã rời vùng nước êm ả của các vịnh nhỏ sát bờ và tiến vào eo biển Johnstone Strait. Tuy nhiên, dòng thủy triều thấp đang lên cao dần và gió tây bắc đang thổi mạnh gần như thành cơn bão. Khi con tàu đến gần Kelsey Bay, tàu hướng vào sóng cao 1 m và theo cùng hướng tàu đi, dây cột mớ cua câu được bị đứt và tất cả mọi thứ trên boong tàu đổ sang mạn trái. Nước tràn lên boong nhanh chóng làm tàu bị lật và đắm. Trước khi tàu bị lật thì có truyền đi trên lời cầu cứu trên sóng VHF đến một ngư dân gần đó nhưng không thành công: máy truyền tin không có DSC và không có thiết bị nào trên tàu có thể gửi tín hiệu cầu cứu tự động.



Tuy cả hai thủy thủ đã bỏ tàu, người duy nhất sống sót có mặc áo phao. Người này sau đó đã tấp được vào được và gọi số 9-1-1.



Phúc trình Điều Tra TSB M14P0121 (*Five Star*) ghi rằng thuyền trưởng, người bị mặc nhiên xem là đã chết đuối, đạo gần đây đã tham gia chương trình Đánh Cá An Toàn của FishSafe và; vì thế, ông ta đã sử dụng một số dụng cụ đã mua trong chương trình này để cải tiến mức chuẩn bị trên chiếc *Five Star*. Trong các biện pháp này gồm cả việc mua các bộ áo chống lạnh dưới nước và PFD, và soạn một cẩm nang về các thể thức an toàn. Tuy nhiên, việc tổ chức các buổi thực tập cho trường hợp khẩn cấp—mà phải có theo quy định và cũng được chương trình Safest Catch khuyến khích—đã chưa được thực hiện. Chương trình này huấn luyện cách thực tập cho trường hợp khẩn cấp nhưng muốn thành công thì ngư dân phải thực hiện các biện pháp an toàn và thực tập đều đặn.

Ngoài điều lệ quy định ra thì thực tập là một cách hiệu quả để đánh giá mức độ chuẩn bị cho trường hợp khẩn cấp và có thể cứu được sinh mạng. Các cuộc thực tập có thể giả định nhiều tình huống khác nhau, giúp cho thuyền trưởng và thủy thủ có cơ hội nhận định các vấn đề, và cho họ biết phải có hành động cần thiết như thế nào. Việc này gồm, nhưng không phải chỉ giới hạn vào, nhu cầu cần có các thiết bị cứu sống (các bộ áo che kín người chống lạnh dưới nước, PFD, và áo phao) còn tốt và luôn luôn dễ lấy, và cách sử dụng thiết bị (vô tuyến truyền tin VHF, DSC, và EPIRB) để thông báo cho giới hữu trách trong trường hợp khẩn cấp.

Ngư dân và cộng đồng ngư nghiệp đã làm được nhiều việc tích cực trong vài năm qua. Nhưng vẫn còn nhiều việc phải làm. Trong nhiều trường hợp, ngư dân vẫn còn phải chấp nhận rủi ro không đeo PFD và tại British Columbia, 44% số người thiệt mạng liên quan đến ngư nghiệp từ năm 2004 là những người không đeo hoặc mặc PFD.

Nhiều tàu cũng có thể có lợi khi có trang bị EPRIB. Tuy không phải lúc nào điều lệ cũng bắt buộc phải có, khí cụ này có thể tự động truyền đi tín hiệu cầu cứu khi thủy thủ đoàn không làm được, giúp tránh bất cứ chậm trễ nào trong việc tìm cứu. Thật ra, từ Tháng Hai 2010 đến Tháng Sáu 2014, TSB nhận được tin báo là trên khắp Canada có 6 tàu đánh cá khác dài dưới 12 m đã bị lật và/hoặc đắm mà không có trang bị EPRIB hoặc truyền đi được tín hiệu cầu cứu. Những vụ này đã khiến cho tổng cộng 16 thủy thủ phải bỏ tàu, và chỉ có 7 người trong số đó sống sót.

Thiếu chuẩn bị cho trường hợp khẩn cấp chỉ là một trong nhiều yếu tố đưa đến tai nạn này. Một phúc trình TSB năm 2012 về an toàn ngư nghiệp trên khắp Canada nhận định 10 vấn đề an toàn thường gây ra tai nạn—mà trong tai nạn này thì thấy phần nào có bốn trong số các vấn đề đó:

- **Ổn định vững vàng**, mà xét về tàu này thì
 - thiết kế đóng tàu nguyên thủy gồm cả phần nổi dài phía đuôi tàu,
 - không hề có các mức giới hạn về mức ổn định vững vàng của con tàu,
 - trọng lượng phần trên tàu đã gia tăng,
 - hải trình đưa đến các điều kiện có sóng lớn theo cùng hướng đi của tàu,
 - mức độ ổn định vững vàng của con tàu bị ảnh hưởng nhưng không ai nhận ra;
- **Quản trị tài nguyên ngư nghiệp**, mà ngư dân cạnh tranh để lấy phần tài nguyên của họ, và do đó có thể khuyến khích các hoạt động nhiều rủi ro như đánh cá khi thời tiết xấu hoặc tàu chở quá trọng tải;
- **Huấn luyện**, mà ngư dân không thường thực tập các khả năng đã học và áp dụng kiến thức và kinh nghiệm;
- **Những cách làm việc an toàn**, mà ngư dân cần phát triển cách làm việc an toàn như bảo đảm cột chắc hàng hóa.

Các vấn đề này có mối tương quan phức tạp và lệ thuộc lẫn nhau. Dẹp bỏ một yếu tố góp phần có thể đã cứu được một mạng người nhưng chỉ giảm bớt rủi ro thiệt mạng cho những người khác. Hy vọng rằng các thảm họa như chiếc *Five Star* sẽ đem lại các bài học cần phải học, và thúc đẩy cộng đồng ngư dân có thêm hành động. Từ giờ đến lúc đó, TSB sẽ tiếp tục thúc giục thay đổi—điều tra và đưa ra các đề nghị, và truyền bá những gì chúng tôi tìm hiểu được—để càng ngày càng có thêm ngư dân trở về nhà an toàn.



SAFEST CATCH PROGRAM

FISHERMEN HELPING FISHERMEN

Fish SAFE offers comprehensive 1-Day and 4-Day Stability Education Workshops to help commercial fishermen understand the stability characteristics of their vessel and develop procedures to minimize or remove potential threats to stability.

For more information or to register, please call Fish SAFE at 604-261-9700 or email fishsafe@fishsafebc.com

PRESENTED BY 