

# THỰC TRẠNG VÀ MỘT SỐ GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ THÔNG TIN LIÊN LẠC BẰNG TIẾNG ANH TRONG TÌM KIẾM VÀ CỨU NẠN HÀNG HẢI

REALITY AND SOME SOLUTIONS FOR EFFECTIVE COMMUNICATION IN  
ENGLISH IN MARITIME SEARCH AND RESCUE

ĐỖ THỊ PHƯƠNG LAN

Khoa Ngoại ngữ, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Email liên hệ: landtp.nn@vimaru.edu.vn

## Tóm tắt

Bài báo phân tích các hạn chế về năng lực tiếng Anh trong quá trình thông tin liên lạc tìm kiếm cứu nạn hàng hải ở Việt Nam. Đồng thời nghiên cứu các quy định của quốc tế (COMSAR/ Cir 37 và IAMSAR) và quốc gia có liên quan đến công tác Tìm kiếm cứu nạn Hàng hải để từ đó đưa ra các biện pháp khắc phục, nhằm nâng cao năng lực cho đội tìm kiếm cứu nạn ở Việt Nam trong việc liên lạc để phối hợp các hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển.

**Từ khóa:** Tiếng Anh, thông tin liên lạc, tìm kiếm cứu nạn hàng hải, Việt Nam.

## Abstract

The article analyzes limitations in English ability in the communication process in maritime search and rescue in Vietnam. At the same time, it studies international and national regulations (COMSAR/ Cir 37 and IAMSAR) related to Maritime Search and Rescue and comes up with remedial measures to improve communicative capacity for Vietnam search and rescue teams to coordinate search and rescue activities at sea.

**Keywords:** English, communication, search and rescue, Vietnam

## 1. Đặt vấn đề

Trong 5 năm qua từ 2015 - 2020, Trung tâm Phối hợp Tìm kiếm cứu nạn Hàng hải Việt Nam (Trung tâm) đã tham gia tìm kiếm cứu nạn hàng hải 472 tàu trong đó có 12 tàu nước ngoài và 460 tàu Việt Nam. Số người được cứu, hỗ trợ là 5741 người bao gồm 208 người nước ngoài và 5533 người Việt Nam. Năm 2017 ghi nhận số người nước ngoài được cứu và hỗ trợ tăng đáng kể, gấp 4 lần so với năm 2016 và 3 lần so với năm 2018. Trong 2 năm gần đây 2019 và 2020, con số này có xu hướng giảm, khẳng định sự kịp thời và hiệu quả của hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng hải. Điều

này cho thấy việc chủ động phối hợp xử lý kịp thời các tình huống tai nạn trên biển để giảm thiểu số vụ tai nạn, người chết và người bị thương là hết sức quan trọng.

Đơn cử một vụ việc cứu nạn như sau:

Hồi 11 giờ 50 phút ngày 22/12/2020, Trung tâm đã điều động phương tiện đang ứng trực Nha Trang cùng đại diện các đơn vị liên quan và bác sỹ của Trung tâm Kiểm dịch y tế Quốc tế tại Khánh Hòa tiếp nhận các thuyền viên bị thương tàu CHEM SINYOO. Đến 15 giờ 35 phút cùng ngày, toàn bộ nạn nhân đã được đưa về cầu cảng tại Nha Trang bàn giao cho đại diện chủ tàu và các cơ quan chức năng để đưa đi cấp cứu.

Ngày 27/01/2021, Trung tâm điều động tàu SAR 27-01 cùng bác sỹ của Trung tâm Kiểm dịch Y tế Quốc tế tỉnh Khánh Hòa xuất phát từ Nha Trang hoạt động cứu nạn khẩn cấp 01 thuyền viên người Phi-lip-pin thuộc tàu ECHO.GR, quốc tịch Mác-san bị chấn đoán bị đau ruột thừa tại vị trí 10-50N; 110-28E, phía Đông Nam Nha Trang 110 hải lý;

Ngày 25/5/2021, Trung tâm điều động tàu SAR 27-01 cùng tổ công tác của Trung tâm Kiểm dịch y tế theo phương án phòng, chống dịch Covid-19 của địa phương cứu nạn 01 thuyền viên người Phi-lip-pin của tàu Mayasan, quốc tịch Panama tại vị trí báo nạn 09-25N; 110-17E, phía Đông Nam Nha Trang 170 hải lý.

Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam chịu trách nhiệm tìm kiếm cứu nạn người và phương tiện gặp tai nạn sự cố trong vùng trách nhiệm rộng lớn, nơi có nhiều tuyến hàng hải quốc tế quan trọng đi qua. Trong năm 2020, Trung tâm đã xử lý 11 vụ việc liên quan đến thuyền viên nước ngoài. Thực hiện xử lý các vụ việc này, trực ban tìm kiếm cứu nạn phải liên lạc trực tiếp tới tàu có thuyền viên bị nạn để thu thập, xác minh thông tin từ đó tư vấn y tế, trao đổi thống nhất phương án cứu nạn.

Hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển là một hoạt động mang tính quốc tế. Để tối ưu hóa hiệu quả hoạt động tìm kiếm cứu nạn, các quốc gia có biển trong khu vực, các đơn vị tham gia cứu nạn cần phối hợp,

hợp tác với nhau chặt chẽ trong việc thường trực thu nhận, xử lý thông tin cấp cứu trên biển một cách kịp thời mang lại sự an toàn hàng hải và sự phát triển kinh tế của quốc gia.

Trong bối cảnh hợp tác về tìm kiếm cứu nạn, việc tăng cường thông tin liên lạc bằng tiếng Anh là yêu cầu cấp thiết và mang tính toàn cầu của hoạt động tìm kiếm cứu nạn.

Chính vì vậy, việc đưa ra các giải pháp nâng cao hiệu quả thông tin liên lạc bằng tiếng Anh trong phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải là hết sức cần thiết, thực tiễn và có ý nghĩa khoa học.

## 2. Thực trạng năng lực sử dụng ngôn ngữ tiếng Anh trong tìm kiếm cứu nạn hàng hải hiện nay

### 2.1. Thực trạng về năng lực tiếng Anh tại các Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải khu vực ở Việt Nam

Hầu hết các nhân viên tìm kiếm cứu nạn là sỹ quan tàu biển tốt nghiệp tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, cơ sở đào tạo hàng đầu về nguồn nhân lực hàng hải. Họ được đào tạo bài bản và trang bị kiến thức đầy đủ về ngôn ngữ tiếng Anh theo yêu cầu của Công ước Quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên STCW 78/2010.

Theo đó tất cả các sỹ quan tàu biển phải thông thạo tiếng Anh viết và nói, có khả năng hiểu và khai thác được hải đồ, ấn phẩm hàng hải, thông tin khí tượng và các bức điện liên quan đến an toàn và hoạt động của tàu, kết nối thông tin với các trạm tàu và trạm bờ khác.

Tuy nhiên cơ hội thực hành giao tiếp tiếng Anh bị hạn chế đã dẫn đến tình trạng “hẫng” khi sử dụng công hợp. Một số nhân viên cứu nạn khi gặp các tình huống cần giao tiếp với người nước ngoài không thể giao tiếp trôi chảy, áp ứng mặc dù kỹ năng đọc hiểu, soạn thảo và trả lời điện rất thành thạo. Thông tin thu nhận không đầy đủ, thiếu chính xác là nguyên nhân chủ yếu cản trở việc phối hợp hành động.

### 2.2. Thực trạng về năng lực tiếng Anh của thuyền viên khi phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải

Tìm kiếm cứu nạn là một công việc có sự tham gia của nhiều đơn vị. Tham gia chính vào công việc phối hợp này là các Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải khu vực, đài thông tin duyên hải và các phương tiện lân cận vị trí bị nạn. Thực tế cho thấy có rất nhiều trường hợp các tàu tự cứu lẫn nhau.

Hiện nay có khoảng 180 thuyền viên quốc tịch

Nga, Malaysia, Thái Lan, Indonesia, Ấn Độ, Banglades làm việc trên một số tàu biển treo cờ Việt Nam đa phần đảm nhận chức danh sỹ quan. Về phía thuyền viên Việt Nam làm việc trên những tàu nội địa, họ tốt nghiệp từ các cơ sở đào tạo khác nhau nên năng lực tiếng Anh không đồng đều. Ngôn ngữ tiếng Anh được sử dụng vẫn là tiếng Anh chấp ghép, chưa đạt chuẩn. Thêm vào đó, chất giọng, phát âm, phương ngữ khác nhau dẫn đến việc thông tin trao đổi khó nghe cản trở việc tiếp nhận, xử lý thông tin.

## 3. Các giải pháp nâng cao hiệu quả trong thông tin liên lạc bằng tiếng Anh trong công tác phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải

### 3.1. Các giải pháp mang tính ngôn ngữ

#### a. Sử dụng ngôn ngữ tiếng Anh ngắn gọn, súc tích

Các vụ việc cứu nạn thường xảy ra trong điều kiện thời tiết xấu, tác động nhiều bởi sóng gió nên dẫn tới việc nhiễu và gián đoạn về thông tin. Trong tình huống khẩn cấp với điều kiện hạn chế, thông tin cần thiết phục vụ cho công việc cứu nạn phải mang tính súc tích, ngắn gọn nhưng chuyển tải đầy đủ thông điệp. Các yếu tố về ngữ pháp có thể lược bỏ hoặc đơn giản hóa và thay vào đó là từ vựng đặc trưng cho tình huống.

#### Ví dụ:

**AFFIRMATIVE** có nghĩa là "có", tức là thông tin truyền tải là chính xác.

**BREAK** được sử dụng để tách các phần của bức điện hoặc bức điện này với bức điện khác.

**FIGURES** được nói ngay trước khi các số được đưa ra trong bức điện.

**I SPELL** được sử dụng ngay trước khi đánh vần chữ cái, chẳng hạn như tên riêng.

**NEGATIVE** nghĩa là không.

**OUT** cho biết kết thúc quá trình truyền tin khi không có phản hồi nào được mong đợi hoặc yêu cầu.

**OVER** cho biết kết thúc quá trình truyền tin khi mong đợi một phản hồi ngay lập tức.

**ROGER** có nghĩa là tôi đã nhận được thông tin cần truyền tải một cách hài lòng.

**SILENCE** được nói ba lần và có nghĩa là ngừng truyền thông tin ngay lập tức.

**SILENCE FINI** (phát âm là SEE LONSS FEE NEE) có nghĩa là sự im lặng được dỡ bỏ và được sử dụng để biểu thị sự kết thúc của tình trạng khẩn cấp và tiếp tục thông tin bình thường.

**THIS IS** nói trước tên của trạm gọi hoặc hô hiệu.

**WAIT** có nghĩa là "chờ," tức là tôi phải tạm dừng trong vài giây; chờ đợi để truyền thêm thông tin.

### ***b. Sử dụng các tín hiệu, kĩ hiệu mã quốc tế có thể quan sát bằng mắt và tai nghe***

Trong các tình huống liên quan cơ bản đến an toàn hàng hải và con người, đặc biệt là khi xuất hiện khó khăn về ngôn ngữ, tàu có thể sử dụng hình thức giao tiếp bằng tín hiệu, kĩ hiệu mã quốc tế có thể quan sát bằng mắt và tai nghe. Việc này được thực hiện dưới nhiều dạng như sử dụng phương pháp thông tin bằng cờ hiệu, ánh đèn hoặc một số tín hiệu báo nạn khác.

Thông tin bằng cờ hiệu được thực hiện thông qua luật tín hiệu quốc tế. Nội dung các thông tin nhận được hoặc phát đi được mã hoá theo luật tín hiệu quốc tế. Phương tiện để thực hiện phương pháp thông tin này là sử dụng bộ cờ hiệu. Mỗi một lá cờ chữ trong bộ cờ hiệu đều có một ý nghĩa riêng và khi ghép với các cờ khác (cờ số hoặc cờ chữ) sẽ tạo ra các ý nghĩa khác được quy định trong cuốn luật tín hiệu quốc tế. Khi kéo một cờ hay một nhóm cờ lên trên cột, chúng sẽ chỉ ra nội dung các thông điệp mà tàu cần thông báo. Các thông tin phát đi, thông qua bảng mã, nội dung cần phát sẽ được mã hoá và phát đi dưới dạng các tín hiệu cờ.

Thông tin bằng ánh đèn dựa trên cơ sở mã Morse. Các tín hiệu tạch (Dot) và tề (Dash) được phát đi bằng độ dài của chớp đèn theo chuẩn thời gian mã Morse. Bảng các tín hiệu Morse, các chữ cái, chữ số được thu và phát tạo thành nội dung bản điện bằng một ngôn ngữ nào đó (Có sử dụng ký tự La tinh) hay là các nội dung được mã theo luật tín hiệu quốc tế. Như vậy bằng ánh đèn, thông qua mã Morse, các bản điện có thể được thể hiện là các bản điện rõ hay các bản điện mã.

Một số tín hiệu báo nạn khác bao gồm tiếng súng nổ, âm thanh được phát ra liên tục bằng bất kỳ thiết bị báo hiệu sương mù nào, ngọn lửa bốc lên, ví dụ từ thùng dầu đang cháy, tín hiệu khói màu đỏ, màu cam, ánh chớp từ gương tín hiệu và nước nhuộm màu, thường là màu xanh hoặc đỏ,...

### ***c. Sử dụng biểu mẫu bản tin chuẩn***

Khi gặp nạn, tàu biển cần phải chủ động báo nạn, cung cấp đầy đủ thông tin cho các đơn vị cứu nạn bằng nhiều cách. Hệ thống GMDSS cho phép các tàu được trang bị thiết bị thông tin theo quy định có thể gửi đi các bức điện cấp cứu tới các trạm bờ và trạm tàu trên hệ thống thông tin mặt đất và thông tin vệ tinh. Bức điện tàu biển gửi đi gồm bức điện báo nạn tiêu chuẩn, bức điện DSC, bức điện Cospas Sarsat và bức điện Inmarsat C.

Khi một con tàu bị nạn, thuyền trưởng sẽ cho phát tín hiệu cấp cứu bởi sóng vệ tinh và sóng mặt đất. Tín hiệu cấp cứu này sẽ được phát cho các tàu gần ở khu

vực đó, đồng thời tín hiệu sẽ được truyền tới các đài thông tin duyên hải và các trạm vệ tinh mặt đất của Inmarsat (đài LES - Land Earth Station). Sau đó thông tin sẽ được gửi tới Trung tâm nơi thông tin được xử lý và chuyển tiếp cho các Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải khu vực. Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải khu vực xác báo, xác minh và lập kế hoạch, điều động phương tiện, triển khai hoạt động tìm kiếm cứu nạn. Các bức điện tìm kiếm cứu nạn bao gồm: kế hoạch tìm kiếm cứu nạn, phối hợp tìm kiếm cứu nạn, báo cáo hiện trường,...

Cuốn Thành ngữ thông tin liên lạc tiêu chuẩn hàng hải (SMCP) do tiểu ban An toàn hàng hải của IMO soạn thảo là sự tham khảo vô cùng hữu hiệu và là yêu cầu bắt buộc đối với việc cấp chứng chỉ sỹ quan trực ca buồng lái làm việc trên các tàu có tổng dung tích từ 500GT trở lên. Trong đó các bức điện báo nạn được chuẩn hóa, đảm bảo thông tin liên lạc giữa tàu với tàu, tàu với bờ ngắn gọn, dễ hiểu hạn chế lỗi thông tin dẫn đến sự mất an toàn tới tàu, thuyền viên, hàng hóa và môi trường.

Về phía các Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải khu vực thì có thể sử dụng các thông tin nằm trong phần phụ lục của Sổ tay tìm kiếm cứu nạn hàng không, hàng hải (IAMSAR Manual).

Tuy nhiên, đối với cả tàu và Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải khu vực việc áp dụng các biểu mẫu chuẩn nên được thực hiện một cách linh hoạt, không cứng nhắc, đơn giản hóa ngôn ngữ, bổ sung thêm cho đầy đủ phù hợp với tình hình thực tế.

Để làm tốt công tác phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải với các quốc gia lân cận, cần thống nhất qui trình trao đổi thông tin trên cơ sở các hướng dẫn của IMO mà điển hình là cuốn sổ tay IAMSAR Manual do IMO biên soạn.

### ***d. Sử dụng mã nhận dạng tìm kiếm cứu nạn***

Mục đích của Bộ quy tắc này là để tạo điều kiện cho việc truyền thông tin mô tả thiết yếu liên quan đến tàu buôn và tàu nhỏ trong và giữa các tổ chức tìm kiếm cứu nạn hàng hải.

Bức điện chứa tất cả các nhóm nhận dạng có chữ cái dưới dạng các đoạn riêng biệt. Thông báo bao gồm các nhóm nhận dạng sau và sẽ được truyền theo trình tự sau:

MÃ NHẬN DẠNG - Số bản tin.

- A. Loại tàu - tên - hồ hiệu hoặc số nhận dạng trạm tàu.
- B. Kiến trúc thượng tầng - vị trí - màu.
- C. Kết cấu thân tàu - màu.

- D. Thứ tự các kết cấu trụ.
- E. Chiều dài.
- F. Tình trạng tải của tàu.
- G. Các đặc điểm khác.

Ví dụ về một bức điện thoại và gõ telex như sau:

Thoại:

MAREC, 5/76 RCC STOCKHOLM.  
ALFA, GENERAL CARGO SHIP, VIKING,  
ECHO SIERRA DELTA CHARLIE.  
BRAVO, SUPERSTRUCTURE AFT, WHITE  
CHARLIE, PROFILE ONE SLANT THREE,  
BLACK.  
DELTA, MAST, KINGPOST, MAST, MAST,  
FUNNEL.  
ECHO, EIGHT FIVE METRES FOXTROT,  
LIGHT.  
GOLF, NOT APPLICABLE.

Telex:

MAREC 5/76 RCC STOCKHOLM  
A/GEN/VIKING/ESDC  
B/AFT/WHITE  
C/1/3/BLACK  
D/M K M M F  
E/LOA 85  
F/LIGHT  
G/NA

Từ bức điện này ta có một số thông tin về tàu bị nạn như sau:

Mã nhận dạng tìm kiếm cứu nạn hàng hải, bức điện số 5/76, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn STOCKHOLM

- A. Tàu chở hàng bách hóa - tên Viking - hô hiệu ESDC;
- B. Kiến trúc thượng tầng phía sau lái - sơn màu trắng;
- C. Vô tàu Phần mũi hình chữ V phần lái có boong lái dằng cao - Vô màu đen;
- D. Thứ tự các kết cấu trụ: cột buồm, cột trung tâm, cột buồm, cột buồm, ống khói;
- E. Chiều dài tàu: 85m;
- F. Tàu tải nhẹ;
- G. Đặc điểm khác: không.

#### **e. Sử dụng từ vựng và cấu trúc chuẩn SMCP**

Để tránh nhầm lẫn trong việc nghe hiểu khi liên lạc giữa tàu - tàu, tàu - bờ và nội bộ trên tàu thì IMO đã đưa ra các từ, cụm từ tiêu chuẩn dùng trong liên lạc

hàng hải trong cuốn SMCP. Cuốn thành ngữ này được soạn thảo để giúp nâng cao sự an toàn trong hàng hải và điều khiển tàu, tiêu chuẩn hoá ngôn ngữ được sử dụng trong giao tiếp khi tàu hành trình trên biển, vào cảng, trong luồng lưu thông, ở cảng và ở trên tàu. Do đó, SMCP được coi như một ngôn ngữ an toàn, giải quyết vấn đề rào cản ngôn ngữ trên biển và tránh những hiểu lầm có thể gây ra tai nạn. Được hướng dẫn cách sử dụng SMCP, các sỹ quan hoặc thủy thủ đoàn và nhân viên tìm kiếm cứu nạn chắc chắn sẽ ít gặp khó khăn hơn trong giao tiếp khi đối phó với các tình huống liên quan đến an toàn, thực hiện nhiệm vụ hành hải và tìm kiếm cứu nạn khi áp dụng các cụm từ này.

### **3.2. Các giải pháp mang tính khuyến nghị với các cơ quan chức năng**

#### **a. Đối với lực lượng tìm kiếm cứu nạn**

Hơn bao giờ hết nhân tố con người là vấn đề cốt lõi, quyết định hiệu quả của bất cứ hoạt động nào.

Để hoàn thành tốt nghĩa vụ của quốc gia ven biển theo UNCLOS 82 và quốc gia thành viên của SAR79, cũng như triển khai thực hiện các thỏa thuận song phương, đa phương về tìm kiếm cứu nạn, Việt Nam cần phát triển hệ thống tìm kiếm cứu nạn trên biển có tính chuyên nghiệp cao, trong đó cần nhấn mạnh nhân tố con người. Việc đào tạo và đào tạo lại đội ngũ thuyền viên và trực ban hiện có là hết sức cấp thiết nhằm đảm bảo đội ngũ này giỏi về chuyên môn, tinh thông về ngoại ngữ nhất là tiếng Anh. Đối với việc đào tạo và đào tạo lại tiếng Anh, cần xây dựng Tiêu chuẩn tiếng Anh theo vị trí việc làm khi tuyển dụng cũng như định kỳ tổ chức các khóa đào tạo, huấn luyện cơ bản và nâng cao về tiếng Anh chuyên ngành phối hợp tìm kiếm cứu nạn cho cán bộ, nhân viên, thuyền viên của Trung tâm và các Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải khu vực. Việc đào tạo, huấn luyện nội bộ liên tục và dài hạn nên được thiết kế riêng, phù hợp với yêu cầu công việc và tập trung kỹ năng nói, hội thoại VHF đối với đào tạo cơ bản, hiểu và sử dụng các thuật ngữ quốc tế về tìm kiếm cứu nạn, thuật ngữ tiếng Anh trong hỗ trợ y tế, SMCP, cụm từ tiêu chuẩn được sử dụng giữa các Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn quốc gia với nhau hoặc giữa các Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn khu vực, soạn thảo các bức điện COSPAS SARSAT, Inmarsat - C, E, DSC,... nên được áp dụng trong chương trình đào tạo nâng cao.

Đồng thời cần nâng cấp kết cấu hạ tầng tìm kiếm cứu nạn, triển khai hiệu quả việc ứng dụng các công nghệ mới vào công tác này. Cụ thể là việc trang bị INMARSAT C cho các Trung tâm phối hợp tìm kiếm

cứ nạn khu vực, tạo điều kiện thuận lợi cho việc truyền dữ liệu, e-mail, SMS, thoại, telex, giám sát từ xa, theo dõi (báo cáo vị trí); cập nhật biểu đồ và thời tiết; thông tin an toàn hàng hải (MSI); an ninh hàng hải; GMDSS; và các dịch vụ SafetyNET và FleetNET.

#### **b. Đối với các cơ sở đào tạo và huấn luyện**

Việc xây dựng giáo trình tiếng Anh chuyên sâu về cứu nạn, viết văn bản điện, sử dụng linh hoạt tài liệu IAMSAR, xây dựng các tình huống phù hợp tình hình thực tiễn là cần thiết trong công tác đào tạo từng bước nâng cao chất lượng nguồn nhân lực có khả năng xử lý thông tin cao, đáp ứng yêu cầu trong phối hợp với ASEAN trong công tác phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải.

#### **4. Kết luận**

Bài báo đã nêu ra được thực trạng năng lực sử dụng ngôn ngữ tiếng Anh trong thông tin liên lạc hàng hải ở lĩnh vực tìm kiếm cứu nạn hiện nay ở Việt Nam. Từ đó phân tích được các mặt ưu điểm, hạn chế trong việc giao tiếp bằng tiếng Anh trong quá trình phối hợp tìm kiếm cứu nạn giữa lực lượng cứu nạn chuyên nghiệp quốc gia và thuyền viên tàu gặp nạn cũng như giao tiếp ngôn ngữ với các tàu thuyền, phương tiện tham gia phối hợp tìm kiếm cứu nạn trên biển. Với những tồn tại hạn chế hiện nay về việc giao tiếp bằng ngôn ngữ của một số lực lượng và thuyền viên, tác giả muốn đưa ra một số đề xuất nhằm góp phần nâng cao năng lực sử dụng ngôn ngữ tiếng Anh trong thông tin liên lạc một cách hiệu quả của hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên vùng trách nhiệm của Việt Nam phụ trách khi Việt Nam đang là quốc gia thành viên của SAR79, góp phần nâng cao năng lực hàng hải và hình ảnh của Việt Nam trên thế giới.

#### **Lời cảm ơn**

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong đề tài mã số: **DT20-21.96**.

#### **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1] IAMSAR Manual Volume II. London/Montreal, 2010.
- [2] IAMSAR Manual Volume III. London/Montreal, 2010.
- [3] IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP). Rijeka, 2000.
- [4] International Code of Signals, 2020.
- [5] Sổ tay tìm kiếm cứu nạn Hàng không - Hàng hải, Bộ giao thông vận tải, 2012.
- [6] Nguồn Cục Hàng hải Việt Nam, 2021.
- [7] Nguồn Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam, 2021.

Ngày nhận bài:	18/6/2021
Ngày nhận bản sửa:	25/6/2021
Ngày duyệt đăng:	04/7/2021