

NHỮNG CÂU HỎI THƯỜNG GẶP VỀ IMO

TS. TRẦN BẢO NGỌC
Bộ Giao thông vận tải

Việt Nam là một quốc gia có bờ biển dài 3.200km, Đảng và Nhà nước ta luôn dành sự quan tâm đặc biệt cho phát triển kinh tế biển. Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa X đã thông qua Nghị quyết số 09-NQ/TW về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 với mục tiêu phấn đấu nhằm đưa nước ta trở thành một quốc gia mạnh về biển, giàu lên từ biển và bảo vệ vững chắc chủ quyền, quyền chủ quyền quốc gia, góp phần giữ vững ổn định và phát triển đất nước.

Thực hiện Nghị quyết số 09-NQ/TW nêu trên, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt đề án “Hợp tác quốc tế về biển đến năm 2020” ban hành kèm theo Quyết định số 80/2008/QĐ-TTg; trong đó nêu rõ nhiệm vụ: “Tích cực tham gia và khai thác hiệu quả các hoạt động của Tổ chức Hàng hải quốc tế IMO. Xây dựng lộ trình phấn đấu để đến năm 2015 Việt Nam tham gia thành viên Hội đồng, các ủy ban chuyên môn của IMO”.

Với mong muốn góp phần đưa Việt Nam trở thành thành viên Nhóm C của Hội đồng IMO, bài viết “Những câu hỏi thường gặp về IMO” dưới đây sẽ cung cấp những thông tin cơ bản nhất về Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) để bạn đọc tham khảo.

1. Thực chất IMO là gì?

Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) là một cơ quan chuyên môn của Liên hợp quốc (UN), có trách nhiệm về các giải pháp nhằm nâng cao an toàn, an ninh của vận tải biển quốc tế và ngăn ngừa ô nhiễm biển từ tàu. Đồng thời, Tổ chức cũng liên quan đến các vấn đề pháp lý, bao gồm các vấn đề về trách nhiệm và bồi thường, cũng như tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải biển quốc tế. Tổ chức được thành lập bởi một Công ước được thông qua dưới sự bảo trợ của Liên hợp quốc tại Geneva vào ngày 17/3/1948 và có cuộc họp đầu tiên vào tháng 1 năm 1959. Hiện tại, Tổ chức có 170 quốc gia thành viên. Cơ quan điều hành IMO là Đại hội đồng được lập ra bởi 170 quốc gia thành viên, thường họp 2 năm 1 lần. Đại hội đồng thông qua ngân sách cho nhiệm kỳ 2 năm tiếp theo cùng với các nghị quyết kỹ thuật và các khuyến nghị do các tiểu ban trợ giúp chuẩn bị trong 2 năm trước. Hội đồng của Tổ chức là cơ quan thường trực giữa các kỳ họp Đại hội đồng. Những công việc kỹ thuật chính được thực hiện bởi các Ủy ban An toàn hàng hải, bảo vệ môi trường biển, pháp luật, hợp tác kỹ thuật và tạo điều kiện thuận lợi, và một số tiểu ban.

Khẩu hiệu của IMO tóm tắt các mục tiêu của Tổ chức: **An toàn, An ninh và Hiệu quả vận tải biển trên các đại dương sạch.**

2. IMO làm gì?

Khi IMO mới bắt đầu hoạt động, mối quan tâm chính của Tổ chức là phát triển các hiệp ước và các văn bản pháp lý khác liên quan đến an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm biển.

Tuy nhiên, vào cuối những năm 70, công việc này hầu hết đã hoàn thành bởi những văn bản

quan trọng đã được thông qua trong những năm trước đó. Hiện nay, IMO tập trung vào việc duy trì các văn bản pháp lý được cập nhật và đảm bảo các văn bản đó được phê chuẩn bởi nhiều quốc gia. Điều này đã rất thành công khi rất nhiều công ước đã được áp dụng cho hơn 98% tổng dung tích vận tải thương mại thế giới.

Hiện tại, IMO đang nỗ lực đảm bảo tất cả những công ước và các hiệp ước khác được thực thi đầy đủ bởi các quốc gia thành viên đã thông qua công ước, hiệp ước. Ấn bản của các công ước, bộ luật và các văn bản pháp lý khác được IMO thông qua có thể được mua từ các xuất bản phẩm của IMO.

3. Ai là Tổng thư ký của IMO?

Hiện tại, Tổng thư ký của IMO là ông Koji Sekimizu (Nhật Bản).

4. Tại sao chúng ta lại cần một Tổ chức quốc tế để chăm lo về vận tải biển?

Bởi vì vận tải biển là một ngành công nghiệp quốc tế. Nếu mỗi quốc gia tự xây dựng một hệ thống luật an toàn riêng, kết quả là sẽ tạo ra một hệ thống luật phức tạp, khác biệt và xung đột lẫn nhau. Ví dụ, một quốc gia có thể tập trung sản xuất loại xuồng cứu sinh bằng kim loại và một nước khác có thể tập trung vào loại xuồng cứu sinh sản xuất từ nhựa tổng hợp. Một số quốc gia có thể quan tâm tới các tiêu chuẩn an toàn rất cao, trong khi đó, một số khác có thể rất lỏng lẻo và là nơi trú ngụ của các loại tàu dưới chuẩn.

5. Các số liệu thống kê về ngành công nghiệp vận tải biển có thể tìm từ đâu?

Hãy tìm từ Trung tâm Tin tức của trang mạng: www.imo.org, IMO tuân theo các số liệu thống kê từ các nguồn sau: International Shipping and World Trade - Facts and figures.

Đồng thời, cũng có một số nguồn thông tin khác như sau:

- Đưa ra các số liệu tổng quan về ngành công nghiệp vận tải biển.
- UNCTAD cung cấp các số liệu thống kê vận tải biển hàng năm.
- Hiện nay, IMO thường xuyên xem xét các chỉ số thực hiện của Tổ chức.

Hệ thống Thông tin Vận tải biển Tích hợp Toàn cầu (GISIS): Đã được IMO phát triển để cung cấp thông tin về số vụ tai nạn và thương vong do tai nạn hàng hải, cũng như cơ sở dữ liệu về những thông tin khác do các quốc gia thành viên cung cấp.

6. IMO thực thi pháp luật như thế nào?

Thực ra, tự thân IMO không tổ chức thực thi pháp luật. IMO được thành lập để thông qua pháp luật. Các chính phủ có trách nhiệm thực thi chúng. Khi một chính phủ chấp thuận một công ước của IMO, chính phủ đó đồng ý coi công ước trở thành một bộ phận cấu thành của luật quốc gia đó và thi hành công ước đó giống như bất kỳ một bộ luật nào khác. Vấn đề là ở chỗ, một số quốc gia thiếu các chuyên gia, kinh nghiệm và nguồn lực cần thiết để thực thi

công ước một cách đầy đủ. Một số khác có thể ít quan tâm thực thi như một số các bộ luật được ưu tiên khác.

Kết quả là tỷ lệ các tai nạn nghiêm trọng - cách tốt nhất, hầu như chắc chắn, để xem các quốc gia đang thực hiện công ước như thế nào - có thể thay đổi đáng kể giữa quốc gia này với quốc gia khác.

IMO rất quan tâm đến điều này và năm 1992 đã thành lập một Tiểu ban đặc biệt đối với sự thực hiện của quốc gia tàu mang cờ quốc tịch để cải thiện sự thực hiện của các chính phủ. Một cách khác để nâng tiêu chuẩn là thông qua kiểm tra chính quyền cảng. Những công ước quan trọng nhất của IMO bao gồm các điều khoản cho các chính phủ thực hiện kiểm tra tàu nước ngoài đến cảng của họ để đảm bảo chúng đáp ứng các tiêu chuẩn của IMO. Nếu các tàu không đáp ứng, chúng có thể bị lưu giữ cho đến khi khắc phục xong các sai sót. Kinh nghiệm đã chỉ ra, những công việc này sẽ được thực thi hiệu quả nhất khi các nước tham gia cùng nhau trong các tổ chức kiểm tra chính quyền cảng khu vực.

IMO khuyến khích quá trình này và nhiều hiệp định đã được ký kết bao gồm: Châu Âu và Bắc Đại Tây Dương (Paris MOU); châu Á và Thái Bình Dương (Tokyo MOU); châu Mỹ La Tinh (Acuerdo de Vina del Mar); khu vực Caribbean (Caribbean MOU); Trung và Tây Phi (Abuja MOU); khu vực biển Hắc Hải (Black Sea MOU); khu vực Địa Trung Hải (Mediterranean MOU); Ấn Độ Dương (Indian Ocean MOU); khu vực vịnh Tiểu các vương quốc Ả Rập (GCC MoU (Riyadh MoU)).

IMO đã thông qua Kế hoạch đánh giá tự nguyện của các quốc gia thành viên IMO. Kế hoạch đánh giá được thiết kế để thúc đẩy an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường bằng cách đánh giá hiệu quả sự thực hiện của các quốc gia thành viên và thi hành các tiêu chuẩn thích hợp của các công ước của IMO và cung cấp cho các quốc gia các ý kiến phản hồi và tham vấn về sự thực hiện hiện tại của họ. Quá trình đánh giá đầu tiên theo kế hoạch đánh giá tự nguyện của các quốc gia thành viên IMO đã hoàn thành vào cuối năm 2006. Tuy nhiên, Đại hội đồng IMO đã thông qua một



chương trình để kế hoạch đánh giá này trở thành bắt buộc, sẽ bắt đầu có hiệu lực từ năm 2015.

7. Về các tổ chức đăng kiểm?

Tất cả các tàu đều phải được kiểm định trước khi được cấp giấy chứng nhận về khả năng đi biển, loại tàu... và đó là trách nhiệm của quốc gia mà tàu treo cờ. Tuy nhiên, quốc gia mà tàu mang cờ (cơ quan nhà nước có thẩm quyền) có thể ủy quyền công tác kiểm tra và kiểm định cho các đăng kiểm viên được chỉ định vì mục đích nêu trên hoặc cho các tổ chức mà quốc gia đó công nhận (theo Điều 6, Chương 1, SOLAS).

Trong thực tế, các tổ chức được công nhận đó thường là các tổ chức đăng kiểm.

Hiệp hội quốc tế các tổ chức đăng kiểm (IACS) là một tổ chức phi chính phủ đã được thừa nhận là một tổ chức tư vấn của IMO năm 1969.

8. Về ô nhiễm?

Năm 1954, một hiệp ước về ô nhiễm dầu từ tàu đã được thông qua. IMO có trách nhiệm toàn bộ về hiệp ước này vào năm 1959, nhưng phải đến năm 1967, khi chiếc tàu dầu *Torrey Canyon* mắc cạn ngoài khơi bờ biển Anh quốc và làm tràn hơn 120.000 tấn dầu ra biển, tới khi đó vận tải biển thế giới mới nhận ra sự nghiêm trọng của mối đe dọa do ô nhiễm tàu gây ra. Trước đó, rất nhiều người vẫn tin tưởng rằng biển cả quá rộng để đương đầu với bất kỳ ô nhiễm nào do con người gây ra. Kể từ đó, IMO đã thông qua một loạt các công ước liên quan đến phòng ngừa ô nhiễm biển từ tàu, chuẩn bị sẵn sàng và ứng phó với sự cố liên quan tới dầu, chất nguy hiểm và độc hại, phòng ngừa việc sử dụng các hệ thống xử lý chất thải độc hại và công ước quốc tế về quản lý nước dằn để ngăn chặn sự lây lan của vi khuẩn độc hại dưới nước có trong nước dằn.

Ủy ban Bảo vệ Môi trường biển (MEPC) xem xét tất cả các vấn đề về bảo vệ môi trường biển khi liên quan tới vận tải biển.

Bảo vệ môi trường từ vận tải biển không chỉ về các quy định cụ thể phòng ngừa tàu xả dầu, rác và nước thải. Nó cũng liên quan tới việc cải thiện về an toàn - từ hệ

thống phân luồng bắt buộc đến Bộ luật Quản lý An toàn Quốc tế (ISM Code) và tăng cường công tác huấn luyện thuyền viên - điều đó giúp ngăn ngừa tai nạn có thể xảy ra.

Sự bảo tồn các khu vực biển đặc biệt và các khu vực biển nhạy cảm cụ thể là một lĩnh vực quan trọng trong công việc của IMO. IMO thông qua những khu vực đó - để cho các quốc gia thành viên có cơ hội để xem xét các kiến nghị và thảo luận các giải pháp để xuất, để cho bất kỳ khu vực nào có thể ảnh hưởng đến tự do hàng hải có thể được khai thác triệt để.

Chương trình hợp tác kỹ thuật của IMO là đặc biệt quan trọng trong việc đảm bảo các quốc gia thành viên có nguồn lực và chuyên môn để thực thi các công ước của IMO liên quan tới phòng ngừa ô nhiễm biển. Các ví dụ về các chương trình bao gồm: Lập bản đồ khu vực nhạy cảm nhằm xác định những vùng của bờ biển dễ bị tổn thương; huấn luyện về phòng chống dầu tràn và lập kế hoạch để đối phó với những tình huống bất ngờ; dự án nước dằn toàn cầu để xác định các vấn đề về quản lý nước dằn và xa lộ điện năng lượng biển ở eo biển Malacca.

IMO có vai trò quan trọng trong việc bảo tồn môi trường biển và bảo đảm cho vận tải biển không có tác động tiêu cực. Có thể thừa nhận rằng xét từ góc độ môi trường, năng lượng cần thiết để vận chuyển một khối hàng hóa, vận tải biển là một trong những phương pháp vận tải "xanh nhất".

9. Về biến đổi khí hậu?

IMO cam kết với trách nhiệm cao trong cuộc chiến để bảo vệ và bảo tồn môi trường của chúng ta - cả về biển và bầu khí quyển - và đang tích cực theo đuổi giới hạn và giảm hiệu ứng nhà kính của khí thải từ các hoạt động của vận tải biển. Ủy ban Bảo vệ Môi trường biển đang phát triển các giải pháp năng lượng hiệu quả, cho cả tàu hiện tại và tàu đóng mới, nhằm tạo ra một gói tổng thể bao gồm các giải pháp kỹ thuật và khai thác để thông qua.

10. Liệu IMO có đặt mục tiêu về một mẫu số chung nhỏ nhất?

IMO thường cố gắng hành

động trên nguyên tắc đồng thuận bởi vì các biện pháp được thông qua bởi IMO có tác động lớn tới vận tải biển và việc nhận được nhiều sự ủng hộ là rất quan trọng. Ví dụ, một hiệp ước được sự ủng hộ của chỉ 51% các thành viên của IMO thì sẽ bị phản đối bởi gần một nửa các thành viên còn lại. Điều đó có nghĩa là không những họ không thông qua hiệp ước đó mà có thể họ còn tự thông qua một hiệp ước khác riêng của họ, và điều đó sẽ chia rẽ cộng đồng hàng hải thế giới. Nhưng điều đó không có nghĩa là những giải pháp mà họ thông qua là kém tiêu chuẩn. Những chính phủ không muốn tiêu chuẩn cao đã không quan tâm đến việc gia nhập IMO. Những chính phủ đã gia nhập IMO làm vậy bởi vì họ ủng hộ các mục đích của Tổ chức. Kinh nghiệm đã chỉ ra rằng, những hiệp ước thông qua bởi IMO đưa ra một tiêu chuẩn rất cao và sự thông qua các hiệp ước đó chỉ ra một thực tế rằng hiện nay hầu hết trong số đó đã bao phủ toàn cầu. Ví dụ, SOLAS đã được thông qua bởi hơn 156 quốc gia và bao gồm hầu hết đội tàu thế giới.

11. Chi phí cho IMO có tốn kém không?

Chi phí cho IMO rất rẻ. Nó là một trong những cơ quan nhỏ nhất trong hệ thống của Tổ chức Liên hợp quốc, cả về đội ngũ (chỉ 300 nhân viên cơ hữu) và về ngân sách. Tổng ngân sách cho nhiệm kỳ 2 năm 2010 - 2011 là £61,151,200.

Ngân sách này nhỏ hơn một nửa giá mua một tàu dầu cỡ trung và chỉ bằng một số lẻ của giá trị thiệt hại gây bởi một vụ tràn dầu, ví dụ, vụ tràn dầu ở Alaska năm 1989 của chiếc tàu *Exxon Valdez* gây thiệt hại hơn 5 tỷ USD. Nếu IMO chịu trách nhiệm ngăn ngừa chỉ một vụ tai nạn tàu dầu 1 năm thì thiệt hại từ vụ tai nạn tàu đó đã vượt chi phí hoạt động của IMO.

Ngân sách cho IMO thấp lạ thường vì một lý do khác. Chi phí này được chia sẻ giữa 170 quốc gia thành viên chủ yếu theo tỷ lệ dung tích của mỗi đội tàu. Các đội tàu lớn nhất trên thế giới hiện tại

(Xem tiếp trang 12)

Bảng 2. Bảng tra hệ số áp lực bị động (Trường hợp động đất cấp 7)

$\omega = 1.432^\circ;$

$\delta = 0.25\varphi;$

$\frac{c}{\gamma_c \cdot h} = 0.15;$

$\frac{q_c}{\gamma_c \cdot h} = 0.2$

φ°	α°	β°											
		-10°			0°			10°			20°		
		$\lambda_{p\gamma_c}^H$	$\lambda_{pq_c}^H$	λ_{pd}^H	$\lambda_{p\gamma_c}^H$	$\lambda_{pq_c}^H$	λ_{pd}^H	$\lambda_{p\gamma_c}^H$	$\lambda_{pq_c}^H$	λ_{pd}^H	$\lambda_{p\gamma_c}^H$	$\lambda_{pq_c}^H$	λ_{pd}^H
20	-20	1.955	1.837	1.828	2.361	2.361	2.360	2.895	3.094	3.106	3.710	4.277	4.314
	-10	1.695	1.644	1.636	2.020	2.020	2.019	2.416	2.494	2.504	2.955	3.158	3.185
	0	1.494	1.494	1.487	1.776	1.776	1.775	2.101	2.101	2.110	2.508	2.508	2.530
	10	1.331	1.374	1.367	1.590	1.590	1.590	1.877	1.820	1.828	2.217	2.083	2.102
	20	1.189	1.271	1.265	1.440	1.440	1.440	1.708	1.605	1.612	2.012	1.777	1.792
25	-20	2.347	2.205	2.195	2.939	2.939	2.938	3.783	4.042	4.059	5.196	5.989	6.042
	-10	1.965	1.906	1.897	2.411	2.411	2.410	2.989	3.085	3.098	3.829	4.092	4.128
	0	1.684	1.684	1.676	2.049	2.049	2.048	2.491	2.491	2.501	3.078	3.078	3.105
	10	1.463	1.510	1.503	1.783	1.783	1.782	2.150	2.085	2.094	2.606	2.449	2.470
	20	1.279	1.367	1.360	1.573	1.573	1.573	1.900	1.785	1.793	2.283	2.016	2.034
30	-20	2.830	2.659	2.647	3.674	3.674	3.673	4.974	5.315	5.337	7.386	8.514	8.589
	-10	2.288	2.219	2.209	2.884	2.884	2.883	3.704	3.823	3.839	4.987	5.329	5.376
	0	1.903	1.903	1.894	2.366	2.366	2.365	2.956	2.956	2.968	3.779	3.779	3.812
	10	1.611	1.663	1.655	1.998	1.998	1.997	2.462	2.388	2.398	3.061	2.876	2.902
	20	1.376	1.470	1.463	1.718	1.718	1.717	2.110	1.983	1.991	2.586	2.283	2.304
35	-20	3.427	3.220	3.205	4.620	4.620	4.619	6.612	7.065	7.094	10.781	12.427	12.536
	-10	2.667	2.587	2.574	3.460	3.460	3.459	4.616	4.764	4.784	6.564	7.014	7.076
	0	2.153	2.153	2.143	2.736	2.736	2.735	3.515	3.515	3.529	4.661	4.661	4.702
	10	1.776	1.833	1.824	2.240	2.240	2.239	2.820	2.735	2.746	3.601	3.384	3.414
	20	1.481	1.583	1.575	1.875	1.875	1.874	2.342	2.201	2.210	2.929	2.586	2.609

NHỮNG CÂU HỎI...

(Tiếp theo trang 61)

là Panama và Liberia và do đó họ đóng góp nhiều nhất cho ngân sách của IMO.

12. IMO thường được mệnh danh là “Câu lạc bộ của những người giàu”, điều đó đã thay đổi chưa?

Khi IMO bắt đầu hoạt động vào năm 1959, vận tải biển khi đó chủ yếu bị chi phối bởi một số tương đối ít các quốc gia, hầu hết trong số các nước đó nằm ở Bắc bán cầu. IMO có khuynh hướng phản ánh điều đó, nhưng khi sự cân bằng quyền lực trong ngành công nghiệp hàng hải bắt đầu thay đổi thì IMO cũng thay đổi theo. Ủy ban An toàn Hàng hải, cơ quan kỹ thuật lâu năm đã mở cửa cho tất cả các quốc gia thành viên (trước đây nó chỉ bao gồm có 16 quốc gia lựa chọn bởi Đại hội đồng). Hội đồng của IMO, hoạt động như cơ quan điều hành trong nhiệm kỳ 2 năm giữa các phiên họp của Đại hội đồng đã tăng số lượng từ 18 lên 24 quốc gia thành viên, rồi 32 và từ năm 2002 đã tăng lên tới 40. Điều này được thực hiện một phần

vì tính đến sự gia tăng các thành viên của IMO, nhưng đồng thời cũng đảm bảo quan điểm của các nước đang phát triển có đại diện tham gia một cách phù hợp. Sự gia tăng lớn nhất thành viên của Hội đồng là để tính tới sự lựa chọn các quốc gia đại diện cho các vùng lãnh thổ. Năm 1969, IMO trở thành cơ quan chuyên môn đầu tiên của Liên hiệp quốc đã thiết lập Ủy ban Hợp tác Kỹ thuật thành một tổ chức thường xuyên - một sự thể hiện tầm quan trọng của Tổ chức liên quan tới chủ đề này.

13. IMO có nên có một số chức năng của cảnh sát?

Đôi khi người ta cho rằng IMO nên có một số chức năng của cơ quan thực thi các quy định của Tổ chức. Điều này giống như lập ra một đội thanh tra và một đội tàu tuần tiễu trên đó có các thanh tra có quyền nên bất cứ một tàu nào mà họ nghi có sự vi phạm các quy định của IMO. Trong thực tiễn, việc thành lập một lực lượng như vậy đòi hỏi một nguồn tài chính rất lớn - nó có nghĩa sẽ phải tuyển hàng trăm, thậm chí hàng nghìn người - và là một điều không thể về mặt chính trị. Hầu hết các quốc gia sẽ không bao giờ đồng ý cho

phép tàu treo cờ của họ bị kiểm tra trên tàu trong vùng biển quốc tế và bất kỳ một cố gắng nào để đưa ra một hệ thống hình phạt sẽ không bao giờ được chấp nhận.

Lực lượng cảnh sát “IMO” sẽ trùng lặp với những công việc đang được các quốc gia thành viên thực hiện và cũng không có bất kỳ một đảm bảo nào rằng điều đó sẽ tạo ra một tác động tích cực đối với an toàn, ô nhiễm, đặc biệt là có liên quan tới vấn đề chi phí. Tuy nhiên, IMO cũng đã được trao quyền xem xét lại về quy trình đào tạo, thi và cấp chứng chỉ của các quốc gia thành viên của Công ước Đào tạo, huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca của thuyền viên (Công ước STCW 1978). Đây là một trong những thay đổi quan trọng nhất của sửa đổi năm 1995 đối với Công ước STCW 1978, có hiệu lực từ 01/02/1997. Các chính phủ phải cung cấp các thông tin phù hợp cho Ủy ban An toàn Hàng hải của IMO để Ủy ban đánh giá xem liệu quốc gia liên quan có đáp ứng đầy đủ các yêu cầu của Công ước. Kết quả của việc này là tạo ra một bản danh sách các quốc gia tuân thủ Công ước □