NHỮNG CÂU HỎI THƯỜNG GẶP VỀ IMO

(Tiếp theo số tháng 5/2014)

TS. TRẦN BẢO NGỌC
Bộ Giao thông vận tải

14. Kế hoạch đánh giá tự nguyện của quốc gia thành viên IMO là gì?

Hiện nay, IMO đã thông qua Kế hoạch đánh giá tự nguyện của quốc gia thành viên IMO. Bản kế hoạch đánh giá này được thiết kế để hỗ trợ thúc đẩy an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường bằng cách đánh giá hiệu quả thực thi và tuân thủ các tiêu chuẩn các công ước IMO của các quốc gia thành viên, và bằng cách cung cấp cho họ ý kiến phản hồi và các lời khuyên về sự thực hiện trong hiện tại của họ. Đợt đánh giá tự nguyện đầu tiên của Kế hoạch đánh giá tự nguyện của quốc gia thành viên IMO vào cuối năm 2006 nhưng Đại hội đồng IMO đã thông qua một chương trình để kế hoạch này trở thành bắt buộc, dự kiến Kế hoạch đánh giá bắt buộc này có hiệu lực vào năm 2015.

15. Tại sao IMO lại chậm chạp như vậy?

Mục đích chính của IMO là thông qua các hiệp ước quốc tế dự kiến áp dụng cho càng nhiều tàu càng tốt. Sự nhất trí điều này chắc chắn đòi hỏi thời gian - điều này phụ thuộc vào tốc độ các quốc gia hành động, cũng như IMO - và cuối cùng nó chỉ có thể đạt được bằng cách đảm bảo rằng các quy định đã thông qua được chấp thuận rộng rãi và điều này cần có thời gian.

Nhưng khi yêu cầu về tốc độ là cần thiết, thực sự là IMO có thể hành động rất nhanh.

Một ví dụ là sự thông qua về các biện pháp an ninh vào tháng 12 năm 2002 - chủ yếu để phản ứng với sự kiện nước Mỹ bị tấn công vào ngày 11/9/2001.

Vào tháng 12 năm 2003, IMO sửa đổi các quy định về loại dần các tàu dầu vỏ đơn, để phản ứng với vụ tai nạn tàu *Prestige* năm 2002.

Trong một ví dụ khác, sau thảm họa tàu *Estonia* vào tháng 9 năm 1994, trong vụ này, một tàu khách ro-ro chìm đắm với số người chết là hơn 900; lập tức Tổng thư ký IMO - Ông William A. O'Neil đã đề nghị thành lập một ủy ban điều tra đặc biệt để xem xét lại toàn bộ sự an toàn của các tàu ro-ro. Ủy ban An toàn Hàng hải của IMO đã xem xét các báo cáo của Ủy ban điều tra đặc biệt vào tháng 5 năm 1995 và các sửa đổi của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển (SOLAS) năm 1974 đã được thông qua vào tháng 11. Những yêu cầu đặc biệt liên quan tới thuyền viên của tàu khách ro-ro đã được bổ sung vào sửa đổi của Công ước quốc tế về Tiêu chuẩn đào tạo, huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên (Công ước STCW), năm 1978, đã được thông qua vào tháng 7 năm 1995. Tất cả những việc đó đều được thực hiện trước khi báo cáo cuối cùng về thảm họa nêu trên được công bố.

Một ví dụ nữa là việc sửa đổi toàn bộ Công ước STCW năm 1995. Mặc dù IMO đã thống nhất vài năm trước đó việc sửa đổi Công ước, kế hoạch ban đầu dự kiến việc nghiên cứu sửa đổi sẽ không sớm hơn năm 1998 và bản sửa đổi sẽ có hiệu lực không trước năm 2000. Vào tháng 5 năm 1993, Tổng thư ký IMO thúc giục Ủy ban An toàn Hàng hải, quá trình sửa đổi phải được đẩy nhanh bằng cách sử dụng các tư vấn đặc biệt. Ủy ban này đồng ý và thủ tục sửa đổi Công ước - đã được đẩy lên thành viết lại toàn bộ Công ước - đã hoàn thành vào tháng 7 năm 1995. Kết quả là văn bản sửa đổi Công ước đã có hiệu lực vào tháng 2 năm 1997 - sớm hơn một năm so với kế hoạch ban đầu về tổ chức hội nghị sửa đổi.

IMO đã liên tục cải tiến thủ tục trong những năm qua nhằm đảm bảo những thay đổi có thể được giới thiệu nhanh nhất.

Một trong những cải tiến thành công nhất là quy trình có tên "thỏa thuận ngầm" đã được đưa vào trong hầu hết các công ước kỹ thuật được thông qua bởi IMO kể từ những năm đầu của thập kỷ 70. Thủ tục thông thường để thông qua các sửa đổi đối với một hiệp ước quốc tế thường bằng cách "thỏa thuận dứt khoát". Điều đó có nghĩa là các sửa đổi đó có hiệu lực trong một số tháng nhất định sau khi những sửa đổi đó được thông qua bởi một số lượng cụ thể các quốc gia thành viên của Công ước ban đầu. Số lượng đó có thể cao bằng hai phần ba và nếu công ước ban đầu đã được thông qua bởi một số lớn các quốc gia thì con số đó có thể là 80 hoặc cao hơn các quốc gia phải phê chuẩn bản sửa đổi trước khi bản sửa đổi trở thành luật pháp quốc tế. Kinh nghiệm đã chỉ ra là điều này có thể mất vài thập kỷ mới đạt được - bằng thời gian đó, chính bản sửa đổi đã có thể lạc hậu. Thủ tục thỏa thuận ngầm có nghĩa là các sửa đổi công ước - đã được thông qua với sự nhất trí cao - sẽ có hiệu lực vào một ngày ấn định trừ khi các sửa đổi đó bị bác bỏ bởi một số lượng các nước nhất định.

Bởi vì sự quan tâm tại các hội nghị của IMO là đạt được sự nhất trí cao, thường có rất ít các ý kiến phản đối nên thời gian các công ước có hiệu lực giảm đáng kể. Trong một số trường hợp đặc biệt, các văn bản sửa đổi có thể có hiệu

lực chỉ trong vòng 1 năm sau khi được thông qua. Một phần từ tốc độ có hiệu lực, thỏa thuận ngầm đồng thời có nghĩa là mọi người liên quan đều biết chính xác khi nào một văn bản sửa đổi sẽ có hiệu lực. Theo hệ thống cũ, bạn sẽ không bao giờ biết cho tới khi bản thông qua cuối cùng được gửi tới IMO.

16. Liệu có phải an toàn vận tải biển và môi trường biển đã được cải thiện bởi IMO?

Mặc dù chúng ta có thể trả lời "đúng vậy" cho câu hỏi này với sự tin tưởng rằng thật khó để so sánh vận tải biển hôm nay với vận tải biển của 30 hoặc 40 năm trước bởi vì những thay đổi to lớn đã xảy ra trong ngành công nghiệp này trong suốt thời gian qua. Những năm 1950, vận tải biển bị chi phối bởi một số ít các quốc gia có truyền thống hàng hải. Họ đóng tàu, khai thác tàu, bố trí thuyền viên làm việc trên tàu và cung cấp hàng hóa để chở trên tàu. Ngày nay, hầu hết các tàu treo cờ của các quốc gia đang phát triển, thuyền viên của họ từ khắp nơi trên thế giới. Điều đó nảy sinh những nghi ngờ về khả năng của một số nước trong việc duy trì và khai thác những tàu biển theo những tiêu chuẩn cao trong các quy định của IMO. Bản thân những con tàu đã thay đổi rất lớn về kích thước, tốc độ, thiết kế và thêm nữa là các hệ số kinh tế, có nghĩa là thông số bình quân của tàu biển hôm nay cao hơn rất nhiều so với trước đây. Mặc dù có những thay đổi lớn như vậy, tiêu chuẩn an toàn trên toàn thế giới về tổng quan là tốt và đã được cải thiện đáng kể từ cuối những năm 1970, khi các hiệp ước của IMO bắt đầu có hiệu lực và số các nước tham gia đạt tới mức kỷ lục.

Các số liệu thống kê không phải lúc nào cũng nói lên toàn bộ câu chuyện. Ví dụ, vào đầu những năm 1980, một nghiên cứu được thực hiện tại Anh đã chỉ ra rằng số liệu các vụ tàu đâm nhau cũng bằng với số liệu trước đó 10 năm, điều đó chỉ ra rằng sự áp dụng hệ thống phân luồng hàng hải và các giải pháp khác không có mấy tác dụng. Nhưng khi xem xét kỹ hơn, số lượng các vụ đâm va đã giảm đáng kể trong những khu vực IMO chấp thuận sơ đồ phân luồng đã được thông qua - nhưng con số lại tăng lên đúng bằng con số giảm đi ở những khu vực không làm gì cả. Nói chung, tỷ lệ các tai nạn nghiêm trọng đã không thay đổi lớn trong 10 năm qua hoặc gần như tương tự. Nhưng nhìn từ góc độ những thay đổi lớn đã xảy ra trong vận tải biển - đáng chú ý nhất là sự già hóa của đội tàu biển thế giới - đây là một sự biểu thị rằng các giải pháp của IMO đang có tác động.

Đối với vấn đề ô nhiễm, các con số cũng chỉ ra rằng đã có một sự cải thiện đáng kể về số lượng ô nhiễm gây ra bởi tàu biển. Điều này một phần bởi sự thắt chặt kiểm soát thông qua các công ước của IMO như Công ước Quốc tế về Phòng ngừa ô nhiễm từ tàu, năm 1973, được sửa đổi, bổ sung bằng Nghị định thư 1978 ((MARPOL 73/78) và một phần do sự áp dụng các biện pháp tốt hơn trong kiểm soát việc xả chất thải từ tàu. Theo một nghiên cứu được thực hiện bởi Học viện Khoa học Quốc gia Hoa Kỳ, ô nhiễm dầu từ tàu đã giảm khoảng 60% trong những năm 1980, trùng với thời gian Công ước MARPOL 73/78 có hiệu lực.

Trong khi việc sử dụng các số liệu thống kê cần hết sức thận trọng, cũng cần lưu ý rằng sự cố về những vụ tràn dầu lớn là tương đối thấp; có rất ít vụ tràn dầu lớn tính trong tỷ lệ phần trăm khá cao các vụ tràn dầu. Tuy nhiên, phải thừa nhận rằng dầu tràn từ vận tải biển đã giảm đáng kể trong suốt 30 năm qua.

Tất cả những điều đó là rất đáng khích lệ. Nhưng IMO biết còn cần phải làm nhiều hơn nữa để cải thiện an toàn và ngăn chặn ô nhiễm. IMO đang tập trung để đảm bảo các chính phủ và ngành công nghiệp hàng hải thực thi các giải pháp đã thông qua một cách có hiệu quả hơn và việc giảm thiểu số vụ tai nạn trên biển gây ra bởi con người. Bởi vì, một số đánh giá đã chỉ ra rằng những sai lầm tạo ra khoảng 80% của toàn bộ nguyên nhân, nên phạm vi cần cải thiện là rất lớn. Hiện tại, IMO đang giám sát các chỉ số thực hiện để đánh giá các xu hướng này.

17. Thế còn về an ninh hàng hải?

Hiện nay, an ninh hàng hải đã là một phần không thể thiếu trong trách nhiệm của IMO. Một cơ chế an ninh toàn diện cho vận tải biển quốc tế đã có hiệu lực từ ngày 01/7/2004.

Những biện pháp an ninh bắt buộc, được thông qua tháng 12 năm 2002, bao gồm một số các sửa đổi, bổ sung cho Công ước An toàn sinh mạng trên biển năm 1974 (SOLAS), mà tầm đạt được xa nhất của nó là Bộ luật mới về An ninh Thiết bị cảng biển và tàu biển quốc tế (ISPS Code), bao gồm các yêu cầu cụ thể liên quan tới an ninh cho các chính phủ, chính quyền cảng và công ty tàu biển.

18. IMO đang làm gì với vấn đề cướp biển?

Chỉ cách đây một vài năm, có vẻ việc chống cướp biển trong thời kỳ hiện đại đã không hiệu quả. Những con số đã bộc lộ rất rõ, bản chất của vấn đề cướp biển đã thay đổi. Vào thời điểm chuyển giao của thế kỷ trước, những khu vực cướp biển nổi tiếng nhất thế giới là eo biển Malacca với Singapore và vùng biển South China Sea. Năm 2000, có tổng cộng 471 các vụ cướp biển hoặc cướp biển có vũ trang tấn công các tàu biển được báo cáo cho IMO, trong số đó, 112 vụ xảy ra ở eo biển Malacca và 140 vụ xảy ra tại biển South China Sea.

Vào năm 2008, tổng cộng các vụ cướp biển được báo cáo đã giảm xuống còn 305 vụ và số các vụ cướp biển ở eo biển Malacca với Singapore và vùng biển South China Sea đã giảm còn 2 vụ và 71 vụ đối với từng khu vực. Nhưng, tương phản lại, số các vụ ở Đông Phi đã tăng lên chỉ từ 13 trong năm 2004 tới 135; đối với vùng Tây Phi, con số đã tăng từ 23 vào năm 2004 tới 51 vào năm 2008.

Hiện nay, tình trạng an ninh ngày càng xấu đi ở các vùng biển ngoài khơi war-torn Somalia và vùng vịnh Aden (và ngày càng tăng lên ở vùng vịnh Gulf of Guinea) đang là trung tâm của vấn đề. Trong năm 2008, số các vụ cướp biển được báo cáo tại vùng biển Đông Phi đang tăng lên đột ngột.

Số các vụ cướp biển và cướp biển có vũ trang tấn công các tàu biển được báo cáo cho Tổ chức Hàng hải Quốc tế IMO xảy ra trong năm 2009 là 406 vụ, so với 306 vụ trong năm 2008, tăng 32,7%. Trong 4 tháng đầu năm 2010, 135 vụ cướp biển đã được báo cáo. Phần lớn các vụ cướp biển trên khắp thế giới được báo cáo trong năm 2009 đã xảy ra ở các vùng nước quốc tế, phần lớn gây ra bởi các hoạt động cướp biển ngoài khơi vùng biển Somalia.

Trong khi đó, số lượng các vụ

tấn công được báo cáo, đã xảy ra ở các vùng cảng biển trong khi tàu neo đậu hoặc cập cầu, đã có khuynh hướng giảm đáng kể từ khi có Bộ luật Quốc tế về An ninh Tàu và Bến cảng (Bộ luật ISPS) 2004.

Bất kỳ một hành động cướp biển hoặc hành động cướp biển có vũ trang nào đều gây ảnh hưởng đối với cuộc sống con người, sự an toàn hành hải và môi trường biển. Cướp biển là một hành động tội phạm, không chỉ tác động đến các nạn nhân mà còn gây ra các hậu quả nặng nề về tài chính.

Có 3 lĩnh vực được IMO quan tâm, đặc biệt liên quan tới tình hình ngoài khơi vùng biển Somalia và trong vùng vịnh Aden, bao gồm:

- Sự cần thiết phải bảo vệ thuyền viên, ngư dân và hành khách.
- Sự cần thiết phải đảm bảo sự vận chuyển những hàng viện trợ nhân đạo tới Somalia bằng tàu biển do chương trình lương thực liên hiệp quốc tài trợ không bị dãn đoạn.
- Sự cần thiết phải duy trì tình trạng nguyện vẹn của vùng Vịnh Aden - một tuyến đường rất ý nghĩa, có tầm quan trọng chiến lược tới vận tải biển quốc tế và thương mại, cả phía Đông và phía Tây của kênh Suez, được sử dụng bởi 22.000 tàu trong một năm, vận chuyển khoảng 8% hàng hóa thương mại thế giới, bao gồm hơn 12% toàn bộ lượng dầu vận chuyển bằng đường biển, cũng như các nguyên liệu thô và sản phẩm đã hoàn thiện.

Sự hợp tác trong khu vực giữa các quốc gia đóng một vai trò quan trọng trong giải quyết các vấn đề cướp biển và cướp biển có vũ trang tấn công các tàu biển, mà bằng chứng là sự thành công trong hợp tác chống cướp biển trong khu vực tại eo biển Malacca và Singapore. Hiệp định hợp tác khu vực trong chống cướp biển và cướp biển có vũ trang tấn công tàu biển ở châu Á (RECAAP), được thông qua vào tháng 11 năm 2004 bởi 16 quốc gia châu Á, và bao gồm cả Trung tâm chia sẻ thông tin (ISC) để thúc đẩy sự chia sẻ các thông tin liên quan đến cướp biển, là một ví dụ tốt về sự hợp tác khu vực thành công mà IMO mong muốn nhân rộng ở bất cứ nơi nào.

Tháng 1 năm 2009, một hiệp định khu vực quan trọng đã được thông qua ở Djibouti bởi các nước trong khu vực, tại một hội nghị cấp cao do IMO triệu tập. Bộ luật ứng xử liên quan tới việc chống cướp biển và cướp biển có vũ trang đối với tàu biển trong khu vực. Trong đó, các nước đã ký hiệp định tuyên bố dự định của họ nhằm hợp tác tới mức độ cao nhất và theo nguyên tắc tuân thủ luật pháp quốc tế, nhằm trấn áp cướp biển và cướp biển có vũ trang tấn công tàu biển.

Các quốc gia đã ký kết hiệp định cam kết hướng tới chia sẻ và cung cấp những thông tin liên quan thông qua một hệ thống các tiêu điểm và các trung tâm thông tin; ngăn chặn các tàu biển bị nghi có liên quan tới các hành động cướp biển hoặc cướp biển có vũ trang tấn công tàu; đảm bảo rằng những người tham gia hoặc có ý định tham gia vào các hành động cướp biển hoặc cướp biển có vũ trang tấn công tàu đều bị bắt và truy tố; tạo điều kiện thuận lợi cho việc chăm sóc, điều trị phù hợp, và việc hồi hương cho thuyền viên, ngư dân, các thuyền viên và hành khách trên tàu là nạn nhân của các hành động cướp biển hoặc cướp biển có vũ trang tấn công tàu, đặc biệt những người là nạn nhân trực tiếp của sự cưỡng bức, bạo lực.

Việc thực thi Bộ luật Ứng xử Djibouti sẽ giúp cho:

- Cải thiện liên lạc giữa các quốc gia.
- Tăng cường năng lực của các quốc gia trong khu vực để ngăn chặn, bắt giữ và truy tố cướp biển.
- Cải thiện nhận thức tình huống hàng hải của các quốc gia.
- Tăng cường năng lực của các lực lượng phòng vệ bờ biển của địa phương.

Đồng thời, IMO cũng xem xét lại các giải pháp để ngăn chặn cướp biển, bao gồm các hướng dẫn cụ thể cho khu vực, dựa trên các kinh nghiệm quản lý thực tế tốt nhất của ngành công nghiệp.

IMO cũng tìm kiếm sự trợ giúp thêm từ các quốc gia có khả năng cung cấp tàu chiến và máy bay tuần tra hàng hải cho vùng vịnh Aden, khu vực Tây Ấn Độ dương và tập trung tăng cường chức năng chống cướp biển cho các trung tâm phối hợp tìm kiếm và cứu nạn hàng hải mới thành lập tại Mombasa và Dar es Salaam.

Về lâu dài, IMO đang tìm kiếm sự thúc đẩy các hành động quốc tế để ổn định tình hình ở Somalia thông qua Hội đồng Bảo an Liên hiệp quốc, Văn phòng Chính trị của LIên hiệp quốc đối với Somalia, Chương trình Phát triển LIên hiệp quốc, Nhóm Liên lạc về cướp biển ngoài khơi Somalia và các tổ chức khác.

Trong tình huống ngoài khơi Somalia, về chiến lược lâu dài, sự phát triển trên bờ có lẽ là cách duy nhất để giải quyết vấn đề.

Trong khi đó, điều quan trọng là duy trì sự hỗ trợ của các quốc gia có khả năng cung cấp tàu chiến và máy bay tuần tra hàng hải cho tới khi tình hình chính trị được giải quyết.

19. Làm thế nào để trở thành thành viên của IMO?

Chỉ có tư cách là một quốc gia mới có thể trở thành thành viên của IMO. Hiện tại, IMO có 170 quốc gia thành viên.

Vận tải biển và các tổ chức liên quan khác có đại diện tại IMO thông qua các tổ chức liên chính phủ (IGOs) đã thông qua các nghị định thư về hợp tác với IMO và các tổ chức phi chính phủ (NGOs) với tư cách tư vấn của IMO.

Các cá nhân muốn đề xuất một vấn đề tại IMO nên thông qua cơ quan quản lý hàng hải quốc gia của họ hoặc thông qua một tổ chức IGO hoặc NGO.

20. Hợp tác kỹ thuật là gì?

Chương trình hợp tác kỹ thuật được lập ra để giúp đỡ các chính phủ thiếu các kiến thức kỹ thuật và các nguồn lực cần thiết để vận hành ngành công nghiệp vận tải biển một cách hiệu quả. Bất kỳ một quốc gia thành viên nào đều có thể đề nghị IMO trợ giúp với những dự án cụ thể.

21. GMDSS là gì?

Hệ thống thông tin an toàn và cứu nạn hàng hải toàn cầu (GMDSS) là một hệ thống thông tin tích hợp sử dụng vệ tinh, công nghệ liên lạc radio mặt đất để đảm bảo dù tàu bị nạn ở bất cứ nơi nào, sự trợ giúp đều có thể gửi đến. Theo hệ thống GMDSS, tất cả các tàu khách và các tàu hàng trên 300 GT hoạt động tuyến quốc tế phải trang bị thiết bị liên lạc radio và vệ tinh phù hợp, để gửi và nhận những cảnh báo nguy hiểm, thông tin an toàn hàng hải, và các thông tin liên lạc thông thường. Hệ thống GMDSS bắt đầu có hiệu lực toàn bộ từ ngày 01/02/1999 ❑

(Nguồn: Website: www.imo.org)