

ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI
KHOA LUẬT

BÙI THỊ HUYỀN

**CÁC YÊU CẦU CỦA BỘ LUẬT QUỐC TẾ
VỀ AN NINH TÀU VÀ BẾN CẢNG (ISPS CODE)
VÀ VIỆC THỰC THI TẠI VIỆT NAM**

Chuyên ngành : Luật quốc tế

Mã số : 60 38 60

TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC

HÀ NỘI - 2014

**Công trình được hoàn thành
tại Khoa Luật - Đại học Quốc gia Hà Nội**

Người hướng dẫn khoa học: PGS.TS Nguyễn Bá Diển

Phản biện 1:

Phản biện 2:

**Luận văn được bảo vệ tại Hội đồng chấm luận văn, họp tại
Khoa Luật - Đại học Quốc gia Hà Nội.**

Vào hồi giờ, ngày tháng năm 2014.

**Có thể tìm hiểu luận văn
tại Trung tâm thông tin - Thư viện Đại học Quốc gia Hà Nội
Trung tâm tư liệu - Khoa Luật Đại học Quốc gia Hà Nội**

MỤC LỤC CỦA LUẬN VĂN

	Trang		
<i>Trang phụ bì</i>			
<i>Lời cam đoan</i>			
<i>Mục lục</i>			
<i>Danh mục các bảng</i>			
MỞ ĐẦU	1		
Chương 1: TỔNG QUAN VỀ BỘ LUẬT QUỐC TẾ VỀ AN NINH TÀU VÀ BẾN CẢNG (ISPS CODE)	8		
1.1. Bối cảnh ra đời của Bộ luật	8	2.1.12. Đánh giá an ninh bến cảng	43
1.1.1. Bối cảnh quốc tế	8	2.1.13. Kế hoạch an ninh bến cảng	44
1.1.2. Bối cảnh Việt Nam	13	2.1.14. Nhân viên an ninh bến cảng	46
1.2. Giới thiệu chung và bố cục của Bộ luật	17	2.1.15. Đào tạo, huấn luyện và thực tập an ninh bến cảng	48
1.2.1. Giới thiệu chung	17	2.1.16. Thăm tra và chứng nhận tàu	48
1.2.2. Bố cục của Bộ luật	18	2.3. Việc thực thi Bộ luật ISPS tại một số nước	67
1.3. Mối liên hệ giữa bộ luật với Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển SOLAS 1974	21	2.3.1. Singapore	67
1.4. Vai trò của Bộ luật	27	2.3.2. Trung Quốc	70
Chương 2: NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA BỘ LUẬT QUỐC TẾ VỀ AN NINH TÀU VÀ BẾN CẢNG (ISPS) VÀ VIỆC THỰC THI TẠI MỘT SỐ NƯỚC	29	2.3.3. Hồng Kông	71
2.1. Nội dung cơ bản của Bộ luật ISPS	29	2.3.4. Australia	73
2.1.1. Trách nhiệm của Chính phủ ký kết	29	2.3.5. Nhật Bản	74
2.1.2. Cam kết an ninh	30	2.3.6. Philippines	74
2.1.3. Nghĩa vụ của công ty	32	Chương 3: VIỆC THỰC THI BỘ LUẬT QUỐC TẾ VỀ AN NINH TÀU VÀ BẾN CẢNG TẠI VIỆT NAM - THỰC TRẠNG VÀ NHỮNG KIẾN NGHỊ VỀ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN	76
2.1.4. An ninh tàu	32	3.1. Pháp luật Việt Nam về việc thực thi Bộ luật ISPS	76
2.1.5. Đánh giá an ninh tàu	34	3.2. Thực trạng việc thực thi Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS) tại Việt Nam	78
2.1.6. Kế hoạch an ninh tàu	35	3.2.1. Thực trạng đội tàu biển Việt Nam	78
2.1.7. Biên bản	38	3.2.2. Hiện trạng hệ thống cảng biển Việt Nam	83
2.1.8. Nhân viên an ninh công ty	39	3.3. Những hạn chế, khó khăn, nguyên nhân và những kiến nghị giải pháp hoàn thiện các quy định của pháp luật Việt Nam về thực thi Bộ luật	87
2.1.9. Sĩ quan an ninh tàu	40	3.3.1. Hạn chế, khó khăn trong việc thực thi Bộ luật	87
2.1.10. Đào tạo, huấn luyện và thực tập an ninh tàu	41	3.3.2. Nguyên nhân của những hạn chế trong việc thực thi Bộ luật	88
2.1.11. An ninh bến cảng	42	3.3.3. Những kiến nghị hoàn thiện quy định pháp luật Việt Nam	94
		KẾT LUẬN	101
		DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	105
		PHỤ LỤC	110

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài nghiên cứu

Trong lịch sử hàng hải, nhân loại đã phải đối mặt với hàng loạt các thảm họa hàng hải liên tiếp xảy ra gây hậu quả lớn về sinh mạng, tài sản và môi trường. Trong khi đó, tại Việt Nam, theo báo cáo của Cục Hàng hải về thống kê các vụ tai nạn hàng hải xảy ra từ năm 2007-2012, tình hình tai nạn hàng hải vẫn diễn ra hết sức phức tạp.

Mặc dù hiện nay các tàu biển đều được trang bị thiết bị hiện đại cùng với các hỗ trợ rất đắc lực của các ban ngành liên quan cũng như việc áp dụng thực thi các quy định luật lệ của các cơ quan này phổ biến và nghiêm ngặt hơn bao giờ hết...nhưng các tai nạn hàng hải vẫn xảy ra không giảm về số lượng cũng như tỷ lệ.

Nguyên nhân của tình trạng này chủ yếu là do lỗi của con người, chiếm khoảng trên 70% trong tổng số các nguyên nhân gây ra tai nạn hàng hải. Những tai nạn hàng hải đã đặt ra yêu cầu cấp thiết cho việc nghiên cứu và hoàn thiện cả về lý luận và thực tiễn nhằm hạn chế những thiệt hại cho các quốc gia.

Do vậy, pháp luật hàng hải nói chung và Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS) nói riêng có vai trò quan trọng trong việc duy trì an toàn hàng hải với các quốc gia. Việc nghiên cứu một cách sâu sắc và toàn diện các yêu cầu của Bộ luật ISPS cũng như thực trạng của việc thực hiện bộ luật này là điều hết sức có ý nghĩa. Với nguyện vọng này, tác giả đã chọn đề tài "**Các yêu cầu của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS CODE) và việc thực thi tại Việt Nam**" là đề tài Luận văn tốt nghiệp Thạc sĩ luật của mình.

2. Tình hình nghiên cứu đề tài

Mặc dù an ninh hàng hải không còn là lĩnh vực quá mới mẻ nhưng vì nhiều lý do nên cho đến nay tại Việt Nam chưa có công trình riêng nào nghiên cứu về vấn đề này. Một số luận văn trước đã có những nghiên cứu nhất định liên quan tới an ninh hàng hải như:

- *Vấn đề kiểm tra, kiểm soát theo thẩm quyền của cảnh sát biển Việt Nam* - Luận văn thạc sĩ Luật học, của Nguyễn Quốc Khánh, năm 2005;

- *Pháp luật lao động Việt Nam về thuyền viên làm việc trên các tàu vận tải biển nước ngoài, thực trạng và giải pháp* - Luận văn thạc sĩ Luật học, của Tống Văn Bằng, năm 2009;

- *Pháp luật Việt Nam và một số nước trên thế giới về bảo hiểm thân tàu trong thương mại hàng hải* - Luận văn thạc sĩ Luật học, của Nguyễn Thanh Loan, năm 2011 ...

Tuy nhiên, các luận văn trên hầu như tập trung nghiên cứu ở những khía cạnh cụ thể trong khi để đảm bảo an ninh hàng hải trên thực tế cần thực hiện đồng bộ các yêu cầu theo tiêu chuẩn của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS). Vì vậy, việc nghiên cứu đề tài "**Các yêu cầu của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS CODE) và việc thực thi tại Việt Nam**" không có sự trùng lặp với các công trình đã nghiên cứu trước đây.

3. Mục đích, nhiệm vụ và phạm vi nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu đề tài là nhằm trang bị những hiểu biết tổng thể về các yêu cầu của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS) và vấn đề thực thi bộ luật này tại Việt Nam. Qua việc nghiên cứu, tác giả đưa ra quan điểm về nội dung nghiên cứu, phân tích hiện trạng và việc thực thi Bộ luật tại Việt Nam để từ đó đưa ra những đề xuất, kiến nghị sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện các quy định pháp luật trong nước về vấn đề này nhằm thực hiện tốt các cam kết quốc tế, đảm bảo an ninh, quốc phòng và tăng cường tính cạnh tranh của kinh tế từ các tàu và cảng biển Việt Nam.

Với mục đích nghiên cứu trên đây, tác giả xác định các nhiệm vụ nghiên cứu cụ thể, bao gồm:

- Nghiên cứu và làm rõ các yêu cầu của Bộ luật (ISPS) về an ninh tàu và bến cảng;

- Tổng hợp và nghiên cứu các quy định của pháp luật Việt Nam về thực thi Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS);

- Nhận định và phân tích thực trạng của việc thực thi yêu cầu của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS) tại Việt Nam;

- So sánh các quy định việc thực thi yêu cầu của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS) của Việt Nam và một số nước trên thế giới;

- Đưa ra những điểm còn hạn chế trong các quy định pháp luật Việt Nam và đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện pháp luật Việt Nam về an ninh tàu và bến cảng.

Phạm vi nghiên cứu của đề tài: Luận văn này không nhằm vào việc nghiên cứu toàn bộ các quy định pháp luật về an ninh hàng hải nói chung mà chỉ tập trung đi sâu nghiên cứu các quy định của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS), trong đó đi sâu phân tích các yêu cầu của Bộ luật đối với an ninh hàng hải và việc thực thi các yêu cầu của Bộ luật này tại Việt Nam.

4. Đối tượng và phương pháp nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của đề tài là các quy định của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS) và các quy định của pháp luật Việt Nam có liên quan tới vấn đề nêu trên.

Luận văn đã vận dụng tổng hợp các phương pháp nghiên cứu duy vật biện chứng và duy vật lịch sử, phương pháp phân tích, tổng hợp, phương pháp đối chiếu, so sánh, khái quát hóa, phương pháp logic và phương pháp lịch sử trong việc phân tích và luận giải những vấn đề đã đặt ra.

Phương pháp nghiên cứu chính để hoàn thành luận văn là phương pháp phân tích, tổng hợp đối chiếu với các quy định của pháp luật và các số liệu đã có cũng như tự thu thập được để tìm ra những điểm chưa phù hợp, đưa ra những nhận xét về ưu, nhược điểm và kiến nghị. Phương pháp tổng hợp được sử dụng chủ yếu để đưa ra những nhận xét mang tính chất khái quát từ đó đưa ra những kiến nghị thích hợp.

5. Kết cấu của luận văn

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo và phụ lục đi kèm, nội dung của luận văn gồm 3 chương:

Chương 1: Tổng quan về Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS CODE).

Chương 2: Nội dung cơ bản của Bộ luật Quốc tế an ninh tàu và Bến cảng (ISPS) và việc thực thi tại một số nước.

Chương 3: Việc thực thi các yêu cầu của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS) tại Việt Nam - Thực trạng và những kiến nghị về giải pháp hoàn thiện.

Chương 1 **TỔNG QUAN VỀ BỘ LUẬT QUỐC TẾ** **VỀ AN NINH TÀU VÀ BẾN CẢNG (ISPS CODE)**

1.1. Bối cảnh ra đời của Bộ luật

1.1.1. Bối cảnh quốc tế

Trước những thách thức của tình hình an ninh thế giới, năm 2004, Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã thông qua Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng bằng Nghị quyết số 02 của Hội nghị các Chính phủ ký kết Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974. Theo đó, việc tuân thủ Bộ luật này đã trở thành bắt buộc kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2004. Các yêu cầu mới này tạo nên một cơ sở mang tính quốc tế giúp các tàu và bến cảng có thể hợp tác để phát hiện và ngăn chặn các hành động đe dọa tới an ninh trong lĩnh vực vận tải hàng hải.

1.1.2. Bối cảnh Việt Nam

Tại Việt Nam, tình hình tai nạn hàng hải do đâm va hoặc các sự cố liên quan đến tàu biển làm hư hỏng, chìm đắm, gây ô nhiễm môi trường và gây hậu quả chết người tương đối phổ biến. Ngoài ra, chủ quyền biên giới biển bị xâm phạm, nền kinh tế gặp nhiều khó khăn; các thế lực thù địch tiếp tục chống phá và can thiệp vào công việc nội bộ nước ta, kích động bạo loạn, lật đổ và đẩy mạnh hoạt động "diễn biến hòa bình", thúc đẩy "tự diễn biến" trong nội bộ ngày càng phức tạp và tinh vi dưới nhiều hình thức khác nhau.

Trong lĩnh vực an ninh hàng hải, Cục Hàng hải Việt Nam đã nhận được nhiều thông tin từ Cục Chống khủng bố quốc tế tại Malaysia (IMB-KL) thông báo về các vụ đột nhập, trộm cắp vật tư, trang thiết bị trên tàu biển nước ngoài khi đang neo đậu tại vùng neo chờ và tại cảng biển Việt Nam.

Bộ luật ISPS cũng ra đời đúng vào thời điểm tình trạng tàu Việt Nam luôn "bị ưu tiên" kiểm tra tại các chính quyền cảng. Từ tháng 11/2004, Ủy ban Tokyo MOU đã quyết định xây dựng và phát hành "Danh sách đen". Danh sách này được tính cho một chu kỳ 3 năm liên tiếp. Do có tỷ lệ tàu bị lưu giữ luôn cao hơn mức trung bình của khu vực trong nhiều năm liền nên từ năm 2003, Việt Nam đã nằm trong danh sách đen của Tokyo MOU.

Vì vậy, cũng như các quốc gia trên thế giới, Việt Nam mong đợi IMO có giải pháp để đảm bảo an toàn hàng hải nhằm phát triển kinh tế, mở rộng giao lưu hợp tác giữa các quốc gia trong lĩnh vực này.

1.2. Giới thiệu chung và bố cục của bộ luật

1.2.1. Giới thiệu chung

Phạm vi áp dụng của Bộ luật bao gồm các loại tàu khách, bao gồm cả tàu khách cao tốc; các tàu hàng, bao gồm cả tàu cao tốc, có tổng dung tích từ 500 trở lên hoạt động trên tuyến quốc tế, các dàn khoan biển di động và các bến cảng phục vụ cho các tàu chạy tuyến quốc tế nói trên.

1.2.2. Bố cục của Bộ luật

Bộ luật có bố cục gồm 02 phần:

Phần A của Bộ luật là Các yêu cầu bắt buộc của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng liên quan đến các điều khoản của chương XI-2, được bố cục thành 19 mục và phụ chương của phần A gồm: Mẫu Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển và mẫu Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển tạm thời

Phần B là các luật ở ng đầ n liên quan đ ể n các đ ề u khoản n đầ a Chương XI-2, Phụ lục Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển 1974, đã được sửa đổi và Phần A của Bộ luật. Phụ chương của phần B, gồm: mẫu Cam kết an ninh giữa tàu và bến cảng và mẫu Giấy chứng nhận phù hợp của bến cảng.

1.3. Mối liên hệ giữa bộ luật với Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển SOLAS 1974

Về Công ước SOLAS 1974:

SOLAS là chữ viết tắt của cụm từ tiếng Anh "Safety Of Life At Sea" có nghĩa là "An toàn sinh mạng trên biển". Công ước về an toàn sinh mạng con người trên biển hay còn gọi là Công ước SOLAS được xem là một trong những hiệp định quốc tế quan trọng nhất liên quan đến tàu buôn.

Ngày 01/11/1974, một Công ước hoàn toàn mới đã được thông qua - Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển 1974 (SOLAS 74). Không những chỉ cập nhật được các thành tựu mới nhất của khoa học và công nghệ, mà SOLAS 74 còn đưa ra được thủ tục bổ sung sửa đổi hoàn

toàn mới nhằm mục đích bảo đảm rằng các bổ sung sửa đổi sẽ được chấp nhận trong một khoảng thời gian nhất định. Công ước SOLAS 74 có hiệu lực vào ngày 25/05/1980.

Mục đích chủ yếu là nhằm đưa ra các tiêu chuẩn tối thiểu về kết cấu, trang bị và khai thác tàu để bảo vệ an toàn sinh mạng cho tất cả mọi người trên tàu biển, bao gồm cả hành khách.

Về mối liên hệ giữa Bộ luật ISPS với Công ước SOLAS 1974:

Theo thống kê các lần sửa đổi bổ sung như trên thì lần sửa đổi thứ 27, IMO đã đổi chương XI thành hai chương XI-1, XI-2 và ban hành Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng.

Bộ luật này có giá trị song hành với Chương XI-2 của SOLAS, trong một số trường hợp tàu cần đáp ứng yêu cầu của Chương XI-2 hoặc là Bộ luật ISPS. Điều này thể hiện ở hàng loạt các quy định của SOLAS dẫn chiếu đến việc áp dụng các quy định của Bộ luật ISPS.

1.4. Vai trò của Bộ luật

- Bộ luật này đã thiết lập một khuôn khổ quốc tế liên quan đến việc hợp tác giữa các Chính phủ ký kết, các cơ quan Chính phủ, chính quyền địa phương và ngành công nghiệp vận tải biển và cảng để phát hiện/đánh giá các mối đe dọa an ninh và có các biện pháp ngăn ngừa đối với các sự cố an ninh ảnh hưởng đến tàu và bến cảng được sử dụng trong thương mại quốc tế;

- Thiết lập vai trò và trách nhiệm tương ứng của tất cả các bên liên quan, ở cấp độ quốc gia và quốc tế, để đảm bảo an ninh hàng hải;

- Đảm bảo sự so sánh và trao đổi kịp thời, có hiệu quả những thông tin liên quan đến an ninh;

- Cung cấp phương pháp luận cho việc đánh giá an ninh để có các kế hoạch và qui trình ứng phó với những thay đổi về cấp độ an ninh;

- Để đảm bảo chắc chắn rằng các biện pháp an ninh hàng hải thích hợp và tương xứng được thực hiện.

Ý nghĩa và tầm quan trọng của công việc liên quan đến an ninh hàng hải của IMO đã được Hội đồng và Đại hội đồng IMO thừa nhận thông qua việc lấy chủ đề năm 2004 của Tổ chức Hàng hải Quốc tế là: "IMO 2004: tập

trung vào an ninh hàng hải".

Chương 2

NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA BỘ LUẬT QUỐC TẾ VỀ AN NINH TÀU VÀ BẾN CẢNG (ISPS) VÀ VIỆC THỰC THI TẠI MỘT SỐ NƯỚC

2.1. Nội dung cơ bản của Bộ luật ISPS

Nội dung cơ bản của Bộ luật An ninh Quốc tế về an ninh tàu và Bến cảng (ISPS code) là các yêu cầu của Bộ luật được ghi nhận tại Phần A, gồm các điều khoản bắt buộc được đề cập trong chương XI-2 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên Biển, 1974, đã bổ sung sửa đổi.

Phần yêu cầu bắt buộc của Bộ luật được quy định áp dụng với các Công ty, tàu và Bến cảng như đã nêu ở qui định XI-2/4. Bộ luật này không gây trở ngại đến các quyền và nghĩa vụ của các quốc gia theo luật pháp quốc tế.

2.1.1. Trách nhiệm của Chính phủ ký kết

Các Chính phủ ký kết phải thử nghiệm, tới mức độ Chính phủ cho là phù hợp, tính hiệu quả của kế hoạch an ninh tàu và kế hoạch an ninh bến cảng, hoặc các bổ sung sửa đổi của các kế hoạch mà Chính phủ đã phê duyệt, hoặc trong trường hợp đối với tàu, các kế hoạch được cơ quan thay mặt họ phê duyệt.

2.1.2. Cam kết an ninh

Chính phủ ký kết phải quyết định khi nào cần phải có một bản cam kết an ninh dựa trên đánh giá nguy cơ rủi ro của các hoạt động giao tiếp tàu/cảng hoặc tàu với tàu có thể có đối với con người, tài sản hoặc môi trường.

2.1.3. Nghĩa vụ của công ty

Công ty phải đảm bảo kế hoạch an ninh tàu có tuyên bố nhấn mạnh quyền của thuyền trưởng. Công ty phải thiết lập trong kế hoạch an ninh rằng thuyền trưởng được vượt quyền và trách nhiệm để đưa ra các quyết định đối với an toàn, an ninh của tàu và yêu cầu hỗ trợ từ công ty hoặc từ bất kỳ Chính phủ ký kết nào nếu cần thiết.

Công ty phải đảm bảo rằng nhân viên an ninh công ty, thuyền trưởng và Sĩ quan an ninh tàu nhận được sự hỗ trợ cần thiết để hoàn thành các nhiệm

vụ và trách nhiệm của họ theo chương XI-2 và phần này của Bộ luật.

2.1.4. An ninh tàu

Tàu phải hành động theo các cấp độ an ninh do Chính phủ ký kết thiết lập như qui định dưới đây.

(1) Ở cấp độ an ninh 1, bằng các biện pháp phù hợp, tất cả các tàu phải thực hiện các hành động như sau để xác định và thực hiện các biện pháp phòng ngừa chống lại các sự cố an ninh.

(2) Ở cấp độ an ninh 2, phải thực thi các biện pháp phòng ngừa bổ sung, được nêu trong Kế hoạch an ninh tàu.

(3) Ở cấp độ an ninh 3, phải thực thi các biện pháp phòng ngừa cụ thể cao hơn, được nêu trong Kế hoạch an ninh tàu.

2.1.5. Đánh giá an ninh tàu

Đánh giá an ninh tàu là một phần quan trọng và không thể tách rời của quá trình xây dựng và cập nhật kế hoạch an ninh tàu. Nhân viên an ninh công ty phải đảm bảo rằng đánh giá an ninh tàu phải được tiến hành bởi người có kỹ năng phù hợp để đánh giá an ninh của tàu theo phần này.

2.1.6. Kế hoạch an ninh tàu

Mỗi tàu phải có một bản Kế hoạch an ninh tàu do chính quyền hành chính phê duyệt. Kế hoạch phải chuẩn bị cho 3 cấp độ an ninh như được định nghĩa trong phần này của Bộ luật.

2.1.7. Biên bản

Biên bản về các hành động nêu trong kế hoạch an ninh tàu phải được lưu giữ trên tàu với thời gian tối thiểu do chính quyền hành chính qui định.

Biên bản phải được lưu giữ bằng ngôn ngữ hoặc các ngôn ngữ làm việc trên tàu. Nếu ngôn ngữ đó không phải là tiếng Anh, Pháp hoặc Tây Ban Nha, thì phải có phần dịch ra một trong các ngôn ngữ nói trên. Biên bản có thể được lưu giữ ở dạng điện tử. Trong trường hợp đó phải có các qui trình bảo vệ nhằm mục đích ngăn ngừa việc sửa đổi, phá hủy hoặc xóa trái phép. Biên bản phải được bảo vệ khỏi sự tiếp cận trái phép hoặc để lộ.

2.1.8. Nhân viên an ninh công ty

Công ty phải bổ nhiệm nhân viên an ninh công ty. Một người được bổ nhiệm là nhân viên an ninh công ty có thể giữ nhiệm vụ là nhân viên an ninh

công ty đối với một hoặc nhiều tàu, tùy thuộc vào số lượng hoặc loại tàu mà công ty khai thác với điều kiện phải nêu rõ người này có trách nhiệm với những tàu nào.

2.1.9. Sĩ quan an ninh tàu

Sĩ quan an ninh tàu phải được bổ nhiệm cho mỗi tàu. Ngoài những nhiệm vụ nêu ở các qui định khác trong Phần A của Bộ luật, nhiệm vụ và trách nhiệm của sĩ quan an ninh tàu phải bao gồm, nhưng không chỉ giới hạn đến việc thực hiện các kiểm tra an ninh thường kỳ tàu để đảm bảo các biện pháp an ninh phù hợp được duy trì; duy trì và giám sát việc triển khai Kế hoạch an ninh tàu, kể cả việc bổ sung sửa đổi kế hoạch; phối hợp các khía cạnh an ninh trong hoạt động làm hàng, các đồ dự trữ của tàu với những người trên tàu và với những nhân viên an ninh phù hợp của bến cảng; đề xuất những bổ sung sửa đổi cho kế hoạch an ninh tàu ...

2.1.10. Đào tạo, huấn luyện và thực tập an ninh tàu

Nhân viên an ninh công ty và những nhân viên an ninh phù hợp trên bờ phải có kiến thức và được đào tạo để hiểu được những nhiệm vụ và trách nhiệm của họ đối với an ninh tàu, được nêu trong kế hoạch an ninh tàu và phải có đủ kiến thức và khả năng để thực hiện những nhiệm vụ qui định cho họ. Nhân viên an ninh công ty phải đảm bảo phối hợp và triển khai hiệu quả kế hoạch an ninh tàu bằng việc tham gia vào các đợt huấn luyện ở những khoảng thời gian phù hợp.

2.1.11. An ninh bến cảng

Bến cảng được yêu cầu hoạt động ở các cấp độ an ninh do Chính phủ ký kết mà bến cảng thuộc chủ quyền thiết lập. Các biện pháp và qui trình an ninh phải được áp dụng tại bến cảng theo cách sao cho giảm thiểu những trở ngại, hoặc chậm trễ đối với hành khách, tàu, nhân viên trên tàu, khách, hàng hóa và các dịch vụ. Khi nhận được thông báo là một tàu nào đó có cấp độ an ninh cao hơn bến cảng, Nhân viên an ninh bến cảng phải báo cáo vấn đề đó tới cơ quan có thẩm quyền, đồng thời phải liên lạc với sĩ quan an ninh tàu và phối hợp các hành động phù hợp, nếu cần thiết.

2.1.12. Đánh giá an ninh bến cảng

Đánh giá an ninh bến cảng phải được Chính phủ ký kết, mà bến cảng

thuộc chủ quyền, thực hiện. Chính phủ ký kết có thể ủy quyền cho một tổ chức an ninh được công nhận để thực hiện đánh giá an ninh một bến cảng nào đó thuộc chủ quyền của họ. Đánh giá an ninh bến cảng phải được định kỳ soát xét lại và cập nhật, lưu ý đến sự thay đổi các nguy cơ an ninh và/hoặc những thay đổi nhỏ của bến cảng và phải luôn được soát xét và cập nhật khi có những thay đổi lớn của bến cảng.

Sau khi hoàn thành đánh giá an ninh bến cảng, phải chuẩn bị một báo cáo, báo cáo này bao gồm tóm tắt về việc đánh giá được thực hiện như thế nào, mô tả về mỗi khả năng bị tổn hại được phát hiện trong quá trình đánh giá và mô tả các biện pháp đối phó có thể sử dụng cho mỗi khả năng bị tổn hại. Bản báo cáo phải được bảo vệ tránh bị tiếp cận trái phép hoặc để lộ.

2.1.13. Kế hoạch an ninh bến cảng

Kế hoạch an ninh bến cảng phải được lập và duy trì, trên cơ sở đánh giá an ninh bến cảng, cho mỗi bến cảng, thích hợp cho giao tiếp tàu/cảng. Kế hoạch phải đưa ra các qui định đối với ba cấp độ an ninh như định nghĩa trong Phần này của Bộ luật.

Những người thực hiện đánh giá nội bộ về các hoạt động an ninh nêu trong kế hoạch hoặc đánh giá việc triển khai kế hoạch phải độc lập với hoạt động được đánh giá trừ khi điều này không thực tế do qui mô và đặc tính của bến cảng.

2.1.14. Nhân viên an ninh bến cảng

Nhân viên an ninh bến cảng phải được bổ nhiệm cho mỗi bến cảng. Một người có thể được bổ nhiệm là nhân viên an ninh bến cảng cho một hoặc nhiều bến cảng. Nhân viên an ninh bến cảng phải nhận được sự hỗ trợ cần thiết để hoàn thành những nhiệm vụ và trách nhiệm của họ được nêu trong Chương XI-2 và Phần này của Bộ luật.

2.1.15. Đào tạo, huấn luyện và thực tập an ninh bến cảng

Nhân viên an ninh bến cảng và những nhân viên an ninh phù hợp của bến cảng phải có kiến thức và được đào tạo, lưu ý đến hướng dẫn nêu trong phần B của Bộ luật này. Nhân viên an ninh bến cảng có những nhiệm vụ an ninh riêng phải hiểu được những nhiệm vụ và trách nhiệm của họ đối với an ninh bến cảng, được nêu trong kế hoạch an ninh bến cảng và phải có đủ kiến thức và khả năng để thực hiện những nhiệm vụ được giao, lưu ý đến hướng

dẫn nêu trong phần B của Bộ luật này.

2.1.16. Thẩm tra và chứng nhận tàu

Thẩm tra:

Mỗi tàu áp dụng phần này của Bộ luật phải được thẩm tra theo các loại hình sau:

(1) Thẩm tra lần đầu trước khi đưa tàu vào khai thác hoặc trước khi cấp giấy chứng nhận lần đầu tiên.

(2) Thẩm tra định kỳ theo những khoảng thời gian do chính quyền hành chính qui định, nhưng không quá 5 năm, trừ khi áp dụng phần 19.3.

(3) Tối thiểu 1 lần thẩm tra trung gian. Nếu chỉ thực hiện 1 lần thẩm tra trung gian thì nó phải được thực hiện vào giữa ngày ấn định thẩm tra lần 2 và lần 3 của giấy chứng nhận.

(4) Các thẩm tra bổ sung bất kỳ do chính quyền hành chính qui định.

Trong mọi trường hợp, Chính quyền hành chính phải bảo đảm hoàn toàn về sự hoàn chỉnh, hiệu quả của việc thẩm tra và phải đảm bảo những bố trí cần thiết thỏa mãn trách nhiệm này.

Cấp hoặc xác nhận giấy chứng nhận:

Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển phải được cấp sau khi hoàn thành thẩm tra lần đầu hoặc định kỳ. Giấy chứng nhận như vậy phải được Chính quyền hành chính hoặc tổ chức an ninh được công nhận thay mặt Chính quyền hành chính cấp hoặc xác nhận.

Thời hạn của giấy chứng nhận

Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển phải được cấp với thời hạn hiệu lực do chính quyền hành chính qui định, nhưng không được quá 5 năm.

Chứng nhận tạm thời

Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển tạm thời chỉ được cấp khi Chính quyền hành chính hoặc tổ chức an ninh được công nhận, thay mặt Chính quyền hành chính, đã thẩm tra nhận thấy:

(1) Đánh giá an ninh tàu yêu cầu bởi phần này của Bộ luật đã hoàn chỉnh

(2) Bản sao của kế hoạch an ninh tàu thỏa mãn các yêu cầu của chương XI-2 và phần A của Bộ luật này có trên tàu, đã được đệ trình để xem xét, phê

duyet và đang được triển khai thực hiện trên tàu

(3) Tàu được trang bị hệ thống cảnh báo an ninh tàu thỏa mãn các yêu cầu của qui định XI-2/6, nếu yêu cầu

(4) Nhân viên an ninh công ty:

▪ Đảm bảo:

- Xem xét Kế hoạch an ninh tàu về sự phù hợp với Phần này của Bộ luật;
- Kế hoạch đã được đệ trình để phê duyệt; và
- Kế hoạch đang được triển khai áp dụng trên tàu.

▪ Đã thiết lập những bố trí cần thiết, kể cả việc bố trí huấn luyện, thực tập và đánh giá nội bộ, qua đó Nhân viên an ninh công ty nhận thấy tàu hoàn thành toàn bộ việc thẩm tra theo yêu cầu;

(5) Đã thực hiện việc bố trí để tiến hành thẩm tra theo yêu cầu;

(6) Thuyền trưởng, sĩ quan an ninh tàu và những người khác trên tàu có những nhiệm vụ an ninh riêng quen thuộc với nhiệm vụ và trách nhiệm của họ như được nêu trong Phần này của Bộ luật; với các qui định của kế hoạch an ninh tàu có trên tàu; và đã được cung cấp những thông tin đó bằng ngôn ngữ làm việc của những người trên tàu hoặc ngôn ngữ họ có thể hiểu được; và

(7) Sĩ quan an ninh tàu thỏa mãn các yêu cầu của Phần này của Bộ luật.

Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển tạm thời có thể được chính quyền hành chính hoặc tổ chức an ninh được công nhận thay mặt chính quyền hành chính cấp.

Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển tạm thời phải có thời hạn hiệu lực 6 tháng, hoặc đến khi giấy chứng nhận theo yêu cầu được cấp, lấy thời hạn đến trước, và không được gia hạn.

Trách nhiệm của các Chính phủ ký kết:

Theo các điều khoản của Chương XI-2 và phần A của Bộ luật, các Chính phủ ký kết có nhiều trách nhiệm khác nhau, trong đó bao gồm: Thiết lập các cấp độ an ninh khả thi; Phê duyệt kế hoạch an ninh tàu và các bổ sung sửa đổi tương ứng của kế hoạch được duyệt trước đó; Thẩm tra sự phù hợp của tàu với các điều khoản của chương XI-2 và phần A của Bộ luật này và cấp cho tàu Giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu ...

Bến cảng: Mỗi Chính phủ ký kết phải đảm bảo hoàn chỉnh bản đánh giá

an ninh bến cảng đối với mỗi bến cảng, thuộc chủ quyền, phục vụ cho các tàu chạy tuyến quốc tế. Chính phủ ký kết, cơ quan có thẩm quyền hoặc Tổ chức an ninh được công nhận có thể thực hiện việc đánh giá này. Bản đánh giá an ninh bến cảng hoàn chỉnh phải được Chính phủ ký kết hoặc cơ quan có thẩm quyền liên quan phê duyệt. Việc phê duyệt này không thể ủy quyền. Các đánh giá an ninh bến cảng phải được định kỳ xem xét lại.

Đối với tàu: Các tàu sử dụng bến cảng có thể phải chịu sự kiểm tra của chính quyền cảng và những biện pháp kiểm soát bổ sung được nêu ở qui định XI-2/9. Các cơ quan có thẩm quyền phù hợp có thể yêu cầu những thông tin liên quan đến tàu, hàng hóa, hành khách trên tàu và nhân viên của tàu trước khi tàu vào bến cảng. Có thể có những trường hợp từ chối cho tàu vào cảng.

Theo đánh giá của Cục Hàng hải Việt Nam, ngay sau khi Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng có hiệu lực (kể từ ngày 01/7/2004), các lĩnh vực liên quan đến an ninh hàng hải của tàu sẽ được nhân viên của chính quyền cảng kiểm tra như: Tàu có giấy chứng nhận quốc tế về an ninh hợp lệ, công tác kiểm soát việc tiếp cận tàu, công tác kiểm soát các khu vực nhạy cảm trên tàu, tàu hoạt động ở cấp độ an ninh tương đương hoặc cao hơn cấp độ an ninh của cảng...

Việc áp dụng Bộ luật ISPS cho cảng, nói một cách khác, là "luật hóa" các qui tắc trước kia của cảng.

Phần yêu cầu bắt buộc của Bộ luật được quy định áp dụng với các Công ty, tàu và Bến cảng. Bộ luật này không gây trở ngại đến các quyền và nghĩa vụ của các Quốc gia theo luật pháp quốc tế. Việc thực hiện các quy định này ở từng quốc gia cũng có sự khác nhau do điều kiện cụ thể của từng quốc gia, những ưu điểm cũng như hạn chế của Bộ luật này.

2.2. Đánh giá một số ưu nhược điểm của Bộ luật ISPS

Bộ luật ISPS là một tập hợp biện pháp toàn diện được phát triển nhằm chống lại những đe dọa có thể quan sát được, cảm nhận được đối với tàu và các trang thiết bị của cảng trước cảnh giới của sự kiện 11/9 tại Mỹ.

Thực chất là bộ luật này gần như để đảm bảo rằng an ninh trên tàu và

trang thiết bị Cảng là hoạt động quản trị rủi ro, và điều này đảm bảo hệ thống kiểm tra an ninh hoạt động tốt, đánh giá rủi ro phải được thực hiện trong từng trường hợp cá biệt.

Bộ luật này đưa ra một khung tiêu chuẩn nhất quán để đánh giá rủi ro, cho phép chính phủ hạn chế những thay đổi trong sự đe dọa khả năng tấn công đối với tàu và các trang thiết bị trong Cảng thông qua việc đánh giá mức độ an ninh thích hợp và giới hạn an ninh tương ứng.

Tuy nhiên, kể từ khi bộ luật được bắt đầu thì chi phí cho việc thực hiện và duy trì bộ luật là rất tốn kém. Người ta ước tính chi phí cho việc thiết lập bộ luật vào năm 2004 là khoảng 1.3 tỷ đô la Mỹ, trong khi tổng chi phí cho việc đánh giá, đào tạo, AIS, và cấp chứng chỉ mỗi năm vào khoảng 750 triệu đô la Mỹ.

Một khía cạnh khác của bộ luật là các quy định tại phần A và phần B. Phần A bao gồm những quy định an ninh bắt buộc theo bộ luật, trong khi đó phần B đưa ra hướng dẫn quá trình thực hiện. Một số ý kiến không cho rằng bộ luật cần chia làm hai phần.

Ngoài ra, các biện pháp an ninh yêu cầu không được áp dụng đồng đều. "An ninh" thay đổi theo từng tàu và từng công ty. Nhiều sai sót vẫn tồn tại, và nó không phải là sai sót nhỏ. Quan điểm cho rằng khung bố chỉ xảy ra ở thế giới thứ ba và các nước phát triển là nguy hiểm.

Việc yêu cầu các tàu hàng duy trì mức an ninh tương tự như tàu khách cùng cỡ là rất khó. Vấn đề trở nên phức tạp hơn khi các thuyền viên không cảm thấy thoải mái khi tiến hành kiểm tra.

2.3. Việc thực thi Bộ luật ISPS tại một số nước

Tác giả luận văn trình bày sơ lược về việc thực thi Bộ luật ISPS tại một số nước và vùng lãnh thổ trên thế giới, bao gồm:

2.3.1. Singapore

2.3.2. Trung Quốc

2.3.3. Hồng Kông

2.3.4. Australia

2.3.5. Nhật Bản

2.3.6. Philippines

Chương 3

VIỆC THỰC THI BỘ LUẬT QUỐC TẾ VỀ AN NINH TÀU VÀ BẾN CẢNG TẠI VIỆT NAM - THỰC TRẠNG VÀ NHỮNG KIẾN NGHỊ VỀ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN

3.1. Pháp luật Việt Nam về việc thực thi Bộ luật ISPS

Với tư cách là thành viên của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển Solas 1974 từ năm 1990, Việt Nam có trách nhiệm và nghĩa vụ thực thi đầy đủ các quy định của Công ước này nói chung và Bộ luật ISPS nói riêng. Để thực hiện công ước, Việt Nam đã tiến hành phê duyệt các sửa đổi, bổ sung năm 2002 một số chương của Công ước SOLAS 1974 và quyết định áp dụng các Sửa đổi, bổ sung này, thể hiện chủ yếu ở các văn bản pháp luật như:

- Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005 và các văn bản hướng dẫn thi hành;
- Quyết định số 191/2003/QĐ-TTg ngày 16 tháng 9 năm 2003 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Sửa đổi, bổ sung năm 2002 một số chương của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển;
- Quyết định số 170/2004/QĐ-BGTVT ngày 16 tháng 01 năm 2004 của Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải về việc áp dụng Sửa đổi, bổ sung năm 2002 một số chương của Công ước SOLAS 1974 và Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng.
- Thông tư số 27/2011/TT-BGTVT ngày 14 tháng 4 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải về việc Áp dụng sửa đổi, bổ sung năm 2002 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 ban hành kèm theo Bộ luật quốc tế về an ninh tàu biển và cảng biển (*thay thế Quyết định số 170/2004/QĐ-BGTVT*);
- Quyết định số 857/QĐ-BGTVT ngày 26 tháng 3 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải về việc phê duyệt đề án nâng cao năng lực bảo đảm an ninh hàng hải.

Ngoài ra, pháp luật về an ninh hàng hải tại Việt Nam được thể hiện qua

hệ thống các văn bản pháp luật khác tương đối đầy đủ.

3.2. Thực trạng việc thực thi Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS) tại Việt Nam

3.2.1. Thực trạng đội tàu biển Việt Nam

Từ năm 1999 đến năm 2011 số lượng tàu Việt Nam bị bắt giữ liên tục tăng. Các quốc gia thành viên của tổ chức Tokyo MOU đã tiến hành kiểm tra 738 lượt tàu biển Việt Nam, phát hiện 589 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 3881 khiếm khuyết và 91 lượt tàu bị lưu giữ - chiếm tỷ lệ lưu giữ là 12,33%. Trong khi đó tỷ lệ lưu giữ trung bình của khu vực là 5,46%.

Do có tỷ lệ tàu bị lưu giữ luôn cao hơn mức trung bình của khu vực trong nhiều năm liền nên từ năm 2003, Việt Nam đã nằm trong danh sách đen của Tokyo MOU. Các khiếm khuyết của tàu chủ yếu liên quan đến các giấy chứng nhận, hệ thống an toàn chống cháy, hệ thống máy, lái; trang thiết bị cứu sinh và các khiếm khuyết liên quan đến Bộ luật quản lý an toàn quốc tế và bộ luật ISPS.

3.2.2. Hiện trạng hệ thống cảng biển Việt Nam

Việt Nam hiện có khoảng 160 bến cảng với hơn 300 cầu cảng với tổng chiều dài tuyến bến đạt hơn 36km. Những "bất cập" lớn của hệ thống cảng hiện tại là bến container ít, tàu lớn chưa vào được cảng, luồng lạch, đường sá chưa "thông", công nghệ bốc xếp chưa có hiệu quả. Với nhiều khó khăn từ phía doanh nghiệp và các cơ quan quản lý nhà nước, dẫn đến nhiều doanh nghiệp còn chưa hoàn tất được các thủ tục theo yêu cầu của bộ luật theo đúng hạn định.

Về yêu cầu bến cảng an toàn, cho đến nay chỉ có vài cảng có giấy chứng nhận ISPS. Tuy nhiên, phê duyệt ban đầu cơ bản đã hoàn tất vào hôm 23/6/2004, vì đây là thời hạn chót mà Cục Hàng hải Việt Nam yêu cầu các bến cảng phải hoàn tất kế hoạch an ninh biển. Các bến cảng dường như ít gặp khó khăn hơn so với các nhà khai thác tàu vì các biện pháp an ninh tại bến cảng vốn đã được thực hiện lâu nay.

3.3. Những hạn chế, khó khăn, nguyên nhân và những kiến nghị giải pháp hoàn thiện các quy định của pháp luật Việt Nam về thực thi Bộ luật

3.3.1. Hạn chế, khó khăn trong việc thực thi Bộ luật

Biển Đông đang là vùng biển tranh chấp về chủ quyền của nhiều quốc

gia trong khu vực từ nhiều năm nay. Tại Việt Nam số lượng các tàu bị lưu giữ ở nước ngoài còn quá cao và các cảng biển cũng chưa thực sự đáp ứng được các yêu cầu khắt khe của Bộ luật.

3.3.2. Nguyên nhân của những hạn chế trong việc thực thi Bộ luật

Qua phân tích số liệu khiếm khuyết của các tàu biển Việt Nam trong thời gian qua và kết quả điều tra tai nạn hàng hải của một số vụ tai nạn hàng hải đặc biệt nghiêm trọng vừa qua, Cục Hàng hải Việt Nam tổng hợp một số nguyên nhân chính sau đây: 1- Nguyên nhân từ người điều khiển phương tiện; 2- Nguyên nhân từ phía chủ tàu; 3- Nguyên nhân từ yếu tố an toàn kỹ thuật của phương tiện; 4- Thiếu nguồn nhân lực; 5- Kinh nghiệm và hiểu biết về an ninh hàng hải; 6- Vấn đề chi phí; 7- Hệ thống văn bản pháp luật chưa đồng bộ; 8- Sự phát triển quá nhanh của đội tàu so với điều kiện cơ sở vật chất và năng lực thuyền viên; 9- Các quy định về an ninh hàng hải được bổ sung khá nhiều và cũng thay đổi nhanh chóng; 10- Công tác tuyên truyền pháp luật và việc thực hiện các quy định của Bộ luật còn hạn chế.

Đây chính là những nguyên nhân khiến từ khi gia nhập tổ chức Tokyo MOU, Đội tàu biển Việt Nam luôn nằm trong "Danh sách đen" của Tokyo MOU, nên đội tàu Việt Nam bị chú ý kiểm tra 100% ở các cảng quốc gia thành viên Tokyo MOU.

3.3.3. Những kiến nghị hoàn thiện quy định pháp luật Việt Nam

- Các văn bản pháp luật cần sửa đổi

Một là, cần sửa đổi quy định trong Bộ luật hàng hải Việt Nam về đăng ký tàu biển.

Hai là, đối với Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải cần quy định đầy đủ các hành vi vi phạm trong lĩnh vực hàng hải liên quan đến kỹ thuật.

Ba là, đối với thông tư của Bộ Tài chính về việc thu phí kiểm tra tàu biển từ lần thứ hai trở đi.

Bốn là, đối với Thông tư quy định tiêu chuẩn của các sĩ quan kiểm tra tàu biển Việt Nam và sĩ quan kiểm tra nhà nước cảng biển để từng bước chuẩn hóa đội ngũ sĩ quan kiểm tra tàu;

Năm là, đối với thông tư quy định chế độ đãi ngộ đặc thù đối với các sĩ

quan kiểm tra tàu vì đây là một ngành nghề đặc thù đòi hỏi chuyên môn cao, đối mặt với những nguy hiểm và có nhiều cám dỗ, do đó cần có chế độ đãi ngộ phù hợp để tuyển dụng người có tài và thực thi tốt nhiệm vụ được giao.

Sáu là, đối với thông tư quy định tiêu chuẩn của đăng kiểm viên tàu biển; trách nhiệm của đăng kiểm đối với việc đảm bảo an toàn kỹ thuật của tàu biển sau khi cấp các giấy chứng nhận an toàn...

Bảy là, cần có văn bản quy định rõ trách nhiệm của Chính quyền hàng hải Việt Nam và bổ sung biên chế cho Cục Hàng hải Việt Nam để bổ sung cán bộ làm công tác kiểm tra tàu.

- Phân đ i nh rõ chức c ả ng cơ quan nhệ m vụ đ ã u mỗ i chính quye n hàng hải i

Do hiện nay Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đăng kiểm Việt Nam là hai cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước trong lĩnh vực hàng hải, trong đó Cục Đăng kiểm Việt Nam thực hiện cả chức năng cung cấp dịch vụ dẫn đến tình trạng đầu mỗi cơ quan chịu trách nhiệm chính chưa được rõ ràng, đồng nhất trong sự điều hành chỉ đạo.

- Một số chính sách hỗ trợ chủ tàu

+ Nhanh chóng triển khai gia nhập Công ước MLC 2006;

+ Rà soát, sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật phù hợp với các cam kết WTO và các điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia liên quan đến lĩnh vực giao thông vận tải đường biển.

+ Đẩy mạnh công tác cải cách thủ tục hành chính tại các cảng biển Việt Nam và thủ tục đăng ký tàu biển;

+ Tiếp tục bám sát và phổ biến rộng rãi những sửa đổi, điều chỉnh của các công ước quốc tế liên quan về bảo vệ môi trường biển mà Việt Nam tham gia.

- Về phát triển nguồn nhân lực

+ Đổi mới phương thức đào tạo, thống nhất tiêu chuẩn đào tạo và huấn luyện hàng hải;

+ Xã hội hóa công tác đào tạo, khuyến khích xây dựng các trường đại học, cao đẳng, dạy nghề chuyên ngành giao thông vận tải biển;

+ Có chính sách ưu đãi đối với người lao động đặc thù của ngành giao thông vận tải đường biển.

- *Cơ chế hỗ trợ về tài chính*

+ Ngân hàng Phát triển Việt Nam tiếp tục cho vay tín dụng phát triển của Nhà nước đối với các sản phẩm đóng mới tàu biển của doanh nghiệp Việt Nam đặt đóng tại các nhà máy đóng tàu trong và ngoài nước;

+ Xây dựng cơ chế hỗ trợ riêng và lộ trình cụ thể để khuyến khích doanh nghiệp đầu tư, phát triển đội tàu biển chuyên dụng và hiện đại;

+ Xây dựng cơ chế cho phép các tổ chức tín dụng trong nước cơ cấu, khoanh và xóa một phần nợ lãi và nợ gốc đối với một số khoản nợ mua và đóng mới tàu biển của các doanh nghiệp vận tải biển trên cơ sở tái cơ cấu đội tàu;

+ Miễn thuế VAT, thuế nhập khẩu đối với tàu biển nhập khẩu, ban hành chính sách khuyến khích doanh nghiệp đổi mới phát triển nhanh đội tàu;

+ Miễn thuế nhập khẩu đối với trang thiết bị của tàu mua từ nước ngoài.

- *Các cơ chế, chính sách khác*

+ Áp dụng các chính sách khuyến khích xuất khẩu hàng hóa đối với sản phẩm vận tải.

+ Đẩy nhanh quá trình đổi mới và sắp xếp lại doanh nghiệp Nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải đường biển.

+ Đẩy mạnh hợp tác quốc tế về biển, tích cực tham gia và thực hiện công ước quốc tế, hiệp định song phương - đa phương trong lĩnh vực hàng hải.

+ Khuyến khích thành phần kinh tế tư nhân tham gia thị trường vận tải biển, khắc phục những quy định chưa phù hợp nhằm tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng giữa các loại hình doanh nghiệp.

Để thực hiện mục tiêu phát triển kinh tế hàng hải, Việt Nam cần phải áp dụng hài hòa các biện pháp theo quy định của Bộ luật ISPS, Công ước SOLAS 1974, các quy định của pháp luật quốc gia đồng thời tiếp thu những kinh nghiệm quý báu của các nước trên thế giới. Việc hoàn thiện hệ thống các quy định pháp luật về an ninh tàu và bến cảng là cần thiết song phải linh hoạt, phù hợp với điều ước quốc tế nhưng cũng không gây quá nhiều ràng

buộc không cần thiết cho chủ tàu, thuyền viên và những người phụ trách có liên quan.

KẾT LUẬN

Như toàn bộ nội dung luận văn đã phân tích, có thể khẳng định rằng, Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và cảng biển (ISPS) được coi là sáng kiến an ninh của IMO.

Trong điều kiện vấn đề an ninh tàu và bến cảng của Việt Nam còn nhiều diễn biến phức tạp. Tư tưởng chỉ đạo trong Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 là phát triển kinh tế biển phải toàn diện, có trọng tâm, trọng điểm với những ngành có lợi thế so sánh để sớm đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về kinh tế biển trong khu vực, gắn với đảm bảo quốc phòng-an ninh và hợp tác quốc tế; mục tiêu đề ra là "phấn đấu đưa kinh tế biển đóng góp khoảng 53-55% GDP và 55-60% kim ngạch xuất khẩu của cả nước".

Để thực hiện mục tiêu này, cần thiết phải phát triển, nâng cao hiệu quả của hoạt động bảo đảm an toàn, an ninh trên biển nói chung và bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải nói riêng. Hiệu quả của hoạt động bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải sẽ góp phần bảo đảm an toàn, tạo tâm lý an tâm cho các hoạt động đầu tư, phát triển kinh tế biển. Ngoài ra, hiệu quả của hoạt động bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải còn góp phần thực hiện việc bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền của Việt Nam trên biển, thể hiện trách nhiệm, nghĩa vụ của quốc gia có biển trong việc bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải trên vùng biển của Việt Nam. Việc nghiên cứu và hoàn thiện cũng như thực hiện đồng bộ các giải pháp để tăng cường an ninh hàng hải là mục tiêu của các quốc gia nói chung và Việt Nam nói riêng nhằm phát triển kinh tế và bảo vệ tài sản, sinh mạng cho người dân, giữ vững an ninh, quốc phòng. Do đó việc lựa chọn đề tài "**Các yêu cầu của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS CODE) và việc thực thi tại Việt Nam**" là đề tài luận văn thực sự là một việc làm cần thiết và có ý nghĩa.

Việc nghiên cứu đề tài nhằm trang bị những hiểu biết về nội dung các yêu cầu bắt buộc của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng, nắm được thực trạng việc thực thi bộ luật này tại Việt Nam đồng thời đưa ra quan điểm nghiên cứu, những đề xuất, kiến nghị để sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện các quy định

pháp luật trong nước về vấn đề thực thi các yêu cầu của Bộ luật nói trên nhằm thực hiện tốt các cam kết quốc tế, đảm bảo an ninh, quốc phòng và tăng cường tính cạnh tranh của kinh tế biển Việt Nam. Luận văn này tập trung đi sâu nghiên cứu các quy định bắt buộc của bộ luật an ninh tàu và bến cảng và việc thực thi các yêu cầu của Bộ luật này tại Việt Nam. Trong quá trình nghiên cứu, tác giả đã có sự so sánh và xem xét đến hệ thống pháp luật quốc tế, đặc biệt là các quy định pháp luật về an ninh tàu và bến cảng ở một số nước. Tác giả cũng tiến hành phân tích các thực trạng an ninh tàu và bến cảng tại Việt Nam, phân tích các nguyên nhân gây ra thực trạng trên đưa ra một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật về an ninh tàu và bến cảng cũng như một số kiến nghị tăng cường hiệu quả trong hoạt động quản lý an ninh tàu và bến cảng ở Việt Nam.

Luận văn đã vận dụng tổng hợp các phương pháp nghiên cứu duy vật biện chứng và duy vật lịch sử, phương pháp phân tích, tổng hợp, phương pháp đối chiếu, so sánh, khái quát hóa, phương pháp logic và phương pháp lịch sử trong việc phân tích và luận giải những vấn đề đã đặt ra. Phương pháp nghiên cứu chính để hoàn thành luận văn là phương pháp phân tích, tổng hợp đối chiếu với các quy định của pháp luật và các số liệu đã có cũng như tự thu thập được để tìm ra những điểm chưa phù hợp, đưa ra những nhận xét về ưu, nhược điểm và kiến nghị. Phương pháp tổng hợp được sử dụng chủ yếu để đưa ra những nhận xét mang tính chất khái quát từ đó đưa ra những kiến nghị thích hợp.

Việc nghiên cứu chủ yếu thực hiện thông qua các nguồn tài liệu (gồm các văn bản trong nước và các quy định pháp luật quốc tế trong đó chủ yếu là Bộ luật ISPS), các bài viết và những phát hiện của tác giả viết Luận văn. Việc nghiên cứu hiện trạng thực thi các quy định của Bộ luật được thực hiện dựa trên các báo cáo, tài liệu tham khảo của Việt Nam mà chủ yếu là các báo cáo của Cục hàng hải, Cục đăng kiểm Việt Nam.

Việt Nam chính thức là thành viên của Thỏa thuận kiểm tra nhà nước tại cảng biển khu vực châu Á-Thái Bình Dương (TOKYO MOU) từ 01 tháng 01 năm 1999 và từ đó đến nay Việt Nam đã nỗ lực hết mình thực thi đầy đủ nghĩa vụ thành viên của Tokyo MOU. Tuy nhiên trong 10 năm qua, Việt Nam liên tục nằm trong danh sách đen của Tokyo MOU về việc tàu biển Việt Nam có tỉ lệ tàu bị lưu giữ cao ở nước ngoài. Trong những năm tới đây, nếu Việt Nam không

thoát khỏi danh sách đen thì Việt Nam sẽ không còn là thành viên đầy đủ của Tokyo MOU. Nếu điều này xảy ra thì vị thế và uy tín của Việt Nam trong lĩnh vực hàng hải sẽ bị ảnh hưởng nặng nề, điều này sẽ làm giảm năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam. Do đó trong những năm tới Việt Nam cần có những giải pháp quyết liệt để đưa đội tàu Việt Nam ra khỏi danh sách đen của Tokyo MOU.

Đối với cảng biển, ngay từ ngày đầu gia nhập Tokyo MOU Việt Nam triển khai PSC tại 6 Cảng vụ Hàng hải và đến nay đã mở rộng ra 13 cảng vụ Hàng hải trong tổng số 25 cảng vụ hàng hải. Số lượng sĩ quan kiểm tra nhà nước tại cảng biển được đào tạo, huấn luyện gia tăng cả về chất lượng và số lượng đáp ứng được các yêu cầu của Tokyo MOU. Tuy nhiên, Việt Nam có một số cảng biển ngoài khơi, trong khi phương tiện để ra các cảng biển này chưa có hoặc có nhưng rất khó khăn và tốn kém để ra được các bến cảng này, do đó tất cả các tàu làm hàng ở các cảng ngoài khơi đều không được kiểm tra, giám sát bởi cảng vụ hàng hải. Thực tế bờ biển của chúng ta dài, hệ thống cảng biển trải rộng khắp các bờ biển dẫn đến khu vực quản lý của cảng vụ rộng lớn. Có những cảng vụ quản lý cảng cách xa trụ sở hàng trăm cây số trong khi phương tiện đi lại như ô tô, canô... còn rất hạn chế điều này làm ảnh hưởng rất lớn đến công tác kiểm tra tàu. Ngoài việc tăng cường trang thiết bị, cơ sở vật chất cho các tàu và bến cảng thì việc chuẩn bị hành lang pháp lý vững chắc để phát triển kinh tế hàng hải là một việc làm cần thiết.

Nói cách khác, việc nghiên cứu các yêu cầu bắt buộc của Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng nói chung, nhất là thực trạng pháp luật về an ninh tàu và bến cảng tại Việt Nam một cách sâu sắc và toàn diện để đi đến việc đưa ra các kiến nghị sửa đổi, bổ sung những quy định này là điều hết sức có ý nghĩa và mang tính thiết thực.

Do đây là một đề tài mới nên việc nghiên cứu gặp nhiều khó khăn do thiếu nguồn thông tin tham khảo. Tuy nhiên, đây là một đề tài có tính cấp thiết cả cho việc nghiên cứu và thực tiễn áp dụng tại Việt Nam. Trong quá trình nghiên cứu, tác giả đã gặp không ít khó khăn do vấn đề an ninh tàu và bến cảng chưa được nghiên cứu một cách toàn diện và có hệ thống. Mặc dù vậy, nhờ sự nỗ lực tìm tòi, nghiên cứu cùng với sự giúp đỡ nhiệt tình quý báu của PGS.TS Nguyễn Bá Diễn, tác giả đã hoàn thành luận văn này với hy vọng đóng góp quan điểm, ý

kiến nhằm hoàn thiện chính sách pháp luật an ninh tàu và bến cảng vừa phù hợp với các quy định của pháp luật quốc tế vừa bảo đảm quyền lợi kinh tế, bảo đảm an ninh, quốc phòng đồng thời mang tính cạnh tranh trên trường quốc tế.