

## CÁC CÔNG ƯỚC CỦA IMO

### IMO CONVENTION

TS. NGUYỄN VĂN SƠN

*Khoa Kinh tế Vận tải biển, Trường ĐHHH*

#### **Tóm tắt**

*Phần lớn các công ước được thông qua dưới sự bảo trợ của IMO hoặc các công ước mà IMO có trách nhiệm, được chia thành ba nhóm chính: Nhóm thứ nhất liên quan đến an toàn hàng hải, nhóm thứ hai liên quan đến ngăn ngừa ô nhiễm biển, nhóm thứ ba liên quan trách nhiệm và bồi thường, đặc biệt là tổn thất gây ra bởi ô nhiễm. Ngoài các nhóm chính đó còn có các công ước khác liên quan đến tạo thuận lợi, đo lường trọng tải tàu, các hành động bất hợp pháp, cứu hộ...*

#### **Abstract**

*Most of the conventions adopted under the auspices of IMO or IMO conventions that are responsible, is divided into three groups: The first relates to maritime safety, the second group to prevention marine pollution, third party liability and to compensation, particularly damages caused by pollution. Besides the main groups, there are other conventions relating to facilitation, tonnage measurement vessel, the actions illegal, rescue...*

Quản lý và khai thác tàu được bảo trợ bởi rất nhiều quy tắc và luật lệ - một số của quốc gia và một số của quốc tế. Ở phạm vi quốc tế, có các công ước của Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO); các công ước của Liên Hợp Quốc (bao gồm các Quy tắc CMI (Comite Maritime International), các Quy tắc UNCTRAL (United Nations Conference on Trade and Development), các Quy tắc UNCTAD (United Nations Commission on International Trade Law) và các công ước của Ủy ban hàng hải quốc tế (Brussels). Tuy nhiên, nằm đầu danh sách là những quy tắc và công ước của IMO (International Maritime Organisation - Tổ chức hàng hải quốc tế).

Trong các công ước của IMO, 3 công ước quan trọng nhất:

#### **1. SOLAS**

Các yêu cầu của SOLAS hiện nay được thông qua vào 1/11/1974 và có hiệu lực vào 25/5/1980. Bản SOLAS là phiên bản thứ 6 - bản đầu tiên được thông qua năm 1914 để phản ứng lại vụ đắm tàu Titanic - trong khi bản thứ 5 (thông qua năm 1960) là nhiệm vụ chủ yếu đầu tiên được cam kết bởi IMO. Công ước năm 1974 đã phần nào điều chỉnh thủ tục nhưng nó đưa ra khái niệm quan trọng về "thủ tục chấp nhận ngầm". Trước đó, quá trình chuyển các sửa đổi đối với công ước thành các yêu cầu thực sự là quá trình tốn nhiều công sức mà có hướng ngăn cản hiệu lực của các sửa đổi trong một khoảng thời gian "hợp lý". Thủ tục mới này xoá bỏ điều đó bằng cách thay thế sự cần thiết phải có sự chấp nhận của một số lượng ấn định các thành viên bằng một quy tắc là các sửa đổi sẽ có hiệu lực vào một ngày ấn định, trừ phi, trước ngày đó, nhận được sự phản đối của số lượng các thành viên đã được ấn định và thoả thuận.

#### **ISM**

Luật quản lý an toàn quốc tế (International Safety Management (ISM) Code) - có tính bắt buộc thông qua SOLAS - bắt nguồn từ bản "các hướng dẫn về quản lý cho hoạt động an toàn của tàu và ngăn ngừa ô nhiễm", được thông qua năm 1989. ISM Code thiết lập những tiêu chuẩn quốc tế cho việc quản lý và khai thác tàu an toàn và cho việc triển khai hệ thống quản lý an toàn.

Theo IMO, "quản lý có hiệu quả của ISM Code sẽ dẫn đến thoát khỏi văn hoá phục tùng 'không cân nhắc' đến các quy tắc bên ngoài và hướng tới văn hoá 'cân nhắc đến' để tự điều chỉnh an toàn - một sự phát triển của 'văn hoá an toàn'. Văn hoá an toàn định hướng đến văn hoá tự điều chỉnh, với từng cá nhân - từ cấp cao nhất đến cấp thấp nhất - cảm thấy có trách nhiệm về những hành động của mình để cải thiện an toàn và hiệu suất."

Tuy nhiên, để điều này thực sự có hiệu quả cần thiết phải có sự thay đổi thực sự trong nếp nghĩ của cộng đồng hàng hải. Điều đáng tiếc là, khi thiết lập các quy tắc tối thiểu bắt buộc thì các hoạt động hàng hải lại coi đó là tối đa mà cần phải thực hiện.

Tất cả các công ty hàng hải yêu cầu phải có:

- Chính sách an toàn và chính sách bảo vệ môi trường
- Các hướng dẫn và thủ tục để đảm bảo hoạt động an toàn và bảo vệ môi trường thích ứng với các quy tắc và luật lệ liên quan
- Xác định các cấp quyền lực và kênh thông tin giữa tàu và trên bờ
- Các thủ tục báo cáo tai nạn và báo cáo sự không phù hợp trong phạm vi các quy định của ISM Code
- Các thủ tục chuẩn bị và ứng phó sự cố khẩn cấp
- Các thủ tục kiểm tra nội bộ và xem xét của quản lí

### **ISPS**

Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và cảng (ISPS - The International Ship and Port Security Code) là văn bản mới nhất về các điều chỉnh đối với ngành hàng hải. ISPS bao gồm 2 phần: phần A là bắt buộc, phần B là khuyến cáo và có các hướng dẫn về việc triển khai ISPS. Tuy nhiên ở Mỹ đã có sắc lệnh là phần B là bắt buộc đối với tất cả các tàu treo cờ Mỹ và các tàu treo cờ nước khác kinh doanh với Mỹ.

Theo phần A, nghĩa vụ của các công ty hàng hải là:

- Có kế hoạch bảo vệ an ninh tàu với tuyên bố rõ ràng quyền của thuyền trưởng và chỉ rõ thuyền trưởng có quyền và trách nhiệm toàn bộ để quyết định đối với an ninh tàu và có thể yêu cầu sự giúp đỡ của công ty hoặc bất cứ chính phủ nào khi cần thiết
- Đảm bảo rằng cán bộ an ninh của công ty, thuyền trưởng và sĩ quan an ninh tàu có được tất cả những hỗ trợ cần thiết để thực hiện các nghĩa vụ và trách nhiệm của họ.

## **2. STCW**

Công ước quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, cấp chứng chỉ và trực ca (STCW -The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping) năm 1978 là văn bản đầu tiên đưa ra một bộ các yêu cầu cơ bản đối với đào tạo, cấp chứng chỉ và trực ca của thuyền viên ở phạm vi quốc tế. Trước đó, các tiêu chuẩn áp dụng đối với sĩ quan và thuyền viên được thiết lập ở cấp độ quốc gia và thường không lưu ý đến thực tế ở nơi khác, cho nên ở cấp độ quốc tế, thấy rằng bản thân có các thủ tục và tiêu chuẩn rất khác nhau.

STCW đưa ra các tiêu chuẩn tối thiểu về đào tạo, cấp chứng chỉ và trực ca đối với thuyền viên mà từng quốc gia có nghĩa vụ phải đáp ứng hoặc đáp ứng tốt hơn.

STCW đã có những điều chỉnh cơ bản và dẫn tới việc thông qua STCW 95.

### **PSC**

Kiểm soát của cảng (Port State Control-PSC) đã trở thành một trong những nhân tố 'chính sách' trong hàng hải thông qua quyền lực, sự kiểm tra và các yêu cầu của cảng đối với việc sửa chữa các khiếm khuyết của tàu. PSC mở rộng quyền của cảng để can thiệp theo STCW 95.

Quy định 1/4 đề cập đến những khiếm khuyết mà nó có thể gây nguy hiểm đến sinh mạng, tài sản hoặc môi trường. STCW 95 chỉ rõ việc can thiệp của cảng nếu các giấy chứng nhận không hợp lệ hoặc nếu tàu đã bị đâm va hoặc mắc cạn. Các cơ sở khác của sự can thiệp bao gồm ô nhiễm chất thải, hoặc nếu điều khiển tàu không tin cậy, hoặc không an toàn

Hiện nay, các tổ chức PSC đã bắt đầu tập trung các quá trình kiểm tra vào các tàu treo cờ hoặc các tổ chức phân hạng chất lượng kém.

## **3. Marpol**

Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm tàu (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ship - Marpol) là một công ước quốc tế cơ bản liên quan đến việc ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển từ các hoạt động và các tai nạn tàu. Marpol bao gồm hợp nhất của 2 thỏa thuận (1973 và 1979) cùng với các sửa đổi tiếp theo và tập trung vào ô nhiễm dầu, hóa chất, chất độc, nước thải, rác thải.

### **Những lĩnh vực điều chỉnh mới**

#### *Kiểm soát khí thải*

Mặc dù phụ lục của Marpol liên quan đến việc ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu vẫn chưa có hiệu lực, nhưng vấn đề này vẫn đang là vấn đề nóng hổi. Tuy vậy đã có một số hoạt động khu vực - đặc biệt ở Châu Âu - đã gợi ý đối với nhiên liệu và dầu nhớt về vấn đề xả lưu huỳnh.

Do vậy, chủ tàu và nhà quản lí tàu cần phải nhận biết và có hiểu biết về vấn đề khí thải của động cơ

Nói chung, sự chú ý chủ yếu tập trung vào lượng NO và SO.

Khí thải NO của động cơ đã là vấn đề trong giới hạn chặt chẽ

Theo số liệu của Institute of Marine Engineers năm 2000, ngành hàng hải có lượng khí thải CO<sub>2</sub> là 5% của lượng dầu đốt toàn cầu, 3-5% lượng SO và 13% lượng NO.

#### *Quản lí nước dẫn*

Quản lí nước dẫn là một vấn đề nghị sự hiện nay của IMO, mặc dù vấn đề này đã nhanh chóng trở thành hành động riêng lẻ ở một số khu vực. Vấn đề cốt lõi của nó là sự di chuyển sinh vật biển giữa các khu vực khác nhau của thế giới và có thể gây nên những thảm họa cho hệ thống sinh thái ở khu vực địa phương do sự phát triển đột biến và lấn át của sinh vật xâm nhập.

Điều lí tưởng là có các công cụ để loại trừ việc di chuyển nước dẫn bằng cách giữ nước dẫn trên tàu. Hiện nay điều này là lựa chọn không khả thi nhưng nó không làm giảm mục tiêu là hệ thống quản lí nước dẫn cần phải được đặt ra để tối thiểu lượng nước dẫn trao đổi hoặc yêu cầu xử lí nước dẫn. Có những đề xuất là việc xử lí nước dẫn trên bờ là phương án lí tưởng - tuy nhiên đòi hỏi tàu phải có hệ thống máy bơm để bơm nước lên bờ.

Trong tình hình hoạt động hiện tại, xu hướng chủ yếu là lấy và đổ nước dẫn xuống biển. Điều này phải được thực hiện ở biển mở để tránh sinh vật xâm nhập lên tàu và ngược lại, cần tránh vùng nước nông, ven bờ, cửa sông, vùng nước ít lưu chuyển, gần khu vực nước thải, trong khu vực nạo vét hoặc khu vực nghi ngờ có mầm bệnh.

Một trong 2 phương pháp có khuynh hướng được sử dụng:

Phương pháp liên tục: điều này đòi hỏi phải lần lượt xả sạch các khoang chứa nước dẫn và bơm lại nước từ biển mở. Đây là công việc phức tạp vì xả hết nước dẫn ở một số khoang chứa nào đó có thể ảnh hưởng đến ổn định tàu, làm tăng ứng suất và áp lực và ảnh hưởng đến mớn nước tàu

Phương pháp dòng liên tục: Điều này làm giảm/loại trừ vấn đề ổn định và áp lực. Phương pháp này liên quan đến việc bơm nước biển vào đầy các khoang chứa. Tuy nhiên cần phải bơm lượng nước gấp khoảng 3 lần dung tích khoang chứa để có thể đạt được hiệu quả 95% việc loại trừ các sinh vật biển.

Vấn đề đặt ra đối với các chủ tàu và nhà quản lí là phải tuân thủ theo Công ước quốc tế về kiểm soát và quản lí nước dẫn và nước cặn tàu (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments) của IMO được thông qua ngày 13/2/2004 và có hiệu lực sau 12 tháng sau khi được 30 quốc gia thông qua (hiện nay là 13 quốc gia), đại diện cho 35% trọng tải đội tàu thế giới (hiện nay là 3,62%) (số liệu tháng 10/2006).

#### *Xả chất thải và nước thải*

Một lĩnh vực khác của hoạt động điều chỉnh - thường mang tính cục bộ - là việc xả chất thải và nước thải. Rõ ràng có những vấn đề liên quan đến việc xả chất thải ra biển - và, trong thực tế đây là vấn đề liên quan khi tàu ở cảng. Điều này đặc biệt quan trọng khi tàu hoạt động tại những khu vực là danh lam thắng cảnh hoặc khu vực nhạy cảm về sinh thái và môi trường. Hơn nữa, hệ

thống sử lí phải thực hiện theo một số mức độ, bao gồm nước vệ sinh, giặt giũ, bếp... Các cân nhắc khác liên quan đến việc xả khí gas, hơi đốt, các chất thải rắn....

**TÀI LIỆU THAM KHẢO**

[1] Cục Hàng hải Việt Nam, *Tuyển tập các công ước Hàng hải quốc tế*, NXB Lao động, 2003.

[2] [www.WTO.org](http://www.WTO.org)

[3] [www.IMO.org](http://www.IMO.org)

---

***Người phản biện: TS. Nguyễn Hữu Hùng***

---