

## KINH TẾ - XÃ HỘI

### THỰC THI CÁC BIỆN PHÁP BẢO ĐẢM AN NINH HÀNG HẢI CỦA ÚC VÀ KINH NGHIỆM CHO VIỆT NAM ENFORCE MEASURES TO ENSURE MARITIME SECURITY OF AUSTRALIA AND EXPERIENCE FOR VIETNAM

LƯƠNG THỊ KIM DUNG

Khoa Hàng hải, Trường ĐHHH Việt Nam

#### Tóm tắt

Là một quốc gia bị đe dọa bởi nhiều hiểm họa an ninh, nhưng trong thời gian qua, Úc đã thực thi một hệ thống các biện pháp hữu hiệu nhằm bảo đảm an ninh hàng hải quốc gia. Thông qua việc phân tích, nghiên cứu các biện pháp bảo đảm an ninh hàng hải của Úc, tác giả bài báo mong muốn sẽ góp phần gợi ý cho các nhà hoạch định chính sách Việt Nam có những kinh nghiệm quý trong quá trình xây dựng và thực thi các biện pháp bảo đảm an ninh Hàng hải của Việt Nam.

**Từ khóa:** Hiểm họa, an ninh hàng hải, Úc.

#### Astract

As a country threatened by many security threats, in recent years, Australia has implemented a system of effective measures to ensure national maritime security. Through the analysis and research of Australia's maritime security measures, the paper's author wishes to suggesting for Vietnamese policy makers have valuable experiences in the construction process and enforce measures to ensure maritime security of Vietnam.

**Keywords:** Threats, maritime security, Australia.

#### 1. Đặt vấn đề

Trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế, ngành hàng hải đóng góp vai trò quan trọng cho sự phát triển kinh tế đất nước, từng bước khẳng định vị thế của một ngành kinh tế mũi nhọn giúp Việt Nam “hướng ra biển, làm giàu từ biển”. Bảo đảm an ninh cho sự phát triển của ngành hàng hải đã trở thành một phần chiến lược của chính sách an ninh hàng hải quốc gia. Tuy nhiên, an ninh hàng hải Việt Nam hiện đang bị đe dọa bởi nhiều hiểm họa, có thể kể đến như trộm cắp vặt, phá hoại, tiếp cận các khu vực cấm tại cảng, cướp biển khu vực Đông Nam Á, vận chuyển trái phép ma túy bằng đường biển, khủng bố hàng hải. Bên cạnh đó, những tranh chấp chủ quyền tại biển Đông đang nổi lên tạo nguy cơ biến thành xung đột “nóng”, đe dọa trực tiếp đến môi trường an ninh, hòa bình và ổn định trong khu vực. Trung Quốc tuyên bố chủ quyền đối với hơn 80% diện tích biển Đông, tiến hành hoạt động tuần tra, khảo sát, ngăn trở các nước trong đó có Việt Nam khai thác tài nguyên. Cùng với đó là việc hiện đại hóa hải quân, cải tạo các bãi đá cạn thuộc quần đảo Trường Sa của Việt Nam do Trung quốc chiếm giữ trái phép để xây dựng đường băng, căn cứ quân sự phục vụ ý đồ kiểm soát tuyến hàng hải quan trọng trong khu vực. Nhận thức được tầm quan trọng của bảo đảm an ninh hàng hải, Việt Nam ngay từ rất sớm đã gia nhập nhiều công ước quốc tế về an ninh hàng hải, đặc biệt phải kể đến là Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS code). Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015 cũng đã bổ sung thêm hai điều luật về an ninh tàu biển và cảng biển nhưng Chính phủ hiện chưa ban hành được Nghị định về an ninh hàng hải. Một số văn bản quy phạm pháp luật về an ninh hàng hải còn bất cập, chồng chéo, mâu thuẫn, gây khó khăn trong thực tiễn thi hành. Việc phối kết hợp giữa các cơ quan thực thi pháp luật về an ninh hàng hải chưa thực sự hiệu quả.

Là một quốc gia mà an ninh hàng hải cũng bị đe dọa bởi nhiều hiểm họa, nhưng trong thời gian qua, Úc đã triển khai áp dụng nhiều biện pháp tăng cường an ninh hữu hiệu để giảm thiểu tới mức thấp nhất các rủi ro. Vì vậy, nghiên cứu quá trình thực thi các biện pháp bảo đảm an ninh hàng hải của Úc sẽ góp phần quan trọng giúp Việt Nam có được những kinh nghiệm quý báu cho bảo đảm tăng cường an ninh hàng hải Việt Nam.

#### 2. Các hiểm họa đe dọa an ninh hàng hải Úc

Nằm biệt lập với các châu lục khác, Úc được bao bọc bởi hai Đại dương lớn là Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương. An ninh hàng hải của Úc bị đe dọa bởi nhiều hiểm họa, đặc biệt phải kể đến là:

### **2.1. Di cư bất hợp pháp**

Do đất đai rộng lớn, dân cư thưa thớt, thiếu nguồn lao động cho các ngành kinh tế nên chính sách nhập cư của Úc tương đối lỏng so với một số quốc gia khác như Mỹ, Nhật, Tây Âu,... Do đó, hàng năm có rất nhiều vụ di cư bất hợp pháp bằng thuyền từ khu vực giáp ranh với vùng biển của Indonesia vào Úc. Họ là những cư dân đến từ các quốc gia Trung Đông như Syry, Iraq, Apganixtan, cá biệt có cả Việt Nam, được các tổ chức buôn người quốc tế môi giới, dẫn dắt nhằm nhập cảnh trái phép vào Úc bằng đường biển.

### **2.2. Đánh bắt, khai thác thủy hải sản trái phép**

Vùng biển nước Úc trải dài từ vĩ tuyến 02-00S xuống phía Nam bán cầu, từ kinh độ 075E đến kinh độ 163E, với trữ lượng hải sản lớn, trở thành khu vực hấp dẫn các tàu đánh bắt trộm, chủ yếu đến từ các quốc gia châu Á như Trung Quốc, Đài Loan, Hàn Quốc, Nhật Bản [1]. Nạn đánh bắt trái phép (đặc biệt là săn bắt cá voi) không chỉ làm suy giảm nguồn tài nguyên biển, phá hoại sự cân bằng hệ sinh thái biển mà còn đe dọa đến an ninh hàng hải của Úc.

### **2.3. Người trốn theo tàu và thuyền viên bỏ trốn khi tàu cập cảng**

Hải quan Úc đã ghi nhận nhiều vụ người trốn theo tàu đến từ các quốc gia vùng Trung Đông vào Úc. Đặc biệt, trong nhiều năm nay, rất nhiều thuyền viên nước ngoài đến từ các quốc gia Ấn Độ, Bangladesh, Srilanca, Philippines, Việt Nam, Trung Quốc,... bỏ trốn lên bờ khi tàu của họ cập cảng Úc. Do địa bàn rất rộng lớn, cùng với việc có nhiều cộng đồng dân cư sinh sống nên việc truy bắt những đối tượng này hết sức khó khăn.

### **2.4. Buôn lậu ma túy bằng đường biển**

Do đặc điểm là quốc gia đại dương nên việc vận chuyển ma túy vào Úc chỉ có thể bằng đường biển và đường hàng không. Thủ đoạn của các tổ chức buôn lậu ma túy rất đa dạng, từ việc trà trộn vào trong các hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển, đến cất giấu ma túy trong các két chứa nước dằn, két chứa nhiên liệu trên tàu hay thuê những thuyền viên kém hiểu biết mang lên tàu,... Tinh vi hơn các đối tượng còn hàn một hộp kim loại rỗng trên đáy của phía ngoài thân tàu, rồi đặt ma túy được bọc kín nước vào trong hộp kim loại đó, vận chuyển lòng vòng qua nhiều quốc gia rồi mới vào Úc. Khi đến cảng, các đối tượng bố trí người nhái lặn xuống và lấy ma túy ra. Hải quan Úc bằng nghiệp vụ của mình đã phát hiện và bắt giữ nhiều vụ buôn bán, vận chuyển ma túy vào Úc theo hình thức trên.

### **2.5. Chất thải từ các tàu nhập cảnh vào Úc**

Do nền kinh tế chủ yếu dựa vào việc xuất khẩu sản phẩm nông nghiệp và nguyên liệu thô nên hàng năm, có rất nhiều tàu biển, chủ yếu là tàu cỡ lớn và siêu lớn (Cape size, Panamax size) đến Úc để chuyên chở hàng hóa xuất khẩu. Các tàu này mang theo một lượng lớn nước dằn tàu, được thải ra khi nhận hàng tại các cảng của Úc, cùng với đó là chất thải sinh hoạt, rác thải, dầu cặn thải ra từ tàu, có nguy cơ làm ô nhiễm vùng nước cảng biển, phá hủy hệ sinh thái môi trường biển nếu không được kiểm soát chặt chẽ. Bên cạnh đó là nguy cơ gây ô nhiễm tràn dầu do hệ thống phân ly dầu - nước của tàu bị hư hỏng hoặc làm việc không hiệu quả hay nguy cơ ô nhiễm do tàu không đảm bảo điều kiện vệ sinh cần thiết có thể đe dọa tới an ninh môi trường biển.

### **2.6. Các nguy cơ khác**

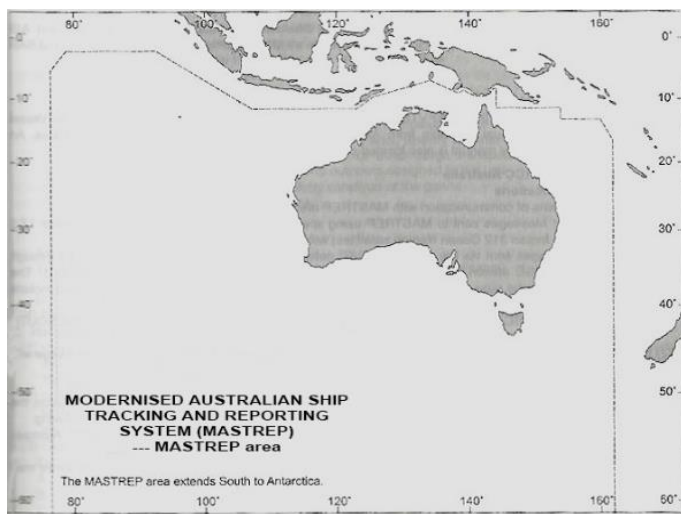
Nước Úc nằm phía Đông nam Châu Á, phía Bắc và Tây Bắc giáp với các quốc gia như Solomon, Papua New Guinea, Timor Leste và Indonesia - vốn là các nước đang phát triển hoặc kém phát triển nên tranh chấp chủ quyền và quyền chủ quyền trên biển giữa các quốc gia có thể là nguy cơ đe dọa đến an ninh hàng hải của Úc. Cướp biển, các hành vi bạo lực trên biển và khủng bố hàng hải cũng được coi là những hiểm họa tiềm tàng [2]. Tuy nhiên, do đặc thù các cảng biển ở Úc đa số dùng để xuất nguyên liệu thô, cần độ sâu lớn cho tàu siêu trường ra vào thuận tiện, do đó các cảng biển hầu hết được bố trí trên những Terminal nhô ra biển nên việc kiểm soát người ra, vào cảng tương đối dễ dàng. Ngoài ra, các cầu cảng hầu hết được lắp đặt camera an ninh (CCTV) nên chưa ghi nhận một trường hợp khủng bố hoặc phá hoại nào xảy ra.

## **3. Các biện pháp đảm bảo an ninh hàng hải trên vùng biển và các cảng biển của Úc**

### **3.1. Thiết lập hệ thống giám sát từ xa (MASTREP)**

Để kiểm soát từ xa một cách có hệ thống tất cả các tàu vào Úc, chính quyền hành chính nước Úc đã thông qua Bộ Luật Hàng hải năm 2012 bắt buộc tất cả các tàu nước ngoài ra vào nước Úc và tất cả các tàu của Úc khi hành trình trong vùng giới hạn bởi MASTREP. MASTREP (Modernised Australian Ship Tracking and Reporting System) là sự kế thừa và phát triển của hệ thống AUSREP (Australia Ship Reporting System) trước đây. Sau khi hệ thống nhận dạng từ xa LRIT ra đời, nước Úc đã nhanh chóng thay thế hệ thống báo cáo AUSREP cũ thủ công (sử dụng Telex) bằng hệ thống

giám sát và báo cáo hiện đại tự động MASTREP. MASTREP được điều hành bởi cơ quan an toàn hàng hải Úc AMSA (Australian Maritime Safety Agency) dưới sự đặt hàng của Trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn Úc (Maritime Rescue Coordinated Area Australia) - RCC Australia. RCC Australia trực canh 24/7 với những nhân viên có kinh nghiệm trong lĩnh vực hàng hải và cả hàng không.



Hình 1. Giới hạn của MASTREP

Vùng bao phủ của hệ thống MASTREP rất rộng, từ điểm cực Tây (06-00S; 075-00E) đến điểm cực Đông (17-40S; 163-00E) xuôi xuống tận Nam bán cầu bao quanh nước Úc [3].

Tất cả các tàu theo quy định nói trên phải gửi báo cáo vị trí bằng hệ thống AIS phù hợp với quy định của Công ước SOLAS chương V, điều 19.2.4. Nội dung của báo cáo vị trí phải bao gồm các thông tin sau: (1): Số nhận dạng; (2): Loại tàu; (3): Vị trí; (4): Hướng; (5): Tốc độ tàu; (6): Trạng thái Hàng hải; (7) Các thông tin an toàn hàng hải có liên quan. Vị trí tàu được cập nhật từ 5 phút đến 5 giờ tùy thuộc vào vị trí của tàu. Việc thu nhận các báo cáo vị trí được tiến hành tự động thông qua các trạm bờ hoặc hệ thống vệ tinh. Với hệ thống MASTREP này, nước Úc có thể giám sát, theo dõi tất cả các

tàu ra vào vùng biển của họ, giảm thiểu việc xâm nhập trái phép, đánh bắt trộm thủy hải sản.

Tuy nhiên, nhược điểm của hệ thống MASTREP là chỉ thực sự có tác dụng đối với các tàu có trang bị hệ thống AIS và LRIT mà không kiểm soát được các tàu thuyền nhỏ chở người nhập cư bất hợp pháp, buôn lậu ma túy, đánh bắt thủy hải sản trái phép vì loại tàu thuyền này thường không trang bị hai thiết bị nói trên hoặc cố tình tắt chúng đi khi chuẩn bị đi vào vùng biển có sự kiểm soát bởi MASTREP. Để khắc phục nhược điểm này, Úc đã thuê vệ tinh giám sát của Thụy Điển với hai vệ tinh địa tĩnh, bao phủ một vùng rộng lớn bao trùm toàn bộ nước Úc và vùng biển xung quanh. Vệ tinh giám sát kết hợp với hệ thống MASTREP, lực lượng hải quân Hoàng gia và các máy bay tuần thám đã phát huy hiệu quả trong việc chống lại các hiểm họa đe dọa an ninh trên toàn bộ vùng biển của mình.

### 3.2. Các biện pháp kiểm soát an ninh tại các cảng biển của Úc

**Yêu cầu thị thực đối với thuyền viên người nước ngoài:** Kể từ khi Bộ luật quốc tế về an ninh tàu và bến cảng (ISPS code) có hiệu lực, Chính phủ Úc đã tiến hành quản lý, giám sát thuyền viên người nước ngoài nhập cảnh bằng đường biển vào Úc bằng hình thức yêu cầu thị thực đối với tất cả các thuyền viên người nước ngoài (Crew Visa). Thị thực này được cấp bởi Đại sứ quán hoặc Lãnh sự quán Úc tại nước sở tại. Bằng hình thức này họ đã loại trừ bớt được những phần tử có nguy cơ hoặc liên quan đến khủng bố, buôn lậu ma túy,...

**Yêu cầu các tàu gửi cho cơ quan Di trú và Biên phòng bản "danh sách thuyền viên, hành khách":** Theo Bộ luật Hải quan năm 2015, tất cả các tàu nước ngoài trước khi vào Úc đều phải gửi trước bản "Danh sách thuyền viên" theo mẫu 3B, "Danh sách hành khách" theo mẫu 2B cho cơ quan Di trú và Biên phòng Úc thông qua Đại lý của tàu. Cơ quan Di trú và Biên phòng sẽ dựa vào bản danh sách này để đối chiếu với những thông tin mà họ có được trong hệ thống máy tính nhằm phát hiện và loại trừ những thuyền viên, hành khách có liên quan đến khủng bố, buôn lậu ma túy, các phần tử bị truy nã quốc tế.

**Yêu cầu các tàu gửi cho cơ quan Di trú và biên phòng bản "Báo cáo trước khi tàu đến":** Cũng như Bản danh sách thuyền viên, các tàu cũng phải gửi cho cơ quan Di trú và Biên phòng của Úc bản "Báo cáo trước khi tàu đến" (Pre-arrival Report) theo mẫu 13 (FORM 13). Báo cáo trước khi tàu đến bao gồm 3 phần:

- Phần một là các thông tin riêng của tàu như tên, số hiệu, số IMO, trọng tải, tên chủ tàu, tên người khai thác, người thuê tàu, số lượng thuyền viên, hành khách. Trường hợp trên tàu có người trốn theo tàu hay có vũ khí nóng thì phải có tờ khai riêng.

- Phần hai là báo cáo về an ninh của tàu bao gồm: Số của giấy chứng nhận an ninh tàu (ISSC), cơ quan cấp giấy chứng nhận, thời hạn có hiệu lực, cấp độ an ninh hiện tại tại tàu đang áp dụng, tên của mười cảng ghé mới nhất, ngày rời các cảng đó, cấp độ an ninh tại các cảng đó, các biện pháp an ninh đặc biệt hoặc biện pháp an ninh tăng cường đã áp dụng tại các cảng nói trên, tàu có hoạt động cập mạn tàu khác trong số các cảng nói trên hay không (nếu có thì phải khai báo chi tiết) và cuối cùng là danh sách bốn cảng ghé sắp tới.

- Phần ba là báo cáo về các giấy chứng nhận của tàu: trong đó yêu cầu Thuyền trưởng cung cấp thời hạn có hiệu lực của các giấy chứng nhận như: GCN bảo hiểm P&I, GCN an toàn kết cấu, GCN an toàn vô tuyến điện, GCN an toàn trang thiết bị, GNC chống ô nhiễm dầu quốc tế, GCN về Công ước quốc tế về dầu chuyên chở. Ngoài ra, tàu bắt buộc phải có hai GCN của Úc là biên lai thuế đường biển (Marine Navigation Levy) và biên lai thuế bảo vệ môi trường biển (Protection of the Sea Levy), nếu tàu chưa có đại lý sẽ phải thay mặt chủ tàu mua với chi phí khoảng 25.000AUD cho loại tàu Cape Size và thời hạn của hai GCN này chỉ là ba tháng. Bằng việc áp dụng thuế đường biển và thuế môi trường, Úc đã tạo được một nguồn kinh phí rất lớn để có thể cung cấp tài chính cho các hoạt động bảo đảm an ninh hàng hải, xử lý tai nạn hàng hải, bảo vệ môi trường biển.

Với các thông tin về thuyền viên, hành khách, danh sách các cảng ghé, cơ quan Di trú và Biên phòng Úc sẽ xử lý các thông tin trên và sẽ áp dụng các biện pháp an ninh phù hợp. Ví dụ trong số mười cảng tàu ghé gần nhất có tên một cảng thuộc khu vực có nguy cơ buôn lậu ma túy cao như Colombia, Chile, Uruguay, ... cơ quan Hải quan Úc có thể sẽ tiến hành soát xét tàu với các nghiệp vụ đặc biệt như mang theo chó nghiệp vụ, kiểm tra các kết, cho thợ lặn kiểm tra đáy tàu để phòng việc giấu ma túy dưới đáy tàu.

**Hải quan lên tàu kiểm tra trực tiếp (Face to Face):** Để phòng ngừa việc giả mạo giấy tờ hộ chiếu, cơ quan Hải quan sẽ lên tàu kiểm tra từng thuyền viên và so sánh với ảnh trong hộ chiếu, bằng hành động này họ đã loại trừ được việc giả mạo giấy tờ của các đối tượng thuộc tổ chức tội phạm, ma túy, khủng bố trà trộn xâm nhập trái phép vào Úc.

**Yêu cầu các tàu nộp bản khai tài sản cá nhân, đồ dự trữ của tàu, danh mục thuốc tân dược, bia, rượu, thuốc lá,...** Bằng cách yêu cầu đối với thuyền viên nộp các bản kê khai này, cơ quan hải quan sẽ kiểm tra, đánh giá nguy cơ xảy ra việc buôn lậu bằng đường biển và sẽ áp dụng các biện pháp cần thiết như niêm phong đồ dự trữ, bia, rượu, thuốc lá. Một thuyền viên có tài sản cá nhân, tiền mặt quá lớn so với thu nhập bằng lương sẽ bị nghi ngờ và bị kiểm tra, soát xét kỹ lưỡng để loại trừ các hiểm họa như buôn lậu trong đó có buôn lậu ma túy bằng đường biển.

**Yêu cầu Thuyền trưởng cung cấp thông tin về người thân của thuyền viên tại Úc:** Do hiện tượng bỏ trốn của thuyền viên tại Úc vẫn xảy ra, cơ quan Hải quan thông qua Đại lý yêu cầu Thuyền trưởng cung cấp thông tin về mối quan hệ của thuyền viên với người thân của họ tại Úc, qua đó có thể áp dụng các biện pháp phòng ngừa cần thiết như không cho phép thuyền viên đó đi bờ, cử người đi kèm giám sát.

**Sử dụng Camera giám sát:** Tại các Cầu cảng, để giám sát hoạt động của tàu và chống buôn lậu, phá hoại, bỏ trốn thì ngoài hệ thống bảo vệ tại cổng cảng, họ còn gắn các Camera giám sát tại các cầu tàu 24/7.

**Không cho phép thuyền viên đi bộ trong khu vực Cảng:** Để đảm bảo an ninh bến cảng, khi tàu vào cảng, Sĩ quan an ninh bến cảng sẽ trực tiếp hoặc thông qua đại lý thông báo đến Thuyền trưởng về việc thuyền viên không được phép đi bộ, đi xe đạp trong khu vực cảng vì lý do an ninh, thuyền viên vi phạm sẽ bị phạt rất nặng, thậm chí trục xuất khỏi Úc và cấm vĩnh viễn không được nhập cảnh vào Úc.

**Yêu cầu các tàu thực hiện nghiêm túc các biện pháp an ninh theo Bộ luật ISPS:** Trước khi tàu đến cảng, chính quyền cảng sẽ trực tiếp thông báo hoặc thông qua Đại lý thông báo cho tàu về cấp độ an ninh áp dụng tại cảng, qua đó tàu sẽ phải áp dụng các biện pháp an ninh thích hợp như kiểm soát người lên xuống, niêm phong hoặc khóa chống tiếp cận các khu vực hạn chế, ... Việc thực thi các biện pháp an ninh phù hợp với cấp độ an ninh được kiểm tra, đánh giá bằng việc kiểm tra hành chính của cơ quan an toàn hàng hải Úc (AMSA) mà không được thông báo trước.

### 3.3. Những bài học kinh nghiệm cho Việt Nam

#### Về hệ thống pháp luật

Úc ban hành Bộ luật về An ninh hàng hải và bảo vệ bờ biển năm 2003 và Quy định về an ninh hàng hải và cơ sở hạ tầng cảng biển 2003 nhằm nội luật hóa và thi hành Bộ luật ISPS code. Dưới Bộ luật an ninh hàng hải Úc là hệ thống văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn chi tiết về tổ chức, quản lý, đào tạo, huấn luyện và chế độ chính sách đối với lực lượng an ninh.

Trong khi đó ở Việt Nam, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật mỏng, chưa xây dựng được Bộ luật hay Nghị định về An ninh hàng hải. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật Việt Nam còn thiếu những quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng an ninh cảng; quy chế phối hợp hành động giữa các cơ quan quản lý an ninh hàng hải cũng như chế tài xử lý các hành vi vi phạm về an ninh hàng hải. Công tác triển khai các quy định pháp luật về an ninh hàng hải còn nhiều bất cập, vướng mắc trong thực tiễn thi hành. Ngoài ra cũng chưa có chính sách thu phí bảo đảm an ninh tại cảng biển nên không có nguồn kinh phí để đầu tư phương tiện, thiết bị cũng như tổ chức, huấn luyện nghiệp vụ cho lực lượng an ninh cảng biển

#### **Về tổ chức, quản lý an ninh hàng hải**

Đứng đầu cơ quan quản lý an ninh hàng hải của Úc là Cục an ninh, trực thuộc Bộ Giao thông vận tải Úc. Cục an ninh sẽ trực tiếp hướng dẫn cấp độ an ninh cho từng khu vực cảng biển, tổ chức các cuộc diễn tập cấp quốc gia, đồng thời hướng dẫn, phê duyệt kế hoạch, kịch bản diễn tập an ninh cho các khu vực cảng biển.

Trong khi đó ở Việt Nam hiện nay, công tác quản lý an ninh hàng hải được giao cho 2 Cục thuộc Bộ Giao thông Vận tải là Cục Hàng hải Việt Nam (có trách nhiệm đánh giá an ninh cảng biển, xây dựng kế hoạch an ninh cảng biển cho các nhân viên an ninh cảng biển) và Cục Đăng kiểm Việt Nam (được giao nhiệm vụ tổ chức đào tạo và cấp Giấy chứng nhận Sĩ quan an ninh tàu biển và nhân viên an ninh công ty).

Mô hình quản lý hiện tại của Việt Nam thể hiện nhiều bất cập như:

- Việc kiểm tra duy trì hệ thống an ninh tàu biển và thử hoạt động của hệ thống thiết bị an ninh trên tàu biển do Trung tâm Thông tin An ninh Hàng hải thuộc Cục Hàng hải Việt Nam thực hiện; Khi gặp sự cố khủng bố đối với tàu biển, Cục Hàng hải Việt Nam chịu trách nhiệm giải quyết với tư cách là cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành còn Cục Đăng kiểm Việt Nam chỉ làm dịch vụ đào tạo, cấp chứng chỉ chứ không chịu trách nhiệm giải quyết hậu quả đối với an ninh của tàu biển ở nước ngoài.

- Không thống nhất được giáo trình giảng dạy cho các đối tượng;

- Lãng phí nguồn nhân lực đào tạo vì lực lượng giáo viên phân bố ở cả 02 Cục;

- Khó khăn cho việc xây dựng quy hoạch bảo đảm an ninh hàng hải.

#### **Về quản lý an ninh cảng biển**

Tại Úc, Trung tâm an ninh cảng biển là cơ quan chuyên trách quản lý an ninh cảng biển, có trách nhiệm tổ chức huấn luyện, hướng dẫn các cảng lập kịch bản và triển khai diễn tập theo kế hoạch của từng bến cảng và diễn tập chung toàn cảng, kinh phí diễn tập do các doanh nghiệp thành viên đóng góp. Trung tâm an ninh cảng được trang bị hệ thống camera an ninh (CCTV) theo dõi toàn bộ cảng biển. Hệ thống này được kết nối với hệ thống VTS kiểm soát hàng hải của Cảng vụ hàng hải, qua đó hỗ trợ nhau trong việc kiểm soát hoạt động của tàu thuyền ra vào cảng, hoạt động xếp dỡ hàng hóa và tình hình an ninh từng khu vực hạn chế.

Trong khi đó, ở Việt Nam, quản lý an ninh hàng hải tại các cầu bến cảng trong khu vực đều do chính các đơn vị quản lý, khai thác cảng đó xây dựng và thực hiện. Do vậy, có sự manh mún, lỏng lẻo về mô hình tổ chức và quản lý an ninh, nhất là tại các cảng quy mô nhỏ, thiếu nguồn nhân lực có kinh nghiệm, có chuyên môn liên quan đến vấn đề an ninh hàng hải, thiếu trang thiết bị, hạn chế về kinh phí khi triển khai thực hiện trong thực tế.

#### **Về đào tạo nguồn nhân lực an ninh hàng hải**

Tại Úc, ở mỗi cảng biển có lực lượng an ninh cảng với các nhân viên an ninh chuyên trách, hoạt động theo hình thức bán quân sự, được đào tạo về nghiệp vụ an ninh và được hưởng chế độ như Công an, Biên phòng của Úc. Lực lượng này được trang bị ca nô cao tốc, ô tô và các phương tiện, công cụ hỗ trợ phục vụ hoạt động kiểm soát an ninh cổng ra vào, các bến cảng và các khu vực hạn chế. Việc huấn luyện cho các cá nhân thực hiện nhiệm vụ an ninh cảng biển do tổ chức cảng và cơ quan quản lý an ninh hàng hải phối hợp tổ chức. Chương trình huấn luyện được lấy từ chương trình chuẩn của IMO cho Sĩ quan an ninh cảng biển. Giấy chứng nhận sẽ được cấp cho các thành viên hoàn thành khóa học. Diễn tập an ninh được thực hiện ở cấp quốc gia và các khu vực cảng biển cấp khu vực.

Trong khi đó, Việt Nam hiện nay, việc đào tạo các sĩ quan an ninh cảng biển do các Trường Cao đẳng Hàng hải I và Trường Cao đẳng nghề TP. Hồ Chí Minh trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam thực hiện và còn nặng về mặt lý thuyết. Việc phối hợp với Cục A67 - Bộ Công an, và các cơ quan liên quan trong công tác huấn luyện nghiệp vụ bảo đảm an ninh hàng hải cho cán bộ an ninh cảng chưa được triển khai thực hiện. Công tác tổ chức diễn tập tình huống an ninh tại cảng hiện nay chủ

yếu là tập trung vào công tác phòng cháy chữa cháy và do chính các đơn vị quản lý, khai thác cảng tổ chức thực hiện; việc diễn tập các tình huống an ninh khác chưa được triển khai.

#### ***Về đầu tư tài chính cho hoạt động bảo đảm an ninh***

Ở Úc, đầu tư cho công tác bảo đảm an ninh hàng hải của các cơ quan quản lý thuộc các Bộ, ngành do Nhà nước chịu trách nhiệm. Kinh phí bảo đảm an ninh cho cảng biển, tàu biển do các doanh nghiệp tự chịu trách nhiệm. Chi phí cho hoạt động an ninh được lấy từ nguồn thu phí bảo đảm an ninh hàng hải và đóng góp của các tổ chức cung cấp dịch vụ hàng hải.

Trong khi đó ở Việt Nam, các đơn vị quản lý và khai thác cảng gặp khó khăn cho đầu tư cơ sở hạ tầng và trang thiết bị kỹ thuật an ninh, bởi chi phí đầu tư rất lớn nhưng không trực tiếp không đem lại lợi nhuận cho doanh nghiệp. Do vậy, các đơn vị này chỉ đầu tư, mua sắm, trang bị những thiết bị kỹ thuật an ninh đơn giản, chi phí thấp. Đối với việc đầu tư cơ sở hạ tầng, trang thiết bị kỹ thuật an ninh cao như hệ thống camera quan sát, hệ thống kiểm tra kiểm soát, nhận dạng người ra vào cổng cảng bằng thẻ từ, thiết bị soi chiếu, ca-nô tuần tra ở vùng nước đều không được trang bị. Bên cạnh đó, các quy định, chính sách về tài chính của Việt Nam cho hoạt động đảm bảo an ninh còn rất thiếu, chưa rõ ràng, gây khó khăn và lúng túng trong quá trình thực hiện. Nhiều chương trình, hoạt động theo kế hoạch để đảm bảo an ninh không được triển khai thực hiện được trong thực tế vì không có nguồn kinh phí và không được hỗ trợ về mặt cơ chế, chính sách. Chế độ lương của các cán bộ an ninh chưa có thang bậc riêng. Tại các doanh nghiệp cảng biển, bậc lương của cán bộ an ninh được áp dụng theo bậc lương bảo vệ, chưa phù hợp với chức năng nhiệm vụ của cán bộ quản lý an ninh trong khu vực cảng biển.

#### **4. Kết luận**

Bảo đảm an ninh hàng hải là một phần không thể tách rời trong kinh tế và xã hội của Úc bởi ngành hàng hải hỗ trợ cả du lịch, thương mại và kết nối Úc với phần còn lại của thế giới. Úc có cách tiếp cận toàn diện dựa trên nguyên tắc "an ninh sâu", có nghĩa là thiết lập nhiều lớp bảo mật nhằm giảm thiểu cơ hội tấn công của các hiểm họa đe dọa an ninh. Chính phủ Úc quy định về bảo đảm an ninh hàng hải Úc thông qua Đạo luật về an ninh hàng hải và bảo vệ bờ biển năm 2003 (MTOFSA) và Quy định về an ninh hàng hải và cơ sở hạ tầng cảng biển 2003 nhằm đáp ứng các nghĩa vụ trong Chương XI-2 của Công ước Quốc tế về An toàn sinh mạng người trên biển năm 1974 (SOLAS) và Bộ luật quốc tế về An ninh tàu và bến cảng năm 2003 (ISPS). Thực thi hiệu quả các biện pháp bảo đảm an ninh hàng hải của Úc sẽ là bài học kinh nghiệm cho các quốc gia, trong đó có Việt Nam trong việc bảo đảm an ninh trước các hiểm họa đe dọa an ninh hàng hải.

#### **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1] GAMSA, "Guide to Australian Maritime Security Arrangements", Australian Border Protection Command, 2013.
- [2] Anthony Bergin, "Future unknown: The terrorist threat to Australian maritime security", University of Wollongong Australia, 2015.
- [3] Australian Maritime Safety Authority, "MASTREP and Australian Mandatory Reporting", 2016 <https://www.amsa.gov.au/safety-navigation/navigation-systems/modernised-australian-ship-tracking-and-reporting-system>.

---

Ngày nhận bài: 26/02/2018  
Ngày nhận bản sửa: 02/04/2018  
Ngày duyệt đăng: 06/04/2018