# PHẦN VĂN BẢN KHÁC

## BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI** **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 2030/QĐ-BGTVT *Hà Nội, ngày 30 tháng 5 năm 2014*

### QUYẾT ĐỊNH
### Phê duyệt Đề án Đổi mới và nâng cao năng lực công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải của các lực lượng ngành Giao thông vận tải tại Việt Nam

### BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Quyết định số 06/2014/QĐ-TTg ngày 20 tháng 01 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế phối hợp tìm kiếm cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ An toàn giao thông và Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam,

### QUYẾT ĐỊNH:

**Điều 1.** Phê duyệt Đề án Đổi mới và nâng cao năng lực công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải của các lực lượng ngành Giao thông vận tải tại Việt Nam kèm theo Quyết định này với các nội dung chính sau đây:

**I. MỤC TIÊU CỦA ĐỀ ÁN**

1. Đổi mới và nâng cao năng lực công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải của các lực lượng ngành Giao thông vận tải đáp ứng yêu cầu thực tiễn về tìm kiếm, cứu nạn tàu thuyền trên biển và trong vùng nước cảng biển.

2. Thực hiện đầy đủ các quy định của Công ước quốc tế về tìm kiếm cứu nạn hàng hải 1979 (SAR 79) mà Việt Nam là thành viên.

**II. NỘI DUNG TRIỂN KHAI THỰC HIỆN**

1. Rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật; cơ chế chính sách về tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển.

2. Đổi mới, kiện toàn cơ cấu tổ chức, chức năng, nhiệm vụ của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam; các Cảng vụ hàng hải và Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam về tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển.

3. Nâng cao năng lực quản lý, trình độ nghiệp vụ, thực hành tìm kiếm cứu nạn của cán bộ, thuyền viên Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, các Cảng vụ hàng hải và Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam.

4. Khai thác tối đa, có hiệu quả cơ sở hạ tầng, phương tiện, thiết bị kỹ thuật hiện có; đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển.

5. Xây dựng quy chế phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị liên quan về phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển.

6. Ứng dụng khoa học công nghệ trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng hải.

7. Tăng cường hợp tác quốc tế trong phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải.

(Danh mục Chương trình, dự án, thời gian và cơ quan thực hiện quy định cụ thể tại Phụ lục của Quyết định này).

**III. KINH PHÍ THỰC HIỆN**

1. Kinh phí thực hiện Đề án được xác định đối với từng chương trình, dự án cụ thể theo quy định và trong phạm vi dự toán chi ngân sách nhà nước giao hàng năm.

2. Nguồn kinh phí thực hiện:

a) Nguồn ngân sách nhà nước (Nguồn chi đầu tư phát triển, chi thường xuyên);

b) Nguồn vốn ODA, nguồn vốn viện trợ và các nguồn kinh phí hợp pháp khác (nếu có).

**IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

1. Thời gian thực hiện Đề án

a) Giai đoạn 1: Từ năm 2014 đến 2015;

b) Giai đoạn 2: Từ năm 2016 đến 2020.

2. Phân công nhiệm vụ

a) Vụ An toàn giao thông

- Là đầu mối tham mưu cho Lãnh đạo Bộ chỉ đạo thực hiện Đề án; chủ trì theo dõi, đôn đốc và kiểm tra việc thực hiện Đề án;

- Tổng hợp báo cáo Lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải tình hình triển khai thực hiện Đề án 6 tháng/lần;

- Phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan trong việc triển khai thực hiện các nội dung thuộc Danh mục chương trình, dự án tại Phụ lục kèm theo Quyết định này.

b) Ban Chỉ đạo Phòng chống lụt bão và tìm kiếm cứu nạn

- Thực hiện các nhiệm vụ được phân công theo Danh mục chương trình, dự án tại Phụ lục kèm theo Quyết định này;

- Phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan để triển khai thực hiện các nội dung của Đề án;

- Phối hợp với Vụ An toàn giao thông trong việc theo dõi, đôn đốc và kiểm tra thực hiện Đề án.

c) Các Vụ, cơ quan tham mưu khác thuộc Bộ

- Căn cứ chức năng, nhiệm vụ, tham mưu cho Bộ trưởng trong việc phối hợp với các Bộ, ngành, địa phương và các cơ quan liên quan triển khai thực hiện Đề án và các nhiệm vụ thuộc Danh mục chương trình, dự án tại Phụ lục kèm theo Quyết định này theo đúng tiến độ và đúng các quy định của pháp luật;

- Hàng năm phối hợp với Cục Hàng hải Việt Nam xây dựng chương trình, dự án triển khai thực hiện Đề án; kiểm tra, đánh giá tình hình thực hiện Đề án.

d) Cục Hàng hải Việt Nam

- Chủ trì, tổ chức thực hiện Đề án, bao gồm các nhiệm vụ quy định tại Phụ lục Danh mục các chương trình dự án kèm theo Quyết định này; phối hợp với Vụ An toàn giao thông tổ chức kiểm tra tình hình thực hiện, tổng hợp báo cáo Lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải;

- Hàng năm phối hợp với các Cục, Vụ liên quan thuộc Bộ Giao thông vận tải xây dựng kế hoạch và dự toán kinh phí thực hiện Đề án trình cấp có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện;

- Phối hợp với các cơ quan thuộc Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Nội vụ, Bộ Y tế và Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong việc xây dựng kế hoạch, chương trình, dự án cho công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn theo chức năng, nhiệm vụ được giao;

- Chỉ đạo Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, các Cảng vụ hàng hải, Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam tổ chức thực hiện Đề án; phối hợp với các cơ quan có liên quan của các Bộ, ngành, địa phương và các doanh nghiệp cảng biển, công ty tàu biển xây dựng Quy chế phối hợp tìm kiếm cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển;

- Chỉ đạo các trường nghiệp vụ hàng hải trong việc đào tạo, huấn luyện lực lượng tìm kiếm, cứu nạn hàng hải theo chương trình, kế hoạch được phê duyệt.

đ) Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam

- Căn cứ tình hình cụ thể, hàng năm xây dựng chương trình, kế hoạch triển khai thực hiện Đề án trình cấp có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện theo chỉ đạo của Cục Hàng hải Việt Nam và các cơ quan có liên quan;

- Định kỳ 6 tháng báo cáo Cục Hàng hải Việt Nam để tổng hợp báo cáo Bộ Giao thông vận tải về tình hình thực hiện Đề án.

e) Các Cảng vụ hàng hải

- Căn cứ chức năng, nhiệm vụ, hàng năm xây dựng chương trình, kế hoạch triển khai thực hiện Đề án trình cấp có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện theo chỉ đạo của Cục Hàng hải Việt Nam và các cơ quan có liên quan;

- Phối hợp với các cơ quan, đơn vị trong vùng nước cảng biển xây dựng Quy chế phối hợp và tổ chức thực hiện;

- Định kỳ 6 tháng báo cáo Cục Hàng hải Việt Nam để tổng hợp báo cáo Bộ Giao thông vận tải về tình hình thực hiện Đề án.

g) Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam

- Căn cứ chức năng, nhiệm vụ, hàng năm xây dựng chương trình, kế hoạch triển khai thực hiện Đề án trình cấp có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện theo chỉ đạo của Cục Hàng hải Việt Nam và các cơ quan có liên quan;

- Phối hợp với các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng, Bộ Công an xây dựng Quy chế phối hợp tiếp nhận, xử lý thông tin và tổ chức thực hiện;

- Định kỳ 6 tháng báo cáo Cục Hàng hải Việt Nam để tổng hợp báo cáo Bộ Giao thông vận tải về tình hình thực hiện Đề án.

**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký ban hành.

**Điều 3.** Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ, Ban thuộc Bộ, Ban chỉ đạo Phòng chống lụt bão và tìm kiếm cứu nạn, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**BỘ TRƯỞNG**

**Đinh La Thăng**

**Phụ lục**

**DANH MỤC CHƯƠNG TRÌNH, DỰ ÁN**
**ĐỀ ÁN ĐỔI MỚI, NÂNG CAO NĂNG LỰC CÔNG TÁC PHỐI HỢP TÌM KIẾM, CỨU NẠN HÀNG HẢI TẠI VIỆT NAM**

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 2030/QĐ-BGTVT ngày 30 tháng 5 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

| TT | Nội dung thực hiện | Cơ quan chủ trì soạn thảo/ thực hiện | Cơ quan chủ trì tham mưu trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|---|---|---|---|---|---|
| **I** | **Rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế chính sách về tìm kiếm, cứu nạn** | | | | |
| 1 | Sửa đổi bổ sung hoặc thay thế Quyết định số 56/2005/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2005 và Thông tư số 03/2012/TT-BGTVT ngày 20/01/2012 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về Tổ chức và hoạt động của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Cục HHVN | Vụ TCCB | Các Vụ thuộc Bộ, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2015 |
| 2 | Xây dựng Quyết định của Bộ trưởng Bộ GTVT phân cấp và ủy quyền về tài chính trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng hải | Cục HHVN | Vụ Tài chính | Các Vụ thuộc Bộ, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Bộ Tài chính,Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, các Cảng vụ hàng hải | Năm 2016-2020 |
| 3 | Sửa đổi, bổ sung chế độ, chính sách cho thuyền viên, người lao động tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng hải | Cục HHVN | Vụ TCCB | Các Vụ thuộc Bộ, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, các Cảng vụ hàng hải; các Bộ, ngành liên quan | Năm 2016-2020 |
| 4 | Xây dựng Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về định mức kinh tế, kỹ thuật trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn | Cục HHVN | Vụ KHCN | Các Vụ thuộc Bộ, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2014-2015 |

| TT | Nội dung thực hiện | Cơ quan chủ trì soạn thảo/ thực hiện | Cơ quan chủ trì tham mưu trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|---|---|---|---|---|---|
| **II** | **Kiện toàn cơ cấu tổ chức, chức năng, nhiệm vụ của cơ quan tìm kiếm, cứu nạn hàng hải** | | | | |
| 1 | Xây dựng Đề án nghiên cứu chuyển Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực I ra Đình Vũ hoặc Cát Bà, Lạch Huyện | Cục HHVN | Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB& TKCN | Các Vụ thuộc Bộ, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2016-2020 |
| **III** | **Nâng cao năng lực quản lý, chuyên môn nghiệp vụ, thực hành của cán bộ, công chức, viên chức và thuyền viên làm công tác tìm kiếm, cứu nạn** | | | | |
| 1 | Xây dựng các chương trình đào tạo, huấn luyện nâng cao nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng hải | Cục HHVN | Vụ TCCB | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trường Cao đẳng hàng hải I, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2014-2015 |
| 2 | Đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ, ngoại ngữ cho cán bộ, công chức, viên chức và thuyền viên làm công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng hải | Cục HHVN | Vụ TCCB | Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, các Cảng vụ hàng hải | Hàng năm |
| 3 | Tổ chức diễn tập tìm kiếm, cứu nạn; diễn tập xử lý thông tin hàng năm với các tổ chức tìm kiếm, cứu nạn Việt Nam và nước ngoài | Cục HHVN | Ban chỉ đạo PCLB&TKCN | Vụ ATGT, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, Công ty TNHH MTV Thông tin Điện tử hàng hải Việt Nam | Hàng năm |
| **IV** | **Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng hải** | | | | |
| 1 | Xây dựng cơ sở hậu cần 05 Trạm Tìm kiếm, cứu nạn hàng hải | Cục HHVN | Vụ KHĐT | Vụ Tài chính, ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Cục HHVN, UBND tỉnh thành phố, các Bộ ngành liên quan | Năm 2014-2020 |
| 2 | Sửa chữa, nâng cấp cầu tàu tại các Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực II, III | Cục HHVN | Vụ KHĐT | Vụ Tài chính, ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung | Năm 2014-2020 |

| TT | Nội dung thực hiện | Cơ quan chủ trì soạn thảo/ thực hiện | Cơ quan chủ trì tham mưu trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | |
| 3 | Xây dựng cơ sở hậu cần Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải khu vực IV tại Nha Trang | Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Vụ KHĐT | Vụ Tài chính, ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Cục HHVN | Năm 2014-2020 |
| 4 | Đầu tư trang, thiết bị cho Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam chỉ huy xử lý tình huống khẩn cấp tại trụ sở Cục Hàng hải Việt Nam | Cục HHVN | Vụ KHĐT | Vụ Tài chính, ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB& TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2014-2015 |
| 5 | Nghiên cứu, đề xuất Thủ tướng Chính phủ phương án và lộ trình đầu tư bổ sung thêm tàu tìm kiếm, cứu nạn | Cục HHVN | Vụ KHĐT | Vụ Tài chính, ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB& TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2014-2020 |
| **V** | **Xây dựng quy chế phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị liên quan về phối hợp tìm kiếm, cứu nạn** | | | | |
| 1 | Xây dựng cơ chế chỉ đạo, điều hành hoạt động tìm kiếm cứu nạn giữa Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam và Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam và các cơ quan, đơn vị liên quan theo Quyết định số 06/2014/ QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ | Cục HHVN | Ban chỉ đạo PCLB&TKCN | Vụ ATGT, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, Cảng vụ hàng hải, Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam | Năm 2014-2015 |
| 2 | Xây dựng phương án và Quy chế phối hợp giữa các cơ quan: Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, Cảng vụ hàng hải, Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam | Cục HHVN | Ban chỉ đạo PCLB&TKCN | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, các cơ quan của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, UBND các tỉnh thành phố | Năm 2014-2015 |
| **VI** | **Ứng dụng khoa học công nghệ trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng hải** | | | | |

| TT | Nội dung thực hiện | Cơ quan chủ trì soạn thảo/ thực hiện | Cơ quan chủ trì tham mưu trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Xây dựng phần mềm dữ liệu tìm kiếm, cứu nạn phục vụ cho công tác quản lý, phân tích, đánh giá tình hình tai nạn, sự cố và hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển | Cục HHVN | Trung tâm công nghệ thông tin | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam và các cảng vụ hàng hải | Năm 2014-2015 |
| 2 | Thiết lập các kênh chuyên dùng, các kênh dự phòng kết nối giữa Hệ thống Đài TTDH Việt Nam và các cơ quan tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển | Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam | | Các cơ quan thuộc Bộ, ngành liên quan | Năm 2014-2015 |
| **VII** | **Tăng cường hợp tác quốc tế trong phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải** | | | | |
| 1 | Hợp tác trao đổi kinh nghiệm, huấn luyện, diễn tập với các nước về công tác phối hợp tìm kiếm cứu nạn | Cục HHVN | Vụ HTQT | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam và các Cảng vụ hàng hải | Hàng năm |
| 2 | Đàm phán, ký kết và triển khai thực hiện các Điều ước quốc tế, Thỏa thuận quốc tế về phối hợp TKCN trên biển với các quốc gia trong khu vực | Cục HHVN | Vụ HTQT | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB& TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam và các Cảng vụ hàng hải | Hàng năm |
| 3 | Thiết lập các đầu mối phối hợp thông tin tìm kiếm, cứu nạn hàng hải với các nước ASEAN, Trung Quốc | Cục HHVN | Vụ HTQT | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2014-2020 |
| 4 | Hợp tác với Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) và các nước để nâng cao năng lực tìm kiếm, cứu nạn hàng hải của Việt Nam | Cục HHVN | Vụ HTQT | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam và các Cảng vụ hàng hải, Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam | Hàng năm |

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

# ĐỀ ÁN
## ĐỔI MỚI VÀ NÂNG CAO NĂNG LỰC CÔNG TÁC PHỐI HỢP TÌM KIẾM CỨU NẠN HÀNG HẢI CỦA CÁC LỰC LƯỢNG NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI TẠI VIỆT NAM

Hà Nội, tháng 5 năm 2014

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

# ĐỀ ÁN
# ĐỔI MỚI VÀ NÂNG CAO NĂNG LỰC CÔNG TÁC PHỐI HỢP TÌM KIẾM, CỨU NẠN HÀNG HẢI CỦA CÁC LỰC LƯỢNG NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI TẠI VIỆT NAM

## Phần 1
## ĐẶT VẤN ĐỀ

### 1. Tổng quan

Việt Nam là một quốc gia ven biển với dân số sinh sống miền ven biển đạt 34 triệu người, có hoạt động kinh tế biển đa dạng và phát triển. Bờ biển dài hơn 3.200 km với hơn một triệu $km^2$ mặt biển. Hệ thống cảng biển Việt Nam với 44 cảng biển, 219 bến cảng lớn nhỏ đón nhận trên 120.000 lượt tàu biển ra vào, bốc xếp hàng hóa. Đội tàu biển Việt Nam tăng đều trong những năm gần đây và hiện có gần 1.700 chiếc tàu biển hoạt động khắp nơi trên thế giới. Đội tàu khai thác, đánh bắt thủy sản với số lượng trên 125.000 chiếc, trong đó có khoảng 25.000 tàu đánh bắt cá xa bờ, số lao động trực tiếp trên 1 triệu người với ngư trường rộng khắp vùng Biển Đông và hoạt động diễn ra hầu như quanh năm. Ngoài ra, vùng biển Việt Nam nằm cận kề tuyến hành trình quốc tế quan trọng từ châu Á đi các nước, là nơi hoạt động của đội tàu dịch vụ, du lịch, khai thác dầu khí, quốc phòng và an ninh trên biển.

Thời tiết trong những năm gần đây có những biến đổi khó lường theo chiều hướng ngày càng phức tạp. Băng ở hai cực đang tan chảy dẫn đến nước biển dâng; bão lũ ngày càng xuất hiện nhiều với đường đi, cường độ thay đổi khó dự báo gây ra nhiều thảm họa cho hoạt động hàng hải. Tình trạng trái đất nóng lên, động đất, núi lửa... gây ra các đợt sóng thần gây thảm họa cho các quốc gia ven biển. Với những biến đổi khí hậu phức tạp này làm cho nguy cơ hiểm họa hoạt động hàng hải ngày càng gia tăng và khả năng đối phó với hiểm họa thiên nhiên của con người là rất nhỏ bé.

Với tất cả các yếu tố đó, tình hình tai nạn, sự cố trên biển và các nguy cơ dẫn đến tai nạn, sự cố do hoạt động giao thông trên biển Việt Nam cũng tăng lên là điều không thể tránh khỏi.

Hàng năm lực lượng tìm kiếm, cứu nạn hàng hải đã thu nhận và xử lý từ 200 - 250 vụ việc liên quan đến tai nạn, sự cố trên biển, cứu và hỗ trợ hàng trăm lượt người, tàu thuyền trong và ngoài nước, bao gồm cả tàu cá, tàu vận tải và các loại phương tiện giao thông khác gặp nạn trên vùng biển trách nhiệm của Việt Nam, góp phần giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra trên cả nước, khẳng định chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán và uy tín của Việt Nam đối với quốc tế, góp phần xây dựng một môi trường đầu tư an toàn, tin cậy trong lĩnh vực hoạt động kinh tế biển.

Việt Nam đã tham gia Công ước quốc tế về Tìm kiếm, cứu nạn trên biển (SAR 79) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) từ năm 2007. Công ước quy định rất rõ về trách nhiệm, nghĩa vụ của các quốc gia có biển phải tiến hành các hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trong vùng biển thuộc trách nhiệm của mình. Tổ chức tốt các hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển, đảm bảo an toàn sinh mạng con người, đem lại sự an tâm, tin tưởng của những người tham gia giao thông trên khu vực biển trách nhiệm của Việt Nam là đem lại danh dự và uy tín của Việt Nam đối với thế giới, tạo điều kiện phát triển kinh tế, hợp tác quốc tế, phù hợp với xu thế phát triển chung của khu vực và trên thế giới.

Với nghĩa vụ, trách nhiệm của một quốc gia có biển trong tiến trình tham gia hội nhập sâu, rộng với quốc tế, đồng thời triển khai thực hiện các Công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, ngày 02/10/1996, Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải có Quyết định số 2628 QĐ/TCCB-LĐ thành lập Trung tâm Phối hợp Tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam chịu trách nhiệm trực tiếp chỉ huy, điều hành các lực lượng, đơn vị tiến hành hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển, chủ trì phối hợp với các lực lượng liên quan thuộc các Bộ, ngành, địa phương để tiến hành tìm kiếm, cứu nạn trên vùng biển Việt Nam (trừ vùng nước cảng biển và vùng cấm trên biển).

**2. Sự cần thiết xây dựng Đề án**

Trong các lực lượng tìm kiếm, cứu nạn hàng hải hiện nay, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam (sau đây gọi tắt là Trung tâm) là nòng cốt, được thành lập từ năm 1996, cơ sở vật chất ngày càng được Nhà nước chú trọng đầu tư nâng cấp đến nay đã có tất cả 07 tàu tìm kiếm, cứu nạn chuyên dụng và 04 Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực rải khắp từ Bắc đến Nam; hệ thống pháp luật hàng hải liên quan đến công tác tìm kiếm, cứu nạn ngày càng được hoàn thiện và được triển khai sâu rộng vào cuộc sống. Tuy nhiên với những phát triển, đổi mới nhanh chóng của ngành Hàng hải trong thời gian qua, đặc biệt các vấn đề liên quan đến hợp tác trên biển thì công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải cần được thay đổi, từng bước nâng cao hiệu quả đáp ứng với sự phát triển của ngành Hàng hải Việt Nam nói riêng và của quốc tế nói chung.

a) Về phương diện quốc tế

Việt Nam đã là thành viên của Công ước quốc tế về Luật biển 1982, Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng người trên biển, năm 1974 và Nghị định thư bổ sung năm 1978 (SOLAS 74/78). Các Công ước này quy định trách nhiệm của những quốc gia ven biển, quốc gia có tàu đăng ký mang cờ quốc tịch phải có nghĩa vụ bảo đảm an toàn hàng hải, tìm kiếm, cứu nạn đối với tàu thuyền mang quốc tịch của quốc gia mình và tàu thuyền nước ngoài hoạt động tại vùng biển của quốc gia đó nếu gặp nạn. Pháp luật Việt Nam về cơ bản phù hợp với yêu cầu của Công ước SAR 79 bằng việc sửa đổi, bổ sung, ban hành mới nhiều Bộ luật, Luật và văn bản quy phạm pháp luật có liên quan như Bộ luật Hàng hải Việt Nam, các văn bản hướng dẫn Bộ luật Hàng hải Việt Nam, triển khai việc thực hiện Công ước SAR 79.

Chúng ta đã tham gia Công ước về tổ chức vệ tinh hàng hải quốc tế năm 1976 (INMARSAT-76) và Hiệp ước khai thác về Tổ chức vệ tinh hàng hải quốc tế năm 1976 (OA IMARSAT-1976). Công ước này điều chỉnh việc thiết lập, quản lý và sử dụng hệ thống vệ tinh quốc tế phục vụ mục đích hoạt động hàng hải, thương mại, bảo đảm an toàn hàng hải trên phạm vi toàn cầu.

b) Về Vùng tìm kiếm, cứu nạn của Việt Nam

Sau khi Việt Nam tiến hành đầu tư Hệ thống đài thông tin duyên hải, trong đó có trạm vệ tinh mặt đất và đài LUT, Việt Nam đã tiến hành ký kết, tham gia Công ước INMARSAT-76 và Hiệp ước OA IMARSAT-1976. Công ước này điều chỉnh việc thiết lập, quản lý và sử dụng hệ thống vệ tinh quốc tế phục vụ mục đích hoạt động hàng hải, thương mại, bảo đảm an toàn hàng hải trên phạm vi toàn cầu. Qua đó Vùng trách nhiệm VNMCC đã được tổ chức quốc tế công nhận, bao gồm một vùng biển rộng lớn có giới hạn về phía đông đến kinh tuyến 116. Hiện tại, Đề án đàm phán xác định vùng ranh giới trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn trên biển của Việt Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt và chúng ta đang tiến hành đàm phán song phương với các nước có liên quan. Để việc đàm phán thành công, Việt Nam cần có sự đầu tư nhất định về trang thiết bị tìm kiếm, cứu nạn trên biển, thực hiện tốt nghĩa vụ tìm kiếm, cứu nạn trên biển trước, trong và sau quá trình đàm phán.

c) Công tác triển khai thực hiện công tác tìm kiếm, cứu nạn trên biển

Công tác tìm kiếm, cứu nạn trên biển của Việt Nam hiện nay có rất nhiều lực lượng tham gia. Hệ thống Đài thông tin duyên hải Việt Nam tiếp nhận các thông tin cấp cứu trên biển để chuyển đến Trung tâm, các MRCC khu vực I, II, III, IV và các cơ quan, đơn vị TKCN có liên quan như Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn, Ban chỉ huy PCLB&TKCN địa phương... theo Quyết định số 137/2007/QĐ-TTg ngày 21/8/2007 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Đề án tổ chức thông tin phục vụ phòng chống thiên tai trên biển.

Lực lượng tàu thuyền tham gia gồm tàu của Trung tâm, Cảnh sát biển, Hải quân, Kiểm ngư, ngư dân, doanh nghiệp... Tuy nhiên công tác phối hợp, xử lý thông tin ban đầu còn nhiều hạn chế, bị động; đặc biệt công tác chỉ huy tại hiện trường chưa rõ ràng, thống nhất và việc điều động phương tiện còn khó khăn...

d) Về tình hình hoạt động của Trung tâm

Hoạt động của Trung tâm hiện nay bộc lộ nhiều khía cạnh bất cập, không phù hợp với thực tiễn hoạt động như đã nêu trên. Vì vậy, để hoạt động tìm kiếm, cứu nạn của Trung tâm đạt được mục tiêu trở thành hiện đại, chính quy, chuyên nghiệp và hiệu quả, đáp ứng được yêu cầu phát triển chung của đất nước cũng như thực hiện tốt trách nhiệm và nghĩa vụ của một quốc gia có biển, việc đổi mới và nâng cao năng lực công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải là cần thiết. Hơn nữa, phương tiện tìm kiếm, cứu nạn chuyên dụng còn yếu và thiếu, trang thiết bị phục vụ tìm kiếm, cứu nạn còn lạc hậu, chắp vá, thiếu đồng bộ. Với 3.260 km bờ biển, Trung tâm mới chỉ có 07 tàu cứu nạn chuyên dụng ứng trực, lực lượng tìm kiếm, cứu nạn quá mỏng gây ảnh hưởng lớn đến tính kịp thời và hiệu quả của hoạt động

tìm kiếm, cứu nạn trên biển. Bên cạnh đó, phân định về phân công trách nhiệm về công tác tìm kiếm, cứu nạn giữa các địa phương, Bộ và ngành còn chưa rõ ràng.

đ) Quy định của Chính phủ:

Quyết định số 06/2014/QĐ-TTg ngày 20/01/2014 của Thủ tướng Chính phủ về Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển có hiệu lực từ 10/3/2014, trong đó có giao cho Cảng vụ hàng hải chủ trì công tác tìm kiếm, cứu nạn trong vùng nước cảng biển. Các Cảng vụ hàng hải cần có cơ chế, chính sách về chế độ, tài chính và trang thiết bị để thực hiện nhiệm vụ mới này. Mặt khác cần có sự điều chỉnh về cán bộ và thực hiện đào tạo cho cán bộ, thuyền viên về nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn.

Đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế, thực hiện tốt hơn nữa nghĩa vụ của quốc gia thành viên, Việt Nam cần hoàn thiện hệ thống pháp luật về hàng hải, trong đó có các quy định về tìm kiếm, cứu nạn hàng hải, xây dựng lực lượng tìm kiếm, cứu nạn có đủ năng lực. Đây là đòi hỏi hết sức cần thiết hiện nay và sau này.

Với một số nét tiêu biểu nêu trên, chúng ta rất cần có sự đổi mới cơ chế phối hợp nâng cao hiệu quả công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam và Đề án được xây dựng nhằm đánh giá thực trạng cũng như đưa ra các giải pháp để triển khai thực hiện trong thời gian tới nhằm nâng cao hiệu quả công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng hải ở Việt Nam.

**3. Căn cứ pháp lý xây dựng Đề án**

***3.1. Các văn bản pháp lý quốc tế***

- Công ước quốc tế về tìm kiếm, cứu nạn hàng hải - International Convention on maritime search and rescue, 1979 (**SAR 1979**). Ngày gia nhập chính thức của Việt Nam: 16/4/2007.

- Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển - United Nations Convention on Law of the Sea 1982 (**UNCLOS**). Ngày gia nhập chính thức của Việt Nam: 23/6/1994.

- Công ước quốc tế về An toàn sinh mạng con người trên biển 74/78 và các sửa đổi bổ sung - International Convention for the Safety of Life at Sea (**SOLAS 74/78**). Ngày gia nhập chính thức của Việt Nam: 18/3/1991.

- Các Hiệp định, Thỏa thuận giữa Việt Nam và các quốc gia liên quan về tìm kiếm, cứu nạn trên biển:

+ Tuyên bố ASEAN về hợp tác tìm kiếm và cứu nạn người và tàu thuyền gặp nạn trên biển được thông qua tại Hội nghị Bộ trưởng ngoại giao ASEAN ngày 25-30/01/2010 tại Hà Nội (ASEAN Declararion on Cooperation in Search and Rescue of Persons and Vessels in Distress at Sea)

+ Thỏa thuận giữa Chính phủ nước Cộng hòa XHCN Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Philippin về hợp tác trong lĩnh vực tìm kiếm, cứu nạn trên biển ngày 26/10/2010 tại Hà Nội.

+ Hiệp định về Tạo điều kiện thuận lợi cho việc tìm kiếm tàu biển bị nạn và cấp cứu người sống sót của tàu bị nạn, Kuala Lumpur - 1975.

+ Các Hiệp định hàng hải được Chính phủ Việt Nam ký kết với Chính phủ các nước có quy định điều khoản cung cấp mọi sự giúp đỡ, hỗ trợ lẫn nhau đối với tàu của các bên bị nạn trên các vùng biển thuộc quyền tài phán của mỗi quốc gia.

- Quy định của IMO về thông tin tìm kiếm, cứu nạn

Đối với tàu thuyền vận tải biển tuyến quốc tế, Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS 74/78) quy định trang bị tối thiểu về thông tin liên lạc cho các tàu là đối tượng của Hệ thống GMDSS được nêu rõ trong Chương IV của SOLAS 74/78

*3.2. Các văn bản pháp luật Việt Nam*

- Bộ luật Hàng hải Việt Nam ngày 14/6/2005: Điều 30 quy định về "Tìm kiếm và cứu nạn hàng hải"; Khoản 12 Điều 50 quy định về "nghĩa vụ của Thuyền trưởng trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn"; Khoản 1 Điều 207 quy định về "Trách nhiệm tham gia tìm kiếm và cứu nạn của Thuyền trưởng khi xảy ra tai nạn đâm va"; Điểm d Khoản 1 Điều 47 quy định về "nghĩa vụ của thuyền viên khi phát hiện tình huống nguy hiểm trên biển";

- Luật Giao thông đường thủy nội địa ngày 15/6/2004;

- Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29/6/2006;

- Luật Thủy sản ngày 26/11/2003;

- Quyết định số 06/QĐ-TTg ngày 15/01/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt kế hoạch thực hiện Công ước SAR 79;

- Các quy định về tổ chức và hoạt động của cơ quan tìm kiếm, cứu nạn:

+ Quyết định số 780 QĐ/TTg ngày 23/10/1996 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Ủy ban quốc gia Tìm kiếm, cứu nạn trên không và trên biển Việt nam và Quyết định số 76/2009/QĐ-TTg ngày 11/5/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc kiện toàn Ủy ban quốc gia Tìm kiếm, cứu nạn và hệ thống tổ chức tìm kiếm, cứu nạn các Bộ, ngành Trung ương và địa phương.

+ Quyết định số 06/2014/QĐ-TTg ngày 20/01/2014 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế phối hợp TKCN trên biển và trong vùng nước cảng biển.

+ Quyết định số 2628/QĐ-TCCB-LĐ ngày 02/10/1996 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc thành lập Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam; Quyết định số 56/2005/QĐ-BGTVT ngày 28 tháng 10 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về tổ chức và hoạt động của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam; Thông tư số 03/2012/TT-BGTVT ngày 20/01/2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Quyết định số 56/2005/QĐ-BGTVT ngày 28 tháng 10 năm 2005.

+ Văn bản số 1142/BGTVT-VP ngày 27/01/2014 của Bộ Giao thông vận tải về việc giao bổ sung nhiệm vụ xây dựng Đề án năm 2014.

**4. Phạm vi và đối tượng nghiên cứu của Đề án**

*a) Phạm vi nghiên cứu*

Đề án tập trung nghiên cứu về hiện trạng hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn; tổ chức, quản lý, điều động phương tiện; tình hình đầu tư cơ sở vật chất, trang thiết bị phục vụ công tác tìm kiếm, cứu nạn của Trung tâm; công tác phối hợp giữa Trung tâm với Công ty thông tin điện tử (sau đây gọi tắt là Công ty thông tin điện tử) và các Cảng vụ hàng hải; mối quan hệ với các cơ quan, đơn vị trong và ngoài ngành Hàng hải; các tồn tại, bất cập trong hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển; tham khảo mô hình hoạt động tìm kiếm, cứu nạn của một số quốc gia. Trên cơ sở đó, Đề án đưa ra các nội dung đổi mới và nâng cao năng lực công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải tại Việt Nam.

*b) Đối tượng nghiên cứu*

Đề án tập trung nghiên cứu về tổ chức, hoạt động của Trung tâm, Công ty thông tin điện tử, các Cảng vụ hàng hải.

**5. Mục tiêu của Đề án**

*5.1. Mục tiêu chung*

a) Đổi mới và nâng cao năng lực công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải đáp ứng yêu cầu thực tiễn về tìm kiếm, cứu nạn tàu thuyền trên biển;

b) Thực hiện đầy đủ các quy định của Công ước quốc tế về tìm kiếm, cứu nạn hàng hải, 1979 (SAR 79) mà Việt Nam là thành viên.

*5.2. Mục tiêu cụ thể*

a) Giai đoạn từ năm 2014 đến năm 2015:

- Rà soát, sửa đổi, bổ sung hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về tìm kiếm, cứu nạn đảm bảo đồng bộ, tránh chồng chéo;

- Đổi mới, kiện toàn cơ chế, chính sách về cơ cấu tổ chức, chức năng, nhiệm vụ của Trung tâm;

- Nâng cao năng lực quản lý, trình độ nghiệp vụ, thực hành tìm kiếm, cứu nạn của cán bộ, thuyền viên Trung tâm, các Cảng vụ hàng hải và Công ty thông tin điện tử;

- Nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị liên quan trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển;

- Đầu tư, nâng cấp cơ sở hạ tầng, phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển.

b) Giai đoạn 2016 - 2020:

- Tiếp tục hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển;

- Tiếp tục đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, phương tiện, thiết bị kỹ thuật đáp ứng yêu cầu tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển.

- Bảo đảm xây dựng đội ngũ cán bộ, thuyền viên đáp ứng yêu cầu công tác tìm kiếm, cứu nạn trên vùng biển Việt Nam, trong vùng nước cảng biển và hợp tác quốc tế về tìm kiếm, cứu nạn.

## Phần 2
## ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG CÔNG TÁC PHỐI HỢP TÌM KIẾM CỨU NẠN HÀNG HẢI TẠI VIỆT NAM

### I. MÔ HÌNH TỔ CHỨC HỆ THỐNG TÌM KIẾM CỨU NẠN HÀNG HẢI TẠI VIỆT NAM

#### 1. Tổ chức hệ thống tìm kiếm, cứu nạn hàng hải tại Việt Nam

- Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn thành lập năm 1996, được kiện toàn lại theo Quyết định số 76/2009/QĐ-TTg ngày 11/5/2009 của Thủ tướng Chính phủ, là tổ chức phối hợp liên ngành, có chức năng giúp Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo, tổ chức phối hợp thực hiện công tác tìm kiếm, cứu nạn trong phạm vi cả nước;

Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn là cơ quan làm việc theo chế độ kiêm nhiệm, Chủ tịch Ủy ban là Phó Thủ tướng Chính phủ, Phó Chủ tịch thường trực là lãnh đạo của Bộ Quốc phòng, Phó Chủ tịch là Lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải;

- Cơ quan thường trực, giúp việc của Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn là Bộ Quốc phòng, có trách nhiệm đảm bảo các điều kiện hoạt động của Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn và sử dụng bộ máy của mình để tổ chức thực hiện nhiệm vụ của Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn;

- Cơ quan chuyên trách giúp việc Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn là Văn phòng Ủy ban Quốc gia tìm kiếm, cứu nạn;

- Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn trực tiếp chỉ đạo Ban chỉ đạo tìm kiếm, cứu nạn của các Bộ, ngành, địa phương và các đơn vị chuyên trách, kiêm nhiệm thực hiện công tác tìm kiếm, cứu nạn trong đó có Ban chỉ đạo TKCN của Bộ GTVT;

- Các lực lượng chính tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng hải bao gồm:

+ Lực lượng của Trung tâm;

+ Các Cảng vụ hàng hải thuộc Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải;

+ 29 đài thông tin duyên hải được bố trí tại các vùng ven biển dọc theo bờ biển Việt Nam; 01 đài thông tin vệ tinh mặt đất Inmarsat; 01 đài thông tin vệ tinh Cospas - Sarsat đảm bảo thông tin thông suốt, phục vụ phòng chống thiên tai, tìm kiếm, cứu nạn và an toàn, an ninh hàng hải.

- Các lực lượng khác tham gia công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng hải bao gồm có:

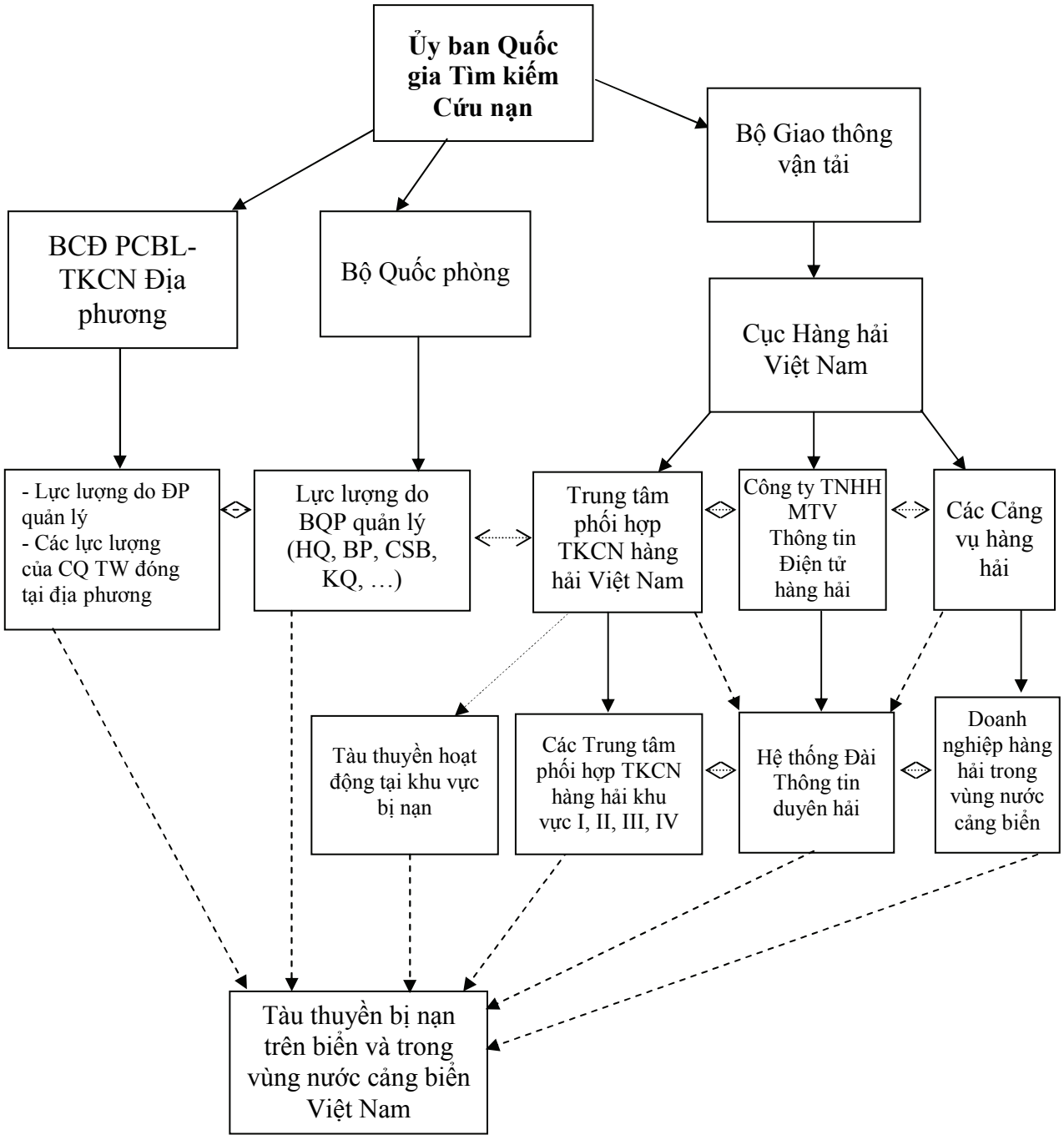
+ Lực lượng Hải quân, Biên phòng, Cảnh sát biển thuộc Bộ Quốc phòng

+ Các lực lượng không chuyên thuộc Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn; Ban chỉ đạo PCLB và TKCN các tỉnh ven biển và các tàu thuyền hoạt động trên biển được huy động tham gia theo phương châm "4 tại chỗ".

Hiện nay, trong lĩnh vực tìm kiếm, cứu nạn trên biển, Trung tâm là lực lượng tìm kiếm, cứu nạn chuyên nghiệp, có khả năng thực hiện các hoạt động phối hợp

với lực lượng tìm kiếm, cứu nạn của các quốc gia khác trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn quốc tế, tìm kiếm, cứu nạn tại các vùng biển xa, vùng biển có tính chất nhạy cảm về chính trị…. mà các lực lượng tìm kiếm, cứu nạn khác thuộc Bộ Quốc phòng và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố ven biển khó tiếp cận.

**Hình 1. Mô hình tổ chức TKCN trên biển và trong vùng nước cảng biển Việt Nam**



**2. Trách nhiệm chủ trì, phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển**

Theo Quyết định số 06/2014/QĐ-TTg ngày 20/01/2014 của Thủ tướng Chính phủ, vùng trách nhiệm chủ trì phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển Việt Nam như sau:

- Trung tâm chủ trì, phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên vùng biển Việt Nam, trừ vùng nước cảng biển, vùng cấm và vùng hạn chế trên biển;

- Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương ven biển chủ trì, phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trong khu vực thuộc địa bàn quản lý, trừ vùng nước cảng biển, vùng cấm và vùng hạn chế do Bộ Quốc phòng công bố;

- Cảng vụ hàng hải chủ trì, phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trong vùng nước cảng biển;

- Bộ Quốc phòng chủ trì, phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trong vùng cấm và vùng hạn chế trên biển;

- Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn chủ trì, huy động lực lượng, phương tiện của các Bộ, ngành, địa phương tham gia phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trong trường hợp vị trí của người, phương tiện bị nạn không xác định; nằm trong vùng giáp ranh với quốc gia khác và trên vùng biển Việt Nam trong trường hợp vượt khả năng ứng phó của các cơ quan nêu trên.

**II. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG CỦA TRUNG TÂM PHỐI HỢP TÌM KIẾM, CỨU NẠN HÀNG HẢI VIỆT NAM**

**1. Tổ chức và hoạt động của Trung tâm**

Trung tâm là đơn vị sự nghiệp nhân đạo trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam. Từ ngày 01/01/2006, trên cơ sở Quyết định số 2628/QĐ-TCCB-LĐ ngày 02/10/1996, Trung tâm đã được quy định lại về tổ chức và hoạt động theo Quyết định số 56/2005/QĐ-BGTVT của Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải và Thông tư số 03/2012/TT-BGTVT ngày 20/01/2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

Trung tâm hiện có 4 Trung tâm khu vực trực thuộc có phạm vi hoạt động được chia làm 4 khu vực tìm kiếm, cứu nạn (SRRs) như sau:

a) Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực I có vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn hàng hải từ ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Hà Tĩnh đến hết vùng biển tỉnh Quảng Ninh;

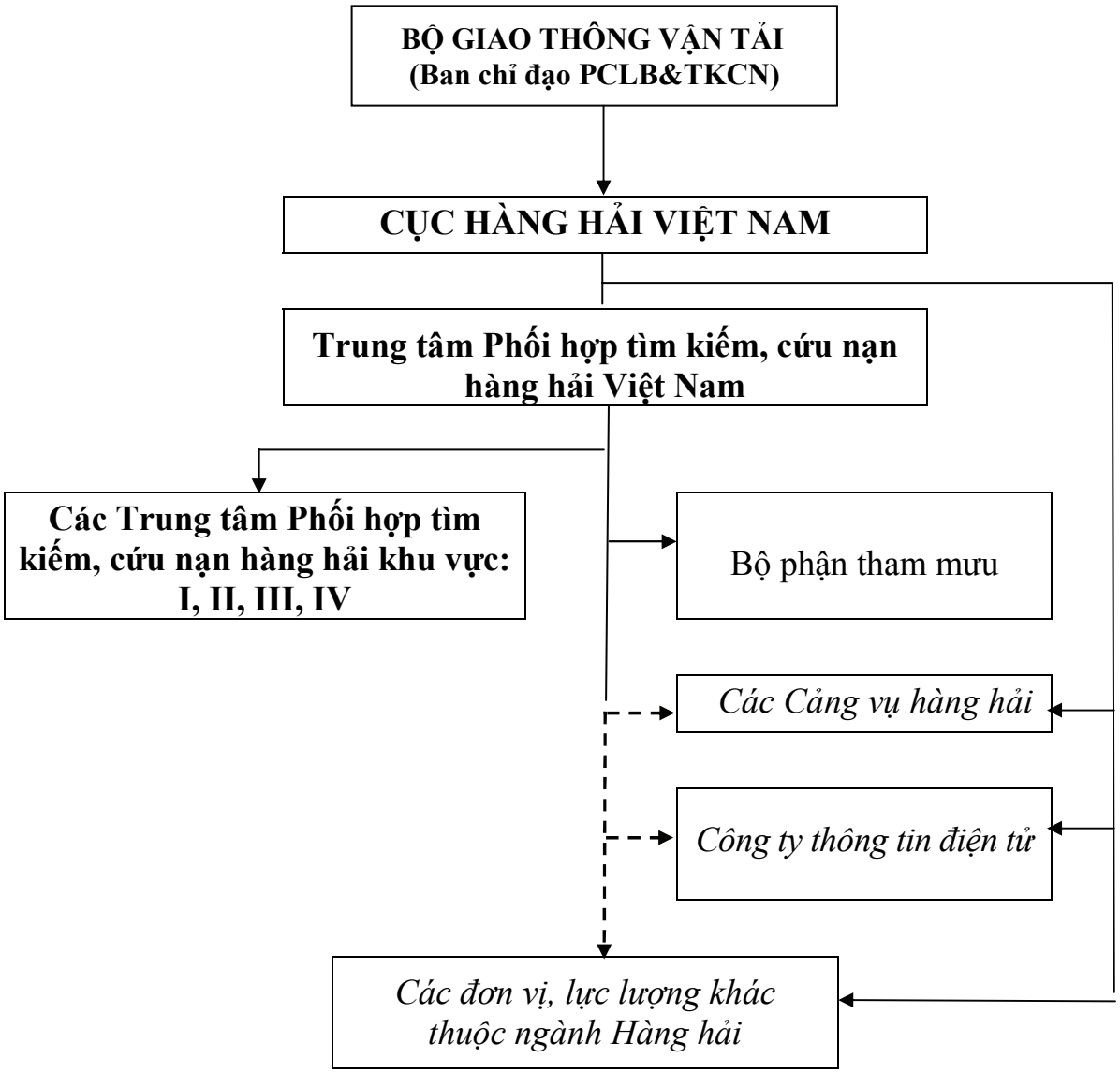
b) Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực II có vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn hàng hải từ ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Hà Tĩnh đến ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Bình Định;

c) Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực III có vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn hàng hải từ ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Ninh Thuận đến hết vùng biển tỉnh Kiên Giang (không bao gồm vùng biển quần đảo Trường Sa);

d) Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực IV có vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn hàng hải từ ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Bình Định đến ranh giới phía Nam vùng biển tỉnh Ninh Thuận và vùng biển quần đảo Trường Sa".

Với vai trò là cơ quan quản lý trực tiếp, Cục Hàng hải Việt Nam đã thực hiện chỉ đạo đối với Trung tâm trên tất cả các mặt, đặc biệt là hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, đề xuất xây dựng cơ chế chính sách, đào tạo nguồn nhân lực, quan tâm đề nghị đầu tư trang thiết bị cần thiết phục vụ cho hoạt động của Trung tâm;

**Hình 2. Mô hình tổ chức hệ thống tìm kiếm, cứu nạn ngành Hàng hải**




**2. Phân vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn trên biển của Trung tâm**

Trung tâm chịu trách nhiệm chủ trì, phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên vùng biển Việt Nam, trừ vùng nước cảng biển, vùng cấm và vùng hạn chế trên biển (theo Quyết định số 06/2014/QĐ-TTg, ngày 20/01/2014 của Thủ tướng Chính phủ), Trung tâm có trách nhiệm:

"- Tổ chức nắm bắt tình hình về tai nạn, sự cố để đưa ra phương án tổ chức, điều động hoặc kiến nghị điều động lực lượng, phương tiện đến ứng phó kịp thời và hiệu quả;

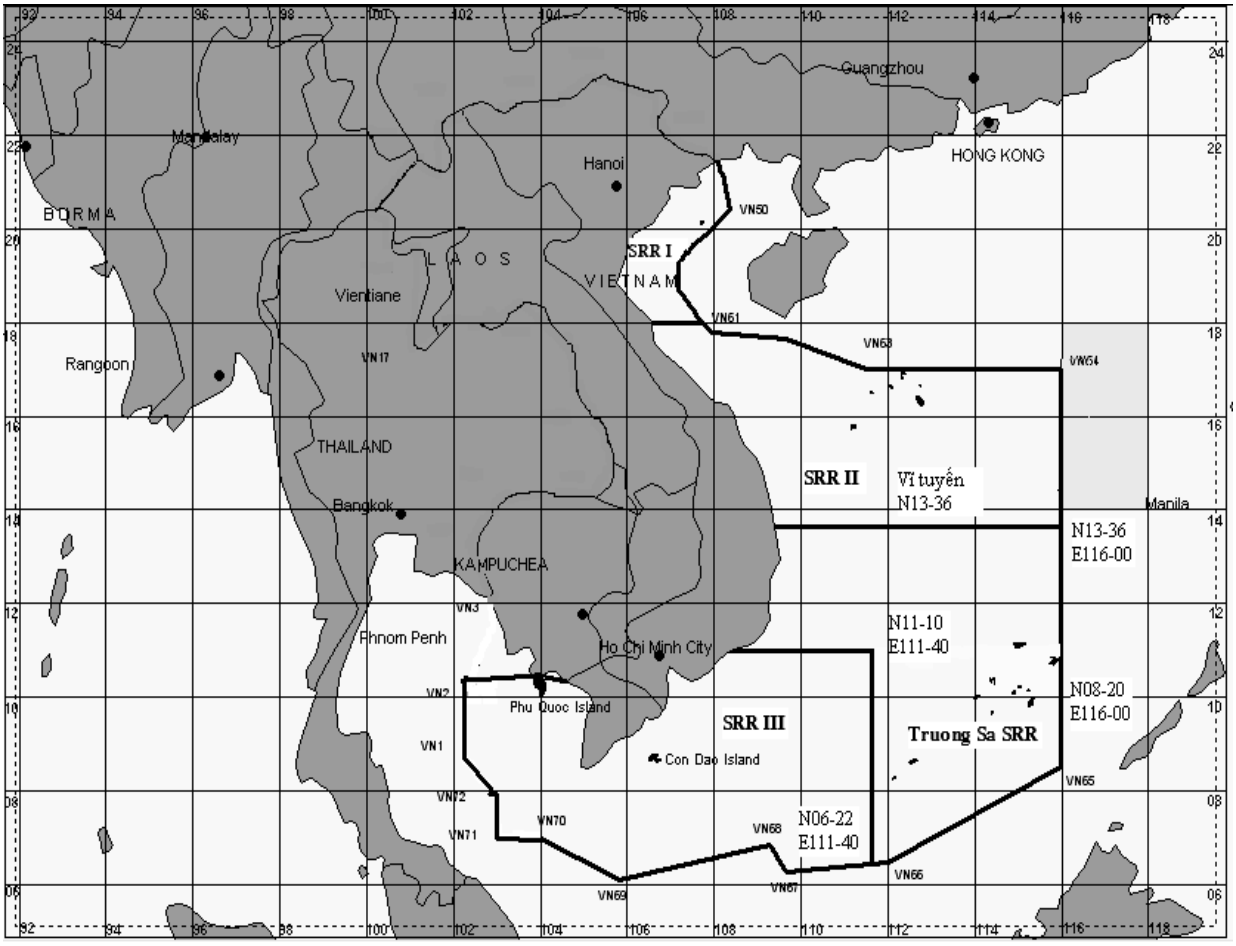
- Yêu cầu hệ thống Đài Thông tin Duyên hải phát thông tin tìm kiếm, cứu nạn về người, phương tiện đang gặp nguy hiểm trên biển; dừng phát khi đã kết thúc tình huống cấp cứu - khẩn cấp; duy trì thông tin liên lạc với Chỉ huy hiện trường, chỉ đạo hoạt động tìm kiếm, cứu nạn;

- Hướng dẫn người, phương tiện bị nạn, thuyền trưởng phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn; Chỉ huy hiện trường tùy theo từng tình huống và diễn biến của vụ việc để nắm, xử lý thông tin, đưa ra chỉ dẫn, biện pháp hỗ trợ, cứu nạn kịp thời;

- Trực tiếp điều động lực lượng, phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn khi cần thiết; kiến nghị các cấp có thẩm quyền trực tiếp về tìm kiếm, cứu nạn để huy động lực lượng, phương tiện đến ứng phó khi vượt khả năng ứng phó của mình;

- Phối hợp với các cơ quan, tổ chức liên quan khác để tiến hành và giải quyết hậu quả vụ việc tìm kiếm, cứu nạn."

**Hình 3. Sơ đồ phân vùng tìm kiếm, cứu nạn trên biển**



**3. Thực trạng cơ chế quản lý, điều hành, phối hợp, tiếp nhận và xử lý thông tin, điều động lực lượng, phương tiện tìm kiếm, cứu nạn hàng hải**

***3.1. Công tác thường trực, tiếp nhận, xử lý thông tin báo nạn***

- Chế độ Trực ban tại Trung tâm được duy trì để đảm bảo thu nhận và xử lý thông tin báo nạn và tổ chức, điều hành hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển. Bên cạnh việc bố trí người có chuyên môn, kinh nghiệm đảm nhiệm, các loại thiết bị thông tin liên lạc, thiết bị chuyên dụng… luôn đặt trong tình trạng hoạt động để phục vụ công tác trực ban.

- Các phương tiện chuyên dụng tìm kiếm, cứu nạn do Nhà nước trang bị (tàu, ca nô, xe ô tô…) được duy trì trong tình trạng sẵn sàng hoạt động để tham gia công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn khi có vụ việc xảy ra. Vào mùa mưa bão hàng năm, các phương tiện chuyên dụng tìm kiếm, cứu nạn được Trung tâm xây dựng kế hoạch và điều động đến các khu vực có mật độ hoạt động hàng hải cao để sẵn sàng, chủ động tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn khi có tình huống tai nạn, sự cố xảy ra.

- Nguồn cung cấp thông tin báo nạn:

+ Từ Hệ thống đài thông tin duyên hải Việt Nam;

+ Từ các cơ quan, đơn vị và địa phương liên quan

+ Từ các Trung tâm cứu nạn nước ngoài;

+ Trực tiếp từ tàu thuyền bị nạn, chủ tàu, đại lý, người nhà…

- Xử lý thông tin báo nạn: Thông tin tìm kiếm, cứu nạn nhận được thực hiện theo:

+ Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển ban hành kèm theo Quyết định số 103/2007/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ (được thay thế bằng Quyết định số 06/2014/QĐ-TTg ngày 20/01/2014);

+ Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển giữa Trung tâm với các cơ quan, đơn vị trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam ban hành kèm theo Quyết định số 524/QĐ-CHHVN ngày 04/8/2008 của Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam;

+ Quy trình xử lý thông tin báo nạn theo Quyết định số 317/QĐ-TKCN ngày 23/8/2005 của Trung tâm;

- Đánh giá bước đầu việc thực hiện Quyết định số 06/2014/QĐ-TTg ngày 20/01/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển:

Quyết định số 06/2014/QĐ-TTg ngày 20/01/2014 của Thủ tướng Chính phủ có hiệu lực thi hành từ ngày 10/3/2014 thay thế Quyết định số 103/2007/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Quyết định đã quy định cụ thể về trách nhiệm của các cơ quan chủ trì, phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển, trách nhiệm phối hợp của các Bộ, ngành, địa phương trong việc thực hiện hoạt động tìm kiếm, cứu nạn. Ngay sau khi Quyết định được ban hành, theo trách nhiệm được giao, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng kế hoạch triển khai thực hiện Quyết định, phối hợp với Bộ Thông

tin và truyền thông thiết lập số điện thoại liên lạc khẩn cấp phục vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng hải và giao Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức 02 hội nghị triển khai Quyết định tại Hải Phòng và Nha Trang.

***3.2. Tổ chức, huy động nguồn lực tham gia hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển***

- Khi có tình huống tai nạn, sự cố xảy ra trên biển, cần thiết phải tổ chức hoạt động tìm kiếm, cứu nạn người và phương tiện bị nạn trên biển, giảm thiểu tối đa thiệt hại có thể xảy ra, Trung tâm đánh giá tình hình nguồn lực hàng hải để quyết định việc điều động lực lượng và phương tiện của ngành Hàng hải (phương tiện tại chỗ hay phương tiện chuyên dụng tìm kiếm, cứu nạn) tham gia vào hoạt động tìm kiếm, cứu nạn đối tượng đang bị nạn trên biển. Đồng thời, báo cáo cơ quan có thẩm quyền (Cục Hàng hải Việt Nam, Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn) tình hình vụ việc để nhận sự chỉ đạo, trợ giúp lực lượng tham gia…

- Trong trường hợp hoạt động ứng cứu đối tượng bị nạn vượt quá khả năng huy động nguồn lực của mình, Trung tâm báo cáo và kiến nghị Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn xem xét, huy động nguồn lực từ các bộ, ngành, địa phương tham gia phối hợp tìm kiếm, cứu nạn để ứng cứu người và phương tiện bị nạn.

**Bảng 1. Thống kê kết quả hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn của Trung tâm từ năm 2010 đến năm 2013**

| Năm | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | Tổng số |
|---|---|---|---|---|---|
| **Tổng số vụ báo nạn:** | **249** | **313** | **354** | **395** | **1311** |
| *Báo nạn thật* | *171* | *171* | *224* | *258* | 824 |
| *Báo nạn giả* | *78* | *142* | *130* | *137* | 487 |
| **Tổng số lần hoạt động TKCN:** | **40** | **171** | **224** | **258** | **693** |
| *Tàu TKCN* | *40* | *101* | *52* | *27* | 220 |
| *Số vụ phối hợp* | | *70* | *172* | *231* | 473 |
| **Tổng số người được cứu, hỗ trợ:** | **785** | **491** | **348** | **771** | **2395** |
| *Số người VN* | *676* | *431* | *289* | *713* | 2109 |
| *Số người NN* | *109* | *60* | *59* | *58* | 286 |
| **Tổng số tàu được cứu, hỗ trợ:** | **102** | **65** | **20** | **73** | **260** |
| *Tàu VN* | *87* | *63* | *20* | *68* | 238 |
| *Tàu NN* | *15* | *2* | | *5* | 22 |

***3.3. Hoạt động tìm kiếm, cứu nạn ngư dân, tàu cá trên biển***

Ngư trường hoạt động của tàu cá Việt Nam là rất rộng lớn (ra đến phía Đông - Bắc quần đảo Hoàng Sa, phía Nam Biển Đông tiếp giáp với Indonesia, Malaysia, Bruney....) thời gian hoạt động hầu như thường xuyên, bất chấp điều kiện về thời

tiết trên biển. Nhiều trường hợp tai nạn, sự cố trên biển, phương tiện của lực lượng TKCN (kể cả tàu chuyên dụng tìm kiếm, cứu nạn và tàu thuyền, máy bay của lực lượng khác) không đáp ứng yêu cầu ứng phó kịp thời. Nguồn thông tin báo nạn tàu cá trên biển:

+ Thông qua Đài Thông tin duyên hải: Khoảng 50% tổng số vụ việc;

+ Thông qua chủ tàu, chính quyền địa phương: Khoảng 30% tổng số vụ việc;

+ Các nguồn khác: Khoảng 20% tổng số vụ việc.

**Bảng 2. Tổng hợp số liệu hoạt động tìm kiếm, cứu nạn ngư dân, tàu cá**

| Thời gian | Số vụ việc tàu cá/Tổng vụ việc báo nạn | Điều động tàu tìm kiếm, cứu nạn thực hiện | Huy động lực lượng tại chỗ, của lực lượng khác | Tàu cá tự khắc phục |
|---|---|---|---|---|
| Năm 2007 | 118/173 | 20 | 59 | 39 |
| Năm 2008 | 85/128 | 15 | 25 | 45 |
| Năm 2009 | 81/121 | 9 | 47 | 25 |
| Năm 2010 | 122/171 | 19 | 39 | 64 |
| Năm 2011 | 126/166 | 9 | 63 | 54 |
| Năm 2012 | 116/150 | 20 | 63 | 33 |
| Năm 2013 | 251/258 | 14 | 149 | 38 |
| **Tổng** | **899/1167** | **106** | **445** | **298** |

***3.4. Công tác chủ trì chỉ huy, điều hành hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển***

- Thực hiện chức năng là đơn vị chủ trì hoạt động tìm kiếm, cứu nạn khi tai nạn, sự cố xảy ra trên vùng biển Việt Nam, Trung tâm trực tiếp chỉ huy, điều hành hoạt động của lực lượng, phương tiện ngành Hàng hải và của các bộ, ngành khác được huy động tham gia hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển, bao gồm lập kế hoạch, xác định vùng tìm kiếm, tổ chức phân công khu vực hoạt động cho từng lực lượng, phương tiện, chỉ định chỉ huy hiện trường (OSC), thu thập, tiếp nhận thông tin hiện trường, điều chỉnh kế hoạch hoạt động tìm kiếm, chỉ đạo công tác cứu nạn, cứu hộ đối tượng bị nạn và phối hợp với cơ quan, đơn vị, địa phương liên quan để giải quyết các công việc sau hoạt động tìm kiếm, cứu nạn (cấp cứu người bị nạn, bàn giao người, phương tiện bị nạn, hồi hương người bị nạn…)

- Trong trường hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển có sự tham gia của lực lượng, phương tiện tìm kiếm, cứu nạn của nước ngoài, Trung tâm thực hiện chức năng là cơ quan đầu mối thông tin liên lạc giữa cơ quan chỉ huy, điều hành hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển Việt Nam với lực lượng, phương tiện tìm kiếm, cứu nạn của nước ngoài.

- Khi bị nạn, các phương tiện bị nạn bằng các trang thiết bị thông tin liên lạc được trang bị (EPIRB, HF/MF, VHF, điện thoại…) phát tín hiệu cấp cứu theo quy định. Các Đài, trạm thông tin trên bờ (Đài TTDH, Trạm thu tín hiệu vệ tinh mặt đất, các cơ quan, đơn vị liên quan) thu nhận tín hiệu báo nạn, chuyển ngay đến Trung tâm. Trung tâm triển khai các biện pháp nghiệp vụ để đưa ra các hành động ứng phó thích hợp, phối hợp với các đơn vị, lực lượng có liên quan (y tế, biên phòng, cảng vụ,...) để triển khai các bước cần thiết tiếp theo. Đồng thời, các tàu biển đang hoạt động tại khu vực có đối tượng bị nạn khi nhận được thông tin cấp cứu (trực tiếp, relay, thông báo hàng hải…) cũng phải triển khai thực hiện nghĩa vụ, trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của mình để tham gia hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn.

- Khi vụ việc vượt quá khả năng của mình, Trung tâm báo cáo, đề xuất với Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn huy động thêm lực lượng, phương tiện của Bộ, ngành khác (không quân, hải quân, cảnh sát biển, thủy sản…) hoặc đề nghị lực lượng của các nước lân cận cùng tham gia phối hợp ứng cứu.

**4. Thực trạng cơ sở vật chất, phương tiện thiết bị**

***4.1. Phương tiện chuyên dụng tìm kiếm, cứu nạn***

Công tác tìm kiếm, cứu nạn trên biển luôn là một vấn đề nhạy cảm, thu hút sự chú ý của dư luận xã hội và cũng được Đảng và Nhà nước quan tâm, đầu tư. Dự án đóng tàu tìm kiếm, cứu nạn trên biển sử dụng nguồn vốn ORET - Hà Lan, dự án Xây dựng cơ sở hậu cần tìm kiếm, cứu nạn hàng hải tại Hải Phòng, Đà Nẵng, Vũng Tàu… đã và đang được triển khai nhằm cung cấp các phương tiện, trang thiết bị chuyên dùng cho Trung tâm nhằm dần nâng cao hiệu quả hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển Việt Nam.

Hiện tại, Trung tâm được trang bị 07 tàu tìm kiếm, cứu nạn chuyên dụng (trong đó có 03 tàu với chiều dài lớn nhất là 41m, tầm hoạt động bán kính 250 hải lý; 04 tàu với chiều dài lớn nhất là 27m) và 05 ca nô cao tốc phục vụ tìm kiếm, cứu nạn, phân bổ như sau:

- Tại Hải phòng: SAR 273, SAR 411 và Ca nô CN06

- Tại Đà Nẵng: SAR 274, SAR 412 và Ca nô CN01

- Tại Vũng Tàu: SAR 272, SAR 413 và Ca nô SAR 68

- Tại Nha Trang: SAR 27-01, Ca nô CN01-TSA và Ca nô CN02-TSA

Nhìn chung các tàu tìm kiếm, cứu nạn có tuổi khá cao (bình quân khoảng hơn 10 năm) thông số kỹ thuật suy giảm, các trang thiết bị phục vụ cho công tác tìm kiếm, cứu nạn không đầy đủ (thiếu các thiết bị tìm kiếm mục tiêu ban đêm, thiết bị y tế ...), kích thước tàu nhỏ chịu sóng gió hạn chế nên ảnh hưởng lớn đến công tác tìm kiếm, cứu nạn, không có khả năng tham gia xử lý sự cố tràn dầu trên biển;

Các tàu tìm kiếm, cứu nạn do thiết kế két chứa nhiên liệu và két chứa nước ngọt trên tàu hạn chế nên đã giới hạn phạm vi hoạt động của con tàu, phạm vi hoạt

động an toàn trong bán kính khoảng từ 150 - 250 hải lý từ bờ và không thể hoạt động lâu ngày trên biển được. Do vậy, với đường bờ biển dài của quốc gia, diện tích vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn rất lớn, các tàu chuyên dụng này có tầm hoạt động của phương tiện còn hạn chế nên chưa đủ để kiểm soát toàn bộ vùng trách nhiệm trên biển.

Ca nô cứu nạn căn cứ theo công suất được phân thành 03 loại: loại 360 CV; 240 CV; 245 CV, chỉ hoạt động gần bờ.

Ca nô cứu nạn được trang bị máy VHF để thông tin liên lạc. Tuy nhiên, ca nô cứu nạn gặp rất nhiều khó khăn để xác định vị trí trong quá trình thực hiện tìm kiếm, cứu nạn và phòng chống lụt bão, nhất là vào thời điểm ban đêm hay thời tiết xấu tầm nhìn bị hạn chế.

***4.2. Trang thiết bị phục vụ tìm kiếm, cứu nạn***

Trung tâm duy trì chế độ trực ban tìm kiếm, cứu nạn 24/24h hàng ngày tại Phòng Phối hợp cứu nạn (phòng chỉ huy điều hành chung) và 04 phòng chỉ huy phối hợp tại các đơn vị trực thuộc. Các phòng điều hành đã trang bị các máy móc, trang thiết bị thông tin liên lạc cần thiết để có thể thực hiện nhiệm vụ tiếp nhận và xử lý thông tin báo nạn, liên lạc được với các phương tiện tham gia cứu nạn và phương tiện bị nạn để phối hợp xử lý vụ việc cứu nạn. Với tính năng kỹ thuật của các trang thiết bị thông tin liên lạc này, bộ phận trực thông tin tại phòng Phối hợp cứu nạn và các đơn vị trực thuộc phối hợp với Hệ thống Đài thông tin duyên hải thực hiện chức năng phối hợp thông tin tìm kiếm, cứu nạn, có thể tham gia hoạt động thông tin liên lạc trong vùng A1, A2, A3 theo yêu cầu của hệ thống thông tin Cứu nạn và An toàn Hàng hải toàn cầu (GMDSS). Tuy nhiên, tại vùng biển cách xa bờ, các trang thiết bị vẫn chưa hiển thị được bằng hình ảnh về các hoạt động của tàu biển trong vùng có phương tiện bị nạn, gây khó khăn cho công tác tổ chức tìm kiếm, cứu nạn; phần mềm xác định vùng tìm kiếm không được cập nhật hoặc không phù hợp với điều kiện thời tiết của vùng biển Việt Nam nên vùng tìm kiếm khi được xác định có độ sai lệch khá lớn, gây nên nhiều khó khăn cho công tác tìm kiếm, thời gian tìm kiếm kéo dài; chưa có phần mềm dữ liệu tìm kiếm cứu nạn gây khó khăn cho công tác báo cáo, thống kê.

Các Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực I, II, III đã có cơ sở hậu cần bao gồm văn phòng, kho, cầu cảng được thiết kế phù hợp với các tàu SAR 41 và 27… Tuy nhiên, các cơ sở hậu cần của các đơn vị trên còn một số hạn chế như chưa có các thiết bị chuyên dụng để huấn luyện cho thuyền viên trên bờ nhằm nâng cao chuyên môn, nghiệp vụ và sức khỏe chịu sóng gió của thuyền viên; cầu cảng của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực II quá cao so với mặt boong của tàu SAR gây ra rất nhiều khó khăn cho việc lên xuống tàu của thuyền viên và tiếp đón người bị nạn lên bờ; các cơ sở hậu cần của Trung tâm khu vực I và Trung tâm khu vực II nằm sâu trong sông, cách phao số "0" là 22 hải lý và 19 hải lý, phải mất một thời gian không nhỏ để tàu chạy ra khỏi luồng gây nên sự chậm trễ trong công tác tìm kiếm, cứu nạn.

**5. Thực trạng nguồn nhân lực**

***5.1. Thực trạng công tác phát triển nguồn nhân lực***

Tìm kiếm, cứu nạn hàng hải là một công việc đặc thù với những điều kiện lao động và môi trường làm việc hết sức phức tạp và có tính chất nguy hiểm, đòi hỏi tinh thần trách nhiệm cao. Để đáp ứng được yêu cầu công việc, thuyền viên tàu tìm kiếm, cứu nạn hàng hải đòi hỏi phải được tuyển chọn, huấn luyện kỹ càng, có kinh nghiệm nhiều năm đi biển, có chứng chỉ chuyên môn cấp cao, có sức khỏe tốt, chịu đựng sóng gió dẻo dai, có lòng dũng cảm để cứu giúp người bị nạn trên biển.

Hàng năm, căn cứ vào tình hình thực hiện nhiệm vụ, tình hình lao động (thuyên chuyển, nghỉ hưu…), trên cơ sở biên chế được giao, Trung tâm đã xây dựng kế hoạch và tổ chức việc tuyển dụng theo đúng quy định của pháp luật và cấp thẩm quyền, đảm bảo luôn có đủ nguồn nhân lực thực hiện các nhiệm vụ chính trị được giao.

**Bảng 3. Số lượng lao động tại thời điểm 31/12/2013**

| STT | Đơn vị | Lao động thực tế | Trình độ đào tạo Đại học |
|---|---|---|---|
| Tổng | | **294** | **148** |
| 1 | Văn phòng Trung tâm tại Hà Nội | 50 | 40 |
| 2 | Trung tâm khu vực I | 69 | 28 |
| 3 | Trung tâm khu vực II | 65 | 30 |
| 4 | Trung tâm khu vực III | 65 | 35 |
| 5 | Trung tâm khu vực IV | 45 | 15 |

- Hầu hết cán bộ, viên chức quản lý đều có trình độ đại học, trên đại học.

- 100% thuyền viên, nhân viên cứu nạn có bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn phù hợp và được đào tạo cơ bản về nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn trên biển.

Công tác tìm kiếm, cứu nạn đòi hỏi viên chức, thuyền viên cứu nạn phải được đào tạo, bồi dưỡng liên tục, thường xuyên về chuyên môn nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn, luôn sẵn sàng ứng cứu người bị nạn trong mọi tình huống, hoàn cảnh.

***5.2. Thực trạng công tác đào tạo nguồn nhân lực***

Từ năm 2005, Trung tâm được trang bị đội tàu chuyên dụng tìm kiếm, cứu nạn cùng với cơ sở hậu cần tại các Trung tâm khu vực, thì nội dung đào tạo, huấn luyện cho cán bộ, viên chức, thuyền viên càng được chú ý quan tâm, với mục tiêu thiết lập lực lượng tìm kiếm, cứu nạn trên biển hiện đại và chuyên nghiệp. Các cấp có thẩm quyền (Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn, Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam) đã quan tâm, tạo điều kiện về cơ sở vật chất, kinh phí để triển khai công tác huấn luyện, cán bộ viên chức và cử đi đào tạo, huấn luyện, tham quan, học tập tại các cơ quan tìm kiếm, cứu nạn trong và ngoài nước nhằm nâng cao trình độ về mọi mặt.

a) Công tác đào tạo

Trong những năm gần đây, chất lượng đào tạo cán bộ viên chức, thuyền viên tại các đơn vị ngày càng được cải thiện. Các khóa học trong và ngoài nước, các hội thảo, tập huấn, diễn tập...về tìm kiếm, cứu nạn phần nâng cao kỹ năng, nghiệp vụ chuyên môn cho người lao động.

Đối với cán bộ Lãnh đạo và các cán bộ, viên chức trong diện quy hoạch đều được cử và gửi đi đào tạo các khóa bồi dưỡng về quản lý nhà nước; đào tạo dài hạn, liên thông...; tham dự các lớp đào tạo nghiệp vụ, hội thảo tại Nhật Bản, Philippin, Úc, Mỹ... để tiếp thu không chỉ phương thức quản lý mà còn tiếp thu những thành tựu mới trong lĩnh vực tìm kiếm, cứu nạn trên biển, sửa đổi, cải tiến và đưa vào áp dụng trong đơn vị. Kết quả, cho đến nay, đã có rất nhiều Đề án, sáng kiến cải tiến kỹ thuật được đưa vào áp dụng, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.

**Bảng 4. Kết quả đào tạo từ năm 2010 - 2013**

| STT | NỘI DUNG | HÌNH THỨC | NĂM | | | | TỔNG CỘNG |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | |
| 1 | Diễn tập, huấn luyện nội bộ | Trên bờ (lượt) | 03 | 104 | 248 | 116 | 471 |
| | | Trên biển (lượt) | 235 | 151 | 42 | 99 | 527 |
| 2 | Diễn tập thông tin với nước ngoài | Trên bờ (lượt) | | | 03 | 272 | 275 |
| 3 | Diễn tập tìm kiếm, cứu nạn | Nội bộ Trung tâm (lượt) | | | 06 | | 06 |
| | | Ngành giao thông (lượt) | | | 01 | | 01 |
| 4 | Đào tạo nghiệp vụ TKCN | Cơ bản (người) | 21 | 21 | | | 42 |
| | | Nâng cao (người) | 11 | | | | 11 |
| 5 | Đào tạo ngoại ngữ | Tiếng Anh (người) | 1 | 6 | 80 | | 87 |
| 6 | Đào tạo, bồi dưỡng các lớp ngắn hạn QLDA, Đ/Thầu | Bồi dưỡng (người) | 18 | 5 | 7 | 9 | 39 |
| 7 | Đào tạo nước ngoài | Học tập dài hạn và ngắn hạn, tham gia hội nghị, hội thảo | 04 đoàn và 02 cá nhân | 03 đoàn và 02 cá nhân | 02 cá nhân | 02 cá nhân | 8 cá nhân và 7 đoàn |

b) Công tác huấn luyện, diễn tập

Trong giai đoạn 2008 - 2012, Bộ Giao thông vận tải giao Cục Hàng hải Việt Nam phê duyệt kế hoạch và chỉ đạo lực lượng tìm kiếm, cứu nạn hàng hải tổ chức huấn luyện, diễn tập.

**Bảng 5. Thống kê hoạt động huấn luyện, diễn tập**

*Đơn vị: lượt*

| Phương thức huấn luyện | Năm 2008 | Năm 2009 | Năm 2010 | Năm 2011 | Năm 2012 |
|---|---|---|---|---|---|
| Trên biển | 155 | 175 | 235 | 119 | 29 |
| Tại Trung tâm và tại bến | 143 | 327 | 359 | 104 | 213 |
| Diễn tập xử lý thông tin TKCN (với trung tâm nước ngoài) | 02 | 02 | 01 | 02 | 03 |
| Diễn tập TKCN nội bộ | 02 | 02 | 03 | 02 | 02 |
| Diễn tập đa ngành | 0 | 0 | 0 | 0 | 01 |
| **Tổng** | **302** | **506** | **598** | **227** | **248** |

**6. Thực trạng cơ chế tài chính**

Theo Quyết định số 56/2005 ngày 28/10/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về tổ chức và hoạt động của Trung tâm, Trung tâm là đơn vị hạch toán độc lập, có con dấu và tài khoản riêng tại Kho bạc Nhà nước, tổ chức bộ máy kế toán theo quy định của Luật Kế toán.

Các Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực, là đơn vị hạch toán phụ thuộc, được sử dụng con dấu riêng, được mở tài khoản tại Kho bạc.

Căn cứ tiêu chí phân loại đơn vị sự nghiệp công theo nguồn thu sự nghiệp của Nghị định số 43/2006/NĐ-CP ngày 25/4/2006 của Chính phủ quy định quyền tự chủ, tự chịu trách nhiệm về thực hiện nhiệm vụ, tổ chức bộ máy, biên chế và tài chính đối với đơn vị sự nghiệp công lập, Trung tâm được phân loại là đơn vị sự nghiệp do NSNN đảm bảo toàn bộ chi phí, hoạt động tài chính cụ thể như sau:

***6.1. Nguồn tài chính***

*a) Kinh phí do NSNN cấp bao gồm*

+ Kinh phí bảo đảm hoạt động thường xuyên thực hiện chức năng, nhiệm vụ được giao, trong phạm vi dự toán được giao;

+ Kinh phí thực hiện các nhiệm vụ khoa học và công nghệ;

+ Kinh phí thực hiện chương trình đào tạo bồi dưỡng cán bộ, viên chức;

+ Kinh phí thực hiện các chương trình mục tiêu quốc gia;

+ Kinh phí thực hiện nhiệm vụ đột xuất;

+ Vốn đầu tư xây dựng cơ bản, kinh phí mua sắm trang, thiết bị, sửa chữa lớn tài sản cố định phục vụ hoạt động sự nghiệp được phê duyệt trong phạm vi dự toán được giao hàng năm;

+ Kinh phí khác…

*b) Nguồn thu từ hoạt động sự nghiệp (nguồn thu này thấp) bao gồm:*

+ Thu từ hoạt động dịch vụ;

+ Thu khác (nếu có).

Việc khai thác nguồn thu từ dịch vụ vẫn còn hạn chế do Trung tâm chưa được xác định là đơn vị sự nghiệp công lập đủ điều kiện được Nhà nước xác định giá trị tài sản để giao cho đơn vị quản lý theo cơ chế giao vốn cho doanh nghiệp theo Thông tư số 12/2012/TT-BTC ngày 06 tháng 02 năm 2012 của Bộ trưởng Bộ Tài chính về hướng dẫn tiêu chí xác định đơn vị sự nghiệp công lập đủ điều kiện được Nhà nước xác định giá trị tài sản để giao cho đơn vị quản lý theo cơ chế giao vốn cho doanh nghiệp.

***6.2. Các khoản chi***

*a) Chi thường xuyên:*

Chi thường xuyên tại Trung tâm chủ yếu là chi cho các hoạt động theo chức năng, nhiệm vụ được giao bao gồm:

- Chi cho con người;

- Chi phí quản lý hành chính;

- Chi hoạt động;

- Chi trích lập quỹ và chi công tác Đảng

*b) Chi không thường xuyên:*

- Chi thực hiện các nhiệm vụ nghiên cứu khoa học và công nghệ;

- Chi thực hiện chương trình đào tạo bồi dưỡng cán bộ, viên chức;

- Chi thực hiện chương trình mục tiêu quốc gia;

- Chi thực hiện các nhiệm vụ đột xuất;

- Chi đầu tư xây dựng cơ bản, mua sắm trang thiết bị, sửa chữa lớn tài sản cố định;

- Các khoản chi khác theo quy định của pháp luật.

***6.3. Một số khoản chi chủ yếu:***

a) Chi thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn đột xuất:

Bộ Giao thông vận tải là cơ quan cấp kinh phí cứu nạn đột xuất sau khi Cục Hàng hải Việt Nam trình phê duyệt. Cục Hàng hải Việt Nam là cơ quan phê duyệt quyết toán chi phí các vụ việc cứu nạn đột xuất do Trung tâm thực hiện.

Trung tâm tổng hợp các chi phí của từng vụ cứu nạn đột xuất và trình Cục Hàng hải Việt Nam quyết toán theo Thông tư số 92/2009/TT-BTC ngày 12/05/2009 của Bộ trưởng Bộ Tài chính về việc hướng dẫn thanh toán kinh phí nguồn ngân sách Nhà nước cho các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, cứu hộ, ứng phó thiên tai, thảm họa.

b) Chi mua sắm tài sản:

Căn cứ Quyết định số 2147/QĐ-BGTVT ngày 02/9/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy định về phân cấp quản lý tài sản Nhà nước tại cơ quan Nhà nước, đơn vị sự nghiệp thuộc Bộ Giao thông vận tải. Tổng giám đốc Trung tâm được quyết định mua sắm các tài sản có giá trị dưới 01 tỷ đồng trên một đơn vị tài sản. Để việc mua sắm tài sản đảm bảo hiệu quả và tiết kiệm, sau khi dự toán ngân sách năm được duyệt, Trung tâm lập kế hoạch chi mua sắm theo quy trình mua sắm tài sản phục vụ chuyên môn trong phạm vi thẩm quyền của Tổng Giám đốc được quy định tại Thông tư số 68/2012/TT-BTC ngày 26/4/2012 của Bộ trưởng Bộ Tài chính ban hành Quy định về đấu thầu để mua sắm tài sản nhằm duy trì hoạt động thường xuyên.

Trong các năm qua, Trung tâm đã chú trọng việc mua sắm đầu tư trang thiết bị nhằm nâng cao hiệu quả công tác tìm kiếm, cứu nạn như các thiết bị thu phát sóng Icom, Inmarsat, loa công suất lớn, thiết bị lặn...

c) Chi sửa chữa tài sản cố định:

Theo phân cấp về quản lý tài chính, Tổng giám đốc Trung tâm được quyền quyết định gói sửa chữa tài sản dưới 1tỷ đồng/1 lần;

Công tác sửa chữa tài sản cố định tại Trung tâm chủ yếu là sửa chữa cơ sở hậu cần như: sửa chữa nhà điều hành, sửa chữa nạo vét khu nước trước bến, sửa chữa đệm va; sửa chữa các tàu chuyên dụng tìm kiếm, cứu nạn... Các vụ việc cứu nạn thường xảy ra đột xuất, mức độ phức tạp không lường trước được, có những vụ việc kéo dài nhiều ngày trên biển. Để đáp ứng được yêu cầu công việc, tính chủ động cao, các tàu tìm kiếm, cứu nạn luôn trong tình trạng an toàn, sẵn sàng ra khơi thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn. Do vậy, song song với công tác tìm kiếm, cứu nạn, công tác sửa chữa tàu, canô, sửa chữa cơ sở hậu cần... luôn được chú trọng;

Công tác sửa chữa được thực hiện định kỳ (sửa chữa thường xuyên) hoặc đột xuất nếu có hư hỏng xảy ra, nguồn kinh phí này được bố trí trong dự toán giao hàng năm.

Quy trình sửa chữa được thực hiện theo quy định và luôn tuân thủ các quy định về thông số kỹ thuật, đảm bảo tàu chuyên dụng tìm kiếm, cứu nạn vận hành an toàn, đáp ứng yêu cầu về sự chủ động trong công tác tìm kiếm, cứu nạn trên biển.

d) Chi từ nguồn thu dịch vụ:

Nguồn tài chính khai thác từ thu dịch vụ rất thấp và không ổn định, bởi vậy, chi từ nguồn thu dịch vụ chủ yếu là chi thường xuyên, trong đó chú trọng chi cho con người và chi chuyên môn nghiệp vụ.

Trong công tác tài chính, với cơ chế tự chủ tài chính và sự phân cấp cho Tổng giám đốc trong một số nhiệm vụ chi đã tạo sự chủ động cho Trung tâm trong quản lý chi tiêu tài chính, cũng như tổ chức thực hiện nhiệm vụ, từng bước nâng cao vị thế,

vai trò của Trung tâm trong lĩnh vực tìm kiếm, cứu nạn hàng hải. Công tác quản lý tài chính tại Trung tâm đã giúp Trung tâm đạt được những bước tiến đáng kể trong việc thực hiện chức năng, nhiệm vụ của mình, trong đó hiệu quả của công tác tìm kiếm, cứu nạn được nâng lên rõ rệt. Nếu như năm 2010 và 2011, số lượng thực hiện các vụ việc tìm kiếm, cứu nạn là 12 đến 15 vụ việc, với kinh phí sử dụng là 4.887 triệu đồng năm 2010, 4.470 triệu đồng năm 2011 thì đến năm 2012 số vụ việc cứu nạn thực hiện là 45 vụ, với chi phí thực hiện là: 9.294 triệu đồng.

**Bảng 6. Kinh phí hoạt động của Trung tâm từ năm 2008 - 2013**

*Đơn vị: Tỷ đồng*

| Năm | Chi thường xuyên | Chi không thường xuyên | Chi đầu tư Cơ sở hạ tầng |
|---|---|---|---|
| 2008 | 54,799 | 6,881 | 0 |
| 2009 | 59,184 | 11,739 | 0 |
| 2010 | 90,889 | 17,906 | 0 |
| 2011 | 86,418 | 19,173 | 0 |
| 2012 | 96,146 | 32,461 | 0 |
| 2013 | 119,750 | 32,906 | 0 |

Đánh giá chung về hoạt động tài chính của Trung tâm:

+ Trung tâm đã xây dựng các quy trình thanh toán việc mua sắm, sửa chữa tài sản cố định chặt chẽ, rõ ràng, giúp cho việc mua sắm trang thiết bị, vật tư trên tàu chuyên dụng tìm kiếm, cứu nạn kịp thời đầy đủ;

+ Xây dựng quy trình, hồ sơ quyết toán các vụ việc cứu nạn đột xuất rõ ràng, cụ thể, thống nhất từ các Trung tâm khu vực.

+ Xây dựng quy trình thanh toán nhiên liệu tàu chuyên dụng phù hợp, thực hiện nghiêm chỉnh định mức nhiên liệu tiêu hao của tàu theo quy định, quản lý chặt chẽ việc sử dụng và cấp nhiên liệu cho tàu.

**7. Thực trạng hợp tác quốc tế**

***7.1. Hợp tác quốc tế trong phát triển nguồn nhân lực***

Hàng năm, nhiều lượt cán bộ của Trung tâm được cử đi học tập, tập huấn ở nước ngoài như Nhật Bản, Philippin, Úc, Mỹ...để nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ, kỹ năng, cũng như để tiếp thu không chỉ phương thức quản lý mà còn tiếp thu những thành tựu mới trong lĩnh vực tìm kiếm, cứu nạn trên biển, sửa đổi, cải tiến và đưa vào áp dụng trong đơn vị.

Trung tâm cũng đã nhận được sự hỗ trợ của các quốc gia trên thế giới trong công tác đào tạo nguồn nhân lực tìm kiếm, cứu nạn, như cử các chuyên gia về tìm kiếm, cứu nạn sang Việt Nam giảng dạy, đào tạo (Úc, Nhật…).

**Bảng 7. Kết quả công tác đào tạo tại nước ngoài**

| HÌNH THỨC ĐÀO TẠO | NĂM | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Học tập dài hạn và ngắn hạn, tham gia hội nghị, hội thảo | 04 đoàn và 02 cá nhân | 03 đoàn và 02 cá nhân | 02 cá nhân | 02 cá nhân |

***7.2. Hợp tác quốc tế trong thu hút và sử dụng nguồn vốn ODA cho trang bị các phương tiện tìm kiếm, cứu nạn chuyên dụng***

Nguồn vốn ORET: Cho đến thời điểm hiện nay, Trung tâm đã được Nhà nước đầu tư trang bị 06 tàu chuyên dụng loại 27m và 41m sử dụng nguồn vốn vay ORET của Chính phủ Hà Lan;

***7.3. Hợp tác quốc tế trong phối hợp, chỉ huy, điều hành hoạt động tìm kiếm, cứu nạn***

Trung tâm đã thiết lập kênh liên lạc trực tiếp với các tổ chức tìm kiếm, cứu nạn hàng hải trên thế giới theo Công ước SAR 79. Các lĩnh vực hợp tác hiện nay bao gồm:

+ Chuyển giao, cung cấp thông tin báo nạn trên vùng biển trách nhiệm do mỗi quốc gia chủ trì;

+ Phối hợp xác minh thông tin liên quan đến đối tượng bị nạn, nguồn lực có thể huy động tham gia hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển;

+ Điều động nguồn lực tham gia phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên các vùng biển giáp ranh, vùng biển do quốc gia mình chủ trì.

Hàng năm Trung tâm đều tiến hành Diễn tập xử lý thông tin tìm kiếm, cứu nạn trên biển, trao đổi thông tin với các tổ chức này.

Ngoài ra, Trung tâm được Chính phủ giao là đầu mối quốc gia về tìm kiếm, cứu nạn với các nước ASEAN, là một bên thực thi thỏa thuận tìm kiếm, cứu nạn giữa Việt Nam và Philippine.

***7.4. Hợp tác quốc tế trong ứng dụng khoa học công nghệ***

Trong thời gian qua, Trung tâm đã cử cán bộ tham gia các đoàn công tác và học tập tại các quốc gia như Nhật Bản, Hoa Kỳ, Hàn Quốc… để nghiên cứu, học tập kinh nghiệm của các nước bạn. Kết quả, cho đến nay, đã có nhiều Đề án, sáng kiến cải tiến kỹ thuật được đưa vào áp dụng như: xây dựng phần mềm xác định vùng tìm kiếm, cứu nạn, áp dụng các kỹ thuật tìm kiếm và cứu nạn mới... góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động tìm kiếm, cứu nạn của Trung tâm.

## III. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG PHỐI HỢP TÌM KIẾM CỨU NẠN CỦA CÔNG TY THÔNG TIN ĐIỆN TỬ

### 1. Mô hình tổ chức

Hệ thống thông tin duyên hải Việt Nam nằm trong Hệ thống Cấp cứu và An toàn hàng hải toàn cầu (GMDSS) của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) mà Việt Nam

là thành viên. Công ty thông tin điện tử thuộc Cục Hàng hải Việt Nam là đơn vị trực tiếp quản lý, vận hành khai thác. Đây là một Hệ thống thông tin chuyên dùng ngành Hàng hải, đáp ứng mọi nhu cầu thông tin của tàu thuyền (thông tin liên lạc, dẫn đường, tìm kiếm, cứu nạn...), hoạt động trên tất cả các vùng biển trong nước và quốc tế.

Hệ thống thông tin duyên hải Việt Nam trực thuộc Công ty thông tin điện tử bao gồm:

- 29 Đài Thông tin Duyên hải (TTDH) nằm trải dọc bờ biển Việt Nam từ Móng Cái đến Kiên Giang;

- 01 Đài Thông tin Vệ tinh Mặt đất Inmarsat;

- 01 Đài Thông tin Vệ tinh Mặt đất Cospas-Sarsat Việt Nam.

- 01 Trung tâm Xử lý Thông tin Hàng hải Hà Nội"

Hệ thống được trang bị thiết bị hiện đại với các máy phát sóng đa năng, công suất lớn, phủ sóng trên tất cả các Vùng biển A1, A2, A3, A4, cho phép các phương tiện có thể liên lạc bằng các phương thức từ truyền thống đến các phương thức tiên tiến nhất đang áp dụng trong lĩnh vực thông tin hàng hải trên thế giới. Hiện tại, Công ty VISHIPEL đang bố trí:

- 05 Đài phát có công suất lớn từ 1 - 5Kw (Hải Phòng, Đà Nẵng, Nha Trang, Vũng Tàu và TP Hồ Chí Minh), 12 Đài phát công suất trung bình để phát thông tin an toàn hàng hải như (Cảnh báo hành hải, Cảnh báo Khí tượng, Dự báo Thời tiết biển, Thông tin TKCN,…) trên 2 dải sóng 7906 kHz cho tàu cá và 8294 kHz cho tất cả các loại tàu biển nói chung"

- 31 điểm Đài (29 Đài thông tin Duyên hải sóng mặt đất và 01 Đài Vệ tinh Mặt đất Inmarsat, 01 Đài Vệ tinh mặt đất Cospas-Sarsat) trực canh theo chế độ 24/7 trên tất cả các phương thức, tần số cấp cứu theo quy định quốc tế cũng như quốc gia để thu nhận trực tiếp từ các đài thu phát vô tuyến lắp đặt trên các tàu biển và qua các thiết bị phát tín hiệu cấp cứu tự động, kể cả truyền qua vệ tinh; sẵn sàng phục vụ cho việc liên lạc giữa các tàu với các thuê bao điện thoại di động và cố định trên toàn bộ lãnh thổ Việt Nam, những nơi mà Bưu chính viễn thông không có mặt"

- 05 Đài phát thông tin an toàn hàng hải qua phương thức Navtex bao gồm Hải Phòng, Đà Nẵng, Nha Trang, Vũng Tàu và Hồ Chí Minh trên các tần số 518 KHz, 490 kHz và 4209.5 kHz đảm bảo phủ sóng Navtex trên toàn bộ vùng biển của Việt Nam".

- Hệ thống thông tin nhận dạng tự động (hệ thống thông tin AIS) có khả năng phủ sóng vùng biển A1 trợ giúp cho các hoạt động TKCN trong vùng nước cảng biển;

- Hệ thống thông tin nhận dạng và truy theo tầm xa (hệ thống thông tin LRIT) có khả năng phủ sóng vùng biển A1, A2, A3 trợ giúp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn;

- Nhận và kết nối thông tin từ tàu về các chủ tàu, gia đình những người làm việc trên tàu thông qua mạng thông tin bờ.

Hệ thống được trang bị đầy đủ thiết bị đáp ứng nhu cầu thông tin liên lạc của các tàu thuyền đánh bắt hải sản, các tàu vận tải, viễn dương trong và ngoài nước, với đội ngũ khai thác viên có trình độ kiến thức nghiệp vụ chuyên nghiệp, tổ chức thực hiện thống nhất theo các Quy trình, tiêu chuẩn nghiệp vụ được cập nhật theo tài liệu Quốc tế do các Tổ chức IMO, ITU, Inmarsat, Cospas-Sarsat ban hành; đáp ứng tốt nhiệm vụ về thông tin cấp cứu, khẩn cấp, an toàn, an ninh hàng hải, đảm bảo thông tin liên lạc thông suốt, là cầu nối thông tin liên lạc Tàu - Bờ, Bờ - Tàu quen thuộc với mọi phương tiện hoạt động trên biển.

**2. Hoạt động hỗ trợ tìm kiếm, cứu nạn**

*a) Các văn bản pháp luật có liên quan*

- Quyết định số 19/2013/QĐ-TTg ngày 02/4/2013 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế cung cấp, quản lý, khai thác dữ liệu phao Cospas-Sarsat và tiếp nhận, xử lý, truyền phát thông tin báo động cấp cứu Cospas-Sarsat;

- Quyết định số 71/2013/QĐ-TTg ngày 21/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy hoạch phổ tần số vô tuyến điện quốc gia;

- Quyết định số 137/2007/QĐ-TTg ngày 21/8/2007 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án tổ chức thông tin phục vụ công tác phòng, chống thiên tai trên biển;

- Quyết định số 133/2009/QĐ-TTg ngày 03/11/2009 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế thông tin cảnh báo, dự báo thiên tai trên biển;

- Quyết định số 78/2007/QĐ-TTg ngày 29/5/2007 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Quy chế phòng, chống động đất, sóng thần;

- Quyết định số 17/2011/QĐ-TTg ngày 14/3/2011 của Thủ tướng Chính phủ ban hành quy chế báo áp thấp nhiệt đới, bão, lũ;

- Quyết định số 264/2006/QĐ-TTg ngày 16/11/2006 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Quy chế báo tin động đất, cảnh báo sóng thần;

- Thông tư số 19/2013/TT-BTTTT ngày 02/12/2013 của Bộ Thông tin và Truyền thông Quy định tần số cấp cứu, an toàn, tìm kiếm, cứu nạn trên biển và hàng không dân dụng;

- Thông tư số 15/2011/TT-BNNPTNT ngày 29/3/2011 của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn ban hành Quy chế thông tin đối với tàu cá hoạt động trên biển.

*b) Hình thức báo nạn*

Trong hoạt động thông tin phục vụ công tác bảo đảm an toàn hàng hải và tìm kiếm, cứu nạn, Hệ thống Đài TTDH Việt Nam đã tiếp nhận thông tin báo nạn từ tàu thuyền hoạt động trên biển qua các hình thức sau:

+ Trực tiếp từ phương tiện bị nạn: 93% tổng số vụ việc;

+ Từ Chủ tàu, chính quyền địa phương, các nguồn khác: 7% tổng số vụ việc.

*c) Kết quả hoạt động thông tin liên lạc 05 năm, từ 2008 - 2013*

Thống kê hoạt động cung cấp dịch vụ công ích thông tin duyên hải theo GMDSS và không theo GMDSS (phục vụ tàu SOLAS/ tàu vận tải và Non-SOLAS/ Tàu cá) như sau:

**Bảng 8. Kết quả trợ giúp**

| STT | Phương tiện được trợ giúp | Thuyền viên được trợ giúp | | | Ghi chú |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Người Việt Nam | Người nước ngoài | Tổng | |
| 1 | **7.694 (1.019 tàu cá)** | **9.167** | **845** | **10.012** | |

**Bảng 9. Kết quả Phát quảng bá Thông tin An toàn Hàng hải**

| STT | Phương thức | Số liệu 5 năm 2008 - 2013 | Ghi chú |
|---|---|---|---|
| 1 | Cảnh báo Hàng hải | **118.927** | |
| 2 | Cảnh báo Khí tượng | **206.741** | |
| 3 | Thông tin TKCN | **59.322** | |
| 4 | Dự báo Thời tiết biển | **152.105** | |
| **5** | **Tổng cộng** | **537.095** | |

**3. Hoạt động tuyên truyền, phổ biến kiến thức**

Trong giai đoạn 5 năm 2008 - 2013, đặc biệt là các năm từ 2010 - 2013, hệ thống Đài TTDH Việt Nam đã tăng cường thực hiện công tác truyền thông bằng việc tuyên truyền pháp luật, phổ biến kiến thức nghiệp vụ cho đối tượng tàu cá trên nhiều phương thức: truyền thông vô tuyến, truyền thông điện tử, truyền thông tập trung, trực tiếp, trong đó:

a) Truyền thông vô tuyến

Thực hiện phát sóng khoảng 24.000 lượt Chương trình Thông tin Duyên hải trên kênh truyền thông hàng hải xa bờ tần số 7906 kHz và 8294 kHz cho đối tượng tàu cá góp phần đảm bảo an toàn giao thông trên biển;

b) Truyền thông điện tử

Trang Thông tin Điện tử (website: www.vishipel.com.vn) của Công ty đã đăng tải hơn 4.500 tin bài về các sự kiện tìm kiếm, cứu nạn trong nước và quốc tế, các

tin bài về giải pháp thông tin liên lạc trên biển, tuyên truyền công ước SAR-79, cùng nhiều tin bài khác để quảng bá cho hoạt động của Công ty và hệ thống Đài TTDH Việt Nam;

c) Truyền thông tập trung, trực tiếp

Phối hợp với các cơ quan, ban, ngành tại địa phương thực hiện hơn 400 khóa đào tạo, tập huấn nghiệp vụ thông tin liên lạc cho khoảng 32.000 đối tượng tàu cá;

Tuyên truyền trực tiếp đối với các đối tượng là thuyền trưởng, ngư dân, chủ tàu của hơn 9.000 tàu cá để phổ biến kiến thức, hướng dẫn sử dụng thiết bị thông tin, xử lý tình huống khi gặp các sự cố trên biển.

**4. Hợp tác quốc tế, hoạt động phối hợp tiếp nhận, xử lý thông tin tìm kiếm, cứu nạn với các cơ quan tìm kiếm, cứu nạn nước ngoài**

a) Hệ thống Đài TTDH Việt Nam đã phối hợp hiệu quả hoạt động trợ giúp TKCN với Trung tâm tìm kiếm, cứu nạn trong khu vực cũng như trên thế giới trên cơ sở đáp ứng tiêu chuẩn Hệ thống Cấp cứu và An toàn Hàng hải toàn cầu (GMDSS);

b) Hệ thống VNLUT/MCC đã phối hợp tốt với các Trung tâm Điều hành Thông tin vệ tinh Cospas-Sarsat trong hệ thống Cospas-Sarsat toàn cầu đặc biệt là đối với Đài chủ Nhật Bản (JAMCC), các MCC lân cận và với các SPOC của Lào và Campuchia trong hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn.

## IV. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG PHỐI HỢP TÌM KIẾM CỨU NẠN CỦA CẢNG VỤ HÀNG HẢI TRONG VÙNG NƯỚC CẢNG BIỂN

**1. Đặc điểm của vùng nước cảng biển**

Trong những năm qua, số lượng tàu biển đến các cảng biển Việt Nam tăng bình quân từ 11 % đến 15%, sản lượng hàng hóa thông qua cảng tăng bình quân 12%. Trong khi đó, điều kiện cơ sở hạ tầng cảng biển còn nhiều hạn chế như khu vực neo đậu cho tàu thuyền còn thiếu, luồng hàng hải hẹp, thường xuyên bị sa bồi làm cho độ sâu không đảm bảo... Điều đó tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn cao, tai nạn hàng hải có thể xảy ra bất cứ lúc nào. Hơn nữa, trung bình mỗi năm có khoảng 7 đến 10 cơn bão ảnh hưởng trực tiếp đến khu vực cảng biển. Nhiều khu vực có mật độ tàu thuyền cao như: Hải Phòng, Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh cũng làm cho nguy cơ tai nạn hàng hải tăng lên.

**2. Công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trong vùng nước cảng biển**

a) Công tác phòng, chống lụt bão và tìm kiếm, cứu nạn

- Thường xuyên tổ chức kiểm tra, rà soát, sắp xếp vị trí neo tránh bão an toàn cho các tàu thuyền, tăng cường kiểm tra công tác phòng, chống lụt bão của các phương tiện trong mùa mưa bão, tuyệt đối không cấp giấy phép rời cảng cho tàu, phương tiện thủy có kế hoạch hành trình đi vào khu vực bão, áp thấp nhiệt đới có khả năng ảnh hưởng.

- Thống kê, cập nhật các phương tiện thủy hiện đang neo, đậu tại vùng nước cảng biển có thể tham gia hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trong khu vực khi cần thiết sẵn sàng phối hợp tìm kiếm, cứu nạn khi có yêu cầu; có phương án sẵn sàng điều động tàu, phương tiện đang neo, đậu trong khu vực cảng ra tránh bão trước khi bão đổ bộ.

- Phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan, đặc biệt là với chính quyền địa phương trong việc thực hiện phương châm 4 tại chỗ trong hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn.

b) Về tiếp nhận, xử lý thông tin tìm kiếm, cứu nạn hàng hải

Trong phạm vi cả nước có tổng số 25 Cảng vụ hàng hải trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam được giao quản lý các vùng nước cảng biển. Trong hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn, các Cảng vụ hàng hải đã triển khai thực hiện:

- Tổ chức trực ban 24/24 để tiếp nhận và xử lý các thông tin liên quan đến tìm kiếm, cứu nạn hàng hải trong vùng nước cảng biển

- Đề nghị Đài thông tin Duyên hải phát thông báo hàng hải về tình trạng và tính chất của phương tiện bị nạn để các tàu thuyền hoạt động lân cận có biện pháp hỗ trợ;

- Thông báo đến các cơ quan, đơn vị trong khu vực để tham gia phối hợp tìm kiếm, cứu nạn.

c) Về phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn

Với vai trò cơ quan chủ trì phối hợp công tác tìm kiếm, cứu nạn trong vùng nước cảng biển, khi có tình huống tìm kiếm, cứu nạn xảy ra, các Cảng vụ hàng hải triển khai thực hiện:

- Chuẩn bị phương án tìm kiếm, cứu nạn trong khu vực Cảng vụ quản lý;

- Điều động phương tiện của các cơ quan, đơn vị như Biên Phòng, Cảnh sát Giao thông đường thủy, Tổng Công ty Bảo đảm ATHH, Công ty Hoa tiêu hàng hải tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn;

- Chỉ định chỉ huy hiện trường tìm kiếm, cứu nạn;

- Đề nghị Trung tâm hỗ trợ về mặt nghiệp vụ và phương tiện tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn;

- Báo cáo Ban Chỉ huy PCLB&TKCN tỉnh, thành phố và các cơ quan chức năng khác để kịp thời chỉ đạo và huy động lực lượng, phương tiện tham gia hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn khi vượt quá khả năng của Cảng vụ hàng hải.

## V. NHỮNG MẶT TÍCH CỰC, TỒN TẠI, HẠN CHẾ

### 1. Những mặt tích cực

1.1. Xây dựng được một hệ thống tổ chức tìm kiếm, cứu nạn hàng hải phù hợp với hoàn cảnh kinh tế - xã hội của Việt Nam và khuyến cáo của quốc tế.

Hệ thống tổ chức tìm kiếm, cứu nạn hàng hải có đủ thẩm quyền trong hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển, được trang bị nguồn lực (nhân lực và trang thiết bị) cần thiết cho hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển. Hoạt động của Trung tâm trong thời gian qua bước đầu đã đáp ứng nhu cầu thực tế đòi hỏi về công tác tìm kiếm, cứu nạn trên vùng biển Việt Nam và đáp ứng trách nhiệm và nghĩa vụ là một quốc gia ven biển, quốc gia có đội tàu biển theo yêu cầu của quốc tế.

1.2. Tổ chức duy trì được hệ thống trực canh thu nhận và xử lý thông tin báo nạn cho các đối tượng tham gia hoạt động trên vùng biển Việt Nam

Với hệ thống trực ban các cấp được duy trì theo chế độ 24/24 giờ, hệ thống phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam đã cố gắng trong việc thu nhận và xử lý kịp thời thông tin báo nạn từ mọi nguồn khác nhau cung cấp, từ đó đưa ra được các hành động ứng phó kịp thời đối với các tai nạn, sự cố trên biển. Kết hợp với các bộ phận thường trực khác trong hệ thống phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển của Việt Nam để đưa hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển Việt Nam đáp ứng yêu cầu thực tế đòi hỏi.

Song song với hệ thống trực ban thu nhận và xử lý thông tin báo nạn, các phương tiện chuyên dụng tìm kiếm, cứu nạn của Trung tâm cũng luôn được duy trì tình trạng sẵn sàng hoạt động cao để có thể tham gia ngay vào hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển khi được huy động. Ngoài việc duy trì thường trực tại cơ sở hậu cần các Trung tâm khu vực, vào mùa mưa bão hàng năm, các tàu chuyên dụng còn được điều động đến khu vực có mật độ hoạt động hàng hải cao để sẵn sàng tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn khi có vụ việc xảy ra.

1.3. Chủ động tổ chức, điều hành hoạt động ứng cứu người và phương tiện bị nạn trên vùng biển Việt Nam, đáp ứng yêu cầu thực tiễn về công tác cứu nạn trên biển và quy định của quốc tế về nghĩa vụ và trách nhiệm của một quốc gia ven biển.

Xác định yêu cầu của công tác tìm kiếm, cứu nạn trên biển là phải đảm bảo tính kịp thời và tính hiệu quả trong quá trình hoạt động của mình, Trung tâm luôn quán triệt phương châm chủ động trong hoạt động nhằm sớm đưa ra những hành động ứng phó phù hợp để ứng cứu người và phương tiện bị nạn. Kết hợp việc sử dụng lực lượng và phương tiện tại chỗ với nguồn lực sẵn có và nguồn lực phối hợp, trong thời gian qua, Trung tâm đã tổ chức, điều hành nhiều hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển để ứng cứu nhiều vụ việc tai nạn, sự cố trên biển, góp phần giảm thiểu thiệt hại về người và tài sản cho xã hội. Trung tâm được đánh giá là lực lượng chính quy, chuyên nghiệp của hệ thống tìm kiếm, cứu nạn trên biển Việt Nam.

1.4. Tạo mối quan hệ, phối hợp trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển với các đơn vị, tổ chức liên quan tại khu vực và quốc tế.

Đặc thù của công tác tìm kiếm, cứu nạn trên biển đòi hỏi tính phối hợp cao giữa các nguồn lực trong hoạt động. Trong quá trình hoạt động của mình, bên cạnh việc phối kết hợp hoạt động với các cơ quan, đơn vị có liên quan trong nước (trong và ngoài ngành Hàng hải), Trung tâm đã xây dựng, duy trì được mối quan hệ, phối hợp trong hoạt động với các tổ chức tìm kiếm, cứu nạn tại khu vực và trên thế giới (Trung Quốc, Hồng Kông, Nhật Bản, Singapore, Úc, Mỹ) trong việc chuyển giao thông tin tìm kiếm, cứu nạn, phối hợp huy động lực lượng tại khu vực, đào tạo huấn luyện chuyên môn nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn.

**2. Tồn tại, bất cập và nguyên nhân trong hoạt động cứu nạn của Trung tâm**

***2.1. Về phương tiện, lực lượng tìm kiếm, cứu nạn***

a) Tồn tại, bất cập

- Các phương tiện, trang thiết bị tìm kiếm, cứu nạn còn thiếu, đặc biệt là các phương tiện tìm kiếm, cứu nạn xa bờ, hoạt động dài ngày trên biển;

- Việc bố trí phương tiện, lực lượng tìm kiếm, cứu nạn dọc bờ biển Việt Nam còn mỏng, chưa hợp lý;

- Việc điều động lực lượng, tàu thuyền đến nơi phương tiện bị nạn còn chậm do xa các Trung tâm khu vực; khi sóng to, gió lớn việc điều động phương tiện rất khó khăn vì không đảm bảo an toàn cho phương tiện tham gia cứu nạn;

b) Nguyên nhân

- Số lượng các Trung tâm khu vực trực thuộc Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn Hàng hải Việt Nam dọc theo chiều dài 3260 km bờ biển Việt Nam còn quá mỏng (4 Trung tâm), tại các vùng biển Bắc Trung bộ và Tây Nam bộ không có đơn vị nào.

+ Đối với Trung tâm tìm kiếm, cứu nạn khu vực I: Thời gian chạy tàu từ Trung tâm ra vịnh Bắc bộ mất khoảng từ 2 đến 3 giờ, không đáp ứng yêu cầu khẩn cấp TKCN trên biển; vùng biển có nhiều tàu cá hoạt động và thường xảy ra bão lũ, thời tiết khắc nghiệt, tai nạn tàu thuyền trên biển rất cao là khu vực Miền Trung, từ Thanh Hóa đến Thừa Thiên Huế, rất xa Trung tâm khu vực I; hơn nữa khu vực cảng Vũng Áng, cảng Sơn Dương (thuộc tỉnh Hà Tĩnh) có mật độ tàu thuyền tăng lên rất nhiều trong những năm gần đây.

+ Đối với Trung tâm tìm kiếm, cứu nạn khu vực III: Nếu xảy ra tai nạn tàu thuyền tại khu vực Kiên Giang, Phú Quốc, cách Trung tâm khu vực III trên 250 hải lý, thời gian chạy tàu mất hơn 10 giờ, việc điều động tàu rất bất cập.

- Các phương tiện chuyên dụng tìm kiếm, cứu nạn trên biển của Trung tâm có tầm hoạt động hạn chế (SAR 41 với bán kính 250 hải lý; SAR 27 với bán kính 150 hải lý), mức độ chịu đựng sóng gió nhỏ (SAR 41 dưới cấp 8; SAR 27 dưới cấp 7) và thời gian hoạt động dài ngày trên biển cũng rất hạn chế;

- Hầu hết các tàu chuyên dụng tìm kiếm, cứu nạn đến năm 2014 đã hết khấu hao (06/07 tàu); đến năm 2015 toàn bộ 07 tàu tìm kiếm, cứu nạn của Trung tâm hết khấu hao..

***2.2. Công tác phối hợp với các lực lượng tìm kiếm, cứu nạn khác***

a) Tồn tại

- Công tác phối hợp với các lực lượng tìm kiếm, cứu nạn khác chưa đáp ứng được tính phản ứng tức thời mặc dù đã được Nhà nước đầu tư rất nhiều, như: lực lượng của Quân đội, Công an;

- Nhiều trường hợp tàu thuyền hoạt động gần nơi tàu bị nạn không nhiệt tình hỗ trợ mà còn ỷ vào các phương tiện của nhà nước.

b) Nguyên nhân

- Lực lượng tìm kiếm, cứu nạn trên biển của một số đơn vị, địa phương chưa chuyên nghiệp, đồng bộ;

- Cơ chế huy động, chỉ huy, phối hợp điều hành hiện đang còn nhiều khó khăn, vướng mắc;

- Cơ chế thanh toán chi phí cho phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn còn khó khăn.

***2.3. Công tác quản lý, điều hành hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển***

a) Tồn tại, bất cập

- Công tác quản lý hoạt động tìm kiếm, cứu nạn chưa đáp ứng được tính chủ động, kịp thời nhanh chóng trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn;

- Công tác phối hợp, chỉ huy hoặc điều động phương tiện tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn của Trung tâm gặp nhiều khó khăn, hiệu lực trong chỉ đạo, điều hành của Trung tâm đối với các lực lượng ngoài ngành thấp, tính chủ động trong chỉ huy phối hợp, chỉ huy hiện trường bị hạn chế.

b) Nguyên nhân

- Công tác quản lý nhà nước, kiểm tra kiểm soát việc tuân thủ quy định pháp luật về bảo đảm an toàn hàng hải của các cơ quan, đơn vị chức năng đôi khi còn lỏng lẻo. Chưa kiên quyết ngăn chặn, hoặc xử lý nghiêm khắc các trường hợp vi phạm dẫn đến tai nạn sự cố gây hậu quả nghiêm trọng về người và tài sản;

- Một số trường hợp người dân còn lợi dụng tính nhân đạo của công tác cứu nạn trên biển để trông chờ, ỷ lại vào Nhà nước mà thiếu tính tích cực, chủ động trong hoạt động xử lý tình huống tai nạn, sự cố trên biển;

- Nhận thức của một số chủ tàu, người tham gia hoạt động trên biển về quy định của pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng hải nói chung và tìm kiếm, cứu nạn nói riêng còn nhiều hạn chế.

***2.4. Công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về an toàn giao thông trên biển***

a) Tồn tại, bất cập

- Công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về an toàn giao thông trên biển chưa đáp ứng được yêu cầu, chưa tuyên truyền phổ biến rộng rãi được đến các đối tượng tham gia hoạt động trên biển;

- Trên vùng biển Việt Nam có trên 130.000 tàu cá, 10.000 tàu vận tải hoạt động, chưa kể đến các phương tiện nước ngoài, tàu quân sự, tàu công vụ, tàu dầu khí... với hàng triệu người tham gia giao thông trên biển, tuy nhiên, công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về an toàn giao thông trên biển chưa đến được với hầu hết người tham gia giao thông trên biển, đặc biệt là đối với người dân làm việc trên các tàu cá, tàu vận tải nhỏ (đây cũng chính là đối tượng quan trọng nhất cần tuyên truyền, phổ biến pháp luật).

b) Nguyên nhân

- Số lượng tàu thuyền đông, hoạt động lưu động trên biển nên khó tiếp cận với ngư dân;

- Một số ngư dân, chủ tàu chưa chú trọng đến công tác an toàn trên biển.

- Kinh phí cho công tác tuyên truyền còn hạn hẹp, chưa được cấp đều hàng năm.

***2.5. Công tác đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện về nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn***

a) Tồn tại, bất cập

- Công tác đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện về nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn còn nhiều hạn chế, chưa đào tạo bồi dưỡng thường xuyên đối với các lực lượng làm công tác tìm kiếm, cứu nạn;

- Nội dung, giáo trình huấn luyện nghiệp vụ của các lực lượng khác nhau trong hệ thống tìm kiếm, cứu nạn trên biển chưa thống nhất và đồng bộ, làm cho khả năng phối hợp giữa các tổ chức, lực lượng chức năng khi xử lý tình huống bị hạn chế; Hoạt động diễn tập phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển đa ngành chưa được quan tâm đúng mức.

b) Nguyên nhân

- Các trang thiết bị phụ trợ cho công tác huấn luyện thường xuyên tại các cơ sở hậu cần của Trung tâm chưa được trang bị đồng bộ, đầy đủ (dụng cụ tập luyện để nâng cao thể lực, trang thiết bị huấn luyện phục vụ nâng cao kỹ năng nghiệp vụ…);

- Chưa có Trung tâm đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn chuyên ngành;

- Kinh phí huấn luyện tìm kiếm, cứu nạn bị hạn chế, hoạt động huấn luyện thường xuyên của đơn vị tập trung vào huấn luyện trên bờ, nặng tính lý thuyết, ít có điều kiện tổ chức thực hành trên biển nên cũng ảnh hưởng đến hiệu quả của công tác này.

***2.6. Công tác hợp tác quốc tế trong tìm kiếm, cứu nạn***

a) Tồn tại, bất cập

- Chưa xác định ranh giới tìm kiếm, cứu nạn trên biển với các nước trong khu vực;

- Việc phối hợp trong tổ chức tìm kiếm, cứu nạn giữa Trung tâm tìm kiếm, cứu nạn Việt Nam và các nước khu vực còn hạn chế.

b) Nguyên nhân

- Một số nước chính trị hóa việc đàm phán phân định ranh giới tìm kiếm, cứu nạn, coi kết quả đàm phán phân chia ranh giới tìm kiếm, cứu nạn liên quan đến chủ quyền quốc gia trên biển;

- Chưa có kế hoạch tổ chức đàm phán với các nước về quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn cũng như quy chế trao đổi thông tin trong xử lý các tình huống liên quan đến tai nạn tàu thuyền trên biển.

**3. Tồn tại, bất cập và nguyên nhân trong công tác hỗ trợ hoạt động tìm kiếm, cứu nạn của Công ty thông tin điện tử**

a) Tồn tại, bất cập

- Đối với các cơ quan tìm kiếm, cứu nạn trên bờ

Hiện nay, một số cơ quan đầu mối vẫn còn tình trạng chưa sẵn sàng, chưa nhanh chóng tiếp nhận và chỉ đạo thông tin tìm kiếm, cứu nạn do hệ thống báo cáo, ví dụ: trường hợp sau khi tiếp nhận trực tiếp từ phương tiện bị nạn, Hệ thống ngay lập tức báo cáo với các cơ quan, đơn vị có liên quan bằng fax và gọi thoại trực tiếp, tuy nhiên nhiều lúc đường fax, thoại bận liên tục gây chậm trễ thông tin, hay các tình huống xin ý kiến chỉ đạo cũng không có phản hồi ngay nên hầu như Hệ thống đều chủ động phát quảng bá thông tin kịp thời thông báo cho các phương tiện hoạt động trên biển biết để phát huy khả năng huy động hiệu quả Tàu cứu Tàu.

- Đối với các phương tiện hoạt động trên biển

Thực tế hiện nay bên cạnh các tàu vận tải, tàu khảo sát,…được trang bị thiết bị thông tin hiện đại với các thuyền viên được đào tạo và cấp chứng chỉ chuyên môn về thông tin thì một bộ phận không nhỏ các phương tiện đánh bắt trên biển (tàu cá) chưa được trang bị thiết bị thông tin liên lạc hoặc có được trang bị nhưng không biết cách sử dụng thiết bị vì vậy khi gặp các tình huống khẩn cấp thì lúng túng không biết cách xử lý… dẫn đến rủi ro cao khi hoạt động trên biển.

- Phát báo động cấp cứu

Một số tàu phát báo động cấp cứu giả nhưng không phát hủy báo động nên dẫn đến tình trạng phải xử lý như sự kiện thật rất tốn thời gian, kinh phí gây can nhiễu đến các thông tin cấp cứu thật.

- Cung cấp thông tin

Thông tin cung cấp về tình huống sự cố của tàu cá còn khá chậm, khi báo thì cung cấp thông tin không rõ ràng, không chính xác gây khó khăn, tốn thời gian cho Hệ thống trong việc xác minh thông tin.

b) Nguyên nhân

- Về trình độ nhận thức

Hiểu biết của người làm việc trên biển đối với công tác bảo đảm an toàn trên biển, công tác tìm kiếm, cứu nạn còn rất hạn chế. Quá trình hoạt động trên biển không chấp hành các quy định về phòng ngừa tai nạn nhất là trực canh, cảnh giới ban đêm dẫn đến hậu quả nhiều vụ việc đâm va trên biển làm chìm đắm nhiều tàu, chết, mất tích nhiều người.

- Về trang, thiết bị thông tin

Nhiều tàu thuyền ra khơi đánh bắt hải sản không đáp ứng yêu cầu về kỹ thuật, trang thiết bị về thông tin liên lạc. Khi có tình huống bất trắc xảy ra thì không có phương thức liên lạc, thông báo cho cơ quan chức năng biết (đã rất nhiều trường hợp tàu cá bị tai nạn, sự cố không liên lạc với bờ được mà phải nhờ tàu cá khác đi ngang qua thông báo hộ về bờ).

- Về quy định tần số thông tin, liên lạc

Tần số liên lạc giữa các lực lượng tìm kiếm, cứu nạn hàng hải và hàng không (không quân) chưa tương thích, chưa có quy định tần số liên lạc chung trong phối hợp điều hành, chỉ huy tìm kiếm, cứu nạn.

**4. Tồn tại, bất cập và nguyên nhân trong công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn của các Cảng vụ hàng hải**

a) Tồn tại, bất cập

- Môi trường làm việc phức tạp và chịu nhiều rủi ro và cần sự phối hợp cao, cán bộ thực hiện công tác tìm kiếm, cứu nạn phải có bản lĩnh vững vàng, có trách nhiệm với công việc, có tinh thần phục vụ và tinh thần hợp tác cao.

- Kỹ năng phục vụ tìm kiếm, cứu nạn như: Bơi lội, lặn, lái xuồng, nâng cao thể lực, chịu đựng sóng gió, sử dụng các trang thiết bị cá nhân, thiết bị cứu nạn, sơ cứu ban đầu, sử dụng các trang thiết bị y tế, phương pháp vớt và cấp cứu nạn nhân còn hạn chế;

- Các thiết bị thông tin cho công tác tìm kiếm, cứu nạn tại các cảng vụ còn đơn giản, khả năng xử lý thông tin chưa cao, cần bổ sung thêm một số thiết bị liên lạc với các lực lượng khác (tàu cá, quân sự…), thiết bị truyền ảnh có độ ổn định cao, các trang bị các thiết bị thông tin mặt đất có công suất lớn và tầm làm việc xa. Cần trang bị một số thiết bị thông tin di động mặt đất và vệ tinh di động để phục vụ cho công tác chỉ huy tiền phương trong trường hợp có thảm họa trên biển.

b) Nguyên nhân

- Cán bộ, thuyền viên chưa được đào tạo về an toàn cá nhân, cứu sinh, cứu hỏa, cứu thủng… để tạo ra một kỹ năng thực hiện công việc một cách thuần thục;

- Trong vùng nước cảng biển tồn tại hoạt động đan xen giữa tàu biển và phương tiện thủy nội địa, trong khi đó các phương tiện thủy nội địa phần lớn không được trang bị các thiết bị thông tin liên lạc nên công tác tìm kiếm, cứu nạn có liên quan đến phương tiện thủy nội địa thường gặp nhiều khó khăn;

- Chưa có chương trình đào tạo cụ thể như: thông tin liên lạc; sử dụng các trang thiết bị tìm kiếm một cách hiệu quả (các thiết bị tìm kiếm, các thiết bị định vị, các thiết bị tìm kiếm điện tử); sử dụng các công cụ hỗ trợ tìm kiếm (máy tính, các phần mềm, khai thác các dữ liệu về khí tượng thủy văn, thống kê và phân tích, kỹ năng truy vấn thông tin, khả năng phân tích và đánh giá rủi ro;

- Thiết bị chuyên dụng phục vụ cứu sinh, cứu hỏa trang bị trên các tàu, ca nô như chưa đáp ứng được tiêu chuẩn kỹ thuật về tìm kiếm, cứu nạn;

- Còn thiếu cơ chế tài chính để xây dựng nguồn kinh phí dự phòng phục vụ cho hoạt động tìm kiếm, cứu nạn của Cảng vụ hàng hải;

- Chưa có quy chế phối hợp với các lực lượng trên địa bàn quản lý về công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn.

# Phần 3
# KINH NGHIỆM QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG TKCN CỦA MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI

## I. ĐÁNH GIÁ CHUNG VỀ MÔ HÌNH TỔ CHỨC, QUẢN LÝ TÌM KIẾM CỨU NẠN CỦA MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI

Đề án tổ chức nghiên cứu một số mô hình tổ chức quản lý công tác tìm kiếm, cứu nạn của một số nước trên thế giới (nêu tại Phụ lục 2 của Đề án) và đánh giá về ưu, nhược điểm của các mô hình này như sau:

**1. Đối với mô hình và cơ chế hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển của Australia và Singapore:**

Hệ thống tổ chức phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển của Australia và Singapore có ưu điểm:

*- Về tổ chức quản lý: Đã xây dựng một hệ thống quản lý hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển có đủ 3 cấp: Quản lý nhà nước về chuyên ngành tìm kiếm, cứu nạn cấp vĩ mô (SAR Authorities); Chỉ đạo cụ thể hoạt động các vụ việc tìm kiếm, cứu nạn (SMCs) và điều hành các hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hiện trường.*

- Về cơ chế hoạt động: Đã xây dựng được cơ chế phối hợp hoạt động giữa các lực lượng của ngành Hàng hải, lực lượng quốc phòng, các nguồn lực địa phương và các cơ quan đơn vị khác.

- Về các nguồn lực: Các lực lượng tìm kiếm, cứu nạn kết hợp giữa hàng không và hàng hải phản ứng rất nhanh chóng trong các vụ việc tìm kiếm, cứu nạn, đặc biệt là các vụ việc cần có sự tham gia tìm kiếm tức thời của máy bay.

Tuy nhiên, nhược điểm của tổ chức hệ thống này là:

- Không có lực lượng chuyên nghiệp của ngành Hàng hải (Đặc biệt là đội tàu chuyên dụng) thực hiện công tác tìm kiếm, cứu nạn trên biển.

- Trung tâm phối hợp cứu nạn với nhiều chức năng nhiệm vụ khác ngoài nghiệp vụ phối hợp TKCN trên biển, do vậy hạn chế nhiều trong việc trực tiếp xử *lý và chỉ đạo nghiệp vụ xử lý các vụ việc tìm kiếm, cứu nạn trên biển*

**2. Đối với mô hình và cơ chế hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển của Anh**

Chức năng nhiệm vụ của Cơ quan Hàng hải và phòng vệ bờ biển Anh Quốc tương đối giống với chức năng nhiệm vụ của Cục Hàng hải và Cục Cảnh sát biển của Việt Nam, trong đó, chức năng tìm kiếm, cứu nạn hàng hải được giao cho Cơ quan phòng vệ bờ biển (HM Coastguard). HM Coastguard là một tổ chức rất mạnh với 06 Trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn khu vực được trang bị đầy đủ các phương tiện cứu nạn, trong đó có máy bay tìm kiếm và trực thăng cứu nạn. Ngoài ra, HM Coastguard còn có quyền lực rất mạnh trong việc tổ chức phối hợp với các lực lượng dân sự khác cũng như được quyền huy động tất cả các phương tiện tại chỗ của tư nhân và nhà nước tham gia tìm kiếm, cứu nạn hàng hải.

Nhược điểm của hệ thống này là đòi hỏi một sự đầu tư rất lớn về phương tiện, trang thiết bị chuyên dụng. Do vậy, mô hình này phù hợp với các nước có nền kinh tế phát triển mạnh.

3. Đối với mô hình và cơ chế hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển của Hoa Kỳ và Nhật Bản

Cũng giống như mô hình tổ chức hệ thống tìm kiếm, cứu nạn trên biển tiên tiến của một số quốc gia khác trên thế giới, tổ chức hệ thống tìm kiếm, cứu nạn trên biển của Hoa Kỳ và Nhật Bản hoàn toàn dựa vào lực lượng phòng vệ bờ biển (Coast Guard) được trang bị rất mạnh, thực hiện nhiều nhiệm vụ khác nhau, với cơ cấu tổ chức và cơ chế hoạt động như trên, hệ thống tìm kiếm, cứu nạn trên biển của Hoa Kỳ và Nhật Bản cũng có ưu điểm là: Dễ thống nhất, kịp thời trong việc phối hợp cứu người bị nạn trên biển. Việc cứu người bị nạn trên biển sẽ có hiệu quả hơn do tính chuyên trách cao. Tuy nhiên mô hình này chỉ phù hợp với những nước có tiềm lực kinh tế mạnh, không tận dụng được các nguồn lực tại chỗ.

## II. KINH NGHIỆM TRONG HOẠT ĐỘNG TÌM KIẾM CỨU NẠN ĐỐI VỚI VIỆT NAM

1. Đa số các quốc gia có hệ thống tìm kiếm, cứu nạn tiên tiến trên thế giới kể trên được thành lập và có cơ chế hoạt động tuân thủ dựa trên những điều khoản được ban hành theo Bộ luật của các quốc gia đó. Trong đó, Cơ quan An toàn hàng hải Úc là một cơ quan theo luật định được thành lập theo đạo luật Cơ quan An toàn hàng hải Úc 1990; Lực lượng phòng vệ bờ biển Hoàng gia Anh trực thuộc Cơ quan hàng hải và bờ biển Anh Quốc được thành lập từ năm 1925 theo Bộ luật phòng vệ bờ biển Anh Quốc, Cơ quan phòng vệ bờ biển Hoa Kỳ có mặt vào năm 1915 và có vai trò thực thi nhiệm vụ theo Bộ luật Hoa Kỳ; cách tổ chức và hoạt động của Cơ quan phòng vệ bờ biển Hoa Kỳ được ấn định trong Bộ luật Quy định Liên bang. Do vậy, hệ thống tìm kiếm, cứu nạn tại Việt Nam cần sớm rà soát, tập trung chuyên sâu hơn nữa trong các quy định liên quan đến từng đối tượng liên quan trong hệ thống tìm kiếm, cứu nạn hàng hải, hàng không ngày nay. Cần có những chế tài rõ ràng, xử phạt thích đáng đối với các đối tượng cố tình vi phạm các hoạt động bảo đảm an toàn, an ninh trên biển đe dọa đến môi trường biển... Đồng thời, giữa các cơ quan chuyên ngành liên quan cần có sự phối hợp, trao đổi lẫn nhau và tuân thủ theo các quy định được Chính phủ ban hành nhằm nâng cao công tác quản lý an toàn, an ninh hàng không và hàng hải trên biển hiện nay.

2. Hệ thống tìm kiếm, cứu nạn Việt Nam hoạt động với một cơ quan chuyên ngành tìm kiếm, cứu nạn hàng hải là Trung tâm. Trong khi đó, Trung tâm là đơn vị chuyên ngành thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn trên biển trên vùng biển trách nhiệm của Việt Nam. Tình hình thực tế khi xảy ra một sự cố cứu nạn liên quan đến tràn dầu hay ô nhiễm môi trường biển thì trách nhiệm liên quan là cứu người trên phương tiện thoát khỏi nguy hiểm trực tiếp nhưng lại không thể đối phó với sự cố ô nhiễm môi trường biển mặc dù có mặt tại hiện trường xảy ra sự cố trên. Nhìn lại

các cơ quan tìm hiểu ở trên, chúng ta thấy họ được phân công đa nhiệm vụ trong lĩnh vực mà họ quản lý, điều đó nó phù hợp với điều kiện thực tế xảy ra và mang lại hiệu quả cao đúng theo mục đích và yêu cầu được đặt ra. Qua đó, cho chúng ta thấy rằng việc mở rộng nhiệm vụ cho Trung tâm là điều rất cấp thiết và mang lại hiệu quả cao nhất; chúng ta kết hợp nhiệm vụ chuyên nghiệp là tìm kiếm, cứu nạn và các nhiệm vụ không chuyên để hỗ trợ các lực lượng liên quan kịp thời phù hợp với tính năng hiện có.

3. Hệ thống tìm kiếm, cứu nạn hoạt động hiệu quả cần có sự hỗ trợ của hệ thống thông báo tàu cập nhật liên tục và theo thời gian thực dựa trên khuyến cáo của Công ước SAR 79. Do vậy, để đạt hiệu quả cao trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn tại Việt Nam, chúng ta cần đầu tư hệ thống giám sát tàu biển không những gần bờ như hiện nay mà còn giám sát những phương tiện xa bờ nhất là khu vực Hoàng Sa và Trường Sa. Bởi vì, thực tế hiện nay đối tượng bị nạn trên biển hoạt động xa bờ chiếm tỷ lệ rất lớn tại khu vực vùng biển Việt Nam. Song song, còn tồn tại một thực tế năng lực của phương tiện tìm kiếm, cứu nạn xa bờ tại Việt Nam không đáp ứng được nhu cầu phát triển hiện nay; điều đó đưa đến những hạn chế khách quan còn tồn tại trong hệ thống tìm kiếm, cứu nạn Việt Nam.

4. Hệ thống tìm kiếm, cứu nạn các quốc gia tiên tiến luôn có sự hợp tác song phương và đa phương lẫn nhau, nhằm tạo được sự thống nhất và hiệp đồng trong phân chia vùng trách nhiệm trên biển phù hợp với năng lực của các quốc gia có biển tiếp giáp với nhau sao cho đảm bảo được rằng khi xảy ra sự cố trong vùng trách nhiệm trên biển của bên liên quan thì cần được xử lý và ứng phó một cách thích đáng. Xem xét điều kiện trên, hệ thống tìm kiếm, cứu nạn tại Việt Nam cần xúc tiến hợp tác quốc tế với các nước có vùng biển tiếp giáp và các nước có hệ thống tìm kiếm, cứu nạn phát triển để học tập những tiến bộ, kinh nghiệm phát triển của hệ thống và đáp ứng kịp thời các sự cố nghiêm trọng có thể xảy ra (sóng thần, tai nạn máy bay…). Ngoài ra, việc thúc đẩy phát triển sự hợp tác song phương, đa phương giữa các cơ quan chuyên ngành thuộc các quốc gia giúp hệ thống tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam có điều kiện học hỏi nâng cao năng lực tìm kiếm, cứu nạn trên vùng biển Việt Nam và phát triển hơn nữa trong lĩnh vực phối hợp giữa các cơ quan thuộc quốc gia trong ứng phó sự cố nghiêm trọng xảy ra.

5. Kết luận

Đối với hầu hết các nước trên thế giới, công tác quản lý hoạt động tìm kiếm, cứu nạn đều do Cục Hàng hải và phòng vệ bờ biển hoặc Cục phòng vệ bờ biển, hoặc Cục an toàn hàng hải quốc gia đảm nhiệm. Cơ cấu tổ chức, hoạt động của các cơ quan này như vai trò của Cục Hàng hải Việt Nam, trong đó có bao gồm một số nhiệm vụ của Cảnh sát biển Việt Nam.

## Phần 4
## CÁC GIẢI PHÁP ĐỔI MỚI VÀ NÂNG CAO NĂNG LỰC CÔNG TÁC PHỐI HỢP TÌM KIẾM CỨU NẠN HÀNG HẢI TẠI VIỆT NAM

### I. RÀ SOÁT, HOÀN THIỆN HỆ THỐNG VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT, CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH VỀ TÌM KIẾM CỨU NẠN TRÊN BIỂN VÀ TRONG VÙNG NƯỚC CẢNG BIỂN

**1. Sửa, bổ sung hoặc ban hành mới các văn bản quy phạm pháp luật**

***1.1. Đề xuất sửa đổi, bổ sung hệ thống pháp luật hiện hành liên quan đến lĩnh vực tìm kiếm, cứu nạn trên biển:***

Xây dựng Văn bản sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế Quyết định số 56/2005/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2005 và Thông tư số 03/2012/TT-BGTVT ngày 20/01/2012 của Bộ GTVT quy định về Tổ chức và hoạt động của Trung tâm.

***1.2. Đề xuất xây dựng các văn bản pháp luật mới:***

- Thông tư Liên tịch của Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải quy định về thanh toán, quyết toán các chi phí tìm kiếm, cứu nạn đối với các cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn (theo quy định tại Quyết định số 06/2014/QĐ-TTg ngày 20/01/2014 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế phối hợp TKCN trên biển và trong vùng nước cảng biển);

- Xây dựng Thông tư của Bộ Giao thông vận tải quy định về định mức kinh tế, kỹ thuật trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.

**2. Hoàn thiện chế độ, chính sách đối với thuyền viên, người lao động**

Tiếp tục xây dựng và hoàn thiện các chế độ chính sách đối với thuyền viên, người lao động như sau:

- Sửa đổi, bổ sung chế độ ăn định lượng, chế độ phụ cấp ngày đi biển cho thuyền viên;

- Hướng dẫn thực hiện chế độ, chính sách thương binh, liệt sỹ đối với người lao động làm công tác tìm kiếm, cứu nạn bị thương tật hoặc chết trong khi thi hành nhiệm vụ.

**3. Xây dựng các quy trình, quy chế, quy định**

- Xây dựng cơ chế chỉ đạo điều hành giữa Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam, Trung tâm và các cơ quan, đơn vị liên quan về công tác tìm kiếm, cứu nạn;

- Sửa đổi, bổ sung cơ chế phối hợp xử lý thông tin tìm kiếm, cứu nạn giữa Trung tâm và các đơn vị trong, ngoài ngành Hàng hải;

- Xây dựng cơ chế tài chính đối với hoạt động tìm kiếm, cứu nạn cho Trung tâm và các Cảng vụ hàng hải, gồm nội dung chính như sau:

+ Giao kinh phí thực hiện nhiệm vụ tuần tra, chốt chặn, xây dựng các trạm đại diện ở các vùng biển xa để mở rộng mạng lưới của lực lượng tìm kiếm, cứu nạn hàng hải;

+ Giao dự toán ngân sách hàng năm đảm bảo việc đầu tư trang thiết bị và ứng dụng khoa học kỹ thuật phục vụ công tác tím kiếm cứu nạn;

+ Phân cấp thẩm quyền phê duyệt thanh, quyết toán các vụ việc tìm kiếm, cứu nạn, thanh lý, bán tài sản...

## II. KIỆN TOÀN CƠ CẤU TỔ CHỨC, CHỨC NĂNG NHIỆM VỤ CỦA CƠ QUAN TÌM KIẾM, CỨU NẠN HÀNG HẢI

### 1. Cơ cấu lại tổ chức bộ máy của Trung tâm

#### *1.1. Yêu cầu chung về tổ chức bộ máy*

Dựa trên các phân tích về thực trạng hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển hiện tại, phân vùng các khu vực có nguy cơ cao xảy ra tai nạn sự cố trên biển, trên cơ sở học tập các mô hình tổ chức hệ thống tìm kiếm, cứu nạn trên biển của các quốc gia tiên tiến, hệ thống tìm kiếm, cứu nạn trên biển được định hướng nhằm các yêu cầu sau:

a) Yêu cầu về mặt tổ chức và phân vùng tìm kiếm, cứu nạn trên biển:

- Hình thành mạng lưới tổ chức tìm kiếm, cứu nạn chuyên trách hoàn chỉnh với cơ quan chỉ huy, chỉ đạo chung là Trung tâm, các Trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực chịu trách nhiệm phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn theo các vùng trách nhiệm trải dọc theo bờ biển Việt Nam, tại các khu vực có nguy cơ cao xảy ra tai nạn sự cố hàng hải nhằm phản ứng một cách nhanh nhất đối với các loại tai nạn, sự cố hàng hải xa bờ, thành lập các Trạm Tìm kiếm, cứu nạn tại: Côn Đảo; Kiên Giang; Bạch Long Vỹ; Hà Tĩnh; Quy Nhơn.

- Về mặt chức năng, nhiệm vụ, các Trạm tìm kiếm, cứu nạn đóng vai trò là các cơ sở cung cấp hậu cần cho các tàu tìm kiếm, cứu nạn, tổ chức thường trực thu nhận thông tin tìm kiếm, cứu nạn, tổ chức công tác tuyên truyền, tập huấn cho các lực lượng tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trong khu vực trách nhiệm được phân công (theo phương án phân vùng trách nhiệm dưới đây).

b) Yêu cầu về nhân lực:

Từng bước xây dựng một lực lượng tìm kiếm, cứu nạn mang tính chuyên nghiệp, được huấn luyện đầy đủ, thành thục về nghiệp vụ, có khả năng đảm nhận việc xử lý các vụ việc lớn, phức tạp, khó khăn và có thể tham gia phối hợp tìm kiếm, cứu nạn với các quốc gia lân cận một cách hiệu quả.

#### *1.2. Đổi mới tổ chức bộ máy giai đoạn 2014 - 2015*

a) Kiện toàn bộ máy tổ chức, bố trí, sắp xếp lại các nguồn lực tìm kiếm, cứu nạn hiện có của Trung tâm và các Cảng vụ hàng hải;

b) Thành lập Trạm tìm kiếm, cứu nạn Hà Tĩnh: thực hiện công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn tại vùng biển tỉnh Nghệ An, Hà Tĩnh và Quảng Bình. Trung tâm tự cân đối, điều động cán bộ trong nội bộ để thực hiện nhiệm vụ.

- Giai đoạn 2014 - 2015, để đảm bảo hoạt động của Trạm, Trung tâm ký hợp đồng lao động với một số lao động có trình độ, kinh nghiệm đi biển tại địa phương để thực hiện công tác Trực ban tìm kiếm, cứu nạn; điều động 02 viên chức quản lý có kinh nghiệm chuyên môn về chỉ huy, điều hành hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn từ nguồn hiện có. Trong giai đoạn này, ưu tiên đào tạo, bồi dưỡng cho lao động làm công tác trực ban tìm kiếm, cứu nạn, đảm bảo hoạt động thường trực 24/24h;

- Giai đoạn 2016 - 2020, Trung tâm xây dựng Đề án vị trí việc làm, bổ sung định biên của các Trạm, trình các cấp có thẩm quyền quyết định.

***1.3. Đổi mới tổ chức bộ máy giai đoạn 2016 - 2020***

a) Thành lập 04 Trạm tìm kiếm, cứu nạn trực thuộc Trung tâm tại 04 khu vực biển xa bờ và xảy ra nhiều tai nạn, sự cố trên biển:

- Trạm tìm kiếm, cứu nạn Kiên Giang: đóng tại Rạch Giá hoặc Phú Quốc, thực hiện công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn tại vùng biển các tỉnh Tây Nam Bộ.

- Trạm tìm kiếm, cứu nạn Bạch Long Vĩ: thực hiện công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn tại khu vực biển có bán kính 150 hải lý kể từ huyện đảo Bạch Long Vĩ.

- Trạm tìm kiếm, cứu nạn Côn Đảo: thực hiện công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn tại khu vực biển có bán kính 150 hải lý kể từ huyện đảo Côn Đảo.

- Trạm tìm kiếm, cứu nạn Quy Nhơn: thực hiện công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn tại khu vực biển các tỉnh Phú Yên, Bình Định.

- Nghiên cứu xây dựng Đề án chuyển Trung tâm phối hợp TKCN hàng hải KV I ra Đình Vũ, Cát Bà hoặc Lạch Huyện. Trước mắt nghiên cứu thuê bến neo đậu để đưa con người và phương tiện tìm kiếm, cứu nạn ra thường trực tại khu vực Lạch Huyện, Cát Bà để đáp ứng yêu cầu cấp bách của công tác tìm kiếm, cứu nạn.

**Bảng 10. Danh mục vị trí việc làm của các Trạm Tìm kiếm, cứu nạn**

| Số TT | Nhóm công việc | Chức danh lãnh đạo, quản lý (nếu có) | Chức danh nghề nghiệp tương ứng | Hạng của chức danh nghề nghiệp | Biên chế tại 5 Trạm TKCN |
|---|---|---|---|---|---|
| **I** | **Tên vị trí làm việc gắn với công việc quản lý, điều hành** | | | | |
| **1.1** | **Trạm Tìm kiếm, cứu nạn** | | | | |
| 1 | Trạm trưởng | | | Hạng II, Hạng III | 1 |
| 2 | Trạm Phó | | | Hạng II, Hạng III | 1 |
| **II** | **Công việc hoạt động nghề nghiệp** | | | | |
| *2.1* | *Khối quản lý (x5)* | | | | |
| 1 | Trực ban Tìm kiếm, cứu nạn | | | Hạng III, Hạng IV | 5 |

**2. Đối với Cảng vụ hàng hải**

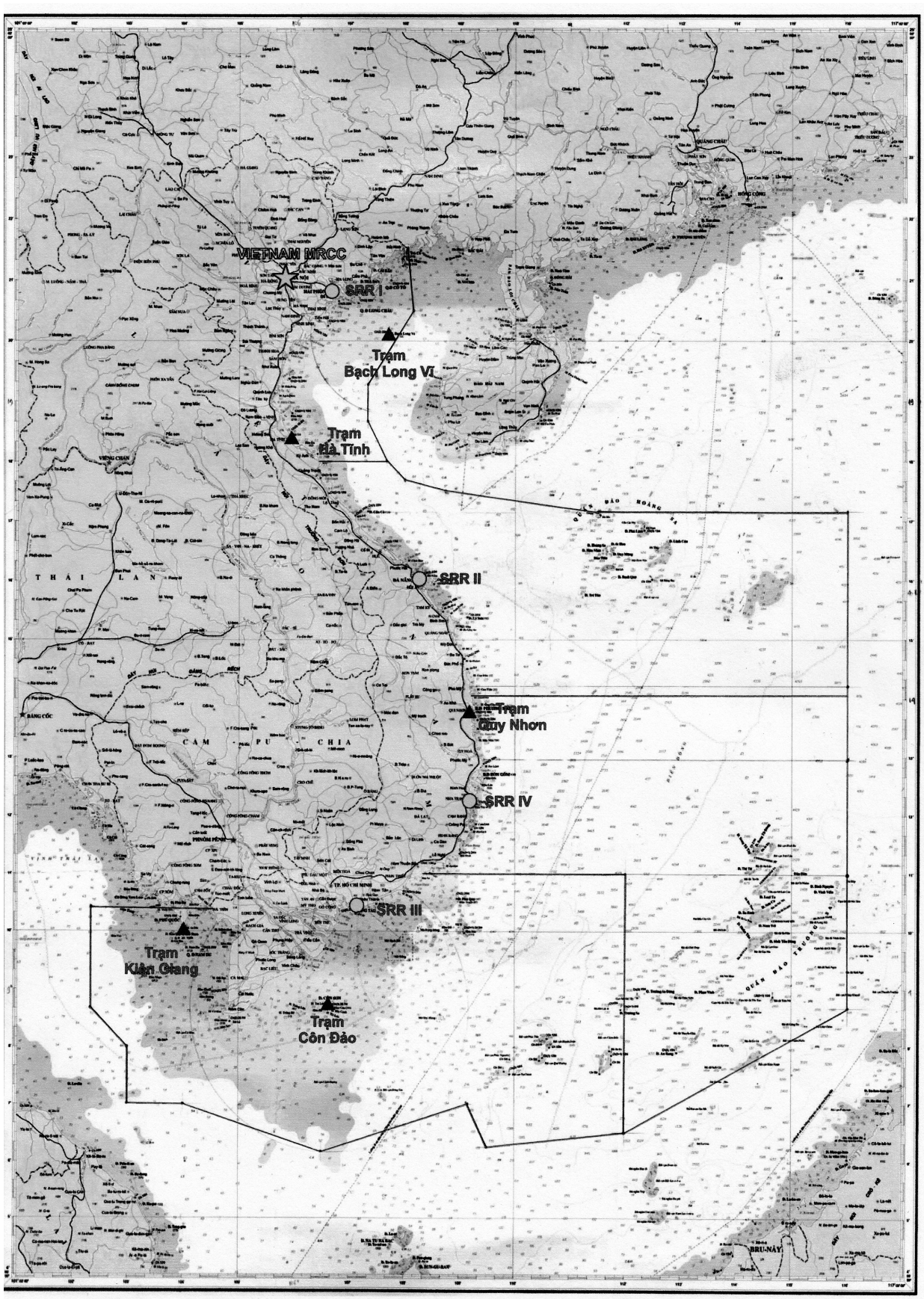
Tăng cường công tác quản lý tìm kiếm, cứu nạn của 25 Cảng vụ hàng hải đáp ứng yêu cầu là cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn trong vùng nước cảng biển.

**3. Đối với Công ty TNHH MTV thông tin điện tử hàng hải (Hệ thống Đài Thông tin duyên hải)**

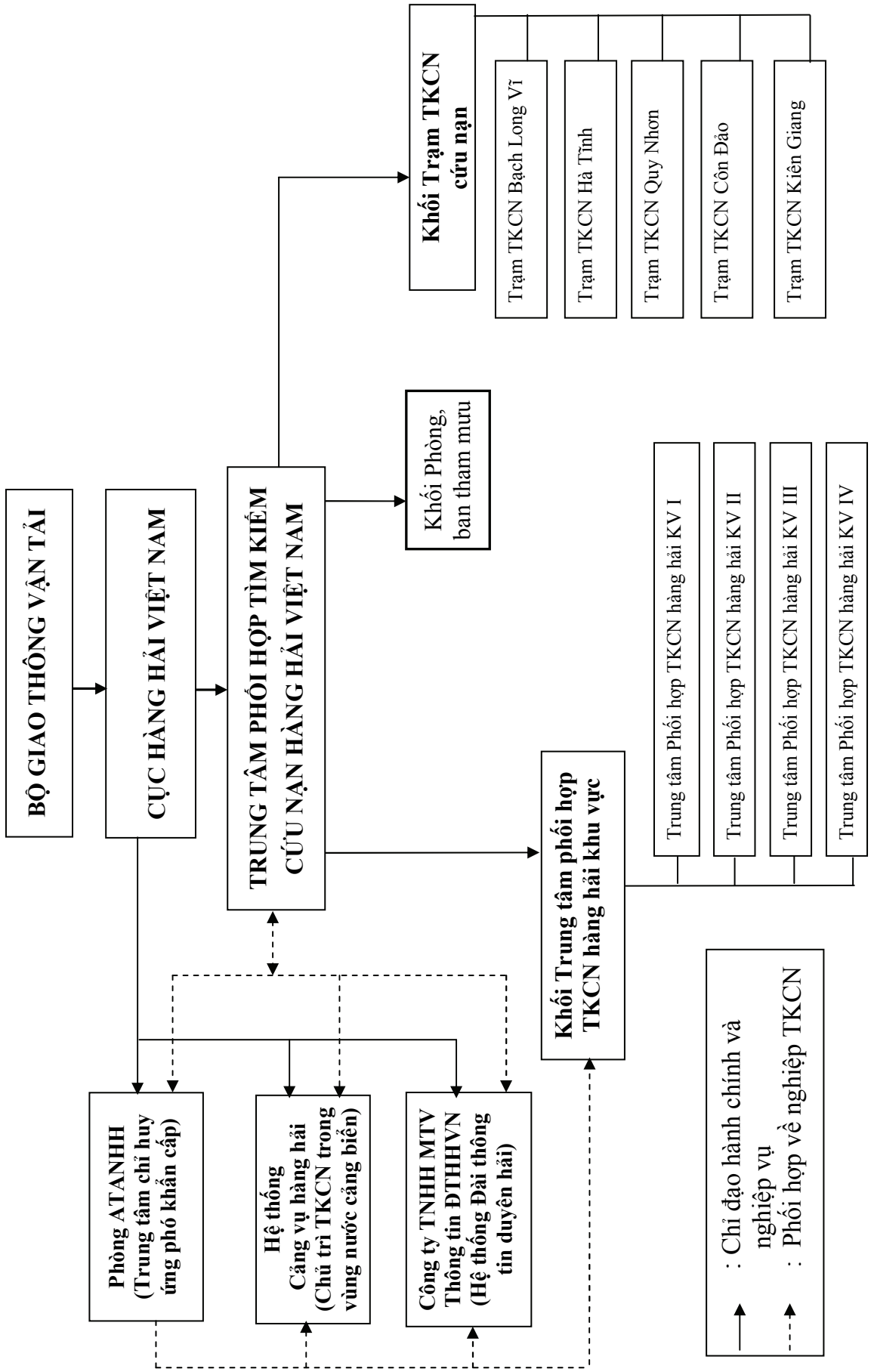
- Tăng cường công tác quản lý, tiếp nhận, xử lý, truyền phát thông tin cấp cứu - khẩn cấp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải;

- Thành lập bộ phận trực canh tiếp nhận, xử lý thông tin (khai thác Tổng đài số điện thoại cấp cứu - khẩn cấp tìm kiếm, cứu nạn khi được Chính phủ chấp thuận).

**Hình 4. Bản đồ phân vùng tìm kiếm, cứu nạn giai đoạn 2014 - 2020**



*1.4. Mô hình tổ chức TKCN đến năm 2020*



## III. NÂNG CAO NĂNG LỰC QUẢN LÝ, CHUYÊN MÔN NGHIỆP VỤ THỰC HÀNH TÌM KIẾM CỨU NẠN CỦA CÁN BỘ, CÔNG CHỨC, VIÊN CHỨC VÀ THUYỀN VIÊN LÀM CÔNG TÁC TÌM KIẾM CỨU NẠN

### 1. Đào tạo nâng cao năng lực quản lý, chuyên môn nghiệp vụ, đạo đức nghề nghiệp của cán bộ công chức, viên chức và thuyền viên

- Xây dựng các chương trình đào tạo, huấn luyện, kiểm tra, sát hạch và cấp chứng chỉ đào tạo nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng hải.

- Liên danh liên kết với các cơ sở đào tạo nước ngoài để nâng cao chất lượng giảng dạy.

- Triển khai các chương trình đào tạo thông qua hỗ trợ các kỹ thuật trong khuôn khổ các dự án, chương trình học bổng do các nước cấp.

- Tăng cường hợp tác quốc tế để thông qua đó củng cố, tăng cường cơ sở vật chất, nâng cao chất lượng đào tạo của các trường trong ngành.

- Bố trí đầy đủ biên chế, cán bộ có năng lực chuyên môn, kinh nghiệm và ngoại ngữ để làm công tác hội nhập quốc tế trong lĩnh vực tìm kiếm, cứu nạn.

- Tổ chức xây dựng các chương trình đào tạo, loại hình đào tạo, lựa chọn cán bộ phù hợp đưa đi đào tạo, bố trí, sử dụng cán bộ, chuyên gia đã được đào tạo thông qua hợp tác quốc tế.

- Làm việc với Đại sứ quán các nước để tìm hiểu về các cơ hội học bổng, khả năng hỗ trợ đào tạo cho Trung tâm.

- Tận dụng và phát huy các cơ sở đào tạo trong khuôn khổ dự án hỗ trợ của nước ngoài để trở thành các trường đào tạo quốc tế.

- Đưa hoạt động nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn phổ biến rộng rãi trong toàn dân, nhất là trong đội ngũ tàu cá của ngư dân, đề nghị các cấp có thẩm quyền chấp thuận cho Trung tâm được mở các lớp huấn luyện và cấp chứng nhận huấn luyện nghiệp vụ.

### 2. Công tác huấn luyện, diễn tập

#### *2.1. Huấn luyện thường xuyên*

- Mở lớp huấn luyện nghiệp vụ chỉ huy, điều hành hoạt động tìm kiếm, cứu nạn cho cán bộ làm công tác quản lý của Trung tâm, các cảng vụ hàng hải và các cơ quan liên quan: 01 lớp/năm.

- Mở lớp huấn luyện kỹ thuật tìm kiếm, cứu nạn cho thuyền viên tàu tìm kiếm, cứu nạn và các đối tượng trực tiếp làm công tác tìm kiếm, cứu nạn khác: 01 lớp/năm.

- Huấn luyện thực tế trên biển kết hợp công tác bảo dưỡng tàu tìm kiếm, cứu nạn: ít nhất 1 tháng/lần

- Huấn luyện thực tế trên bờ: tổ chức hàng tuần tại cầu cảng.

***2.2. Diễn tập phối hợp tìm kiếm, cứu nạn***

- Tổ chức diễn tập phối hợp các lực lượng của Trung tâm, Cảng vụ hàng hải, Vishipel hợp luyện nội bộ: 01 lần/năm.

- Tổ chức diễn tập phối hợp các lực lượng hàng không - hàng hải: 01 lần/02 năm.

- Diễn tập phối hợp quốc tế trên biển: 01 lần/5 năm.

- Diễn tập xử lý thông tin với các lực lượng khác trong và ngoài ngành: 02 tháng/lần.

- Diễn tập xử lý thông tin với Trung tâm tìm kiếm, cứu nạn nước ngoài: 06 tháng/lần

**IV. ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG, PHƯƠNG TIỆN THIẾT BỊ KỸ THUẬT PHỤC VỤ TÌM KIẾM CỨU NẠN HÀNG HẢI**

**1. Đầu tư, nâng cấp cơ sở hạ tầng**

***1.1. Giai đoạn từ năm 2014 - 2015***

a) Tận dụng tối đa các phương tiện và trang thiết bị hạ tầng sẵn có, đồng thời triển khai các nhiệm vụ sau:

- Sửa chữa duy tu, nâng cấp cầu cảng tại Trung tâm khu vực II do mặt cầu khi xây dựng ban đầu quá cao không phù hợp cho công việc cứu nạn trên bờ; Sửa chữa cầu cảng tại Trung tâm khu vực III do cầu tầu thấp khi nước thủy triều lên, mặt boong tàu nằm quá cao so với mặt cầu gây nguy hiểm, không an toàn cho tàu.

- Đẩy nhanh tiến độ xây dựng cơ sở hậu cần Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực IV tại Nha Trang (Bộ Giao thông vận tải đã chấp thuận chủ trương cho phép lập dự án đầu tư); triển khai thực hiện ngay trong năm 2014 để đáp ứng nhu cầu cấp bách hiện nay.

b) Xây dựng Trạm Tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Hà Tĩnh có trụ sở tại khu vực tỉnh Hà Tĩnh.

***1.2. Giai đoạn từ năm 2016 - 2020***

Xây dựng các Trạm tìm kiếm, cứu nạn hàng hải:

- Trạm Tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Kiên Giang tại tỉnh Kiên Giang;

- Trạm Tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Bạch Long Vĩ tại đảo Bạch Long Vĩ, Tp. Hải Phòng;

- Trạm Tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Quy Nhơn tại Tp. Quy Nhơn, tỉnh Bình Định;

- Trạm Tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Côn Đảo tại Côn Đảo, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

**2. Đầu tư, nâng cấp phương tiện, thiết bị**

Nghiên cứu đề xuất Chính phủ cho đầu tư đóng mới 04 tàu tìm kiếm, cứu nạn hoạt động xa bờ bằng nguồn Ngân sách Nhà nước hoặc ODA.

Các tàu tìm kiếm, cứu nạn hoạt động xa bờ có kích thước thiết kế đủ lớn, đủ tiện nghi cho thuyền viên sinh hoạt dài ngày, được trang bị thiết bị hiện đại phục vụ cho việc tìm kiếm, cấp cứu nạn nhân, chống dầu tràn phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển; có két chứa đủ nhiên liệu phục vụ cho tàu hoạt động dài ngày.

**3. Đầu tư ứng dụng công nghệ thông tin phục vụ quản lý, điều hành hoạt động TKCN**

a) Nâng cấp, hiện đại hóa các trang thiết bị thông tin liên lạc; xây dựng phần mềm xác định vùng tìm kiếm, cứu nạn phù hợp với điều kiện khí hậu vùng biển Việt Nam tạo thuận lợi cho công tác tổ chức phối hợp tìm kiếm, cứu nạn được nhanh chóng, kịp thời và giảm thấp nhất những thiệt hại về người khi xảy ra rủi ro, tai nạn trên biển;

b) Xây dựng phần mềm dữ liệu tìm kiếm, cứu nạn phục vụ cho công tác phân tích, đánh giá tình hình tai nạn, sự cố và công tác thực hiện tìm kiếm, cứu nạn trên biển; giải pháp thực hiện nhằm hạn chế những tồn tại, bất cập;

c) Ứng dụng công nghệ thông tin, thiết lập các kênh chuyên dùng, các kênh dự phòng kết nối giữa Hệ thống Đài TTDH Việt Nam và các cơ quan tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam;

- Nâng cấp hệ thống thông tin liên lạc tại các cơ sở hậu cần tìm kiếm, cứu nạn và trên các phương tiện chuyên dụng TKCN, bảo đảm có thể liên lạc với các đối tượng tham gia hoạt động trên vùng biển Việt Nam;

Đầu tư trang, thiết bị cho Trung tâm chỉ huy xử lý tình huống khẩn cấp TKCN tại trụ sở Cục Hàng hải Việt Nam nhằm thu thập thông tin về tình hình hoạt động của tàu thuyền trên vùng biển Việt Nam (qua hệ thống thông tin duyên hải, hệ thống thông tin LRIT, hệ thống thông tin AIS), các nguồn lực có thể huy động tham gia vào hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển, cơ sở hạ tầng phục vụ hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn, thông tin về khí tượng thủy văn trên biển; xử lý tình huống liên quan đến an toàn, an ninh và tìm kiếm, cứu nạn hàng hải;

d) Tăng cường áp dụng và triển khai chế tài về việc bắt buộc trang bị thiết bị liên lạc cho các phương tiện hoạt động trên biển, đặc biệt là các tàu thuyền đánh bắt hải sản để đồng bộ hệ thống thông tin tìm kiếm, cứu nạn trong Đề án này cũng như đảm bảo hiệu quả trong việc phối hợp tìm kiếm, cứu nạn;

đ) Xây dựng các chính sách, quy chế phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị tìm kiếm, cứu nạn và Hệ thống Đài TTDH Việt Nam trong đó bổ sung các quy định về việc phản hồi đối với thông tin tìm kiếm, cứu nạn, xác minh các tín hiệu báo động giả; việc chỉ đạo điều hành thường trực 24/7 của các cơ quan tìm kiếm, cứu nạn;

e) Hỗ trợ tuyên truyền về vị trí, vai trò thông tin và truyền thông trên biển của Hệ thống Đài TTDH Việt Nam đối với hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, Phòng chống thiên tai và bảo đảm an toàn, an ninh trên biển cho mọi đối tượng, nhất là tàu đánh bắt hải sản…

## V. XÂY DỰNG QUY CHẾ PHỐI HỢP GIỮA CÁC CƠ QUAN, ĐƠN VỊ LIÊN QUAN VỀ PHỐI HỢP TÌM KIẾM, CỨU NẠN

### 1. Đổi mới cơ chế chỉ đạo điều hành hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển

Xây dựng cơ chế chỉ đạo, điều hành hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng hải theo Quyết định số 06/2014/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ trên nguyên tắc:

- Chịu trách nhiệm trước pháp luật về việc tổ chức, điều hành hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển trong thẩm quyền của mình;

- Mang tính thống nhất, tập trung và có phân công, phân cấp rõ ràng giữa các cơ quan, đơn vị trong hệ thống;

- Đảm bảo tính kịp thời và hiệu quả cao trong hoạt động;

- Không phân biệt đối tượng bị nạn trên biển.

- Có sự phối hợp chặt chẽ đồng bộ với các cơ quan, đơn vị có liên quan trong và ngoài nước.

- Chế độ báo cáo các cấp được duy trì.

### 2. Xây dựng Quy trình tiếp nhận, xử lý thông tin trong hoạt động TKCN hàng hải

- Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo các cơ quan chức năng sớm xây dựng Đề án và đưa số điện thoại khẩn cấp sử dụng trong hoạt động báo nạn đối với tàu thuyền trên biển và trong vùng nước cảng biển vào thực tiễn hoạt động;

- Phối hợp chặt chẽ với các cơ quan, đơn vị liên quan trong và ngoài nước trong việc tiếp nhận và chuyển giao thông tin báo nạn để phối hợp xử lý kịp thời, hiệu quả;

- Xây dựng Quy trình tiếp nhận và xử lý thông tin trong hoạt động TKCN hàng hải áp dụng chung trong toàn hệ thống với một số nguyên tắc:

+ Đảm bảo tính liên tục và phổ biến (với tất cả các hình thức thu nhận thông tin báo nạn khác nhau);

+ Có tính phối hợp cao giữa các đơn vị trong hệ thống và với các cơ quan, đơn vị, địa phương liên quan;

+ Thông tin phải được xử lý đầy đủ, liên tục từ khi bắt đầu thu nhận đến khi kết thúc (hoàn thành công tác tìm kiếm, cứu nạn);

+ Xử lý tối đa, nhanh chóng hiệu quả các tín hiệu giả ngay từ khi tiếp nhận được;

+ Với những mức độ thông tin tìm kiếm, cứu nạn thu nhận được, hệ thống phải có biện pháp ứng phó thích đáng, phù hợp.

### 3. Xây dựng phương án phối hợp với các cơ quan, đơn vị trong và ngoài ngành

a) Trung tâm

- Xây dựng phương án điều động lực lượng, phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn trên biển của Trung tâm thực hiện theo các nguyên tắc:

+ Sử dụng lực lượng, phương tiện tiến hành hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển ứng phó tình huống tai nạn, sự cố trên biển Việt Nam đảm bảo phù hợp với quy định của pháp luật;

+ Thu nhận tối đa hiệu quả hoạt động;

+ Ưu tiên sử dụng lực lượng, phương tiện tại chỗ;

+ Chủ động trong việc sử dụng, điều động nguồn lực sẵn có;

+ Phối kết hợp chặt chẽ, kịp thời với các cơ quan, đơn vị, địa phương và quốc tế để huy động tối đa nguồn lực tại chỗ tham gia;

+ Báo cáo, đề xuất kịp thời cấp có thẩm quyền khi vụ việc vượt quá khả năng để nhận sự chỉ đạo, phối hợp.

- Phối hợp với các Cảng vụ hàng hải xây dựng phương án sẵn sàng tìm kiếm, cứu nạn hành khách đối với các tuyến vận tải bờ đảo;

- Xây dựng Quy chế phối hợp với Ban chỉ huy PCLB&TKCN các tỉnh, thành phố ven biển về tìm kiếm, cứu nạn vùng ven biển, cảng cá và thủy nội địa.

b) Cảng vụ hàng hải

Xây dựng Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn với các cơ quan, đơn vị có liên quan trong vùng nước cảng biển.

a) Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải

Xây dựng Quy chế phối hợp về tiếp nhận xử lý thông tin tìm kiếm, cứu nạn với các cơ quan, đơn vị có liên quan.

## VI. ỨNG DỤNG KHOA HỌC CÔNG NGHỆ TRONG HOẠT ĐỘNG TÌM KIẾM, CỨU NẠN

### 1. Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hoạt động tìm kiếm, cứu nạn

Áp dụng công nghệ tin học vào các hoạt động quản lý của Trung tâm bao gồm:

- Theo dõi, quản lý kỹ thuật và hoạt động của đội tàu tìm kiếm, cứu nạn, các ca nô cao tốc tìm kiếm, cứu nạn;

- Lập kế hoạch hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, xác định vùng tìm kiếm, phân công nhiệm vụ các phương tiện tìm kiếm, cứu nạn, theo dõi, quản lý các phương tiện trong quá trình thực hiện hoạt động tìm kiếm, cứu nạn;

- Quản lý Trang thông tin điện tử về tìm kiếm, cứu nạn hàng hải;

- Thiết lập các kênh chuyên dùng, các kênh dự phòng kết nối giữa Hệ thống Đài TTDH Việt Nam và các cơ quan tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển.

**2. Ứng dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật, nâng cấp các trang thiết bị thông tin liên lạc, trang bị chuyên dụng tìm kiếm, cứu nạn**

***2.1. Về nghiên cứu đóng mới tàu tìm kiếm, cứu nạn xa bờ***

Các tàu tìm kiếm, cứu nạn xa bờ được đóng với mẫu tàu mới có hệ thống động cơ đốt trong có suất tiêu hao nhiên liệu thấp; sử dụng vật liệu nhẹ, hình dáng giảm sức cản của nước, nâng cao tốc độ chạy tàu; có các trang thiết bị thông tin liên lạc, cứu hỏa, cứu sinh và chống dầu tràn hiện đại nhằm nâng cao hiệu quả tìm kiếm, cứu nạn, ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển, chống cháy nổ trên biển.

***2.2. Về cơ sở hậu cần***

- Nâng cấp, hiện đại hệ thống thông tin liên lạc tại các phòng trực ban toàn Trung tâm có khả năng kết nối nhanh và giám sát tốt các tàu biển hoạt động trên vùng biển Việt Nam;

- Xây dựng phần mềm xác định vùng tìm kiếm, cứu nạn phù hợp với điều kiện khí hậu vùng biển Việt Nam và phần mềm dữ liệu tìm kiếm, cứu nạn nhằm phục vụ tốt nhất cho công tác tìm kiếm, cứu nạn;

- Trang bị các dụng cụ, thiết bị huấn luyện chuyên môn nghiệp vụ hiện đại phục vụ tốt cho công tác đào tạo nâng cao trình độ của cán bộ, viên chức và thuyền viên.

**VII. TĂNG CƯỜNG HỢP TÁC QUỐC TẾ TRONG PHỐI HỢP TÌM KIẾM CỨU NẠN**

**1. Tăng cường hợp tác trao đổi kinh nghiệm, huấn luyện, diễn tập với các nước về công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn**

- Tổ chức trao đổi kinh nghiệm về tìm kiếm, cứu nạn với các nước trong khu vực và các cường quốc về hàng hải;

- Tăng cường hợp tác đào tạo, huấn luyện, diễn tập với các nước trong khu vực về công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn.

**2. Thúc đẩy việc đàm phán, ký kết và triển khai thực hiện các Điều ước quốc tế, Thỏa thuận quốc tế về phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển với các quốc gia trong khu vực**

- Đàm phán phân định khu vực vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn trên biển giữa Việt Nam và các nước trong khu vực theo quy định của Công ước SAR79;

- Đàm phán, ký kết, thực hiện các thỏa thuận phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải với các quốc gia trong khu vực.

**3. Triển khai thiết lập các đầu mối phối hợp thông tin tìm kiếm, cứu nạn hàng hải với các nước ASEAN, Trung Quốc**

- Thiết lập các đầu mối phối hợp chia sẻ thông tin tìm kiếm, cứu nạn hàng hải với các nước ASEAN và Trung Quốc;

- Thiết lập đầu mối liên hệ với IMO về công tác tìm kiếm, cứu nạn triển khai theo Công ước SAR79.

**4. Đẩy mạnh hợp tác với Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) và các cường quốc về hàng hải để nâng cao năng lực tìm kiếm, cứu nạn hàng hải của Việt Nam**

- Đẩy mạnh hợp tác với IMO và các cường quốc về hàng hải để nâng cao năng lực tìm kiếm, cứu nạn hàng hải của Việt Nam thông qua các hỗ trợ kỹ thuật, đào tạo cho Việt Nam;

- Tìm kiếm các nguồn vốn ODA, viện trợ không hoàn lại của các nước để thực hiện các dự án đầu tư cơ sở vật chất về TKCN cho Trung tâm, Công ty thông tin điện tử.

## VIII. GIẢI PHÁP VỀ CƠ CHẾ TÀI CHÍNH

### 1. Phân cấp quản lý tài chính, tài sản công

Để thực hiện được định hướng đổi mới và nâng cao năng lực phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển, đề nghị Bộ Giao thông vận tải phân cấp và ủy quyền về tài chính đối với hoạt động tìm kiếm, cứu nạn cho Cục Hàng hải Việt Nam, Trung tâm và các Cảng vụ hàng hải như sau:

a) Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam:

- Thẩm quyền quyết định mua sắm tài sản phục vụ hoạt động tìm kiếm, cứu nạn dưới 20 tỷ đồng;

- Ủy quyền phê duyệt quyết toán tìm kiếm, cứu nạn dưới 10 tỷ đồng;

b) Tổng Giám đốc Trung tâm phối hợp TKCN hàng hải Việt Nam

- Ủy quyền cho Trung tâm phê duyệt quyết toán các vụ việc tìm kiếm, cứu nạn đột xuất có giá trị dưới 300 triệu đồng/01 vụ việc.

- Phân cấp quản lý tài sản của Nhà nước cho Trung tâm như sau:

+ Thẩm quyền quyết định mua sắm tài sản nhà nước (không phải là trụ sở làm việc, cơ sở hoạt động sự nghiệp, xe ô tô) dưới 2 tỷ đồng;

+ Thẩm quyền quyết định trong việc thuê tài sản có giá trị dưới 1 tỷ đồng trên một đơn vị tài sản trong một năm hoặc tổng giá trị hợp đồng thuê dưới 03 tỷ đồng.

+ Thẩm quyền quyết định thanh lý tài sản nhà nước có giá trị còn lại trên sổ kế toán dưới 1 tỷ đồng/1 đơn vị tài sản.

c) Giám đốc Cảng vụ hàng hải

Thẩm quyền phê duyệt quyết toán các vụ việc tìm kiếm, cứu nạn đột xuất có giá trị dưới 300 triệu đồng/01 vụ việc.

### 2. Huy động các nguồn vốn đầu tư thực hiện Đề án

#### *2.1. Nguồn vốn đầu tư từ ngân sách Nhà nước*

Bố trí nguồn ngân sách để tiến hành các dự án:

- Xây dựng cơ sở hậu cần các Trạm tìm kiếm, cứu nạn;

- Sửa chữa, nâng cấp các cơ sở hậu cần hiện có;

- Xây dựng cơ sở hậu cần Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực IV tại thành phố Nha Trang.

- Xây dựng, nâng cấp các hệ thống thông tin, liên lạc, các phần mềm quản lý hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.

- Các hoạt động huấn luyện, đào tạo, diễn tập và các hạng mục khác theo yêu cầu của Đề án.

***2.2. Nguồn vốn hỗ trợ phát triển ODA, các nguồn viện trợ phát triển của nước ngoài***

- Kiến nghị Chính phủ cho đóng mới 04 tàu tìm kiếm, cứu nạn chuyên dụng hoạt động xa bờ;

- Huy động các nguồn vốn xã hội hóa, các nguồn tài trợ: để bổ sung cho hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, tuyên truyền, phổ biến pháp luật về an toàn hàng hải và tìm kiếm, cứu nạn hàng hải.

**IX. KINH PHÍ THỰC HIỆN ĐỀ ÁN**

1. Kinh phí thực hiện Đề án được xác định đối với từng chương trình, dự án cụ thể theo quy định và trong phạm vi dự toán chi ngân sách nhà nước giao hàng năm.

2. Nguồn kinh phí thực hiện:

- Nguồn ngân sách nhà nước (Nguồn chi đầu tư phát triển, Chi thường xuyên)

- Nguồn vốn ODA, nguồn vốn viện trợ và các nguồn kinh phí hợp pháp khác (nếu có).

*(Danh mục chương trình, dự án, trách nhiệm và lộ trình thực hiện Đề án tại phụ lục kèm theo Quyết định này).*

## Phần 5
## TỔ CHỨC THỰC HIỆN

**1. Thời gian thực hiện Đề án**

a) Giai đoạn 1: Từ năm 2014 đến 2015;

b) Giai đoạn 2: Từ năm 2016 đến 2020.

**2. Trách nhiệm thực hiện**

a) Vụ An toàn giao thông

- Là đầu mối tham mưu cho Lãnh đạo Bộ chỉ đạo thực hiện Đề án; chủ trì theo dõi, đôn đốc và kiểm tra việc thực hiện Đề án;

- Tổng hợp báo cáo lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải tình hình triển khai thực hiện Đề án 6 tháng/lần;

- Phối hợp với các cơ quan đơn vị liên quan trong việc triển khai các nội dung, danh mục chương trình, dự án kèm theo Đề án.

b) Ban Chỉ đạo Phòng chống lụt bão và Tìm kiếm, cứu nạn Bộ Giao thông vận tải

- Thực hiện các nhiệm vụ được phân công theo danh mục tại Phụ lục đính kèm Đề án;

- Phối hợp với các đơn vị có liên quan để triển khai thực hiện các nội dung của Đề án;

- Phối hợp với Vụ An toàn giao thông trong việc theo dõi, đôn đốc và kiểm tra thực hiện Đề án.

c) Các Vụ, cơ quan tham mưu khác thuộc Bộ

- Căn cứ chức năng nhiệm vụ, tham mưu cho Bộ trưởng trong việc phối hợp với các Bộ, ngành, địa phương và các cơ quan liên quan triển khai thực hiện Đề án và các nhiệm vụ quy định tại Phụ lục, Danh mục các chương trình, dự án theo đúng tiến độ và đúng các quy định của pháp luật.

- Hàng năm phối hợp với Cục hàng hải Việt Nam xây dựng chương trình, dự án triển khai thực hiện Đề án; kiểm tra, đánh giá tình hình thực hiện Đề án.

d) Cục Hàng hải Việt Nam

- Chủ trì, tổ chức thực hiện Đề án, bao gồm các nhiệm vụ quy định tại Phụ lục Danh mục các chương trình dự án; hàng năm phối hợp với Vụ An toàn giao thông tổ chức kiểm tra tình hình thực hiện, tổng hợp báo cáo Lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải;

- Hàng năm phối hợp với các Cục, Vụ liên quan thuộc Bộ Giao thông vận tải xây dựng kế hoạch và dự toán kinh phí thực hiện Đề án trình cấp có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện;

- Phối hợp với các cơ quan thuộc Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và đầu tư, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Nội vụ, Bộ Y tế và Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong việc xây dựng kế hoạch, chương trình, dự án cho công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn theo chức năng nhiệm vụ được giao;

- Chỉ đạo Trung tâm, các Cảng vụ hàng hải, Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải tổ chức thực hiện Đề án; phối hợp với các cơ quan có liên quan của các Bộ, ngành, địa phương và các doanh nghiệp cảng biển, công ty tàu biển xây dựng Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển;

- Chỉ đạo các trường nghiệp vụ hàng hải trong việc đào tạo, huấn luyện lực lượng hàng hải theo chương trình, kế hoạch được phê duyệt.

e) Trung tâm

- Căn cứ tình hình cụ thể, hàng năm xây dựng chương trình, kế hoạch triển khai thực hiện Đề án trình cấp có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện theo chỉ đạo của Cục Hàng hải Việt Nam và các cơ quan có liên quan;

- Hàng năm báo cáo Cục Hàng hải Việt Nam để tổng hợp báo cáo Bộ Giao thông vận tải về tình hình thực hiện Đề án.

g) Các Cảng vụ hàng hải

- Căn cứ chức năng, nhiệm vụ, hàng năm xây dựng chương trình, kế hoạch triển khai thực hiện Đề án trình cấp có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện theo chỉ đạo của Cục Hàng hải Việt Nam và các cơ quan có liên quan trong Đề án;

- Phối hợp với các cơ quan, đơn vị trong vùng nước cảng biển xây dựng Quy chế phối hợp và tổ chức thực hiện;

- Hàng năm báo cáo Cục Hàng hải Việt Nam để tổng hợp báo cáo Bộ Giao thông vận tải về tình hình thực hiện Đề án.

h) Công ty thông tin điện tử

- Căn cứ chức năng, nhiệm vụ, hàng năm xây dựng chương trình, kế hoạch triển khai thực hiện Đề án trình cấp có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện theo chỉ đạo của Cục Hàng hải Việt Nam và các cơ quan có liên quan trong Đề án;

- Phối hợp với các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng, Bộ Công An xây dựng Quy chế phối hợp tiếp nhận, xử lý thông tin và tổ chức thực hiện;

- Hàng năm báo cáo Cục Hàng hải Việt Nam để tổng hợp báo cáo Bộ Giao thông vận tải về tình hình thực hiện Đề án.

## Phần 6
## KIẾN NGHỊ

Để triển khai hiệu quả Đề án, nhằm đáp ứng yêu cầu phối hợp TKCN trên vùng biển Việt Nam, đặc biệt trên các vùng biển Hoàng Sa, Trường Sa và vùng biển tiếp giáp Căm Pu Chia, Thái Lan, Trung Quốc, Bộ Giao thông vận tải kiến nghị:

**1. Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo**

a) Các Bộ, ngành liên quan phối hợp với Bộ GTVT nghiên cứu đề xuất đầu tư đóng mới 04 tàu tìm kiếm, cứu nạn xa bờ, tầm hoạt động 700 - 1.000 hải lý bằng nguồn NSNN hoặc ODA;

b) Bộ Quốc phòng, Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn sửa đổi, bổ sung Quyết định số 46/2006/QĐ-TTg Ngày 28 tháng 02 năm 2006 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án Quy hoạch tổng thể lĩnh vực tìm kiếm, cứu nạn đến năm 2015, tầm nhìn đến năm 2020, trong đó điều chỉnh hạng mục về đầu tư tàu TKCN và trạm TKCN trên các hải đảo.

**2. Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và đầu tư**

Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong việc bố trí kinh phí thực hiện Đề án

**3. Bộ Quốc phòng**

Chỉ đạo các đơn vị trực thuộc Quân chủng Hải quân, Bộ tư lệnh Bộ đội Biên phòng, Cảnh sát biển phối hợp với Cục Hàng hải Việt Nam và các địa phương trong việc xây dựng Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển.

**4. Bộ Nội vụ**

Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong việc kiện toàn tổ chức, biên chế của các cơ quan, đơn vị liên quan đến hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển;

**5. Chủ tịch Ủy ban nhân dân, thành phố trực thuộc Trung ương có cảng biển**

a) Chỉ đạo các cơ quan, đơn vị tại địa phương phối hợp với các Cảng vụ hàng hải, Trung tâm, Công ty thông tin điện tử trong việc xây dựng quy chế phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển;

b) Phối hợp với các cơ quan thuộc Bộ Giao thông vận tải trong việc xây dựng Trung tâm, Trạm tìm kiếm, cứu nạn trên địa bàn tỉnh, thành phố.

**Phụ lục 1**

# PHỤ LỤC
# DANH MỤC CHƯƠNG TRÌNH, DỰ ÁN
# ĐỀ ÁN ĐỔI MỚI, NÂNG CAO NĂNG LỰC CÔNG TÁC PHỐI HỢP TÌM KIẾM, CỨU NẠN HÀNG HẢI CỦA CÁC LỰC LƯỢNG NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI TẠI VIỆT NAM

| TT | Nội dung thực hiện | Cơ quan chủ trì soạn thảo/thực hiện | Cơ quan chủ trì tham mưu trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|---|---|---|---|---|---|
| **I** | **Rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế chính sách về tìm kiếm, cứu nạn** | | | | |
| 1 | Sửa đổi bổ sung hoặc thay thế Quyết định số 56/2005/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2005 và Thông tư số 03/2012/ TT-BGTVT ngày 20/01/2012 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về Tổ chức và hoạt động của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Cục HHVN | Vụ TCCB | Các Vụ thuộc Bộ, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2015 |
| 2 | Xây dựng Quyết định của Bộ trưởng Bộ GTVT phân cấp và ủy quyền về tài chính trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng hải | Cục HHVN | Vụ Tài chính | Các Vụ thuộc Bộ, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Bộ Tài chính, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, các Cảng vụ hàng hải | Năm 2016 - 2020 |
| 3 | Sửa đổi, bổ sung chế độ, chính sách cho thuyền viên, người lao động tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng hải | Cục HHVN | Vụ TCCB | Các Vụ thuộc Bộ, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, các Cảng vụ hàng hải; các Bộ, ngành liên quan | Năm 2016 - 2020 |

| TT | Nội dung thực hiện | Cơ quan chủ trì soạn thảo/thực hiện | Cơ quan chủ trì tham mưu trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|---|---|---|---|---|---|
| 4 | Xây dựng Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về định mức kinh tế, kỹ thuật trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn | Cục HHVN | Vụ KHCN | Các Vụ thuộc Bộ, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2014 - 2015 |
| **II** | **Kiện toàn cơ cấu tổ chức, chức năng, nhiệm vụ của cơ quan tìm kiếm, cứu nạn hàng hải** | | | | |
| 1 | Xây dựng Đề án nghiên cứu chuyển Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực I ra Đình Vũ hoặc Cát Bà, Lạch Huyện | Cục HHVN | Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN | Các Vụ thuộc Bộ, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2016 - 2020 |
| **III** | **Nâng cao năng lực quản lý, chuyên môn nghiệp vụ, thực hành của cán bộ, công chức, viên chức và thuyền viên làm công tác tìm kiếm, cứu nạn** | | | | |
| 1 | Xây dựng các chương trình đào tạo, huấn luyện nâng cao nghiệp vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng hải | Cục HHVN | Vụ TCCB | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trường Cao đẳng hàng hải I, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2014 - 2015 |
| 2 | Đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ, ngoại ngữ cho cán bộ, công chức, viên chức và thuyền viên làm công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng hải | Cục HHVN | Vụ TCCB | Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, các Cảng vụ hàng hải | Hàng năm |

| TT | Nội dung thực hiện | Cơ quan chủ trì soạn thảo/thực hiện | Cơ quan chủ trì tham mưu trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|---|---|---|---|---|---|
| 3 | Tổ chức diễn tập tìm kiếm, cứu nạn; diễn tập xử lý thông tin hàng năm với các tổ chức tìm kiếm, cứu nạn Việt Nam và nước ngoài | Cục HHVN | Ban chỉ đạo PCLB&TKCN | Vụ ATGT, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, Công ty TNHH MTV Thông tin Điện tử hàng hải Việt Nam | Hàng năm |
| **IV** | **Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng hải** | | | | |
| 1 | Xây dựng cơ sở hậu cần 05 Trạm Tìm kiếm, cứu nạn hàng hải | Cục HHVN | Vụ KHĐT | Vụ Tài chính, ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB& TKCN, Cục HHVN, UBND tỉnh thành phố, các Bộ ngành liên quan | Năm 2014 - 2020 |
| 2 | Sửa chữa, nâng cấp cầu tàu tại các Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải khu vực II, III | Cục HHVN | Vụ KHĐT | Vụ Tài chính, ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB& TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2014 - 2020 |
| 3 | Xây dựng cơ sở hậu cần Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải khu vực IV tại Nha Trang | Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Vụ KHĐT | Vụ Tài chính, ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB& TKCN, Cục HHVN | Năm 2014 - 2020 |
| 4 | Đầu tư trang, thiết bị cho Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam chỉ huy xử lý tình huống khẩn cấp tại trụ sở Cục Hàng hải Việt Nam | Cục HHVN | Vụ KHĐT | Vụ Tài chính, ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB& TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2014 - 2015 |
| 5 | Nghiên cứu, đề xuất Thủ tướng Chính phủ phương án và lộ trình đầu tư bổ sung thêm tàu tìm kiếm, cứu nạn | Cục HHVN | Vụ KHĐT | Vụ Tài chính, ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB& TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2014 - 2020 |

| TT | Nội dung thực hiện | Cơ quan chủ trì soạn thảo/thực hiện | Cơ quan chủ trì tham mưu trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|---|---|---|---|---|---|
| **V** | **Xây dựng quy chế phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị liên quan về phối hợp tìm kiếm, cứu nạn** | | | | |
| 1 | Xây dựng cơ chế chỉ đạo, điều hành hoạt động tìm kiếm cứu nạn giữa Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam và Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam và các cơ quan, đơn vị liên quan theo Quyết định số 06/2014/ QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ | Cục HHVN | Ban chỉ đạo PCLB&TKCN | Vụ ATGT, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, Cảng vụ hàng hải, Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam | Năm 2014 - 2015 |
| 2 | Xây dựng phương án và Quy chế phối hợp giữa các cơ quan: Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam, Cảng vụ hàng hải, Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam | Cục HHVN | Ban chỉ đạo PCLB&TKCN | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, các cơ quan của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, UBND các tỉnh thành phố | Năm 2014 - 2015 |
| **VI** | **Ứng dụng khoa học công nghệ trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng hải** | | | | |
| 1 | Xây dựng phần mềm dữ liệu tìm kiếm, cứu nạn phục vụ cho công tác quản lý, phân tích, đánh giá tình hình tai nạn, sự cố và hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trên biển | Cục HHVN | Trung tâm công nghệ thông tin | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam và các cảng vụ hàng hải | Năm 2014-2015 |
| 2 | Thiết lập các kênh chuyên dùng, các kênh dự phòng kết nối giữa Hệ thống | Công ty TNHH MTV Thông | | Các cơ quan thuộc Bộ, ngành liên quan | Năm 2014 - 2015 |

| TT | Nội dung thực hiện | Cơ quan chủ trì soạn thảo/thực hiện | Cơ quan chủ trì tham mưu trình | Cơ quan phối hợp | Thời gian thực hiện |
|---|---|---|---|---|---|
| | Đài TTDH Việt Nam và các cơ quan tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển | tin điện tử hàng hải Việt Nam | | | |
| **VII** | **Tăng cường hợp tác quốc tế trong phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải** | | | | |
| 1 | Hợp tác trao đổi kinh nghiệm, huấn luyện, diễn tập với các nước về công tác phối hợp tìm kiếm cứu nạn | Cục HHVN | Vụ HTQT | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam và các Cảng vụ hàng hải | Hàng năm |
| 2 | Đàm phán, ký kết và triển khai thực hiện các Điều ước quốc tế, Thỏa thuận quốc tế về phối hợp TKCN trên biển với các quốc gia trong khu vực | Cục HHVN | Vụ HTQT | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam và các Cảng vụ hàng hải | Hàng năm |
| 3 | Thiết lập các đầu mối phối hợp thông tin tìm kiếm, cứu nạn hàng hải với các nước ASEAN, Trung Quốc | Cục HHVN | Vụ HTQT | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam | Năm 2014 - 2020 |
| 4 | Hợp tác với Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) và các nước để nâng cao năng lực tìm kiếm, cứu nạn hàng hải của Việt Nam | Cục HHVN | Vụ HTQT | Vụ ATGT, Văn phòng Ban chỉ đạo PCLB&TKCN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam và các Cảng vụ hàng hải, Công ty TNHH MTV Thông tin điện tử hàng hải Việt Nam | Hàng năm |

**Phụ lục 2**

# MÔ HÌNH TỔ CHỨC, QUẢN LÝ TÌM KIẾM, CỨU NẠN CỦA MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI

## I. MÔ HÌNH QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG TKCN CỦA NHẬT BẢN

### 1. Đặc điểm chính của Nhật Bản

Diện tích lãnh thổ xấp xỉ 380.000 $km^2$

Vùng nước nội thủy xấp xỉ 430.000 $km^2$

Vùng Đặc quyền kinh tế xấp xỉ 4.050.000 $km^2$

### 2. Chức năng, nhiệm vụ của Cơ quan phòng vệ bờ biển Nhật Bản

Cơ quan phòng vệ bờ biển Nhật Bản (Japan Coast Guard - JCG) thuộc Bộ Giao thông vận tải và cơ sở hạ tầng Nhật Bản, là cơ quan chịu trách nhiệm cao nhất về hoạt động phối hợp nghiệp vụ TKCN hàng hải của Nhật Bản được thành lập từ ngày 01/5/1948. Japan Coast Guard có các chức năng chính như sau:

- Đảm bảo an toàn giao thông trên biển
- Giữ gìn môi trường biển
- Chỉ đạo các hoạt động TKCN trên biển
- Đảm bảo an toàn cho các hoạt động giải trí trên biển
- Duy trì an ninh và trật tự trên biển
- Cung cấp các dịch vụ thủy văn
- Cung cấp các dịch vụ hỗ trợ hành hải
- Hợp tác với các tổ chức trong và ngoài nước để thực hiện nhiệm vụ

### 3. Mô hình tổ chức Cơ quan phòng vệ bờ biển Nhật Bản

3.1. Cơ quan phòng vệ bờ biển Nhật Bản

Ngoài trụ sở chính của Cơ quan phòng vệ bờ biển Nhật Bản đặt tại thủ đô TOKYO, Cơ quan phòng vệ bờ biển Nhật Bản có 11 vùng trên khắp lãnh thổ.

Cơ quan phòng vệ bờ biển Nhật Bản luôn duy trì 1 hệ thống TKCN chuyên nghiệp, đáp ứng kịp thời các tình huống nguy cấp, với phương châm "Thời gian là bản chất trong hoạt động TKCN", JCG duy trì hệ thống thường trực 24/24, những đội TKCN chuyên dụng với kỹ năng cao và thiết bị hiện đại sẽ được điều đến ứng kịp thời các thảm họa hàng hải như: lật tàu, chìm đắm, hỏa hoạn… Ngoài ra, ***JCG*** còn đóng vai trò tích cực vào việc phòng ngừa tai nạn, sự cố hàng hải thông qua việc hướng dẫn, trợ giúp hàng hải an toàn cho tàu thuyền.

Nhật Bản gánh vác trách nhiệm chính là thành lập hệ thống TKCN mang tính quốc tế theo các quy định của Công ước SAR - 79, vì Nhật Bản có vùng trách

nhiệm TKCN lớn hơn 36 lần diện tích lãnh thổ. Tuy nhiên, Nhật Bản cũng khuyến khích các quốc gia láng giềng hợp tác trong việc TKCN.

3.2. Cơ quan Phòng vệ bờ biển khu vực

Các cơ quan phòng vệ bờ biển khu vực (Regional Coast Guard Headquarters) trực thuộc Japan Coast Guard và thực hiện các chức năng của Japan Coast Guard tại các khu vực phụ trách của mình. Vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của Nhật Bản được chia thành 11 khu vực tương ứng với 11 cơ quan phòng vệ bờ biển khu vực. Các cơ quan phòng vệ bờ biển khu vực đều được trang bị hiện đại với các đội TKCN chuyên nghiệp. Mỗi vùng TKCN có Văn phòng Japan Coast Guard, các Trạm phòng vệ, Trạm hàng không, Trạm quan trắc, Trạm an ninh đặc biệt, Trạm cứu nạn đặc biệt và các Trung tâm tư vấn giao thông…

3.3. Phương tiện, trang thiết bị TKCN

Cơ quan phòng vệ bờ biển Nhật Bản là một trong những lực lượng có trang thiết bị, phương tiện và chuyên nghiệp nhất trong lĩnh vực TKCN trên biển. JCG được trang bị đội tàu tuần tiễu, máy bay, hệ thống thông tin liên lạc hiện đại bao gồm:

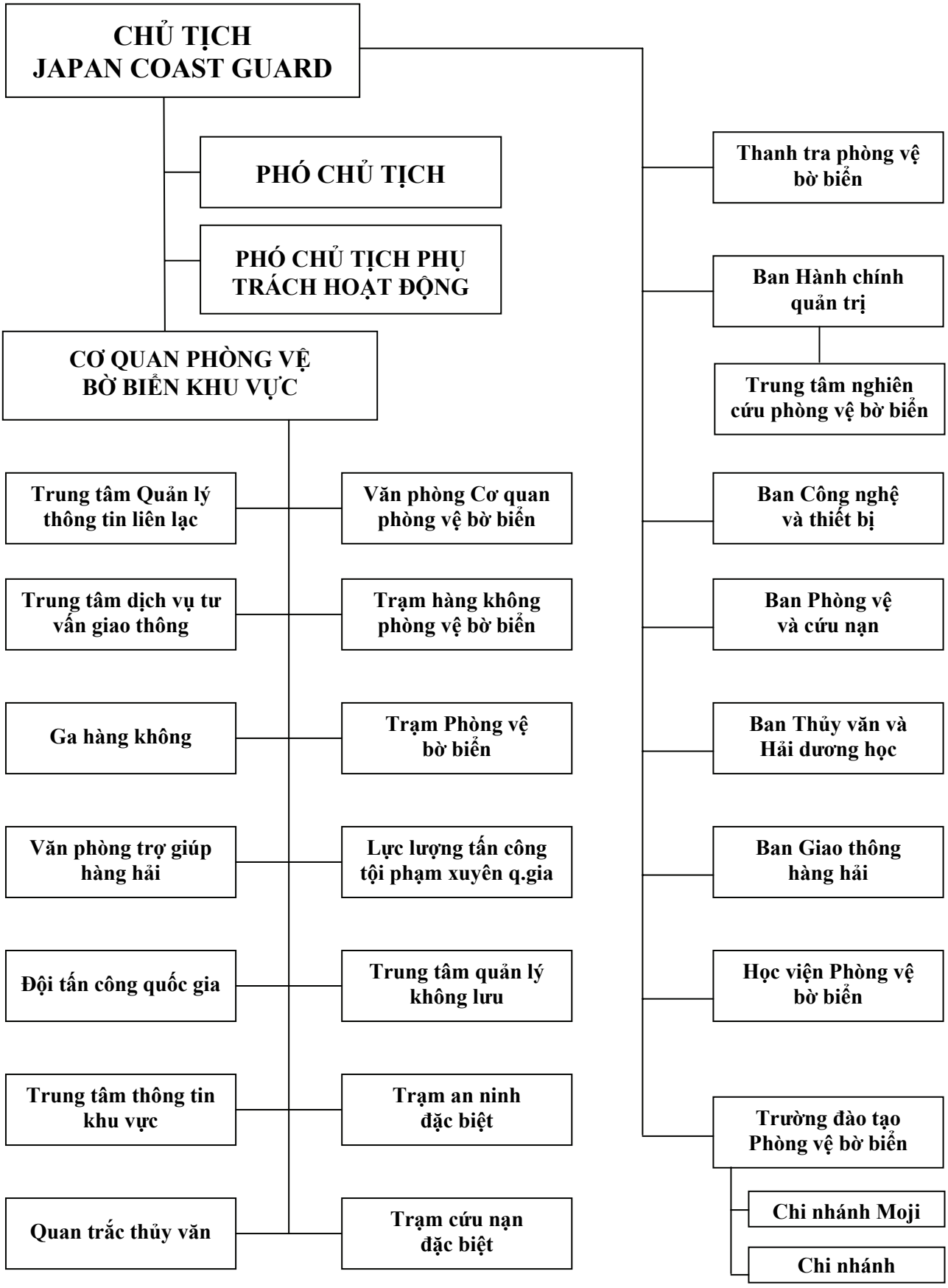
- Tàu tuần dương có máy bay trực thăng: 122
- Tàu tuần tiễu: 234
- Tàu chuyên dụng bảo vệ và TKCN: 88
- Tàu nghiên cứu thủy văn: 13
- Tàu trợ giúp hàng hải: 1
- Tàu chở phao: 3
- Tàu chở thiết bị trợ giúp hàng hải: 37
- Tàu huấn luyện: 3
- Máy bay cánh bằng tìm kiếm chuyên dụng: 27
- Máy bay trực thăng cứu nạn: 45

Ngân sách dành cho Cơ quan phòng vệ bờ biển Nhật Bản hàng năm khoảng 178.979 triệu Yên Nhật

Lực lượng phòng vệ bờ biển Nhật Bản bao gồm 12.324 nhân viên

Các thiết bị thông tin liên lạc, báo hiệu an toàn hàng hải: Hệ thống thông tin phục vụ TKCN hàng hải: 22 trạm thông tin TKCN, các trạm GMDSS, hệ thống thông tin cấp cứu công cộng gọi 3 số 118, hệ thống cơ sở dữ liệu và điều hành hoạt động TKCN bằng vi tính, hệ thống thông báo tàu (Ship Reporting System), hệ thống thông tin và dự báo khí tượng thủy văn và các trang thiết bị chuyên dùng khác.

***Sơ đồ tổ chức của Cơ quan phòng vệ bờ biển Nhật Bản (JCG)***



**4. Quy trình hoạt động TKCN của CQ phòng vệ bờ biển Nhật Bản**

- Thông tin liên quan đến TKCN được chuyển đến Cơ quan phòng vệ bờ biển Nhật Bản qua Hệ thống thông tin báo nạn toàn cầu (GMDSS) bao gồm: Hệ thống Cospas - Sarsat, Hệ thống liên lạc vệ tinh, MF, HF và VHF, phao vô tuyến chỉ báo vị trí khẩn cấp (EPIPB). Ngoài ra, Cơ quan phòng vệ bờ biển Nhật Bản còn thiết lập hệ thống gọi khẩn cấp 3 số 118 cho điện thoại hàng hải và điện thoại di động trong trường hợp khẩn cấp. Cơ quan phòng vệ bờ biển Nhật Bản còn khuyến khích người dân sử dụng vô tuyến điện hoặc điện thoại di động để liên lạc với đất liền trong trường hợp các tàu nhỏ gặp sự cố trên biển.

***Sơ đồ xử lý tình huống TKCN của Cơ quan Phòng vệ bờ biển Nhật Bản***




## II. MÔ HÌNH QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG TKCN CỦA SINGAPORE

**1. Ủy ban quốc gia TKCN Singapore (National SAR committee)**

Cơ quan quyền lực cao nhất trong hệ thống phối hợp TKCN Singapore là Ủy ban quốc gia TKCN. Ủy ban quốc gia TKCN bao gồm các cơ quan: Bộ Giao thông vận tải và công nghệ thông tin, Bộ Quốc phòng, Cơ quan quản lý cảng và hàng hải Singapore (MPA), Cục hàng không dân dụng Singapore (CAAS) và Lực lượng cảnh sát biển. Ủy ban quốc gia TKCN là nơi ra các quyết định về chính sách, chiến lược tìm kiếm, cứu nạn hàng không và hàng hải.

**2. Nhóm công tác (Working Groups)**

Thay mặt cho Ủy ban quốc gia thực thi các chính sách, chiến lược về tìm kiếm, cứu nạn, nhóm công tác bao gồm các quan chức đại diện các cơ quan trên và làm việc theo nguyên tắc sau:

- Thống nhất tất cả các phương tiện thuộc các cấp cơ sở có khả năng hoạt động TKCN.

- Rà soát tất cả các phương tiện có thể tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trong từng thời kỳ, đưa ra các hướng dẫn, khuyến cáo để nâng cao khả năng hoạt động TKCN của các phương tiện này.

- Xây dựng, phát triển và xét duyệt các kế hoạch hoạt động TKCN

- Tham mưu cho Ủy ban quốc gia trong việc thực hiện các hiệp định về TKCN ký kết với các tổ chức nước ngoài.

- Sắp xếp, hướng dẫn việc luyện tập, diễn tập TKCN để nâng cao khả năng của những người tham gia hoạt động TKCN.

**3. Kế hoạch quốc gia TKCN (National SAR Plan)**

Theo kế hoạch quốc gia về TKCN, dưới sự chỉ đạo của Ủy ban quốc gia TKCN, Cơ quan quản lý cảng và hàng hải Singapore chịu trách nhiệm chỉ đạo hoạt động phối hợp TKCN thuộc lĩnh vực hàng hải, Cục hàng không dân dụng Singapore chịu trách nhiệm chỉ đạo hoạt động phối hợp TKCN hàng không.

**4. Trung tâm phối hợp cứu nạn Singapore (Singapore RCC)**

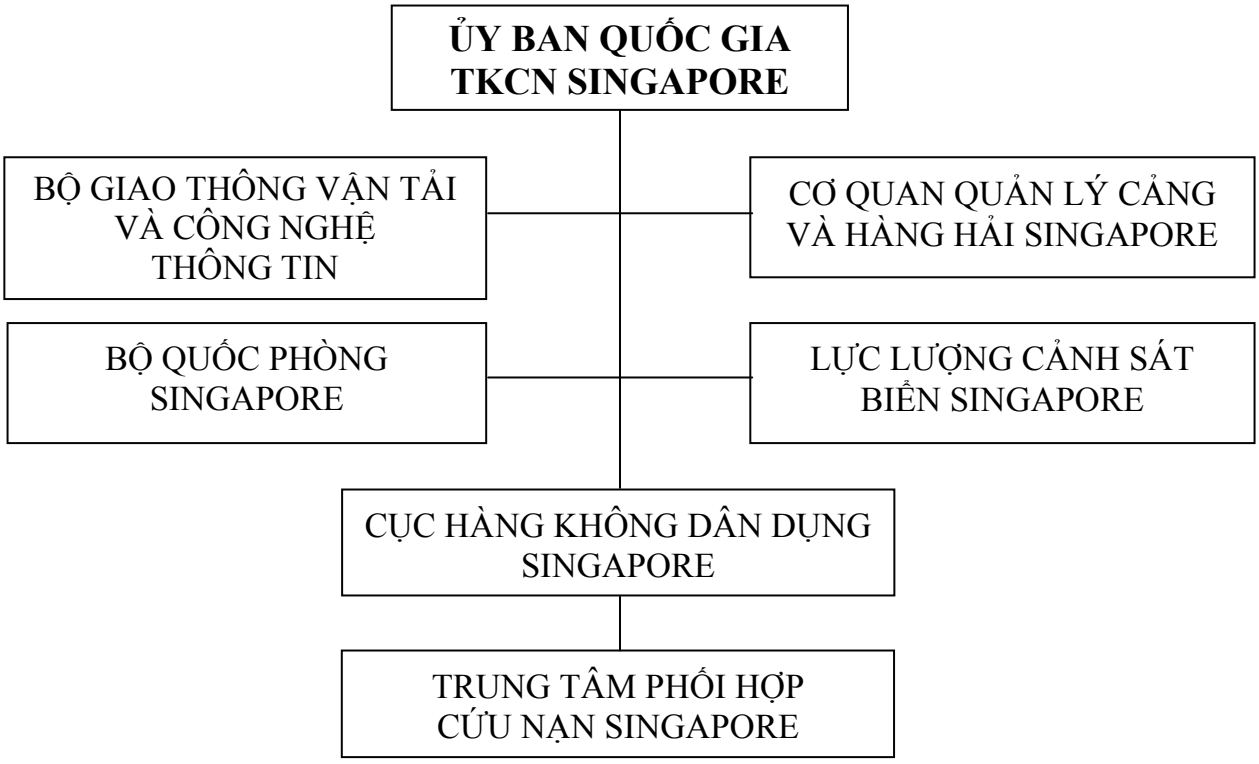
Trung tâm phối hợp cứu nạn Singapore được thành lập năm 1976, có trụ sở đặt tại Trung tâm điều hành bay Singapore, Cục hàng không dân dụng Singapore điều hành hoạt động của Trung tâm phối hợp cứu nạn Singapore. Trung tâm phối hợp cứu nạn là cơ quan đại diện cho Ủy ban quốc gia trong việc thực hiện chức năng phối hợp tất cả các hoạt động TKCN ở cấp độ cao nhất. Trung tâm có các phương tiện thông tin liên lạc và kết nối trực tiếp để điều hành trong các hoạt động TKCN với các cơ quan không chuyên như: Lực lượng không quân Singapore (RSAF), Hải quân Singapore (RSN), Cảnh sát phòng vệ bờ biển (PCG), Cục cảnh sát, Trung tâm điều khiển hoạt động cảng biển (POCC), Cục khí tượng thủy văn, Quân đội Singapore (SCDF) và các cơ quan chức năng khác.

**5. Cơ chế hoạt động của Singapore RCC khi có tai nạn**

Khi một tai nạn hàng hải xảy ra, Cơ quan quản lý cảng và hàng hải Singapore (MPA) sẽ cử 2 quan chức của mình, một Chỉ huy phối hợp nghiệp vụ (SMC) và một trợ lý tới RCC để chỉ huy phối hợp các hoạt động TKCN. SMC sẽ yêu cầu một số trợ lý từ các cơ quan RSAF, RSN, CAAS, PCG, Cục cảnh sát và SCDF cùng tham gia chỉ huy phối hợp. Trong trường hợp tai nạn hàng không, Cục hàng không dân dụng Singapore (CAAS) sẽ cử SMC và trợ lý tới RCC thực thi nhiệm vụ, MPA sẽ đóng vai trò là một trong những trợ lý.

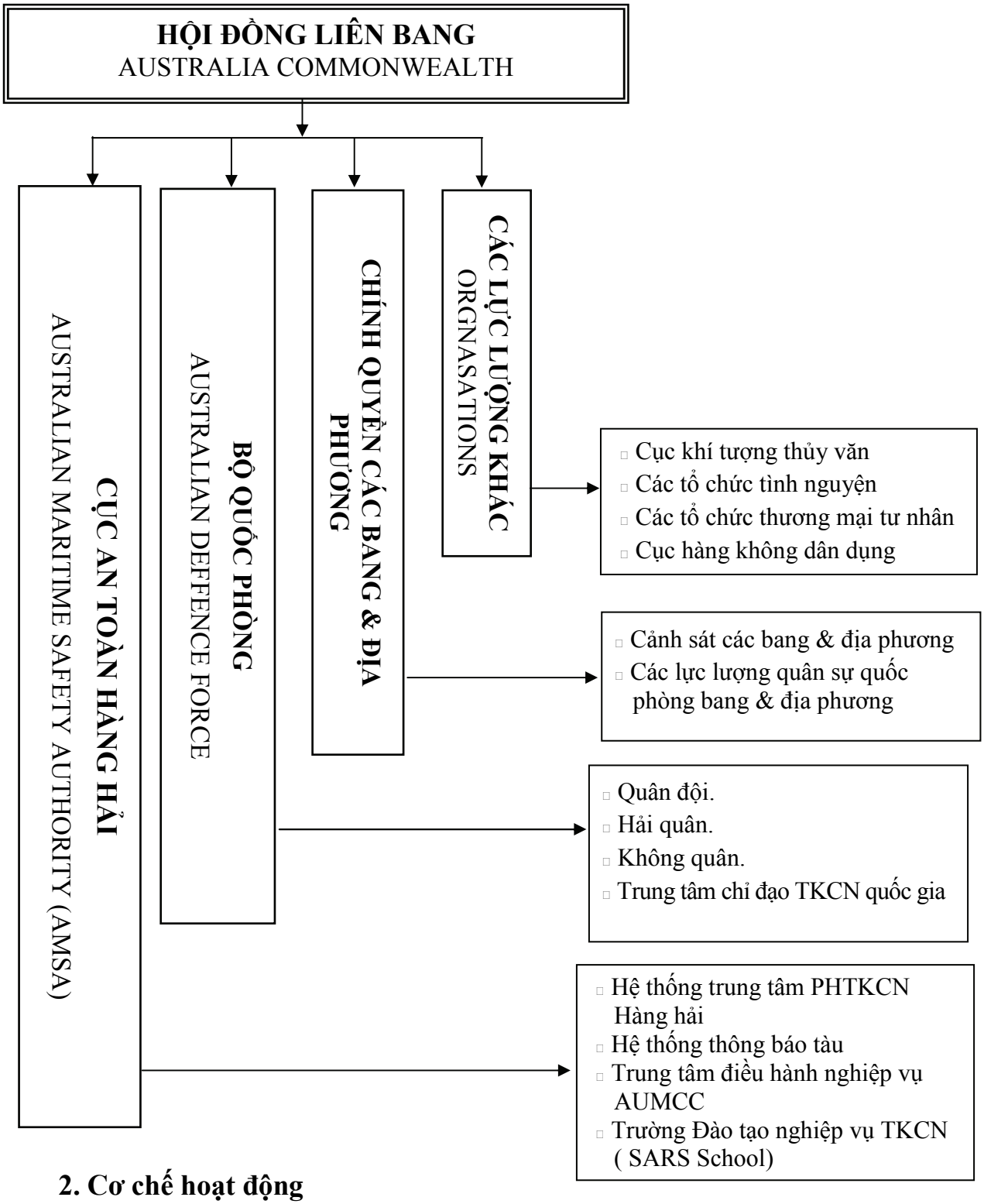
Trong tất cả các trường hợp tai nạn hàng không hay hàng hải, các phương tiện TKCN và các cơ quan chức năng TKCN của các ngành đều được đặt trong tình trạng báo động. Các nguồn lực TKCN và các đơn vị cứu nạn phải luôn duy trì chế độ thường trực. Các trợ lý từ các cơ quan phối hợp phải đảm bảo duy trì các phương tiện của mình trong tình trạng sẵn sàng làm nhiệm vụ. Chỉ huy phối hợp nghiệp vụ (SMC) từ MPA hoặc CAAS sẽ quyết định việc điều động và giao nhiệm vụ cho từng bộ phận.

***Sơ đồ tổ chức của hệ thống phối hợp TKCN Singapore***



## III. MÔ HÌNH QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG TKCN CỦA ÚC

### 1. Sơ đồ tổ chức




### 2. Cơ chế hoạt động

- *Vùng trách nhiệm TKCN:* Vùng TKCN hàng không và hàng hải Australia trùng nhau bao gồm vùng biển Australia kéo dài về phía Nam cực. Không chia các vùng TKCN khu vực (Sub-region).

*- Cơ chế phối hợp:*

Australia là quốc gia thành viên đã tham gia Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển (SOLAS); Công ước SAR-79; Công ước hàng không quốc tế... nên có nghĩa vụ phải cung cấp các dịch vụ và phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không và hàng hải trên vùng trời, vùng biển, vùng lãnh hải và cả vùng trách nhiệm TKCN.

Tổ chức TKCN quốc gia bao gồm cả các tổ chức thuộc Hội đồng liên bang (Commonwealth) và các cơ quan, đơn vị thuộc các nhà nước thuộc liên bang (State and Teritory- sau đây gọi tắt là Địa phương).

Cục An toàn Hàng hải quốc gia (The Aus. Maritime Safety Authority) và Lực lượng Quốc phòng (Aus. Defence Force) là các tổ chức thuộc hệ thống TKCN trực thuộc Hội đồng liên bang.

Các đơn vị cảnh sát và các lực lượng vũ trang khác tại các Địa phương là các tổ chức thuộc hệ thống TKCN do các Nhà nước trực thuộc liên bang quản lý.

Chính quyền liên bang thông qua Cục an toàn hàng hải có trách nhiệm chỉ đạo công tác phối hợp các lực lượng thuộc ngành Hàng hải, Bộ quốc phòng Aus. và các cơ quan đơn vị thuộc các chính quyền Địa phương trực thuộc Liên bang Aus.

Chính quyền liên bang thông quan lực lượng quốc phòng chỉ đạo thực hiện nhiệm vụ TKCN hàng hải, hàng không và trên mặt đất.

Trung tâm chỉ huy hỗn hợp (Headquarters Joint Operations Command) thuộc Bộ quốc phòng, có trách nhiệm quản lý, điều hành, phối hợp hoạt động tất cả các lực lượng Quốc phòng tham gia các hoạt động liên quan TKCN.

**3. Chức năng và nhiệm vụ chính của Trung tâm PHTKCN Australia**

- Phối hợp TKCN trong vùng trách nhiệm của hàng không quốc gia.

- Phối hợp với các lực lượng Quốc phòng và Địa phương thực hiện nghĩa vụ TKCN trên vùng biển trách nhiệm.

- Quản lý, điều hành Trung tâm điều khiển, xử lý các tín hiệu báo nạn từ Copas-Sarsat.

- Điều hành hệ thống thông báo tàu (Australia Ship Reporting System - AUSREP).

- Công bố các thông tin hàng hải (Maritime Safety Information).

- Cung cấp các thông tin liên quan hoạt động trên biển khác như: ô nhiễm dầu, khoan thăm dò, khai thác trên biển...

- Cung cấp các trợ giúp chuyên ngành cho các cơ quan, đơn vị khác thực hiện nghĩa vụ TKCN trên biển.

- Cung ứng các trợ giúp các đơn vị phản ứng nhanh nhằm giúp họ thực hiện tốt nghĩa vụ TKCN.

## IV. MÔ HÌNH QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG TKCN CỦA ANH QUỐC

### 1. Chức năng, nhiệm vụ của Cơ quan hàng hải và bờ biển Anh Quốc

Cơ quan hàng hải và bờ biển Anh Quốc (MCA) chịu trách nhiệm thực thi chính sách an toàn hàng hải của Chính phủ, bao gồm việc phối hợp hoạt động TKCN hàng hải thông qua Lực lượng phòng vệ bờ biển Hoàng gia Anh (HM Coastguard). Chức năng, nhiệm vụ của Cơ quan hàng hải và bờ biển Anh Quốc bao gồm:

- Phòng ngừa tai nạn
- Đảm bảo An toàn tàu biển
- Đảm bảo an toàn hàng hải
- Phòng ngừa ô nhiễm môi trường
- Đảm bảo an toàn cho người đi biển (thuyền viên tàu biển và tàu cá)
- Tìm kiếm, cứu nạn

MCA có 3 bộ phận chính như sau:

| Hoạt động hàng hải | An toàn hàng hải và phòng chống thảm họa | Văn phòng |
|---|---|---|
| HM Coastgard SAR | Quản lý tàu biển | Thư ký và kế hoạch |
| Chống ô nhiễm | Trang thiết bị của tàu | Quan hệ công chúng |
| Điều tra, khảo sát | Tiêu chuẩn thuyền viên | Tài chính |
| Hành pháp | Đăng ký tàu biển và thuyền viên | Nhân sự và đào tạo |

### 2. Lực lượng phòng vệ bờ biển Hoàng gia Anh (HM Coastguard)

Lực lượng phòng vệ bờ biển Hoàng gia Anh trực thuộc Cơ quan hàng hải và bờ biển Anh Quốc được thành lập từ năm 1925 theo Luật phòng vệ bờ biển Anh Quốc, HM Coastguard có trách nhiệm duy trì và phối hợp các lực lượng dân sự tiến hành các hoạt động TKCN hàng hải trong khu vực biển trách nhiệm của Anh Quốc.

HM Coastguard chủ trì việc phối hợp các hoạt động TKCN dựa vào quyền lực của Ủy ban tìm kiếm, cứu nạn Anh Quốc (UK SAR Committee). Ủy ban tìm kiếm, cứu nạn bao gồm các thành viên của các cơ quan, tổ chức có liên quan đến các hoạt động TKCN hàng hải của nước Anh.

### 3. Trung tâm phối hợp TKCN hàng hải (MRSCs)

HM Coastguard có 18 Trung tâm phối hợp TKCN hàng hải và dọc theo bờ biển và các đảo ngoài khơi của nước Anh và lực lượng bảo vệ bờ biển London với trên 3.100 nhân viên hình thành lên trên 400 đội cứu nạn chuyên nghiệp (Coast guard Rescue Teams - CRT).

### 4. Vùng tìm kiếm, cứu nạn hàng hải

Toàn bộ vùng biển trách nhiệm TKCN của nước Anh rộng xấp xỉ 1,2 triệu $km^2$ và được chia làm 3 khu vực tìm kiếm, cứu nạn (SRR) tương ứng với 19 Trung tâm TKCNHH khu vực. Các khu vực được phân thành:

Khu vực phía Đông

Khu vực xứ Wales và phía Tây

Khu vực Scotland và Bắc Ireland

Mỗi khu vực tương ứng có 6 Trung tâm phối hợp TKCN hàng hải. Riêng khu vực phía Tây có thêm lực lượng bảo vệ bờ biển London chịu trách nhiệm phối hợp TKCN hàng hải trên sông Thames

**Phương tiện, trang thiết bị:**

Tại các Trung tâm phối hợp TKCN hàng hải khu vực đều được trang bị các phương tiện, trang thiết bị TKCN chuyên nghiệp hiện đại bao gồm:

Các tàu chuyên dụng TKCN xa bờ

Các tàu TKCN chuyên dụng gần bờ

Máy bay tìm kiếm, trực thăng cứu nạn.

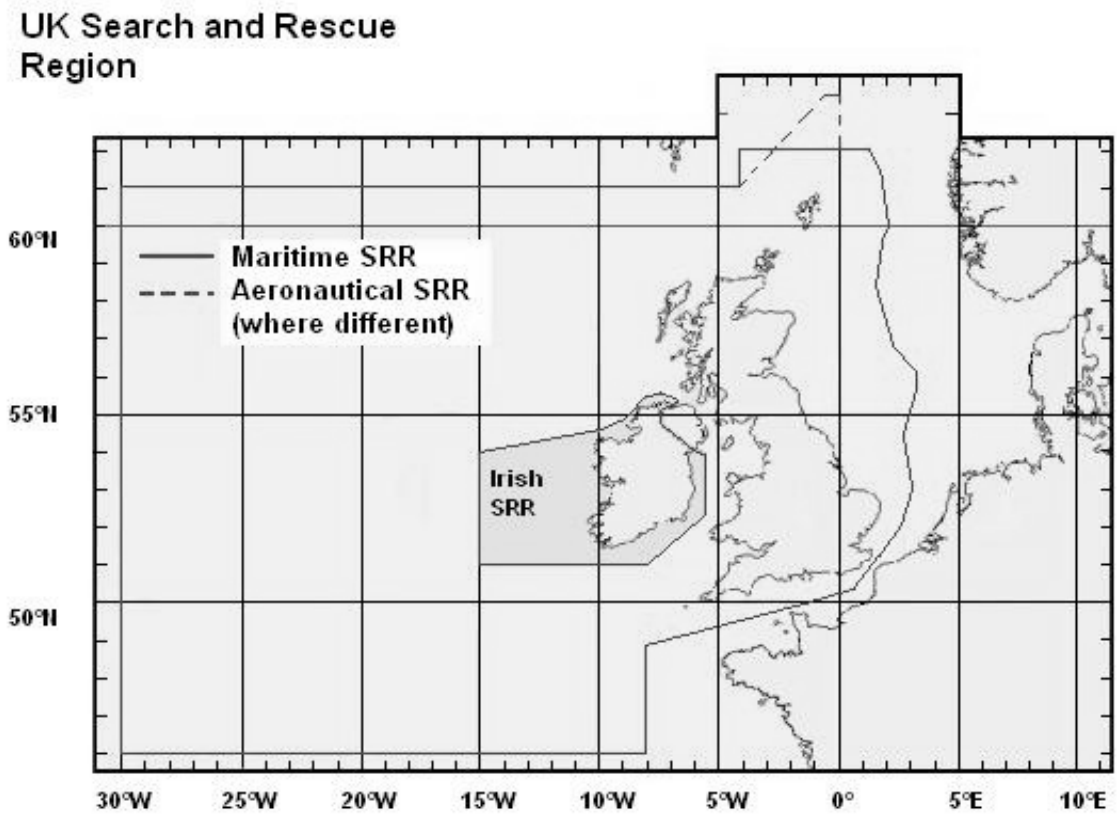
Phòng điều hành phối hợp hoạt động TKCN

Hệ thống điều hành bằng máy vi tính

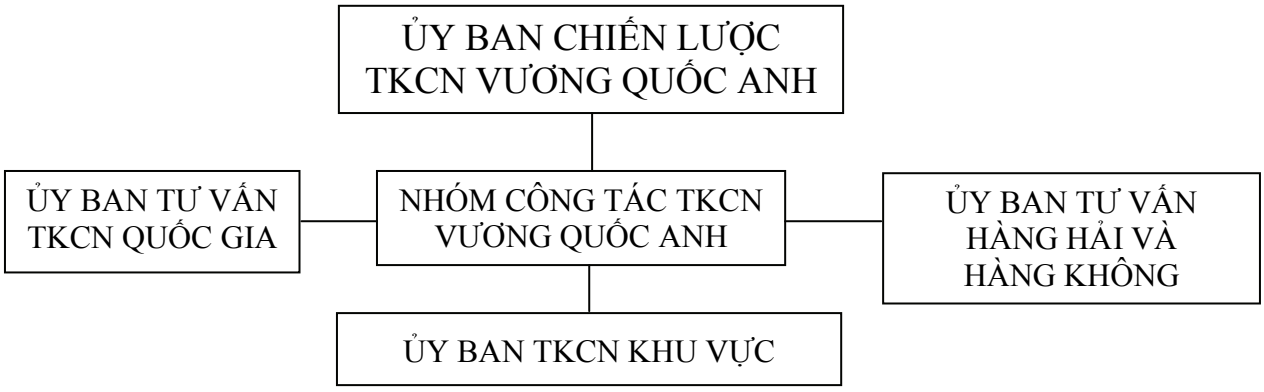
Hệ thống thông tin mặt đất, thông tin vệ tinh..

Các thiết bị TKCN chuyên dụng.

**Hình 7. Vùng TKCN Vương quốc Anh**



**Hình 8. Sơ đồ tổ chức của hệ thống phối hợp TKCN Vương quốc Anh**




## V. MÔ HÌNH QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG TKCN CỦA HOA KỲ

### 1. Ủy ban quốc gia tìm kiếm, cứu nạn (NSARC)

Ủy ban quốc gia TKCN là Ủy ban cấp nhà nước, chịu trách nhiệm cao nhất trong việc phối hợp các cơ quan dân sự liên quan tiến hành các hoạt động TKCN trong phạm vi lãnh thổ của Hợp chủng quốc Hoa Kỳ. Các thành viên bao gồm:

| | |
|---|---|
| Bộ quốc phòng - DOD | *Lực lượng không quân Hoa Kỳ - USAF*<br>*Trung tâm phối hợp cứu nạn USAF* |
| Bộ nội vụ - DOI | *Cơ quan quản lý vườn quốc gia* |
| Bộ thương mại - DOC | *Viện hải dương học và khí quyển quốc gia - NOAA*<br>*Hệ thống vệ tinh NOAA* |
| Bộ giao thông - DOT | *Lực lượng phòng vệ bờ biển - US Coast Guard*<br>*Chương trình TKCN US Coast Guard* |
| Cơ quan hàng không vũ trụ quốc gia - NASA | *Phòng nghiệp vụ TKCN NASA* |

### 2. Lực lượng phòng vệ bờ biển Hoa Kỳ - US Coast Guard

Trong Ủy ban quốc gia TKCN, US Coast Guard là cơ quan chịu trách nhiệm chỉ huy phối hợp nghiệp vụ TKCN trên biển. US Coast Guard có 5 chức năng chủ yếu sau:

| | |
|---|---|
| An toàn hàng hải | *Tìm kiếm, cứu nạn*<br>*An toàn hàng hải*<br>*An toàn hoạt động giải trí trên biển*<br>*Tuần tiễu* |
| Dịch vụ hàng hải | *Hỗ trợ hành hải*<br>*Dịch vụ phá băng*<br>*Quản lý cầu*<br>*Quản lý giao thông đường thủy* |

| | |
|---|---|
| An ninh trên biển | *Ngăn chặn ma túy*<br>*Ngăn chặn nhập cư trái phép*<br>*Kiểm soát việc thực hiện pháp luật và hiệp định*<br>*Kiểm soát việc thực hiện Luật hàng hải* |
| Quốc phòng | *Thực hiện nhiệm vụ quốc phòng nói chung*<br>*An toàn quốc gia*<br>*An toàn cảng biển và đường thủy*<br>*Phá băng địa cực* |
| Bảo vệ các nguồn tài nguyên | *Đào tạo, phòng ngừa, ứng phó, giám sát ô nhiễm hàng hải*<br>*Kiểm tra tàu thuyền nước ngoài*<br>*Bảo vệ các nguồn sinh vật biển*<br>*Nghiên cứu về khoa học biển và môi trường* |

TKCN là nhiệm vụ cơ bản nhất của US Coast Guard. Việc giảm thiểu số người chết, mất tích, bị thương, giảm thiểu thiệt hại tài sản trong các tai nạn, sự cố hàng hải và giảm thiểu ô nhiễm môi trường biển luôn được đặt mục tiêu ưu tiên hàng đầu trong các hoạt động của US Coast Guard. Hệ thống phối hợp TKCN của US Coast Guard bao gồm các trạm đa chức năng, các tàu thuyền chuyên dụng, máy bay TKCN... được liên kết với nhau bằng một mạng thông tin hoàn chỉnh. US Coast Guard được công nhận là một trong những tổ chức hàng đầu về TKCN trên toàn thế giới.

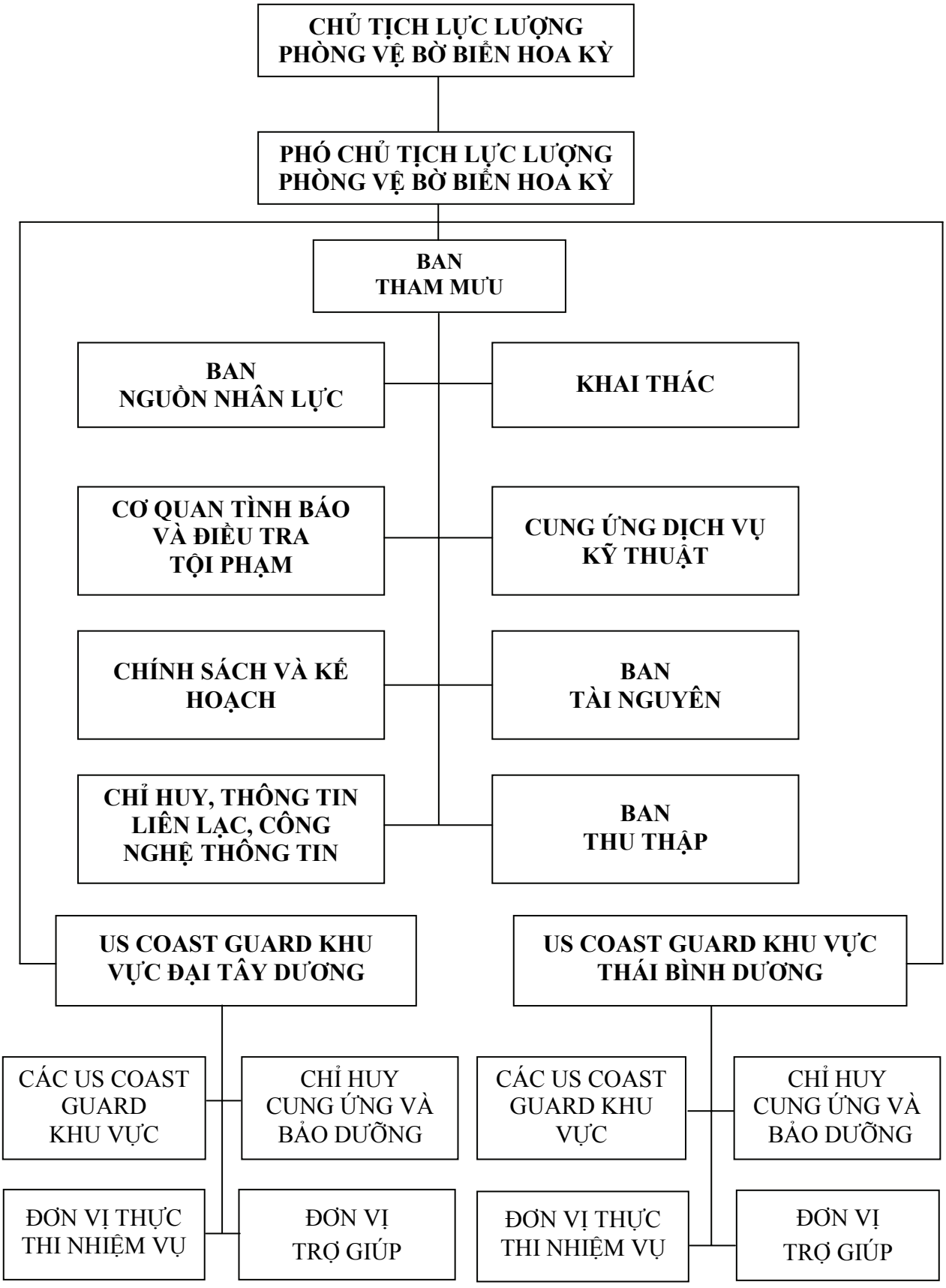
**3. Kế hoạch TKCN quốc gia (National SAR Plan)**

Kế hoạch TKCN quốc gia phân chia vùng trách nhiệm TKCN của Hoa Kỳ thành các khu vực TKCN trên biển và trên đất liền. Các khu vực TKCN này mang tính quốc tế hoá rất cao. Toàn bộ vùng trách nhiệm TKCN trên biển và đất liền của Hoa Kỳ được chia làm 17 khu vực. US Coast Guard chịu trách nhiệm phối hợp TKCN tại các khu vực 1, 5, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 17 tương ứng các cơ quan Coast Guard khu vực (Coast Guard District HQ). US Coast Guard duy trì các phương tiện thường trực TKCN dọc theo bờ biển và các vịnh của Hoa Kỳ, tại Alaska, đảo Hawaii, Guam và Puerto Rico cũng như tại hồ Great và vùng nội thủy Hoa Kỳ.

**4. Hệ thống tự động hỗ trợ cứu nạn tàu (AMVER)**

AMVER trực thuộc US Coast Guard là hệ thống cơ sở dữ liệu duy nhất như một hệ thống thông báo tàu (Ship Reporting System) mang tính toàn cầu và hoàn toàn tự nguyện. Các cơ quan chức năng về TKCN trên toàn thế giới có thể sử dụng hệ thống AMVER để hỗ trợ các hoạt động TKCN trên biển. Nhiệm vụ của hệ thống AMVER là cung cấp nhanh chóng, theo yêu cầu, cho các cơ quan chức năng TKCN các thông tin về vị trí và đặc điểm của các tàu đang hành hải trong khu vực xảy ra tai nạn. Với hệ thống này, người chỉ huy phối hợp TKCN có thể nhận dạng được các tàu thuyền đang hoạt động trong khu vực tai nạn để yêu cầu các tàu thuyền này có các hoạt động hỗ trợ cứu nạn.

***Sơ đồ tổ chức của Lực lượng phòng vệ bờ biển Hoa Kỳ***



**Phụ lục 3**

**Một số hình ảnh về đội tàu và cơ sở hậu cần của Trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam**

**1. Cơ sở hậu cần Trung tâm TKCN khu vực I**





**Tàu SAR 411**







**Tàu SAR 273**

**2. Cơ sở hậu cần Trung tâm TKCN khu vực II**






**Tàu SAR 274**



**Tàu SAR 412**

**3. Cơ sở hậu cần Trung tâm TKCN khu vực III**





**Tàu SAR 413**







**Tàu SAR 272**

**4. Cơ sở hậu cần Trung tâm TKCN khu vực IV**




**Ca nô Tìm kiếm, cứu nạn**




**Tàu SAR 2701**

**VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN**

Địa chỉ: Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:
- Nội dung: 080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành: 080.48543
Email: congbao@chinhphu.vn
Website: http://congbao.chinhphu.vn
In tại: Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng