

Cứu Hộ Người Di Cư Và Tị Nạn Trên Biển

Nhiều người di cư và tị nạn từ Bắc Phi đã thiệt mạng trong khi cố gắng tiếp cận các hòn đảo xa bờ ở Italy bằng thuyền nhỏ, thường bị quá tải, không đủ khả năng đi biển và dễ gặp nạn. Một vấn đề tương tự dường như cũng đang gia tăng tại Đông Nam Á. Cảnh Báo An Toàn này được viết nhằm hướng dẫn cho Hội Viên về vấn đề trên.



Nghĩa vụ của thuyền trưởng

Cứu hộ người từ tàu hoặc thuyền gặp nạn không chỉ là trách nhiệm nhân đạo mà còn là yêu cầu theo [SOLAS Chapter V, Reg 33](#) trong đó quy định (một phần) rằng:

Thuyền trưởng của một tàu trên biển nếu có khả năng hỗ trợ khi nhận được thông tin từ bất cứ nguồn nào rằng có người đang gặp nạn trên biển, thì buộc phải tiến hành hỗ trợ một cách nhanh nhất, và nếu có thể cần thông báo với người gặp nạn hay dịch vụ tìm kiếm và cứu nạn là tàu mình cũng đang tiến hành tìm kiếm cứu nạn. Nghĩa vụ hỗ trợ này được áp dụng không phân biệt quốc tịch, thân thế của người gặp nạn cũng như tình trạng của họ khi được tìm thấy.

Thuyền trưởng của tàu sau khi đã cứu người gặp nạn trên biển lên tàu sẽ phải đối xử với họ theo tinh thần nhân đạo trong phạm vi khả năng và giới hạn của tàu.

Các Công Ước Quốc Tế

Các điều khoản khác về vấn đề cứu hộ và đối xử đối với người di cư và tị nạn có thể được tìm thấy tại các Công Ước sau:

- [Công Ước Liên Hợp Quốc về Luật Biển \(UNCLOS\) năm 1982, Điều 98](#)
- [Công Ước Quốc Tế về An Toàn Sinh Mạng Con Người](#)

[Trên Biển, \(SOLAS\) bản sửa đổi năm 1974, Chương V, Quy Định 7](#)

- [Công Ước Quốc Tế về Tìm Kiếm và Cứu Nạn Hàng Hải \(SAR\), bản sửa đổi năm 1979](#)

Xem Xét Thực Tế

Nếu một tàu được dự tính sẽ đi qua khu vực nơi mà người di cư và tị nạn có thể gặp nạn, diễn tập cứu hộ nên được tiến hành trước đó để chuẩn bị cho thuyền viên trước tình huống xấu có thể xảy ra. Khi tàu tiến vào các khu vực đó, cần duy trì quan sát chặt chẽ bằng mắt và bằng cả ra-đa. Nếu phát hiện thuyền chở người tị nạn ở trên đó, hoặc nếu tàu được Trung Tâm Phối Hợp Cứu Nạn Hàng Hải (MRCC) yêu cầu phải chuyển hướng tới những nơi khác để tiến hành hỗ trợ, thì tàu sẽ phải tuân theo các hướng dẫn trong ấn phẩm của IMO/UNHCR/ICS [“Cứu Nạn trên Biển – Hướng Dẫn về Nguyên Tắc và Thực Hành Áp Dụng đối với Người Di Cư và Tị Nạn”](#), trong đó cần chú ý đặc biệt tới phần có tiêu đề là “Hành Động của Thuyền Trưởng”. Người thuê tàu cũng cần được thông báo.

Nếu cần thiết phải tham gia hoạt động cứu hộ cứu nạn, có thể tìm thấy những chỉ dẫn chi tiết tại ấn phẩm của ICS [“Tổ Chức Cứu Hộ Cứu Nạn Quy Mô Lớn trên Biển – Hướng Dẫn Đảm Bảo An Toàn và An Ninh cho Thuyền Viên và Người Được Cứu”](#). Cũng có thể tham khảo thêm [Giải Pháp IMO MSC. 167\(78\) – Các Quy Tắc Đối Xử với Người Được Cứu trên Biển](#).

Nên xem xét các gợi ý sau đây:

- Thiết bị cứu hộ nên được đặt gần khu vực lên xuống tàu.
- Cần phân công một nhân viên đảm bảo việc thu xếp tiếp cận tàu an toàn cũng như giám sát hoạt động lên tàu.
- Buồng lái nên được khóa và bảo vệ.
- Để cho phụ nữ và trẻ em được đưa lên tàu trước.
- Nên để cho lần lượt từng người lên tàu để tránh việc sắp xếp lên tàu bị quá tải.
- Sau khi lên tàu, cần kiểm tra những người được cứu và đồ đạc của họ để phát hiện các vật có thể gây nguy hiểm như dao và vật sắc nhọn hoặc để phát hiện bật lửa, diêm, điện thoại di động trong trường hợp tàu chở dầu hoặc hàng hóa dễ cháy nổ.
- Cần thiết lập một điểm tập trung cho những người tị nạn ở vị trí xa khu vực lên xuống tàu nhằm tránh tình trạng quá tải ở khu vực này.



- Thuyền trưởng hoặc sỹ quan trực buồng lái cần thông báo đầy đủ đến MRCC và công ty về diễn biến sự việc xảy ra.
- Thuyền viên cần được yêu cầu không chụp ảnh hay quay phim người tị nạn, một vài người trong số họ có thể sẽ tỏ thái độ thù địch nếu bị chụp ảnh.
- Vì một số lý do an ninh, người tị nạn không được phép sử dụng hệ thống mạng không dây của tàu.
- Nếu thuyền trưởng quan ngại việc cho phép người tị nạn lên tàu có thể khiến cho tàu hoặc thuyền viên gặp nguy hiểm, hoặc nếu điều kiện thời tiết khiến cho việc lên tàu trở nên quá mức nguy hiểm, cần liên hệ với MRCC để được hướng dẫn.
- Trong khi liên lạc với MRCC, tất cả các hướng dẫn nhận được hoặc các quyết định được đưa ra cần được ghi chép lại trong nhật kí của tàu.

Quy Tắc của Hội

Nếu có bất kỳ chi phí nào phát sinh sau khi ứng cứu người di cư và tị nạn trên biển, Hội Viên cần biết rằng Quy Tắc bao gồm các điều khoản sau liên quan đến bảo hiểm:

Quy Tắc 2, Mục 5 - Các Chi Phí Phát Sinh Khi Tàu Buộc Phải Đi Chệch Hướng

Chi phí thực tế của Hội Viên (vượt quá và ngoài những chi phí thông thường trong trường hợp buộc phải thay đổi tuyến đường hay buộc phải chậm chễ) về nhiên liệu, bảo hiểm, tiền lương, dự trữ, lương thực thực phẩm và cảng phí :-

- a) trong lúc tàu được bảo hiểm buộc phải đi chệch hướng một cách hợp lý nhằm mục đích tìm kiếm cứu hộ nạn

nhân rơi xuống biển, hoặc nhằm mục đích đảm bảo việc chữa trị cần thiết trên bờ cho người bị bệnh hoặc bị thương trên tàu được bảo hiểm, hoặc để đưa những người trốn theo tàu, người tị nạn hoặc nạn nhân cứu được trên biển, hay thi thể lên bờ;

Quy Tắc 2, Mục 6 - Người Đi Lậu, Người Trốn Theo Tàu, và Người Tị Nạn

Các chi phí, ngoài các khoản đã được bảo hiểm theo Mục 5 của Quy Tắc này (Chi Phí Buộc Phải Đi Chệch Hướng), phát sinh khi Hội Viên thực hiện nghĩa vụ của mình hoặc thực hiện thu xếp cần thiết đối với người đi lậu, người trốn theo tàu, người tị nạn và những người được cứu trên biển, bao gồm chi phí cứu hộ, nhưng chỉ với điều kiện và trong phạm vi như sau:-

- (a) Hội Viên có trách nhiệm pháp lý đối với các chi phí hoặc họ phải chịu chi phí đó theo chấp thuận và thỏa thuận bằng văn bản của Nhà Quản Lý; và
- (b) các chi phí không thể bồi hoàn từ bất kỳ bên thứ ba nào; hoặc
- (c) được Ủy Ban xác định.

VỚI ĐIỀU KIỆN

Không có điều khoản bảo hiểm nào theo Quy Tắc này hoặc Quy Tắc 5 cho hậu quả thiệt hại về kinh tế hoặc chi phí khấu hao phát sinh do cứu người tị nạn.

Hội Viên cũng nên tham khảo ấn phẩm của Hội về vấn đề yêu cầu bồi thường "[Hướng Dẫn Nộp Hồ Sơ Khiếu Nại tàu Buộc Phải Đi Chệch Hướng](#)".

Để biết thêm thông tin, xin hãy liên hệ Các Nhà [Quản Lý](#).