

Hà Nội, ngày 08 tháng 12 năm 2016

KHUYẾN CÁO

ĐỐI VỚI DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN VÀ THUYỀN TRƯỞNG TÀU BIỂN VIỆT NAM TRONG ĐẤU TRANH PHÒNG, CHỐNG CƯỚP BIỂN, CƯỚP VŨ TRANG CHỐNG LẠI TÀU THUYỀN TRÊN BIỂN

(Ban hành kèm theo Công văn số 4613/BTL - TM
Ngày 8/12/2016 của Bộ Tư lệnh Cảnh sát biển)

I. Nội dung khuyến cáo đối với doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam

1. Những vùng biển tiềm ẩn nguy cơ cướp biển:

a) Khu vực biển Đông Nam Á

- *Bangladesh*: Đây là khu vực được đánh giá có nguy cơ cao. Cướp biển thường tấn công những tàu đang chuẩn bị thả neo. Hầu hết các cuộc tấn công được báo cáo tại khu neo đậu Chittagong và những vùng lân cận.

- *Indonesia*: Khu vực quần đảo Anambas, Natuna, Mangkai, Subi Besar, Pulau Jemaja, Pulau Siantan, Pulau Matak. Cướp biển thường được trang bị súng, dao hoặc dao phay, dùng xuồng cao tốc vào tiếp cận, leo lên tàu từ phía sau lái (tránh tiếng động vì có tiếng đập nước của chân vịt) và tấn công tàu vào ban đêm.

- *Eo biển Malacca*: những tàu có hành trình đi qua eo biển này nên duy trì chế độ kiểm tra chặt chẽ để tránh nguy cơ cướp biển. Hiện nay, Indonesia, Malaysia và Singapore có tổ chức tuần tra chung, song không hề có bất cứ thông tin chỉ dẫn nào về hoạt động tuần tra tại khu vực này.

- *Malaysia*: Khu vực ngoài khơi Tioman, Pulau Aur, Đông Sabah, những tàu hành trình qua khu vực này nên cảnh giác do một số tàu kéo và sà lan đã bị tấn công trong khu vực này, cướp biển thường được trang bị dao và súng tấn công tàu vào buổi tối.

- *Eo biển Singapore*: Tàu thuyền qua khu vực này nên duy trì chế độ kiểm tra, giám sát chặt chẽ để đề phòng cướp biển.

- *Miền Nam Philippines*: Điển hình là vào hồi 3 giờ 31 phút ngày 11-11-2016 tàu Royal-16 đã bị cướp biển tấn công bắt giữ 6 thuyền viên và bắn bị thương 01 thuyền viên tại vị trí cách Tây Tây Nam đảo Basilan (Miền Nam Philippines) khoảng 10 hải lý.

b) Khu vực Châu Phi và Biển Hồng Hải

- *Lagos và sông Bonny (Nigeria)*: Cướp biển thường tấn công và bắt cóc tàu, thủy thủ dọc theo bờ biển, bờ sông, khu vực neo đậu và những vùng lân cận. Nhìn chung, khu vực hải phận của Nigeria vẫn tiềm ẩn rất nhiều rủi ro, do đó các tàu hành trình qua đây luôn phải đề cao cảnh giác.

- *Conakry (Guinea)*: Khu vực này cướp biển được trang bị vũ khí tự động và thường rất hung dữ trong những cuộc tấn công. Trong một số cuộc tấn công, cướp biển thường mang trang phục quân đội.

- *Douala Outer Anchorage (Cameroon)*: Đã có báo cáo về các cuộc tấn công và bắt giữ thuyền viên tại khu vực Douala .

- *Vịnh Aden/Biển Hồng Hải*: Cướp biển sử dụng vũ khí tự động và súng bắn tên lửa (RPG) để tấn công và cướp tàu. Khi đã tấn công và cướp tàu thành công, cướp biển sẽ đưa tàu về bờ biển Somali, sau đó yêu cầu một khoản tiền chuộc để thả tàu và thủy thủ đoàn.

- *Somalia*: Cướp biển Somali vẫn đang hoạt động mạnh và thường xuyên tấn công tàu ở khu vực phía Bắc, phía Đông và phía Nam bờ biển Somali. Những cuộc tấn công này đang ngày càng mở rộng ra khu vực ngoài khơi của Kenya, Tanzania, Seychelles, Madagascar, Kênh đào Mozambique và khu vực Biển Ấn Độ Dương, Biển Ả Rập, Biển Oman và ngoài khơi bờ biển phía Tây Ấn Độ , phía Tây của Maldives. Cướp biển Somali được trang bị vũ khí tự động và súng bắn tên lửa để tấn công tàu. Cướp biển sử dụng tàu mẹ để thực hiện các vụ tấn công ở khoảng cách rất xa bờ.

c) Khu vực Trung Mỹ, Nam Mỹ và vùng biển Caribbean

- *Brazil*: Những cuộc tấn công trong khu vực Vila do Conde đang tăng dần lên. Hầu hết các cuộc tấn công này đều xảy ra tại khu vực tàu neo đậu. Tại khu vực Santos, mặc dù báo cáo về số lượng các cuộc tấn công có giảm nhưng các tàu hành hải qua khu vực này vẫn nên duy trì sự cảnh giác tốt.

- *Peru*: Hầu hết các cuộc tấn công xảy ra tại khu neo đậu Callao mặc dù lực lượng an ninh vẫn duy trì hoạt động.

- *Venezuela*: Phần lớn các cuộc tấn công xảy ra tại khu neo đậu Puerto La Cruz.

- *Haiti*: Tại khu vực Cảng Au Prince, số lượng các cuộc tấn công đã gia tăng, đặc biệt tại khu vực tàu neo đậu.

2. Tuân theo pháp luật quốc tế liên quan đến an ninh hàng hải

- Công ước của Liên Hợp quốc về Luật biển năm 1982.

- Bộ Luật quốc tế về An ninh tàu và bến cảng (ISPS).

- Hiệp định hợp tác khu vực về chống cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu, thuyền tại châu Á (Reecap).

- Thông chi số 1334 (MSC.1/Circ 1334) ngày 23/06/2009 của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) về "Hướng dẫn đối với Chủ tàu, Công ty quản lý tàu,

Thuyền trưởng và thủy thủ đoàn các biện pháp phòng ngừa và ngăn chặn cướp biển, cướp có vũ trang" để phổ biến cho Thuyền trưởng và thủy thủ đoàn những biện pháp phòng ngừa và đối phó với cướp biển", Thông tư số 1390 (MSC.1/Cir.1390) ngày 09/12/2010 về "Hướng dẫn đối với Cán bộ an ninh của công ty về những chuẩn bị của công ty và thuyền viên khi tàu bị cướp biển tấn công trong khu vực phía Tây Ấn Độ Dương và khu vực Vịnh Aden, và các văn bản có liên quan của IMO.

3. Tuân theo pháp luật Việt Nam liên quan đến An ninh hàng hải:

- Bộ Luật Hàng hải Việt Nam 2015; Luật biển Việt Nam 2012.

- Quyết định 125/QĐ-TTg ngày 09/7/2015 và Quyết định 11/2009/QĐ-TTg ngày 16/01/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc công bố, tiếp nhận, truyền pháp, xử lý thông tin an ninh hàng hải.

- Thông tư 20/2015/TT-BGTVT ngày 20/5/2015 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về quản lý tiếp nhận, truyền phát và xử lý thông tin an ninh hàng hải.

- Thông tư 27/2011/TT-BGTVT ngày 11/4/2011 của Bộ Giao thông vận tải về Áp dụng sửa đổi, bổ sung năm 2002 của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974 ban hành kèm theo Bộ luật quốc tế về an ninh tàu biển và cảng biển.

- Các văn bản hướng dẫn chủ tàu, các công ty quản lý tàu, thuyền viên trong việc tiến hành các biện pháp phòng, chống cướp biển, cướp có vũ trang đối với tàu biển của Cục Hàng hải Việt Nam và của các cơ quan chức năng có liên quan khác.

- Hiện nay, việc sử dụng lực lượng an ninh có vũ trang trên tàu biển Luật pháp nước Cộng hòa XHCN Việt Nam chưa cho phép, song có một số công ty vận tải biển của Việt Nam đã thuê lực lượng bảo vệ có vũ trang đi theo tàu. Sự xuất hiện lực lượng an ninh vũ trang có nguy cơ gây bạo lực leo thang trong trường hợp tàu bị cướp biển tấn công. Đặc biệt, việc bố trí lực lượng an ninh vũ trang làm gia tăng đáng kể nguy cơ những vụ đấu súng giữa cướp biển và lực lượng bảo vệ có vũ trang, điều này có thể dẫn đến thương vong cho cướp biển mà còn làm gia tăng thương vong đối với thuyền viên và bên thứ ba (vì trang bị của cướp biển mạnh hơn nhiều). Hơn nữa, việc dùng súng có nguy cơ gây ra tổn thất nghiêm trọng về tàu, hàng hóa và các tài sản khác, và trong trường hợp xấu nhất là chìm tàu.

4. Một số khuyến cáo khác:

- Thường xuyên tổ chức triển khai huấn luyện, tập luyện thành thạo các phương án theo Kế hoạch An ninh tàu đã được phê duyệt; huấn luyện các biện pháp phòng ngừa, ứng phó và tự vệ đảm bảo cho các thuyền viên có phản xạ, có kỹ năng chống lại cướp biển, cũng như hướng dẫn kích hoạt hệ thống báo động an ninh và liên lạc với các tổ chức, cơ quan có liên quan trong nước, quốc tế.

Kiên quyết thay Sĩ quan An ninh tàu khi phát hiện Sĩ quan An ninh không nắm được Kế hoạch An ninh tàu.

- Nghiên cứu trang bị thêm các thiết bị hỗ trợ chống cướp biển như: hệ thống đèn chiếu xa công suất lớn; hệ thống 3 lớp rào dây thép gai được lắp đặt bao quanh tàu; vòi rồng xịt nước cao áp; hình nộm canh gác; hệ thống khóa an toàn; nơi trú ẩn an toàn cho thủy thủ, các vật cản...Tuy nhiên, những trang bị này phải đảm bảo quy định của pháp luật về an toàn hàng hải.

- Mua bảo hiểm cướp biển (*Piracy Insurance*) đối với những tàu hoạt động ở vùng biển có nguy cơ cướp biển cao để giảm thiểu gánh nặng tài chính cho mình trong trường hợp có rủi ro xảy ra.

- Các tàu duy trì chế độ kiểm tra, kiểm soát, trực ca nghiêm túc để tránh cướp biển. Kịp thời báo cáo khi phát hiện được tàu khả nghi về:

+ Trung tâm thông báo cướp biển IMB tại Kuala Lumpur, Malaysia theo đường dây nóng trực 24/24 giờ vào tất cả các ngày theo số điện thoại: + 60 3 2031 0014 và/ hoặc số fax: +60 3 2078 5769 và số Telex: MA 34199.

+ Trung tâm Thông tin An ninh Hàng hải/Cục Hàng Hải Việt Nam, số 8 Phạm Hùng, Cầu Giấy, Hà Nội để được trợ giúp qua số điện thoại: +84.4.37950482 và/ hoặc số Fax: +84.4.37685779.

+ Đài Thông tin Vệ tinh Mặt đất Inmarsat Hải Phòng (Hải Phòng LES) theo số IMN Inmarsat C: 457425410; số IMN Tel của Inmarsat miniM: 871 763223964; số IMN Fax của Inmarsat miniM: 870 763223965 hoặc gửi email theo địa chỉ: vnssascentre@hn.vnn.vn.

+ Trung tâm đầu mối chia sẻ thông tin (Vietnam Focal Point)/Bộ Tư lệnh Cảnh sát biển Việt Nam, địa chỉ: 94 Lê Lợi/Hà Đông/Hà Nội; số ĐT: +84.4.33554378; Fax: +84.4.33554363; Email: vietnamcoastguard@gmail.com

+ Phòng Bảo đảm Hàng hải và An ninh hàng hải)/Bộ Tư lệnh Cảnh sát biển Việt Nam, địa chỉ: 94 Lê Lợi/Hà Đông/Hà Nội; số ĐT: +84.4.33554801; Fax: +84.4.33554802; Email: anhhsb@gmail.com

II. Nội dung khuyến cáo đối với Thuyền trưởng tàu biển Việt Nam

1. Những lưu ý khi điều động tàu đi qua khu vực có nguy cơ cao về cướp biển, cướp có vũ trang:

a) Đối với công tác bảo quản, bảo dưỡng tàu:

- Giảm bớt công việc bảo quản, bảo dưỡng và sửa chữa tới mức tối thiểu.
- Hạn chế công việc bên ngoài cabin, kiểm soát chặt chẽ các lối tiếp cận.
- Tất cả các trang thiết bị quan trọng, đặc biệt là những thiết bị liên quan đến hệ động lực, máy phát điện phải ở trong tình trạng tốt nhất, sẵn sàng sử dụng.

- Thuyền viên làm việc ngoài boong phải mang bộ đàm để khi cần có thể liên lạc được ngay.

b) Công tác trực ca, cảnh giới:

- Hạn chế sử dụng máy thông tin VHF, nên sử dụng Email để báo cáo và thông tin - liên lạc.

- Tăng cường người cảnh giới bổ sung cho mỗi ca trực. Phải bố trí ca trực tại Buồng lái hợp lý để luôn bảo đảm Buồng lái có ít nhất 01 sĩ quan và 02 thủy thủ.

- Thời gian của mỗi ca trực nên rút ngắn hợp lý để tối đa hóa sự tỉnh táo của người cảnh giới.

- Bảo đảm có đủ ống nhòm cho thuyền viên tăng cường trên Buồng lái, tốt nhất là loại chống chói tốt, nên sử dụng ống nhòm nhím đêm.

- Duy trì quan sát liên tục trên Radar, sử dụng liên tục 02 radar trong thời gian tàu đi qua khu vực có nguy cơ cao. Điều chỉnh radar thật tốt để có thể phát hiện sớm các mục tiêu từ xa, đặc biệt là các thuyền nhỏ mà cướp biển, cướp có vũ trang thường sử dụng (thuyền cá, thuyền buồm chạy máy thường dùng làm tàu mẹ) và nên cách xa chúng từ 10 đến 12 hải lý.

- Phải cử người cảnh giới khu vực lái tàu nằm trong “vùng mù” của radar.

- Phải luôn mở AIS; hạn chế thông tin trên AIS như: cảng đến, dự tính thời gian tàu đến cảng (ETA), món nước, số lượng thuyền viên...

- Tiến hành bố trí, triển khai các hình nộm ra vị trí.

- Hạn chế ánh sáng lọt ra ngoài vào ban đêm.

- Cảnh giác cao nhất vào lúc bình minh và hoàng hôn, những đêm trăng sáng rõ ràng vì phần lớn các cuộc tấn công do cướp biển diễn ra vào lúc này.

- Chế độ trực canh thông tin - liên lạc duy trì ở tần số thu - phát an toàn đối với các cơ quan trên bờ và lực lượng bảo vệ bờ biển.

- Cố gắng phát hiện sớm các tàu khả nghi để tránh từ xa (trên 10 hải lý). Theo dõi liên tục sự di chuyển của các tàu thuyền khả nghi, những tàu này thường không có AIS, thường là tàu thuyền buồm, tàu đánh cá và thường đi theo cặp đôi, tốc độ di chuyển chậm (để rình mồi)...

- Xác định chi tiết các loại tàu nghi ngờ, càng nhiều, càng tốt như: loại tàu, màu sắc, kích thước, thông tin AIS... để thông tin cho lực lượng bảo vệ bờ biển.

Tăng cường cảnh giới, kịp thời phát hiện mục tiêu khả nghi là phương pháp hiệu quả nhất bảo vệ tàu. Việc sớm phát hiện tàu khả nghi sẽ đảm bảo thời gian triển khai hệ thống phòng vệ của tàu một cách kịp thời và có hiệu quả. Phản ứng kịp thời là yếu tố quan trọng để tránh cướp biển tấn công.

c) Hành động khi phát hiện mục tiêu khả nghi:

- Phát tín hiệu báo động toàn tàu (theo Kế hoạch an ninh tàu-SSAS).

- Tăng tốc độ tối đa để tránh xa mục tiêu khả nghi.

- Thủy thủ trực Buồng lái ngay lập tức đội mũ bảo hiểm. Triển khai đưa súng gỗ ra phía mạn có tàu cướp biển, cố ý giơ súng lên cao để cướp biển có thể nhìn thấy. Đồng thời, sử dụng ống nhòm theo dõi hoạt động của tàu cướp. Nếu thấy chúng nổ súng thì ngồi xuống tránh (thông thường khi thấy súng, bọn cướp cho rằng trên tàu có thuê lực lượng bảo vệ, chúng sẽ không dám mạo hiểm tiếp cận).

- Tàu bố trí triển khai hệ thống lớp rào dây thép gai bao quanh tàu; vòi rồng xịt nước cao áp; hình nộm canh gác; hệ thống khóa an toàn; vật cản...

2. Điều động tàu chống cướp biển, cướp có vũ trang:

a) Các hình thức tấn công của cướp biển:

- Cướp biển thường dùng 2 hoặc nhiều tàu thuyền, xuồng nhỏ có tốc độ cao (trên 25 hải lý/giờ) để sử dụng trong các cuộc tấn công. Chúng có thể ở một trong hai mạn tàu, thường là ở đuôi tàu.

- Tàu mẹ có thể là tàu biển, tàu thuyền buồm, tàu đánh cá. Tàu mẹ dùng để chứa hàng dự trữ, nhiên liệu. Xuồng nhỏ dùng để tấn công thường được kéo đằng sau.

- Vũ khí sử dụng: cướp biển thường sử dụng vũ khí hạng nhẹ (súng tiêu liên, súng phóng lựu...) nhằm đe dọa, buộc tàu thuyền phải giảm tốc độ hoặc dùng hẳn để chúng có thể tiếp cận và leo lên tàu. Chúng thường sử dụng vũ khí rầm vào Buồng lái, Buồng ngủ, Cầu lạc bộ...

- Hình thức lên tàu của cướp biển: chúng thường sử dụng sào móc với thang dây dài và nhẹ, hoặc dây thừng để leo lên tàu. Khi có một hoặc hai tên lên được tàu, chúng sẽ tìm cách lên Buồng lái để kiểm soát tàu. Sau khi chiếm được Buồng lái, chúng sẽ không chế bắt tàu chạy chậm, hoặc dựng lại để cho những tên khác leo lên tàu.

b) Điều động tàu chống cướp biển tiếp cận

Nếu nghi ngờ tàu đang phải chịu một cuộc tấn công của cướp biển, cần lưu ý: cướp biển không sử dụng vũ khí ở khoảng cách 200m so với tàu. Do đó, từ thời gian trước đó đến giai đoạn này được gọi là “*thời gian tiếp cận*”, đây là thời gian rất có giá trị để tàu triển khai các biện pháp tự bảo vệ mình và làm cho cướp biển thấy rằng chúng đã được nhìn thấy, tàu đã có chuẩn bị và sẽ chống cự lại. Thời gian này, tàu phải tiến hành các biện pháp sau:

- Tăng tốc độ để tránh xa.

- Áp dụng các biện pháp khẩn cấp theo Kế hoạch An ninh tàu (SSAS).

- Triển khai kế hoạch Thông tin - liên lạc khẩn cấp, thông báo cho Sĩ quan An ninh công ty và cơ quan có liên quan của quốc gia; gọi “*Mayday*” qua kênh liên lạc VHF 16 (hoặc kênh dự phòng VHF 70); gửi ngay điện khẩn cấp qua hệ thống Inmarsat - C Telex, Inmarsat -A/B Telephone, Satelitle EPIRB; thông báo

về một cuộc tấn công ngay cho lực lượng phòng thủ bờ biển, hoặc lực lượng hộ tống.

- Phát âm thanh khẩn cấp thông báo cướp biển tấn công.

- Đảm bảo hệ thống AIS đang hoạt động.

- Nếu xác định chính xác tàu bị tấn công, ngoài việc kích hoạt hệ thống báo động an ninh, thuyền trưởng phải xem xét phát tín hiệu nguy cấp. Tuy nhiên, cần lưu ý, cướp biển cũng có thể kiểm soát được hệ thống thông tin-liên lạc trên tàu và chúng sẽ phát tín hiệu phá sóng.

- Tất cả các thuyền viên, ngoại trừ những người được yêu cầu ở lại trên Buồng lái và Buồng máy nên tập trung ở “*Điểm tập trung an toàn*” hay “*Nơi trú ẩn*”. Phải bảo vệ thủy thủ đoàn khỏi hỏa lực khi cướp biển ở khoảng cách sử dụng vũ khí.

- Nếu có thể, thay đổi hướng đi liên tục để không cho xuống nhỏ, hoặc tàu mẹ tiếp cận. Khi điều kiện vùng biển cho phép, nên thay đổi hướng đi liên tục để tăng cường ảnh hưởng của gió, sóng làm cho tàu, xuống của cướp biển không tiếp cận được.

- Khởi động hệ thống phun nước và các biện pháp tự vệ phù hợp.

- Phải đóng và khóa các cửa bên ngoài, cầu lạc bộ, cabin...

- Ngoài còi báo động khẩn, phải ấn còi tàu, còi đi trong sương mù để gây sự chú ý và cũng là cách để cướp biển biết rằng chúng đã bị phát hiện và tàu đang đối phó.

- Ban đêm, bật các đèn ngoài mạn, ngoài cabin để cảnh báo chúng đã bị phát hiện, đồng thời để nắm được tình hình, thủ đoạn tiếp cận và để đối phó cho phù hợp.

c) Điều động tàu chống lại giai đoạn tấn công của cướp biển

Ở giai đoạn này, tàu cướp biển tiếp tục cách áp sát và tìm cách lên tàu chúng có thể sử dụng vũ khí để buộc tàu phải dừng lại, do vậy thuyền trưởng phải thực hiện những nội dung sau:

- Phải được xác báo tất cả thủy thủ đoàn đã ở vị trí an toàn.

- Xác định tàu cướp biển nằm sát cạnh tàu, thuyền trưởng phải thay đổi góc lái (vận động zích zắc, hoặc lượn vòng) trong khi vẫn duy trì tốc độ cao để ngăn chặn tàu thuyền cướp biển nằm song song với với tàu để chuẩn bị cho việc leo lên boong tàu. Những hành động bẻ góc lái sẽ tạo ra sóng nhằm cản trở hoạt động của tàu thuyền cướp biển. Khi vận động zích zắc, hoặc lượn vòng góc lái không quá 10^0 .

- Thả các vận dụng mà tàu đã chuẩn bị sẵn để cản trở tàu thuyền cướp biển như: thùng phi rỗng, lưới để quán chân vịt...

- Sử dụng đèn pha chiếu làm chói mắt cướp biển.

- Cố gắng kéo dài thời gian càng lâu, càng tốt để chờ sự ứng cứu của các lực lượng bảo vệ bờ biển và lực lượng chức năng khác, không vội vã đầu hàng.

3. Biện pháp xử lý của thủy thủ đoàn khi cướp biển lên tàu

Khi thủy thủ đoàn đã áp dụng hết những biện pháp có thể nêu trên mà cướp biển vẫn lên được tàu, để giảm bớt những rủi ro, thiệt hại cần phải:

- Cố gắng giữ bình tĩnh.

- Trước khi cướp biển vào Buồng lái phải bảo đảm: Hệ thống báo động An ninh tàu, hệ thống AIS vẫn đang hoạt động.

- Không lên chống cự khi cướp biển đã vào được Buồng lái. Giữ bình tĩnh hợp tác để giảm rủi ro, thiệt hại.

- Nếu phải sơ tán thuyền viên từ Buồng lái, Buồng máy thì phải bằng mọi cách dùng máy chính, tránh để tàu trôi gây mất an toàn hàng hải.

- Tất cả những thuyền viên còn lại phải tập trung ở “*Nơi an toàn*” với hai tay đặt trên đầu.

- Vẫn phải để Camera theo dõi, hoạt động.

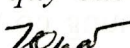
4. Biện pháp xử lý trường hợp có sự ứng cứu của các lực lượng chức năng

- Tất cả thuyền viên phải cúi thấp với hai tay đặt trên đầu. Mọi động tác không tính toán có thể bị hiểu nhầm như là chống đối.

- Không được chụp ảnh có đèn Flash, bởi sẽ làm cho lực lượng ứng cứu hiểu nhầm là đang bị tấn công bởi một vũ khí nào đó.

- Chuẩn bị cho việc khai báo, sẵn sàng danh sách thuyền viên và hợp tác toàn diện với lực lượng ứng cứu.

- Cần phải biết tiếng Anh thành thạo.

Bộ Tư lệnh Cảnh sát biển rất mong sự hợp tác, giúp đỡ của quý các doanh nghiệp vận tải biển và đội ngũ thuyền trưởng tàu biển Việt Nam! 

TƯ LỆNH



Thiếu tướng Nguyễn Quang Đạm