



## Chương 2

# LUẬT VÀ CHÍNH SÁCH VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

Việc ứng phó, xử lý các sự cố, rủi ro trên biển luôn gắn liền với các hoạt động nhằm đảm bảo an toàn cao nhất cho con người, môi trường và cuối cùng là các tài sản vật chất. Ứng phó và xử lý các sự cố tràn dầu trên biển là một nội dung quan trọng trong bảo vệ tài nguyên và môi trường biển nên luôn luôn đòi hỏi phải có sự nỗ lực của toàn thể cộng đồng và xã hội. Do vậy, công tác này cần được pháp luật quốc gia quy định thống nhất trong các mối quan hệ phù hợp với hệ thống pháp luật quốc tế, quyền xử lý của từng quốc gia có biển. Nhận thức được tầm quan trọng của vấn đề này trong quá trình phát triển đất nước và hội nhập quốc tế, nhà nước Việt Nam đã tham gia nhiều công ước quốc tế có liên quan và xây dựng ban hành hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để điều chỉnh các hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu (UPSCTD), tràn đổ hóa chất nguy hiểm, độc hại (HCNHHĐH) trên lãnh thổ thuộc đất liền, trên không và vùng biển, hải đảo thuộc lãnh thổ quốc gia. Sau đây xin giới thiệu nội dung chính của một số văn bản pháp luật thuộc lĩnh vực này.

### 2.1. CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN

#### 2.1.1. Công ước của Liên hiệp quốc về Luật Biển 1982 (UNCLOS 82)

Công ước Luật biển (UNCLOS 82: United Nation Convention on the Law of the Sea, 1982) là một bộ các quy định về sử dụng các đại dương của thế giới, chiếm 70% diện tích bề mặt Trái Đất. Công ước đã được các quốc gia tham gia hội nghị ký kết ngày 11 tháng 12 năm 1982 tại Montego Bay - Cộng hòa Jamaica để thay thế cho 4 hiệp ước đã hết hạn hiệu lực vào năm 1958. UNCLOS 82 có hiệu lực từ ngày 16 tháng 11 năm 1994. Ngày 23 tháng 6 năm 1994 Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ra Nghị quyết phê chuẩn công ước này. Đến nay đã có 154 quốc gia và Cộng đồng châu Âu tham gia Công ước, Hoa Kỳ không tham gia vì nước này tuyên bố rằng hiệp ước này không có lợi cho kinh tế và an ninh của Mỹ. Công ước quy định quyền và trách nhiệm của các quốc gia trong việc sử dụng biển, thiết lập các hướng dẫn rõ ràng cho các hoạt động kinh doanh, bảo vệ môi trường và cải thiện công tác quản lý các tài nguyên thiên nhiên đại dương. Công ước này là kết quả của Công ước về Luật biển Liên Hợp Quốc lần 3 và được gọi đơn giản là Công ước về Luật biển [1].

Công ước có các nội dung quy định bảo vệ môi trường biển, phòng chống ô nhiễm môi trường biển nhằm tạo điều kiện để các quốc gia ven biển mở rộng quyền tài phán về bảo vệ, quản lý môi trường biển và ven biển của mình trên tất cả các vùng biển. Mặt khác, UNCLOS 82 cũng quy định các nghĩa vụ trực tiếp liên quan đến bảo vệ, giữ gìn môi trường và tài nguyên biển [4,7].

Công ước Luật Biển 1982 quy định rằng bảo vệ và giữ gìn môi trường biển là nghĩa vụ chung của mọi quốc gia. Phần XII của Công ước dành toàn bộ nội dung quy định về Bảo vệ và giữ gìn tài nguyên và môi trường biển. Phần này gồm 11 mục với 46 điều (điều 192 - điều 237). Sau đây là các nội dung cơ bản của quy định về bảo vệ môi trường biển.



### **2.1.1.1. Ô nhiễm biển bắt nguồn từ đất liền**

Các nguồn ô nhiễm môi trường biển có nguồn gốc từ đất liền, kể cả các nguồn ô nhiễm xuất phát từ các dòng sông, ngòi, cửa sông, ống dẫn và các thiết bị đổ thải công nghiệp. Do đó, các quốc gia phải thi hành mọi biện pháp cần thiết có thể để ngăn ngừa, kiểm soát nguồn ô nhiễm này.

Các quốc gia cũng cần cố gắng điều hòa các chính sách của mình ở mức độ khu vực một cách thích hợp nhằm cùng các quốc gia khu vực và các nước láng giềng cùng nhau ngăn ngừa, kiểm soát ô nhiễm biển có nguồn gốc đất liền.

Các luật, quy chế, các biện pháp cũng như các quy tắc, quy phạm và các tập quán phải bao gồm những biện pháp nhằm hạn chế đến mức cao nhất việc đổ vào môi trường biển các chất độc hại, các chất gây ô nhiễm, các chất thải có thể gây ô nhiễm theo thời gian, đặc biệt là các chất không thể phân hủy được (các vật liệu polyme, cao su, hoặc hỗn hợp, ...).

### **2.1.1.2. Ô nhiễm do các hoạt động liên quan đến đáy biển thuộc quyền tài phán quốc gia**

Nguồn ô nhiễm đối với môi trường biển trực tiếp hay gián tiếp do các hoạt động liên quan đến đáy biển thuộc quyền tài phán quốc gia gây ra. Các hoạt động gây ô nhiễm biển dạng này còn có thể xuất phát từ các đảo nhân tạo, thiết bị và công trình thuộc quyền tài phán của mình. Các biện pháp áp dụng nhằm hạn chế đến mức thấp nhất ô nhiễm biển do nhóm nguồn dạng này gây ra cũng được xây dựng và thực hiện như đã nêu ở điểm 2.1.1.1.

### **2.1.1.3. Ô nhiễm do các hoạt động tiến hành trong Vùng gây ra**

Theo định nghĩa đã nêu ở điểm 1, khoản 1 điều 1, UNCLOS 82 thì khái niệm “Vùng” được hiểu “Vùng” (Zone) là đáy biển và lòng đất dưới đáy biển nằm bên ngoài giới hạn quyền tài phán quốc gia. Do vậy Vùng được coi là di sản chung của loài người.

Các hoạt động được tiến hành trong Vùng như thăm dò và khai thác các tài nguyên của Vùng có thể gây ô nhiễm cho Vùng và có thể lan truyền nguồn ô nhiễm này sang các khu vực biển khác.

Các quy tắc, quy định và thủ tục quốc tế cũng được thông qua để ngăn ngừa, hạn chế và áp dụng các giải pháp giảm thiểu ô nhiễm môi trường biển do các hoạt động tiến hành trong Vùng gây ra. Các quy tắc, quy định và thủ tục trên sẽ tùy theo sự cần thiết mà qua từng thời kỳ được xem xét và quy định lại cho phù hợp. Các quốc gia phải thông qua các luật và quy định để ngăn ngừa, kiểm soát ô nhiễm môi trường biển từ các hoạt động tiến hành trong Vùng của các tàu thuyền hay xuất phát từ các thiết bị, công trình hay các phương tiện khác treo cờ của các quốc gia đó, đăng ký ở trên lãnh thổ hay thuộc quyền của họ. Tuy nhiên các luật và quy định này không được kém hiệu lực hơn các quy tắc, quy định và thủ tục quốc tế.

### **2.1.1.4. Ô nhiễm do sự nhấn chìm và thải bỏ chất thải trên biển**

Việc nhấn chìm ở trong lãnh hải và trong vùng đặc quyền kinh tế hay trên thềm lục địa chỉ được tiến hành khi đã được quốc gia ven biển đồng ý. Quốc gia ven biển có quyền cho phép, quy định và kiểm soát sự nhấn chìm này sau khi đã xem xét đúng mức vấn đề với các quốc gia khác mà do những hoàn cảnh địa lý nên việc nhấn chìm này có thể có những tác hại đối với họ.

Các luật và quy định cũng như các biện pháp quốc gia không được kém hiệu lực hơn các quy tắc và quy phạm có tính chất thế giới để ngăn ngừa, hạn chế và phòng ngừa loại ô nhiễm do việc nhấn chìm.



### **2.1.1.5. Ô nhiễm do tàu thuyền gây ra**

Các quốc gia có thể ban hành các luật và quy định để ngăn ngừa, hạn chế ô nhiễm môi trường biển do tàu thuyền mà mình cho mang cờ hay cho đăng ký gây ra. Các luật và quy định này không được kém hiệu quả hơn các quy tắc và quy phạm quốc tế được chấp nhận chung và được xây dựng qua trung gian của tổ chức quốc tế có thẩm quyền hay qua một hội nghị ngoại giao chung.

Trong việc thi hành chủ quyền đối với lãnh hải của mình, các quốc gia ven biển có thể thông qua các luật và quy định để ngăn ngừa, hạn chế và kiểm soát ô nhiễm môi trường biển do tàu thuyền nước ngoài gây ra, kể cả các tàu thuyền đang thực hiện quyền đi qua không gây hại. Các luật và quy định này phải theo đúng các quy định đối với việc tàu đi qua không gây hại trong vùng lãnh hải (Mục 3, phần II, UNCLOS 82) và không được cản trở việc đi qua không gây hại của tàu thuyền nước ngoài.

Nhằm thực hiện việc áp dụng quy định liên quan đến ô nhiễm xuất phát từ tàu biển, các quốc gia ven biển có thể thông qua các luật và quy định nhằm ngăn ngừa, hạn chế và chế ngự ô nhiễm do tàu thuyền gây ra trong vùng đặc quyền kinh tế của mình; các luật và quy định đó phải phù hợp và đem lại hiệu lực cho các quy tắc và quy định quốc tế được chấp nhận chung và được xây dựng qua trung gian của các tổ chức quốc tế có thẩm quyền hay qua một hội nghị ngoại giao chung.

### **2.1.1.6. Ô nhiễm biển có nguồn gốc từ bầu khí quyển hay qua bầu khí quyển**

Ô nhiễm biển có nguồn gốc từ bầu khí quyển hay qua bầu khí quyển còn được gọi chung là ô nhiễm biển từ khí quyển. Để ngăn ngừa, hạn chế và chế ngự ô nhiễm môi trường biển từ khí quyển, các quốc gia thông qua các luật và quy định áp dụng ở vùng trời thuộc chủ quyền của mình và áp dụng cho các tàu thuyền mang cờ của mình hay cho các tàu thuyền hoặc các phương tiện bay mà mình cho đăng ký, có tính đến các quy tắc quy phạm, cũng như những tập quán và thủ tục được kiến nghị đã được chấp nhận trên phạm vi quốc tế và có tính đến an toàn hàng không.

Các quốc gia có thể cho thi hành các biện pháp khác, nếu thấy là cần thiết để ngăn ngừa và hạn chế loại ô nhiễm này. Đặc biệt khi hành động qua trung gian của các tổ chức quốc tế có thẩm quyền hay qua một hội nghị ngoại giao, các quốc gia cần cố gắng thông qua các quy tắc và quy phạm, cũng như các tập quán và thủ tục được kiến nghị trên phạm vi thế giới và khu vực để ngăn ngừa, hạn chế và chế ngự nạn ô nhiễm này.

## **2.1.2. Công ước Quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu (MARPOL 73/78)**

Công ước Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, MARPOL 1973) được thông qua ngày 02/11/1973 tại Luân Đôn và được bổ sung bằng các sửa đổi theo nghị định thư liên quan năm 1978. Vì vậy công ước này còn được gọi là công ước MARPOL 73/78. MARPOL là sự cụ thể hóa các quy định về bảo vệ môi trường biển được nêu ở Phần XII của Công ước Luật Biển 1982. Công ước có hiệu lực từ 1983 và hàng năm đều được IMO bổ sung và sửa đổi cho phù hợp tình hình thực tế. Vì thế công ước về ngăn ngừa ô nhiễm biển từ tàu còn được gọi tắt là công ước MARPOL. Việt Nam đã tham gia Công ước Marpol từ năm 1990. Nội dung của Công ước gồm những vấn đề chính sau đây [5,8].

### **2.1.2.1. Mục tiêu chung**



Công ước MARPOL 73/78 coi việc chủ tâm hoặc vô ý thải dầu mỡ, sản phẩm dầu mỡ, các chất độc hại, nước thải, rác thải các loại từ phương tiện thủy bất kỳ xuống biển đều là hoạt động gây ô nhiễm môi trường biển. Vì vậy, mục tiêu của công ước là thông qua các biện pháp toàn diện nhằm chấm dứt toàn bộ việc chủ tâm gây ô nhiễm biển; nhưng trước mắt là kiểm soát, hạn chế đến mức thấp nhất việc thải các chất gây hại xuống biển.

### **2.1.2.2. Các biện pháp thực hiện**

Để đạt mục tiêu chung, Công ước đưa ra 9 quy định cụ thể sau:

- a) Quy định giới hạn nghiêm ngặt về đổ thải từ tàu xuống biển các chất thải chứa dầu, các chất lỏng độc hại, hóa chất, rác, nước thải từ các hoạt động thường ngày của tàu.
- b) Các tiêu chuẩn cho tàu vận chuyển các chất độc hại đóng gói.
- c) Các giới hạn cho việc thải các chất ô nhiễm khí từ tàu.
- d) Các tiêu chuẩn nghiêm ngặt về đóng tàu, thuyền bộ nhằm giảm thiểu mức độ tràn dầu và hóa chất trong trường hợp tàu bị tai nạn.
- đ) Quy định về các khu vực đặc biệt với các chỉ tiêu đổ thải đặc biệt nghiêm ngặt.
- e) Các thiết bị tiếp nhận dầu, cặn hóa chất, rác, nước thải tại các cảng, công trình biển.
- g) Công tác thanh tra, giám sát thường kỳ đảm bảo sự tuân thủ.
- h) Báo cáo sự cố liên quan đến dầu, các chất lỏng độc hại chở xô, các chất độc hại đóng gói (kể cả xếp trong container).
- i) Thiết lập hệ thống hợp tác giữa các chính phủ trong việc phát hiện ô nhiễm, cưỡng chế tuân thủ các quy định của công ước.

Công ước cũng quy định quyền hạn của các quốc gia có tàu mang cờ, các quốc gia có cảng biển, các quốc gia ven biển trong việc thực hiện công ước. Ngoài ra, các quốc gia tham gia công ước còn có các nghĩa vụ chủ yếu như: hợp tác về kỹ thuật, phối hợp phát hiện ô nhiễm và vi phạm, thu thập bằng chứng, thông tin, lắp đặt các thiết bị tiếp nhận.

### **2.1.2.3. Các Phụ lục của công ước MARPOL 73/78**

Cho đến nay Công ước MARPOL bao gồm 6 nội dung quy định cụ thể về bảo vệ môi trường biển do hoạt động của tàu thuyền trên biển. Mỗi nội dung được gọi là một phụ lục.

#### **1. Phụ lục I: Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu chở xô**

Tàu biển chỉ được phép thải dầu khi đáp ứng những điều kiện về tổng lượng dầu được xả, tỷ lệ xả, khoảng cách với bờ, không nằm trong khu vực nhạy cảm đặc biệt, có hệ thống kiểm tra, kiểm soát việc thải dầu, thiết bị phân ly dầu/nước và một hệ thống lọc, kết lắng, kết chứa cặn, thiết bị bơm và hệ thống đường ống.

Nghị định thư 1978 đưa ra một số thay đổi đối với Phụ lục 1: quy định về kết ballast phân ly (SBT - Segregated Ballast Tank), sử dụng hệ thống rửa dầu thô (COW - Crude Oil Washing System áp dụng cho các kết được rửa bằng dầu thô chứ không phải bằng nước); một số tàu không sử dụng nước để dẫn tàu thì không cần phải đáp ứng đầy đủ những yêu cầu của MARPOL và được miễn trừ yêu cầu về SBT, COW. Sau đây là một số vấn đề cụ thể của phụ lục này.

#### **(a) Kiểm soát thải dầu (Quy định 15)**



### i) Các vùng biển đặc biệt

Một vùng biển đặc biệt là vùng biển cần áp dụng các biện pháp bảo vệ môi trường đặc biệt thông qua tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO), khi các yếu tố về sinh thái, kinh tế xã hội hay khoa học của nó ẩn chứa nguy cơ bị thiệt hại do hoạt động hàng hải quốc tế gây ra. Khi IMO xác định, đánh giá và công nhận một vùng biển đặc biệt thì đồng thời cũng quy định các biện pháp bảo vệ của toàn xã hội, những yêu cầu về trang thiết bị theo các luật lệ đã được IMO thông qua nhằm phòng tránh, giảm thiểu, loại bỏ các nguy cơ bị thiệt hại cho các vùng biển này. Cho đến nay, Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (MEPC: Marine Environment Protection Committee) thuộc IMO đã phê duyệt 10 vùng biển đặc biệt [9].

Các vùng biển đặc biệt tính đến nay bao gồm: biển Địa Trung Hải, biển Ban tích, biển Đen, biển Hồng Hải (biển Đỏ), vùng Vịnh (vùng vịnh Péc Xích), vùng vịnh Aden, vùng biển Nam Cực, vùng biển Tây - Bắc Âu, vùng biển Ô Man của biển Ả Rập, vùng biển phía nam Nam Phi.

ii) Cấm thải dầu và hỗn hợp chứa dầu ra biển, ngoại trừ được phép thải trong các trường hợp sau (Quy định 4 và các Mục 2, 3, 6 của Quy định 15):

- Để đảm bảo an toàn cho tàu hoặc sinh mạng con người trên biển;
- Hậu quả của hư hỏng tàu hoặc thiết bị của tàu (nhưng không chủ ý và có áp dụng các biện pháp hợp lý nhằm khắc phục hậu quả);
- Việc thải được chính quyền hàng hải phê duyệt trong trường hợp thải dầu và hỗn hợp có dầu gây tổn thất ít nhất.

iii) Tàu dầu tổng dung tích (Gross Tonnage) từ 400 trở lên chỉ được phép thải dầu và hỗn hợp có dầu ra biển ngoài vùng đặc biệt khi thỏa mãn các điều kiện sau đây:

- Tàu đang hành trình;
- Hỗn hợp dầu được đưa qua thiết bị lọc dầu thỏa mãn các yêu cầu tại Quy định 14 của Phụ lục này;
- Hàm lượng dầu trong dòng thải không pha loãng không quá 15 ppm;
- Hỗn hợp dầu không xuất phát từ la canh buồng bơm hàng trên của các tàu dầu;
- Đối với tàu dầu, hỗn hợp dầu không lẫn với cặn dầu hàng.

iv) Tàu dầu tổng dung tích từ 400 trở lên chỉ được phép thải dầu và hỗn hợp có dầu ra biển trong vùng đặc biệt khi thỏa mãn các điều kiện sau đây:

- Tàu đang hành trình;
- Hỗn hợp dầu được đưa qua thiết bị lọc dầu thỏa mãn các yêu cầu sau (Quy định 14.7): tàu phải lắp đặt thiết bị lọc dầu có thiết kế được chính quyền hàng hải phê duyệt theo khuyến nghị của IMO và phải đảm bảo bất kỳ hỗn hợp lẫn dầu nào thải ra biển sau khi đi qua hệ thống có hàm lượng dầu không vượt quá 15 ppm.

- Hàm lượng dầu trong dòng thải không pha loãng không quá 15 ppm;
- Hỗn hợp dầu không xuất phát từ la canh buồng bơm hàng trên của các tàu dầu;
- Đối với trường hợp là tàu dầu, hỗn hợp dầu không lẫn với cặn dầu hàng.

Riêng đối với vùng biển Nam Cực cấm thải ra biển dầu, hỗn hợp lẫn dầu từ bất kỳ loại tàu



nào.

v) Tàu có tổng dung tích nhỏ hơn 400 trong tất cả các vùng, trừ vùng biển Nam Cực

- Tàu đang hành trình;
- Tàu hoạt động được chính quyền hàng hải phê duyệt đảm bảo hàm lượng dầu trong dòng thải không quá 15 ppm;
- Hỗn hợp dầu không xuất phát từ la canh buồng bơm hàng trên của các tàu dầu;
- Đối với trường hợp là tàu dầu, hỗn hợp dầu không lẫn với cặn dầu hàng.

vi) Thải ngoài vùng đặc biệt (Quy định 34)

- Tàu không ở vùng đặc biệt;
- Tàu dầu cách bờ gần nhất 50 hải lý;
- Tàu dầu đang hành trình;
- Cường độ thải dầu không quá 30 lít/hải lý;
- Tàu được bàn giao trước ngày 31/12/1979, tổng lượng dầu thải ra biển không quá 1/15.000 tổng lượng hàng tạo ra cặn; Tàu được bàn giao sau ngày 31/12/1979, tổng lượng dầu thải ra biển không quá 1/30.000 tổng lượng hàng tạo ra cặn;
- Tàu có trang bị hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu, có kết lắng cặn như quy định 29 và 31 của phụ lục 1 - Marpol.

*(b) Quy định về cách ly dầu và nước dẫn, chở dầu trong két mũi*

- Quy định này yêu cầu đối với tất cả các tàu đóng mới là tàu chở dầu chuyên dụng có tổng dung tích từ 150 trở lên, tàu đóng mới không phải là tàu dầu có tổng dung tích 400 trở lên không được chứa nước dẫn trong các két dầu nhiên liệu.

- Trong trường hợp tàu cần dự trữ một lượng lớn nhiên liệu, việc lấy nước dẫn vào két dầu nhiên liệu là không tránh khỏi thì nước dẫn bơm ra từ các két này cần phải được thải lên trạm tiếp nhận trên bờ hoặc thải xuống biển theo các quy định ở mục (i) nêu trên (Quy định 15). Để thực hiện được việc xả nước lẫn dầu, tàu cần phải có hệ thống phân ly dầu nước đạt mức không quá 15 ppm và hệ thống lọc dầu để lọc dầu từ nước thải ra từ hệ thống phân ly dầu nước khi hoạt động của hệ thống này không đạt mức hàm lượng dầu trong nước thải nhỏ hơn 15 ppm. Hoạt động xả này bắt buộc phải được ghi vào nhật ký tàu.

- Đối với tàu có tổng dung tích 400 trở lên có hợp đồng đóng mới sau ngày 01/01/1982 hoặc đặt ky sau ngày 01/7/1982 không được chứa dầu nhiên liệu trong két mũi hoặc két nằm phía trước vách chống va.

*(c) Hệ thống kiểm tra, điều khiển việc xả dầu và thiết bị phân ly dầu - nước*

Nội dung này quy định các yêu cầu đối với thiết bị điều khiển việc xả dầu ra biển phù hợp với các nội dung tương ứng mục (i) nêu trên (Quy định 15).

- Đối với các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên phải được trang bị hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu được chính quyền hàng hải phê duyệt.

- Khi xem xét thiết kế của thiết bị đo hàm lượng dầu kết hợp trong hệ thống, chính quyền hàng hải phải phải lưu ý đến những đặc tính kỹ thuật do IMO khuyến nghị. Hệ thống phải được



lắp đặt thiết bị ghi để ghi lại liên tục lượng dầu thải tính bằng lít/hải lý và tổng lượng đã thải hoặc ghi lại hàm lượng dầu và cường độ thải. Việc ghi này phải cho biết được thời gian thải, ngày - tháng - năm thải và phải được lưu lại ít nhất 3 năm. Hệ thống kiểm soát và điều khiển thải dầu phải hoạt động ngay khi có bất kỳ việc thải nào ra biển và phải dừng thải tự động khi cường độ thải tức thời vượt quá quy định cho phép (30 lít/hải lý khi thải ngoài vùng đặc biệt, Quy định 34).

*(d) Quy định về két chứa dầu cặn (quy định 12 [6])*

Quy định này là bắt buộc đối với tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên. Theo quy định này, các tàu thuộc nhóm có tổng dung tích 400 trở lên, có lưu ý đến kiểu của hệ thống máy tàu, phải có một hoặc nhiều két chứa dầu cặn không thể xử lý theo cách khác phù hợp với các yêu cầu của Phụ lục này. Dầu cặn (cặn) bao gồm các loại dầu cặn (cặn) thải ra sau khi lọc dầu nhiên liệu, dầu bôi trơn, dầu rò rỉ từ buồng máy. Thể tích chứa dầu bản của két phải được tính toán phù hợp với thời gian chuyến đi, loại bơm dầu cặn. Lựa chọn này phải đảm bảo rằng két phải đủ dung tích để chứa hết dầu cặn phát sinh trong toàn bộ chuyến công tác của tàu và bơm dầu cặn đủ công suất để bơm gom hết dầu cặn về két chứa tại thời điểm dầu cặn sinh ra nhiều nhất.

Đối với các tàu mới, các két chứa dầu bản phải có két cấu có thể vệ sinh được bên trong và có bơm đẩy, ống và bích nối tiêu chuẩn để có thể xả dầu cặn lên trạm tiếp nhận (trạm bờ hoặc xà lan thu gom). Các tàu hiện có phải thỏa mãn yêu cầu này đến mức hợp lý và có thể thực hiện được.

Để trợ giúp chính quyền hàng hải dễ dàng xác định dung tích két chứa dầu cặn cần thiết phải có trên tàu, IMO công bố một số công thức tính như sau [5]:

*Phương pháp 1:*

Đối với các tàu không chứa nước dằn trong các két dầu đốt, dung tích tối thiểu của két dầu cặn ( $V_1$ ) được tính theo công thức:

$$V_1 = K_1.C.D, (m^3) \quad (2.1)$$

Trong đó:

C - Suất tiêu hao dầu đốt trong một ngày (tấn/ngày);

D - Thời gian dài nhất của chuyến đi giữa các cảng nơi có thể xả dầu cặn lên bờ (ngày).  
Trong trường hợp không xác định được chính xác thì lấy trung bình là 30 ngày;

$K_1$  - Hệ số phụ thuộc vào loại dầu đốt và đặc tính trước khi sử dụng:

-  $K_1 = 0,01$  cho máy chính của tàu dùng dầu đốt là dầu nặng và trước khi đưa vào sử dụng cần phải được lọc sạch;

-  $K_1 = 0,005$  cho các tàu dùng dầu nặng hoặc dầu diesel mà không yêu cầu cần phải lọc trước khi sử dụng.

*Phương pháp 2:*

Đối với các tàu có trang bị thiết bị làm đồng nhất dầu nhiên liệu trước khi cấp vào máy chính, hoặc có trang bị thiết bị được chấp nhận để xử lý dầu cặn thì không cần trang bị két chứa dầu cặn tính theo công thức (2.1) mà chỉ cần dung tích két chứa cặn tối thiểu như sau:

-  $V_1 = 1 m^3$  cho các tàu có tổng dung tích từ 400 đến nhỏ hơn 4.000;



-  $V_1 = 2 \text{ m}^3$  cho các tàu có tổng dung tích từ 4.000 trở lên.

*Phương pháp 3:*

Đối với các tàu có chứa nước dẫn vào các két dầu đốt, dung tích tối thiểu của két dầu cặn ( $V_2$ ) phải được tính theo công thức:

$$V_2 = V_1 + K_2.B, (\text{m}^3) \quad (2.2)$$

Trong đó:

$V_1$  - Dung tích két dầu cặn tính theo phương pháp 1 hoặc phương pháp 2;

$B$  - Dung tích của các két nước dẫn cũng có thể dùng để chứa dầu đốt ( $\text{m}^3$ );

$K_2$  - Hệ số phụ thuộc vào loại dầu đốt dự trữ trong két:

-  $K_2 = 0,01$  cho két chứa dầu đốt là dầu nặng;

-  $K_2 = 0,005$  cho két chứa dầu đốt là dầu diesel.

*Phương pháp 4:*

Đối với tàu không chứa nước dẫn trong các két chứa dầu đốt, dung tích tối thiểu của két cặn dầu ( $V_1$ ) được tính theo công thức sau:

$$V_1 = K_1.C.D, (\text{m}^3) \quad (2.3)$$

$C$  - Suất tiêu hao dầu đốt trong một ngày (tấn/ngày);

$D$  - Thời gian dài nhất của chuyến đi giữa các cảng nơi có thể xả dầu cặn lên bờ (ngày).  
Trong trường hợp không xác định được chính xác thì lấy trung bình là 30 ngày;

$K_1$  - Hệ số phụ thuộc vào loại dầu đốt và đặc tính trước khi sử dụng:

-  $K_1 = 0,015$ : đối với các tàu có máy chính sử dụng dầu nặng được lọc;

-  $K_1 = 0,005$ : đối với các tàu có máy chính sử dụng dầu diesel hoặc dầu nặng không yêu cầu lọc trước khi sử dụng.

*Phương pháp 5:*

Đối với tàu có hợp đồng đóng mới, hoặc không có hợp đồng đóng mới nhưng sống chính (ky) được đặt trước cho đến ngày 01/7/2010 và được trang bị thiết bị xử lý cặn đồng bộ, lò đốt cặn hoặc các phương tiện được chấp nhận khác trên tàu để kiểm soát cặn thì dung tích tối thiểu của két chứa cặn được lấy như sau:

- 50% giá trị tính theo công thức (2.3);

-  $1 \text{ m}^3$  cho các tàu có tổng dung tích từ 400 đến nhỏ hơn 4.000;  $2 \text{ m}^3$  cho các tàu có tổng dung tích từ 4.000 trở lên.

Các trường hợp khác do chính quyền hàng hải quy định phù hợp thông lệ quốc tế, hợp lý và có thể thực hiện được.

*(đ) Quy định về Ngăn ngừa ô nhiễm phát sinh từ sự cố ô nhiễm do dầu*

Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu (Quy định 37):

- Quy định này yêu cầu mỗi tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và tàu không phải tàu dầu có tổng dung tích từ 400 trở lên phải có trên tàu một bản kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu





được chính quyền hàng hải phê duyệt.

- Bản kế hoạch ứng cứu sự cố ô nhiễm dầu phải phù hợp với hướng dẫn do IMO ban hành và được viết bằng ngôn ngữ làm việc của thuyền trưởng và các sĩ quan, với các nội dung chính sau đây:

+ Quy trình mà thuyền trưởng hoặc những người khác có trách nhiệm của tàu phải tuân theo về báo cáo sự cố ô nhiễm dầu đến quốc gia gần nhất nơi tàu gây sự cố (theo điều 8 và Nghị định thư I) của Công ước Marpol;

+ Danh mục các tổ chức và cá nhân cần liên lạc trong trường hợp tàu xảy ra ô nhiễm dầu;

+ Thuyết minh chi tiết về phân công trách nhiệm mỗi sĩ quan, thuyền viên tàu phải thực hiện ngay công việc nhằm giảm hoặc kiểm soát vụ thải dầu sau vụ ô nhiễm;

+ Quy trình và nơi liên lạc từ tàu để phối hợp hành động của tàu với các tổ chức quốc gia và địa phương trong việc xử lý ô nhiễm dầu.

- Đối với các tàu dầu có tổng dung tích 150 trở lên có giấy chứng nhận được phép chở xô chất lỏng độc (theo quy định 17, Phụ lục II Công ước Marpol), kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu phải phối hợp với kế hoạch ứng cứu ô nhiễm các chất lỏng độc do tàu gây ra. Trong trường hợp này, tên của kế hoạch là: “Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm biển của tàu”.

- Đối tàu có trọng tải từ 5.000 tấn trở lên phải trang bị thiết bị có khả năng truy cập nhanh chóng tới các máy tính từ bờ để xác định ổn định và sức bền kết cấu tàu khi bị nạn, nhằm giúp tàu bị nạn giảm thiểu đến mức tối đa các thiệt hại do sự cố.

*(e) Quy định về phương tiện tiếp nhận cặn dầu, hỗn hợp lẫn dầu từ tàu (Quy định 37)*

Phương tiện tiếp nhận cặn dầu, hỗn hợp lẫn dầu từ tàu được quy định riêng cho các hoạt động tiếp nhận ngoài vùng đặc biệt và tiếp nhận trong vùng đặc biệt.

i) Phương tiện tiếp nhận ngoài vùng đặc biệt:

- Chính phủ thành viên tham gia công ước Marpol phải trang bị tại các bến tiếp nhận dầu, các cảng sửa chữa và các cảng khác mà tàu cần thải cặn dầu thiết bị để tiếp nhận các cặn dầu và hỗn hợp lẫn dầu còn lại từ các tàu dầu và các tàu khác đủ đáp ứng cho nhu cầu thải của các tàu mà không làm chậm trễ lịch hành trình của tàu, trừ trường hợp có lý do chính đáng.

- Thể tích của thiết bị tiếp nhận phải đáp ứng yêu cầu thải của tàu theo quy định về thiết bị tiếp nhận của Nghị quyết MECP.83 (44) về “Hướng dẫn đối với việc đảm bảo đủ phương tiện tiếp nhận tại cảng” để tránh việc tàu thải cặn và hỗn hợp lẫn dầu ra biển.

- Các cảng và bến nhận hàng dầu không phải là dầu thô dạng xô được rót xuống tàu với số lượng trung bình lớn hơn 1.000 tấn/ngày phải được trang bị đủ thiết bị để tiếp nhận dầu và hỗn hợp lẫn dầu không thể thải ra biển từ các tàu dầu nhận dầu không phải là dầu thô dạng xô.

- Cảng có các xưởng sửa chữa tàu hoặc có thiết bị để vệ sinh két phải có thiết bị tiếp nhận đủ để nhận tất cả cặn và hỗn hợp lẫn dầu giữ lại trên tàu trước khi đưa tàu vào các xưởng sửa chữa hoặc các nơi có thiết bị vệ sinh két.

- Tất cả các thiết bị tiếp nhận tại các cảng, bến phục vụ các tàu có két dầu cặn phải đủ để nhận cặn dầu giữ lại trên tàu từ tất cả các tàu đến cảng, bến có nhu cầu thải cặn dầu.

- Tất cả các thiết bị tiếp nhận tại các cảng, bến phải đủ để tiếp nhận nước la canh lẫn dầu và



những cặn khác giữ lại trên tàu không được phép thải ra biển.

- Các thiết bị tiếp nhận tại các cảng, bến nhận hàng xô phải quan tâm đến những đặc tính đặc biệt của tàu chở hàng hỗn hợp một cách phù hợp.

ii) Phương tiện tiếp nhận trong vùng đặc biệt:

- Chính phủ thành viên công ước Marpol có đường bờ tiếp giáp với bất cứ một vùng đặc biệt nào theo danh sách đã được IMO công bố phải trang bị đủ cho các cảng dầu hàng và các cảng sửa chữa trong khu vực đặc biệt những thiết bị phù hợp cho việc tiếp nhận và xử lý tất cả các loại nước dằn bần và nước rửa két từ các tàu dầu.

- Chính phủ thành viên Marpol có chủ quyền đối với cửa biển với độ sâu không lớn, có thể phải giảm chiều chìm của tàu bằng cách xả nước dằn phải bảo đảm có các thiết bị tiếp nhận đủ để nhận tất cả cặn và hỗn hợp lẫn dầu giữ lại trên tàu trước khi đưa tàu vào cảng, nhưng với điều kiện tàu yêu cầu xả cặn lắng hoặc nước dằn tàu phải dừng tàu để thực hiện việc thải với thời gian ngắn.

- Các vùng biển đặc biệt gồm Biển Đỏ, vùng Vịnh, vùng Vịnh Aden, vùng biển Ô man của biển Ả rập, vùng biển Nam cực có các quy định riêng cho việc thải và tiếp nhận cặn, hỗn hợp dầu và nước dằn bần.

*(g) Yêu cầu đặc biệt đối với công trình biển cố định hoặc di động (Quy định 39)*

- Quy định này áp dụng cho các công trình biển cố định và di động bao gồm các dàn khoan, công trình nổi, thiết bị kho chứa (FPSO) sử dụng cho mục đích sản xuất, chứa và chuyển tải dầu ngoài khơi.

- Các công trình biển cố định và di động sử dụng cho mục đích thăm dò, khai thác và xử lý ngoài khơi các tài nguyên khoáng sản đáy biển và các công trình nổi khác phải thỏa mãn các yêu cầu của phụ lục này được áp dụng với tàu không phải tàu dầu có tổng dung tích từ 400 trở lên, ngoại trừ chúng đã được trang bị thiết bị đến mức phù hợp các yêu cầu của Công ước và có thể thực hiện được. Chúng phải ghi lại các hoạt động có liên quan đến việc thải dầu và hỗn hợp lẫn dầu theo mẫu được chính quyền hàng hải phê duyệt. Cấm thải ra biển dầu, hỗn hợp dầu trừ trường hợp hàm lượng dầu của dòng thải không vượt quá 15 ppm.

- Về việc thăm tra tuân thủ phụ lục này đối với các FPSO hoặc FSU, ngoài các yêu cầu nêu trên, chính quyền hàng hải còn phải lưu ý đến hướng dẫn có liên quan do IMO ban hành.

*(h) Quy định về Ngăn ngừa ô nhiễm biển trong quá trình chuyển dầu hàng giữa các tàu trên biển (Chương 8)*

- Các quy định ở đây áp dụng đối với các tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên có thực hiện chuyển dầu hàng giữa các tàu trên biển (hoạt động STS) và các hoạt động STS được thực hiện kể từ ngày 01/4/2012. Hoạt động STS cần phải được thực hiện theo kế hoạch được chính quyền hàng hải phê duyệt (gọi là Kế hoạch hoạt động STS).

- Các quy định ở chương này không áp dụng đối với các trường hợp sau:

+ Hoạt động chuyển dầu với các công trình nổi hoặc công trình biển cố định, kể cả các dàn khoan biển, công trình sản xuất dầu, chứa và trung chuyển (FPSOs) được sử dụng để sản xuất và chứa dầu ngoài khơi và các kho nổi (FSUs) được dùng để chứa dầu sản phẩm ngoài khơi;

+ Hoạt động nhận dầu nhiên liệu;



+ Các hoạt động cần thiết cho mục đích bảo đảm an toàn cho tàu và sinh mạng con người trên biển, hoặc để chống lại sự cố cụ thể nhằm giảm thiểu thiệt hại do ô nhiễm;

+ Khi có tàu chiến, tàu hỗ trợ hải quân, tàu do nhà nước quản lý và sử dụng (hoạt động phi thương mại) tham gia hoạt động STS.

- Tàu dầu tham gia hoạt động STS phải có trên tàu một kế hoạch hoạt động STS mô tả cách thức hoạt động STS tàu áp dụng.

- Hoạt động STS trong lãnh hải hoặc vùng đặc quyền kinh tế của thành viên công ước phải được thông báo cho thành viên đó không dưới 48 giờ trước khi thực hiện các hoạt động STS.

Như vậy, với mục tiêu lâu dài là chấm dứt toàn bộ việc chủ tâm gây ô nhiễm biển, Phụ lục I - Công ước Marpol đã hoàn thiện dần các quy định pháp lý về việc chống thải dầu ra biển của các phương tiện hàng hải và các hoạt động khai thác tài nguyên biển. Các quy định về thải dầu ra biển với nồng độ dầu trong nước thải giảm dần, có lộ trình thực hiện phù hợp với trình độ khoa học công nghệ, kinh tế của giai đoạn áp dụng. Phụ lục cũng quy định cụ thể các quy trình giám sát, kiểm soát hoạt động thải và các sự cố tràn dầu trên biển. Vì vậy, Phụ lục I công ước Marpol cho đến nay đã đạt được nhiều thành tựu quan trọng trên toàn thế giới. Tuy nhiên, vấn đề ô nhiễm biển do dầu khoáng vẫn là một thách thức lớn đối với loài người [47,51].

## **2. Phụ lục II: Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm biển do chất lỏng độc hại chở xô**

Phụ lục đề ra các quy định chung, những quy định về tiêu chuẩn thải, phương pháp thải và biện pháp kiểm soát ô nhiễm do các vật liệu lỏng độc hại chở xô gây ra như: Chỉ được thải các chất cặn có chứa hoá chất độc hại vào phương tiện tiếp nhận với nồng độ và điều kiện nhất định; Không được thải bất cứ chất cặn có chứa hoá chất độc hại trong vòng 12 hải lý tính từ bờ. Đối với các vùng đặc biệt còn có những quy định nghiêm ngặt hơn. Sau đây chúng ta xét một số vấn đề cụ thể về các nội dung chính của phụ lục II, Marpol [5].

### **(a) Phạm vi áp dụng (Quy định 2, 3)**

Phụ lục này áp dụng cho tất cả các tàu được chứng nhận chở xô chất lỏng độc và tất cả các tàu áp dụng Phụ lục I của Công ước này được chở trong khoang hàng của tàu NLS (tàu được đóng hoặc hoán cải phù hợp cho việc chở xô chất lỏng độc, trong đó gồm cả tàu dầu được phép chở xô chất lỏng độc).

Quy định này không áp dụng đối với các trường hợp sau:

- Đảm bảo an toàn cho tàu, sinh mạng con người trên biển;

- Hư hỏng tàu hoặc thiết bị của tàu không chủ ý và tàu đã áp dụng các biện pháp hợp lý nhằm khắc phục hoặc giảm đến mức thấp nhất việc thải đó;

- Được chính quyền hàng hải và chính phủ có chủ quyền đối với vùng biển dự định thải phê duyệt khi đối phó với các trường hợp ô nhiễm cụ thể nhằm giảm thiểu đến mức thấp nhất thiệt hại do ô nhiễm gây ra.

### **(b) Phân loại chất lỏng độc**

Các chất lỏng độc chở xô được chia làm 4 loại gồm X, Y, Z và các chất khác.

- Loại X: các chất lỏng độc nếu thải xuống biển từ các hoạt động vệ sinh kết hoặc xả dần kết sẽ tạo ra nguy hiểm lớn cho tài nguyên biển hoặc sức khỏe con người. Do đó cấm thải ra biển các loại chất thải chứa chất lỏng độc hại X.



- Loại Y: các chất lỏng độc nếu thải xuống biển từ các hoạt động vệ sinh kết hoặc xả dần kết sẽ tạo ra nguy hiểm cho tài nguyên biển hoặc sức khỏe con người, làm xấu các điều kiện giải trí hoặc cản trở các hình thức sử dụng hợp pháp khác về biển. Do vậy, phải áp dụng các biện pháp hạn chế về chất và lượng thải khi thải ra môi trường biển đối với loại Y.

- Loại Z: các chất lỏng độc nếu thải xuống biển từ các hoạt động vệ sinh kết hoặc xả dần kết sẽ tạo ra mối nguy hiểm không lớn cho tài nguyên biển hoặc sức khỏe con người. Do vậy, chỉ cần áp dụng các biện pháp ít nghiêm ngặt về chất và lượng thải khi thải ra môi trường biển.

- Loại chất khác (Other Substances, OS): hiện tại chúng được xem là các chất không gây hại cho tài nguyên biển hoặc sức khỏe con người, không làm xấu các điều kiện giải trí hoặc không cản trở các hình thức sử dụng hợp pháp khác về biển khi thải xuống biển từ các hoạt động vệ sinh kết hoặc xả dần kết. Việc thải nước lẫn các chất OS, các cặn hoặc các hỗn hợp chỉ chứa các chất OS sẽ không phải áp dụng các yêu cầu của Phụ lục II - Marpol.

#### *(c) Kiểm tra và chứng nhận đối với tàu chở xô chất lỏng độc*

- Các tàu chở xô chất lỏng độc phải được quốc gia thành viên Công ước kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do chở xô chất lỏng độc (gọi tắt là Giấy chứng nhận) về việc tàu đủ điều kiện chở xô chất lỏng độc.

- Tàu chở xô chất lỏng độc phải chịu các loại kiểm tra sau đây: kiểm tra lần đầu (trước khi đưa tàu vào khai thác hoặc cấp Giấy chứng nhận lần đầu), kiểm tra cấp mới, kiểm tra trung gian (ba tháng trước hoặc sau ngày đến hạn thứ hai hoặc thứ ba của Giấy chứng nhận), kiểm tra hàng năm (trong thời gian ba tháng trước hoặc sau ngày đến hạn kiểm tra hàng năm theo Giấy chứng nhận).

- Sau khi được kiểm tra lần đầu hoặc kiểm tra cấp mới, Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do chở xô chất lỏng độc phải được cấp định kỳ cho tàu chở chất lỏng độc thực hiện các chuyến đi đến cảng, bến, bến xa bờ thuộc chủ quyền các nước thành viên công ước.

- Thời hạn và hiệu lực của Giấy chứng nhận định kỳ do chính quyền hàng hải quy định nhưng không vượt quá 5 năm.

- Việc gia hạn hiệu lực, cấp Giấy chứng nhận, ủy quyền kiểm tra và những quy định khác do chính quyền hàng hải quy định.

#### *(d) Bố trí kết cấu và trang thiết bị tàu được cấp Giấy chứng nhận tàu chở xô chất lỏng độc*

Kết cấu và lắp đặt trang thiết bị cho tàu chở xô chất lỏng độc phải có thiết kế được phê duyệt phù hợp. Các trang thiết bị được lắp đặt phải bao gồm bơm, đường ống, khu vực trả hàng và kết lẳng theo quy định tại chương 4 của phụ lục II.

#### *(đ) Hoạt động thải cặn các chất thải lỏng độc*

Việc kiểm soát thải cặn chứa các chất lỏng độc, hoặc nước dần, nước rửa kết hoặc hỗn hợp chứa các chất lỏng độc phải phù hợp các yêu cầu sau.

- Yêu cầu thải: cấm thải ra biển cặn, nước dần, nước rửa kết của các chất được xác định thuộc loại X, Y, Z hoặc tạm thời được xếp loại như vậy.

- Tiêu chuẩn thải: Trong điều kiện cho phép thải ra biển cặn của các chất loại X, Y, Z hoặc các chất tạm thời được xếp loại hoặc nước dần, nước rửa kết hoặc các hỗn hợp khác có chứa các



chất tạm thời được xếp loại như vậy phải áp dụng các tiêu chuẩn thải sau đây:

+ Tàu hành trình với tốc độ tối thiểu 7 hải lý/giờ nếu là tàu tự hành, hoặc tối thiểu 4 hải lý/giờ nếu là tàu không tự hành;

+ Việc thải thực hiện dưới đường nước không quá tốc độ được thiết kế đối với các cửa thải dưới đường nước;

+ Việc thải được thực hiện cách bờ gần nhất không dưới 12 hải lý và ở vùng nước có độ sâu từ 25 mét trở lên.

Ngoài ra, một số quy định thải khác về việc thải các chất loại Z, khoảng cách tới bờ và độ sâu vùng thải, việc không làm ảnh hưởng đến bên thứ ba trong quá trình thải chất lỏng độc loại Z, ... cũng được quy định trong mục này.

- Thông gió cặn hàng: quy định tàu phải thông gió cặn hàng nhằm mục đích làm sạch cặn hàng trong két. Quy trình thông gió này phải được chính quyền hàng hải phê duyệt. Bất kỳ loại nước nào được đưa vào két sau khi được thông gió làm sạch cặn hàng phải là nước sạch và không phải áp dụng các yêu cầu thải theo phụ lục II.

- Miễn rửa sơ bộ: việc miễn thực hiện rửa sơ bộ theo yêu cầu của thuyền trưởng có thể được chính phủ của thành viên nhận hàng chấp nhận nếu thỏa mãn các điều kiện:

+ Két trả hàng sẽ được tiếp nhận chất hoặc chất khác có cùng tính chất tương thích với chất trước đó và két không được rửa hoặc dẫn trước khi nhận hàng;

+ Két trả hàng không được rửa cũng như dẫn trên biển. Việc rửa sơ bộ phù hợp việc áp dụng quy định này đã được thực hiện tại một cảng khác, và phải có xác nhận bằng văn bản do chính quyền hàng hải tại cảng đó cấp về việc sẵn sàng tiếp nhận hàng tại cảng đó;

+ Cặn hàng được làm sạch bằng quy trình thông gió được chính quyền hàng hải phê duyệt.

- Sử dụng công chất hoặc phụ gia làm sạch: Khi sử dụng công chất rửa không phải nước, ví dụ như dầu khoáng, dung môi clo hóa để thay thế nước rửa két thì việc thải chúng phải thỏa mãn các quy định của Phụ lục I hoặc Phụ lục II.

Trường hợp bổ sung vào nước rửa két một lượng nhỏ chất phụ gia để tạo thuận lợi cho việc rửa két, không được sử dụng những chất phụ gia chứa những thành phần gây ô nhiễm loại X, trừ khi thành phần đó có khả năng phân hủy sinh học dễ dàng và tổng nồng độ nhỏ hơn 10 %.

- Thải cặn: Phụ lục II có các quy định cụ thể cho việc thải cặn các chất loại X và các chất loại Y và Z.

Ngoài các quy định trên, các tàu được chứng nhận đủ điều kiện chở xô chất lỏng độc loại X, Y, Z phải có trên tàu một số tay được chính quyền hàng hải phê duyệt.

Mỗi tàu áp dụng phụ lục II cũng phải có trên tàu một nhật ký làm hàng để theo dõi quá trình xả cặn và trả hàng theo quy định.

*(e) Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm các chất lỏng độc do tàu gây ra*

Phụ lục II quy định các tàu có tổng dung tích từ 150 trở lên được chứng nhận chở xô các chất lỏng độc phải có trên tàu bản kế hoạch ứng cứu ô nhiễm các chất lỏng độc do tàu gây ra phù hợp với hướng dẫn do tổ chức IMO và được chính quyền hàng hải phê duyệt.

Đối với tàu dầu được chứng nhận chở xô các chất lỏng độc, kế hoạch ứng cứu ô nhiễm các



chất lỏng độc do tàu gây ra kết hợp với kế hoạch ứng cứu sự cố ô nhiễm dầu thành Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm biển do tàu gây ra.

*(g) Phương tiện và trang bị tiếp nhận của bến nhận hàng*

Chính phủ thành viên công ước phải đảm bảo cung cấp các thiết bị phù hợp cho nhu cầu thải của các tàu vào cảng, bến, cảng sửa chữa để nhận cặn hoặc hỗn hợp chứa các chất lỏng độc cần thải từ các tàu vào cảng, bến hoặc tàu vào cảng sửa chữa để thực hiện việc sửa chữa NLS (tàu được hoán cải phù hợp cho việc chở xô chất lỏng độc).

Hệ thống trang bị kỹ thuật cho cảng, bến, cảng sửa chữa phải đảm bảo tiếp nhận tốt cặn và hỗn hợp chứa các chất lỏng độc từ tàu và ngăn không cho chúng chảy ngược lại tàu.

Như vậy có thể thấy rằng, các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm biển do việc chở xô chất lỏng độc bằng tàu biển là khá nghiêm ngặt. Các quy định này đòi hỏi các quốc gia thành viên công ước phải có nhiều nỗ lực trong việc tạo ra các cơ sở hạ tầng kỹ thuật tại các cảng, bến, cảng sửa chữa. Chủ tàu và thuyền trưởng phải tuân thủ các quy định nghiêm ngặt về trả hàng, xả cặn và hỗn hợp chứa chất lỏng độc chở xô [5,7].

**3. Phụ lục III: Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm biển do chuyên chở bằng đường biển các chất độc hại trong bao gói**

Phụ lục đưa ra quy định về phạm vi áp dụng cho tất cả các tàu chở chất độc hại trong bao gói bao gồm các chất ô nhiễm biển được nêu trong Bộ luật quốc tế vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển của IMO (IMDG Code: International Maritime Dangerous Goods Code), các chất thỏa mãn các tiêu chuẩn phụ chương của phụ lục III (gồm các chất gây độc loại cấp tính 1, các chất loại mãn tính 1 và loại mãn tính 2) và cả bao gói chưa đóng hàng nhưng trước đó được dùng để chứa chất độc hại chưa được làm sạch [5].

Phụ lục quy định những tiêu chuẩn chi tiết liên quan đến bao gói, đóng mác và dán nhãn trên bao gói, tài liệu quy định về hồ sơ hàng hóa, quy định về xếp hàng và hạn chế về số lượng hàng hóa độc hại đóng gói, miễn trừ và khai báo để ngăn ngừa ô nhiễm do các chất độc hại gây ra. Phụ lục III cũng quy định quyền kiểm soát của quốc gia có cảng về các yêu cầu khai thác như có thông báo về việc thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen với việc thực hiện các quy trình cần thiết nhằm ngăn ngừa ô nhiễm do các chất độc hại gây ra, tàu xếp hàng bao gói độc hại không đúng quy định, áp dụng các biện pháp cần thiết đảm bảo tàu không được tiếp tục hoạt động cho đến khi khắc phục xong các khiếm khuyết nhằm đảm bảo tàu không còn nguy cơ gây ô nhiễm biển do các loại hàng hóa này.

**4. Phụ lục IV: Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm biển do nước thải từ tàu**

Phụ lục IV có hiệu lực từ ngày 27 tháng 9 năm 2003.

Phụ lục này quy định nước thải từ tàu gồm nước từ các buồng vệ sinh (WC các loại), buồng tắm, phòng chữa bệnh trên tàu, khoang hàng chứa súc vật sống và các loại nước thải khác khi chúng được hòa lẫn với các loại nước thải trên.

*(a) Phạm vi áp dụng:* các quy định của Phụ lục IV, Công ước Marpol áp dụng cho tàu mới có tổng dung tích từ 400 trở lên; tàu hiện có có tổng dung tích từ 400 trở lên và tàu hiện có có tổng dung tích nhỏ hơn 400 được phép chở trên 15 người, sau 5 năm kể từ ngày Phụ lục này có hiệu lực (sau ngày 27/9/2008).

*(b) Điều kiện thải nước thải từ tàu:* tàu chỉ được thải nước thải trong các trường hợp sau:



- Nước thải đã nghiền và khử trùng ở cách bờ gần nhất trên 3 hải lý, bằng hệ thống được Chính quyền hàng hải phê duyệt, hoặc nước thải chưa được nghiền hoặc khử trùng ở cách bờ gần nhất trên 12 hải lý, với điều kiện trong bất kỳ trường hợp nào nước thải đã được chứa trong két chứa, hoặc nước thải xuất phát từ các khu vực có động vật sống, phải được thải đều (không thải ồ ạt) khi tàu đang hành trình với tốc độ không dưới 4 hải lý; cường độ xả phải được Chính quyền hàng hải phê duyệt dựa trên các tiêu chuẩn do IMO ban hành.

- Trên tàu có thiết bị xử lý nước thải đã được Chính quyền hàng hải cấp Giấy chứng nhận nêu rõ thiết bị đó thoả mãn các yêu cầu khai thác theo tiêu chuẩn quy định của phụ lục, trong đó kết quả thử thiết bị được ghi vào Giấy chứng nhận Ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải đã được cấp cho tàu; việc thải không làm xuất hiện các vật rắn nổi nhìn thấy được và không làm thay đổi màu nước xung quanh.

- Khi nước thải có lẫn các chất thải hoặc các loại nước thải thuộc phạm vi áp dụng của các Phụ lục khác của Marpol, ngoài các yêu cầu tuân thủ Phụ lục này, quá trình thải của tàu còn phải tuân thủ theo các yêu cầu thải của các Phụ lục khác đó.

#### *(c) Phương tiện tiếp nhận*

- Chính phủ của mỗi Thành viên Công ước yêu cầu các tàu hoạt động trong vùng nước thuộc chủ quyền của mình và các tàu đi qua vùng nước đó phải thoả mãn các yêu cầu của qui định về điều kiện thải nước thải từ tàu; phải đảm bảo trang bị cho các cảng và bến những phương tiện tiếp nhận nước thải thoả mãn nhu cầu của các tàu mà không gây ngừng trệ hoạt động của tàu.

- Chính phủ của mỗi thành viên phải thông báo cho tổ chức IMO để phổ biến cho các thành viên khác biết tất cả các trường hợp phương tiện tiếp nhận không phù hợp với yêu cầu của qui định này.

#### *(d) Kiểm soát của quốc gia có cảng về các yêu cầu khai thác*

- Một tàu khi ở trong cảng của một quốc gia thành viên khác phải chịu kiểm tra do các nhà chức trách được thành viên đó uỷ quyền thực hiện liên quan tới các yêu cầu khai thác theo phụ lục này, nếu có những bằng chứng rõ ràng chứng tỏ rằng thuyền trưởng hoặc thuyền viên không quen với các quy trình cần thiết trên tàu về việc ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải gây ra.

- Thành viên thực hiện việc kiểm soát phải áp dụng các biện pháp cần thiết để đảm bảo rằng tàu không được tiếp tục hoạt động cho đến khi được khắc phục thoả mãn các yêu cầu của Phụ lục này.

- Quy định này không có bất cứ hạn chế nào về quyền và nghĩa vụ của một thành viên khi tiến hành kiểm tra theo các yêu cầu khai thác được qui định cụ thể trong Công ước này.

Ngoài các yêu cầu nêu trên, phụ lục còn đề ra những yêu cầu khác để kiểm soát ô nhiễm biển do nước thải từ tàu như tàu phải có thiết bị xử lý nước thải thích hợp, hoặc hệ thống khử trùng, hoặc có két thu hồi và thiết bị nổi bờ tiêu chuẩn; có giấy chứng nhận quốc tế ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải; quyền miễn trừ,....

### **5. Phụ lục V: Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm biển do rác thải từ tàu**

#### *(a) Định nghĩa về rác thải*

Theo phụ lục V, rác thải được hiểu bao gồm tất cả các dạng chất thải từ thực phẩm, chất thải sinh hoạt và khai thác (trừ cá tươi hoặc cặn bã của chúng) các chất khác hình thành trong quá trình khai thác tàu bình thường và được thải ra ngoài liên tục hoặc định kỳ, trừ các chất được



định nghĩa hoặc liệt kê trong các Phụ lục khác của Công ước này.

*(b) Phạm vi áp dụng*

Các điều khoản của Phụ lục này áp dụng cho tất cả các tàu.

*(c) Thải rác thải ngoài vùng đặc biệt*

Phụ lục V quy định việc thải rác xuống biển ngoài vùng đặc biệt như sau:

- Cấm thải xuống biển tất cả các loại chất dẻo, kể cả nhưng không hạn chế dây bằng vật liệu tổng hợp, lưới đánh cá bằng vật liệu tổng hợp, bao gói chứa rác bằng chất dẻo và tro của lò đốt là sản phẩm từ nhựa mà có thể chứa các chất độc hại hoặc kim loại nặng.

- Các loại rác nêu dưới đây được thải xuống biển càng xa bờ càng tốt, nhưng trong mọi trường hợp việc thải rác như vậy sẽ bị cấm nếu khoảng cách tới bờ gần nhất:

+ Dưới 25 hải lý, trong trường hợp thải các vật liệu bọc, lót và đóng gói nổi trên mặt nước;

+ Dưới 12 hải lý, trong trường hợp thải chất thải thực phẩm và tất cả những loại rác khác, kể cả các sản phẩm làm bằng giấy, giẻ, thủy tinh, kim loại, chai lọ, đồ sành sứ và các phế thải tương tự.

- Có thể được thải xuống biển rác thải là chất thải thực phẩm và tất cả những loại rác khác, kể cả các sản phẩm làm bằng giấy, giẻ, thủy tinh, kim loại, chai lọ, đồ sành sứ và các phế thải tương tự, nếu rác đã đi qua máy tán hoặc nghiền và việc thải được thực hiện càng cách xa bờ càng tốt, nhưng cấm mọi trường hợp thải rác như thế nếu cách bờ gần nhất dưới 3 hải lý. Rác đã được nghiền hoặc tán như vậy phải có khả năng đi qua được lưới lọc có kích thước không lớn hơn 25 mm.

- Nếu rác được trộn với các chất thải khác, mà việc thải các chất đó phải theo những yêu cầu khác thì phải áp dụng các yêu cầu nghiêm ngặt hơn.

*(d) Thải rác trong vùng đặc biệt có những yêu cầu nghiêm ngặt hơn việc thải rác thải ngoài vùng đặc biệt. Cụ thể là:*

- Cấm thải xuống biển những chất sau đây:

+ Tất cả các dạng chất dẻo, kể cả nhưng không hạn chế dây bằng vật liệu tổng hợp, lưới đánh cá bằng vật liệu tổng hợp, bao gói chứa rác bằng chất dẻo và tro của lò đốt là sản phẩm từ nhựa mà có thể chứa các chất độc hại hoặc kim loại nặng;

+ Tất cả những rác khác kể cả các sản phẩm làm bằng giấy, giẻ, thủy tinh, kim loại, chai lọ, đồ sành sứ và các vật liệu dùng làm bao gói và bọc lót;

- Trừ trường hợp chất thải thực phẩm đã qua máy nghiền hoặc tán, việc thải chất thải thực phẩm phải được thực hiện càng xa bờ càng tốt, nhưng trong mọi trường hợp chỉ được thải cách bờ gần nhất tối thiểu 12 hải lý;

- Việc thải chất thải thực phẩm đã qua máy nghiền hoặc tán trên vùng Caribê mở rộng phải được thực hiện càng xa bờ càng tốt, nhưng trong mọi trường hợp chỉ được phép thải cách bờ gần nhất tối thiểu 3 hải lý. Chất thải thực phẩm đã nghiền hoặc tán phải có khả năng đi qua được lưới lọc có kích thước không lớn hơn 25 mm.

- Nếu rác được trộn với các chất thải khác mà việc thải các chất đó phải theo những yêu cầu khác thì phải áp dụng các yêu cầu nghiêm ngặt hơn.





*(đ) Thiết bị tiếp nhận rác thải tại cảng, bến*

Chính phủ của mỗi thành viên công ước cam kết bảo đảm tại các cảng, bến có các thiết bị để nhận rác thải thỏa mãn nhu cầu thải rác từ các tàu nhằm thực hiện các quy định của Phụ lục này, mà không làm ngừng trệ tàu bất hợp lý.

Chính phủ của mỗi thành viên công ước phải thông báo cho IMO biết để phổ biến cho các thành viên liên quan tất cả những nơi không trang bị hoặc không đủ thiết bị tiếp nhận rác thải theo quy định.

*(e) Bảng chỉ dẫn, kế hoạch quản lý rác và Nhật ký rác*

- Bảng chỉ dẫn về thải rác của tàu

Các tàu có chiều dài lớn nhất từ 12 m trở lên phải có các bảng chỉ dẫn thông báo cho thuyền viên và hành khách biết những yêu cầu về thải rác theo quy định của phụ lục này. Bảng chỉ dẫn được viết bằng ngôn ngữ làm việc của mọi người trên tàu; đối với tàu dự định thực hiện các chuyến đi tới các cảng hoặc bến xa bờ thuộc chủ quyền của thành viên khác của công ước, thì các bảng chỉ dẫn đó phải được viết bằng tiếng Anh, tiếng Pháp hoặc tiếng Tây Ban Nha.

- Kế hoạch quản lý rác

Các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên và các tàu được chứng nhận chở từ 15 người trở lên phải có kế hoạch quản lý rác để thuyền viên tuân theo. Kế hoạch này phải có các quy trình dưới dạng văn bản về việc thu gom, chứa, xử lý và thải rác, kể cả việc sử dụng các thiết bị trên tàu. Kế hoạch cũng phải nêu rõ người chịu trách nhiệm thực hiện. Kế hoạch này phải phù hợp với hướng dẫn của IMO và được viết bằng ngôn ngữ làm việc của thuyền viên.

- Nhật ký rác của tàu

Các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên và các tàu được chứng nhận chở từ 15 người trở lên dự định thực hiện các chuyến đi tới các cảng hoặc bến xa bờ thuộc chủ quyền của Thành viên khác của Công ước và các công trình biển cố định hoặc di động, dự định thăm dò và khai thác tài nguyên đáy biển phải có các Nhật ký rác. Nhật ký rác dù là một phần của Nhật ký tàu chính thức hay không, phải được lập theo mẫu của Phụ lục này.

Phụ lục cũng quy định quyền và trách nhiệm kiểm soát của các quốc gia có cảng về các yêu cầu khai thác, các trường hợp ngoại lệ được phép xả rác ra biển (để giữ an toàn tàu và sinh mạng con người, sự cố bất khả kháng của tàu).

**6. Phụ lục VI: Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm biển do khí thải từ tàu**

Phụ lục quy định giới hạn thải NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, VOC<sub>s</sub>, các chất hạt (bụi rắn) từ khói tàu vào không khí và cấm thải những chất làm suy yếu lớp Ozon. Phụ lục VI bao gồm những điều khoản về thiết lập “những khu vực kiểm soát thải SO<sub>x</sub>” (như biển Baltic) có kiểm soát chặt chẽ việc thải sulphur, quy định về hàm lượng Sulphur trong nhiên liệu tàu biển, lắp đặt hệ thống làm sạch khí thải hoặc sử dụng bất kỳ biện pháp nào khác để hạn chế lượng SO<sub>x</sub> thải ra, cấm thải những chất làm suy giảm lớp Ozon thuộc tầng Bình lưu bao gồm:

- Halon: Nhóm các dẫn xuất thế Brom, Flo, Clo hoặc các dẫn xuất thế Brom và Flo của Mêtan. Chúng thường được sử dụng trong các thiết bị chữa cháy chuyên dụng của tàu. Một số Halon thường được tàu biển sử dụng bao gồm:

Halon 1211 tên hóa học là Bromochlorodifluoromethane;



Halon 1301 tên hóa học là Bromotrifluoromethane;

Halon 2402 (còn được gọi là Halon 114B2) tên hóa học là 1, 2 - Dibromo - 1,1,2,2 - tetrafluoroethane).

- CFCs: Nhóm các hợp chất dẫn xuất thế Clo và Flo của Metan và Etan. Chúng được dùng làm công chất cho các thiết bị truyền nhiệt, dung môi sơn, chất tẩy rửa, ... Một số CFCs điển hình thường dùng cho tàu biển là:

- CFC - 11 Trichlorofluoromethane;
- CFC - 12 Dichlorodifluoromethane;
- CFC113 1.1.2 - Trichloro - 1,2,2 - trifluoroethane;
- CFC - 114 1.2 - Dichloro - 1,1,2,2 - tetrafluoroethane;
- CFC - 115 Chloropentafluoroethane.

Phụ lục VI quy định cấm lắp đặt thiết bị có chứa chất làm suy yếu Ozon trên tất cả các tàu; các thiết bị mới chứa HCFCs được phép sử dụng đến ngày 01/01/2020; quy định giới hạn thải NOx từ máy tàu (được quy định rõ trong Bộ luật NOx); cấm đốt trên tàu những sản phẩm tạo ra các khí gây hại cho môi trường không khí như các vật liệu đóng gói gây ô nhiễm và các chất PCBs.

Phụ lục VI cũng quy định việc áp dụng về sử dụng năng lượng hiệu quả đối với tàu biển đối với các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên thông qua các Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng đạt được (EEDI đạt được), Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng quy ước (EEDI quy định cho từng kiểu tàu cụ thể và Kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng tàu (SEEMP).

Bất cứ vi phạm nào đối với Công ước MARPOL thuộc quyền tài phán của bất kỳ Thành viên công ước đều có thể bị xét xử theo luật của Thành viên đó hoặc theo luật của quốc gia mà tàu mang cờ. Các tàu chạy tuyến quốc tế phải có Giấy chứng nhận quốc tế có giá trị trên tàu được chấp nhận ở các cảng nước ngoài để chứng tỏ tàu tuân thủ các yêu cầu của Công ước.

Tuy nhiên, khi có bằng chứng rõ ràng về điều kiện hoặc thiết bị của tàu không phù hợp với đặc điểm nêu trong Giấy chứng nhận hoặc nếu tàu không có giấy chứng nhận có giá trị, cơ quan thực hiện kiểm tra có thể giữ tàu cho tới khi tàu đã khắc phục để có thể chạy ra biển mà không đe dọa gây hại cho môi trường biển.

### **2.1.3. Công ước Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do việc nhấn chìm các chất thải và các chất khác, 1972 (London Dumping Convention, 1972) và Nghị định thư 1996 (Protocol 1996)**

#### *Công ước Luân Đôn 1972:*

Công ước về Ngăn ngừa ô nhiễm biển do việc nhấn chìm các chất thải và các chất khác, 1972 (LC 1972: Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 and amended ) được thông qua ngày 29/12/1972. Công ước gồm 22 Điều và 3 Phụ lục có hiệu lực ngày 30/8/1975. Năm 1992, được đổi tên thành Công ước Luân Đôn 1972 (London Convention, 1972).

Công ước mang tính toàn cầu và là bước tiếp theo của việc kiểm soát và ngăn chặn quốc tế về ô nhiễm biển. Công ước nghiêm cấm việc chôn hủy một số vật liệu nhất định, yêu cầu được sự cho phép đặc biệt trước khi chôn hủy một số vật liệu quy định và sự cho phép chung trước khi



chôn hủy các chất thải khác.

Công ước cũng quy định các chất thải không được phép chôn và các chất khác cần phải có sự cho phép đặc biệt. Công ước cũng đưa ra những tiêu chí cho việc cấp phép liên quan đến bản chất của chất thải, đặc điểm của vùng chôn hủy và các biện pháp chôn hủy.

*Nghị định thư 1996:*

Nghị định thư này ra đời dự định thay thế công ước năm 1972. Có nhiều thay đổi quan trọng trong Nghị định thư này. Một trong những thay đổi quan trọng đó là việc đưa ra những “biện pháp đề phòng”. Điều này đòi hỏi phải áp dụng những biện pháp phòng tránh thích hợp khi có những lý do để khẳng định rằng những chất thải đó có thể gây ảnh hưởng đến môi trường biển, thậm chí ngay cả khi không có những bằng chứng cụ thể về những hậu quả gây ra là do những tác động của chất thải đó.

Sau đây là một số nội dung chính của Công ước Luân Đôn 1972 (bao gồm cả Nghị định thư 1996):

(a) *Mục tiêu của Công ước Luân Đôn* là ngăn chặn việc nhấn chìm chất thải và các chất khác có thể ảnh hưởng xấu đến môi trường biển. Công ước cung cấp một khuôn khổ toàn cầu nhằm kiểm soát có hiệu quả tất cả các nguồn gây ô nhiễm biển; quy định các biện pháp nhằm loại bỏ việc nhấn chìm các chất thải ngoài biển, cho phép các quốc gia thành viên được áp dụng mọi biện pháp thích hợp nhằm ngăn ngừa ô nhiễm biển do nhấn chìm từ quốc nội và đến từ các quốc gia khác. Công ước đã thực sự dựa trên các nguyên tắc “Đề phòng” và “Ngăn ngừa” cho mục tiêu bảo vệ môi trường biển.

(b) *Quy định danh mục các chất không được phép nhấn chìm ở biển*

Công ước đưa ra 3 Phụ lục quy định danh mục các chất không được phép nhấn chìm, các chất được nhấn chìm có điều kiện và tiêu chuẩn cho các vật liệu được nhấn chìm. Cụ thể:

- Phụ lục I nêu ra “danh sách đen” gồm danh sách các chất thải và các chất khác bị cấm nhấn chìm trên biển. Ví dụ thuộc danh sách ở phụ lục I có các chất thải phóng xạ có nồng độ phóng xạ vượt ngưỡng cho phép, hóa chất độc,...

- Phụ lục II nêu ra “danh sách xám” là danh mục các chất có thể được nhấn chìm ở biển khi tàu có giấy phép đặc biệt được cơ quan có thẩm quyền cấp.

- Phụ lục III quy định tiêu chuẩn cho các chất thải và các chất khác được phép nhấn chìm ngoài biển. Danh mục các chất ghi trong Phụ lục III là các chất không thuộc phụ lục I và II.

Để thuận lợi hơn cho việc xác định danh mục các chất được phép nhấn chìm, Nghị định thư 1996 đã thay thế các Phụ lục của Công ước Luân Đôn 1972 bằng một danh sách “các chất thải và các chất khác có thể được xem xét để nhấn chìm” (phụ lục I, Nghị định thư 1996), bao gồm:

- Các chất nạo vét trong xây dựng kết cấu hạ tầng (luồng tàu thủy, cảng biển, ...);
- Các bùn đã được lọc;
- Các chất thải từ cá hoặc các chất thải từ hoạt động chế biến cá;
- Các chất địa chất trơ, các chất vô cơ không độc;
- Các chất hữu cơ có nguồn gốc tự nhiên;
- Tàu thuyền, dàn nổi, các công trình nhân tạo ngoài biển;



- Các vật thể lớn tạo thành chủ yếu từ sắt, thép, bê tông và các vật liệu tương tự không độc hại phát sinh từ các địa điểm như đảo nhỏ xa bờ, ... và không có cách thải bỏ nào khác ngoài nhấn chìm.

- Các chất thải bỏ nêu trên nếu có mức độ phóng xạ cao hơn nồng độ tập trung tối thiểu do Cơ quan năng lượng nguyên tử quốc tế (AIEA) xác lập và được các bên thành viên của AIEA thông qua thì không được phép nhấn chìm.

#### *(c) Giấy phép nhấn chìm chất thải*

Công ước Luân Đôn 1972 quy định có 3 loại giấy phép nhấn chìm gồm: Giấy phép đặc biệt, Giấy phép thông thường và giấy phép khẩn cấp. Các giấy phép này chỉ được cấp sau khi cơ quan kiểm tra có thẩm quyền nhận thấy chất thải và chất khác thỏa mãn các tiêu chí quy định tại phụ lục III. Quốc gia thành viên công ước có thể cấp giấy nhấn chìm khẩn cấp nếu việc nhấn chìm chất thải bị cấm theo Phụ lục I (thuộc danh sách đen) cho phép tránh được hiểm họa đối với sức khỏe con người.

Nghị định thư 1996 chỉ cho phép các bên thành viên chỉ được cấp một loại giấy phép nhấn chìm (không phải giấy phép đặc biệt, cũng không phải giấy phép thông thường) cho các chất được liệt kê trong Phụ lục I của Nghị định thư.

#### *Các ngoại lệ:*

Công ước Luân Đôn 1972 và Nghị định thư 1996 không áp dụng cho một số trường hợp cụ thể sau đây:

- Chất thải phát sinh từ các hoạt động thăm dò, khai thác tài nguyên khoáng sản từ đáy biển;

- Khi cần phải cứu giúp sinh mạng con người; bảo đảm an toàn của tàu thuyền, phương tiện bay, giàn nổi, hay các công trình khác trên biển trong các trường hợp bất khả kháng do thời tiết, hoặc do nguyên nhân khác đe dọa tính mạng con người, hoặc gây nguy hại trực tiếp cho phương tiện, công trình trên biển với điều kiện việc nhấn chìm là phương thức duy nhất lựa chọn.

- Trong trường hợp khẩn cấp đe dọa trực tiếp tới sức khỏe con người hoặc tới an toàn môi trường biển.

#### *(d) Đối tượng áp dụng*

- Công ước Luân Đôn 1972 có hiệu lực đối với tất cả các tàu thuyền, phương tiện bay được đăng ký trên lãnh thổ và mang cờ của quốc gia thành viên; trên tất cả các tàu thuyền, tàu bay xếp các chất sẽ được nhấn chìm trong lãnh thổ của họ.

- Nghị định thư 1996 còn cho phép quốc gia thành viên áp dụng các biện pháp hiệu quả thực hiện Nghị định thư đối với tất cả các tàu thuyền, phương tiện bay, các giàn nổi hoặc các công trình nhân tạo ngoài biển thì hành các hoạt động nhấn chìm tại các khu vực mà quốc gia thành viên được thực hiện quyền tài phán của mình. Như vậy, Nghị định thư 1996 cho phép mở rộng quyền cưỡng chế thực hiện các quy định của Công ước ra ngoài vùng nội thủy và lãnh hải tới vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của quốc gia đó.

#### *(đ) Trách nhiệm của các quốc gia thành viên*

Điều X của Công ước và Điều 15 của Nghị định thư quy định trách nhiệm của các quốc gia đối với các thiệt hại gây ra cho môi trường biển của các quốc gia khác hoặc cho bất kỳ vùng biển nào của quốc gia.



### (e) Giải quyết tranh chấp

Công ước Luân Đôn 1972 kêu gọi thành lập một Tòa trọng tài theo yêu cầu của các bên có tranh chấp. Nghị định thư 1996 quy định “Thủ tục trọng tài” nhằm thiết lập một tòa án trọng tài theo yêu cầu của các bên tranh chấp. Như vậy, các bên thành viên có thể thỏa thuận áp dụng cơ chế giải quyết tranh chấp theo các quy định của Công ước Luật biển 1982.

#### **2.1.4. Công ước Quốc tế về An toàn sinh mạng người trên biển 1974 (SOLAS 74) và Bộ luật quốc tế về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển (IMDG Code)**

a) Công ước Quốc tế về An toàn sinh mạng người trên biển, 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; SOLAS 74) được thông qua vào ngày 1 - 11 - 1974, có hiệu lực ngày 25 - 5 - 1980. Công ước được xem là văn bản pháp lý quốc tế quan trọng nhất trong tất cả các công ước quốc tế liên quan đến an toàn hàng hải. Công ước được ban hành lần đầu vào năm 1914, lần thứ 2 vào năm 1939, lần thứ 3 vào năm 1948 và lần thứ 4 vào năm 1960. SOLAS 1960 là công ước đầu tiên của IMO sau ngày tổ chức được thành lập. Tuy nhiên, hạn chế lớn nhất của SOLAS 1960 là phải mất nhiều thời gian để các sửa đổi có hiệu lực. Do vậy, SOLAS 1974 đã được ban hành để thay thế SOLAS 1960 theo đó, quy trình sửa đổi được thiết lập để đảm bảo các sửa đổi có thể có hiệu lực trong một giai đoạn nhất định.

Mục tiêu chính của SOLAS 1974 là xác lập yêu cầu tối thiểu đối với việc đóng, trang bị và khai thác tàu, tương thích với an toàn tàu biển. Quốc gia mà tàu mang cờ phải đảm bảo tàu treo cờ của mình tuân thủ theo yêu cầu. Cơ quan có thẩm quyền quốc gia phải ban hành và yêu cầu thực hiện một số Giấy chứng nhận theo quy định của Công ước làm bằng chứng nhằm đảm bảo tuân thủ yêu cầu đó. Các điều khoản về kiểm soát sẽ cho phép các Chính phủ thành viên kiểm tra tàu của Quốc gia thành viên khác nếu có chứng cứ chắc chắn tàu và trang thiết bị của họ không tuân thủ qui định của Công ước. Công ước SOLAS 1974 có 9 Điều khoản và Phụ lục kèm theo được xem như là bộ phận không thể tách rời Công ước. Phần Phụ lục bao gồm 12 chương. Phần Công ước và chương I của Phụ lục nếu phải sửa đổi thì sẽ rất phức tạp. Còn nếu sửa đổi trong phạm vi các chương khác của phụ lục thì chỉ phải tuân theo quy trình chấp thuận ngầm.

Để cụ thể hoá và đảm bảo hiệu quả thực hiện các chương, hoặc quy định khác nhau trong một chương cụ thể của SOLAS 1974, một số Bộ luật được ban hành và gắn với Công ước. Chẳng hạn, Bộ luật về Đóng và trang thiết bị của tàu chở hoá chất (IBC Code), Bộ luật quốc tế về Quản lý an toàn (ISM Code), Bộ luật quốc tế về Tàu cao tốc (HSC Code), Bộ luật quốc tế về Dụng cụ cứu sinh (LSA Code), ... Sau đây là nội dung cơ bản của các chương thuộc SOLAS 74.

*Chương I* gồm các quy định chung, mà quan trọng nhất là các điều khoản liên quan đến các loại tàu khác nhau và quy định việc cấp các giấy chứng nhận, xác nhận tàu đáp ứng yêu cầu công ước. Chương này cũng gồm các quy định kiểm soát tàu trong cảng của chính phủ thành viên (PSC, kiểm tra của quốc gia cảng biển).

*Chương II - 1* đề cập đến việc phân khoang và ổn định của tàu. Phân khoang tàu khách thành các khu vực kín nước phải đảm bảo để sau một sự cố gây thiệt hại tới vỏ tàu thì tàu vẫn ở trạng thái nổi và ổn định. Các yêu cầu về sự kín nước hoàn toàn và bố trí bơm la canh đối với tàu khách, yêu cầu ổn định đối với các tàu khách lẫn tàu hàng cũng được nêu ra. Mức độ phân khoang - xác định bằng khoảng cách cho phép tối đa giữa hai vách ngăn liền kề - thay đổi đối với chiều dài tàu và hoạt động của tàu. Mức độ phân khoang có yêu cầu cao nhất là với tàu khách. Chương II - 1 cũng đề cập đến yêu cầu đối với trang thiết bị máy và điện. Các trang thiết bị này được thiết kế để bảo đảm hoạt động tốt vì sự an toàn của tàu. Các yêu cầu đối với máy chính trong chương này đặc biệt



quan trọng. Hành khách và thuyền viên được duy trì ở mức tốt nhất dưới tác động của các điều kiện khẩn cấp khác nhau.

*Chương II - 2* quy định về tiêu chuẩn liên quan đến ngăn ngừa, phát hiện và dập cháy.

*Chương III* quy định các vấn đề về trang thiết bị và bố trí cứu sinh, bao gồm 3 phần. Phần A gồm quy định chung về áp dụng các yêu cầu, miễn trừ, định nghĩa, đánh giá, thử và chấp nhận các trang thiết bị, bố trí và thử sản phẩm. Phần B nêu các yêu cầu chung áp dụng cho cả tàu khách và tàu hàng. Phần C quy định các yêu cầu về trang bị cứu sinh.

*Chương IV* quy định các vấn đề vô tuyến điện tín và điện thoại. Nội dung này liên quan chặt chẽ với các quy tắc vô tuyến điện của Liên đoàn viễn thông quốc tế và được sửa đổi hoàn toàn vào tháng 10/1988.

*Chương V* giải quyết vấn đề an toàn hành hải, quy định các dịch vụ về an toàn hành hải mà các quốc gia thành viên phải cung cấp và các quy định ở vùng biển chung áp dụng cho các tàu với tất cả các chuyến đi. Các vấn đề này gồm duy trì dịch vụ khí tượng, dịch vụ kiểm soát băng trôi, phân tuyến hàng hải và thường trực tìm kiếm và cứu nạn. Quy định nghĩa vụ của thuyền trưởng điều khiển tàu đang hành trình hoặc neo đậu gần tàu bị nạn tiếp cận tàu bị nạn nhằm giúp đỡ tàu gặp nạn. Chương này còn quy định nghĩa vụ của các quốc gia thành viên phải bảo đảm tất cả các tàu được định biên thuyền viên đầy đủ và có năng lực vận hành và khai thác tàu dựa trên quan điểm an toàn.

*Chương VI* quy định an toàn trong vận chuyển hàng ngũ cốc rời. Dịch chuyển là đặc tính cơ bản của ngũ cốc, tác động của đặc tính này lên ổn định của tàu có thể rất nguy hiểm đối với tàu chở nó. Do vậy, SOLAS 1974 nêu ra những quy định liên quan đến chất xếp, dãn hàng và chằng buộc hàng ngũ cốc. Nhằm mở rộng áp dụng được cho tất cả các loại hàng rời, trừ hàng lỏng và gas hoá lỏng chở xô, Chương VI đã được sửa đổi vào năm 1991.

*Chương VII* giải quyết các vấn đề về hàng hoá nguy hiểm và bao gồm các điều khoản đối với phân loại, đóng gói, ký hiệu, mã hiệu, lập chứng từ hồ sơ và chất xếp hàng nguy hiểm dạng đóng gói, dạng rắn chở xô, hoá chất lỏng và khí hoá lỏng chở xô. Phân loại dựa theo hệ thống được Liên hợp quốc sử dụng đối với tất cả các phương thức vận tải. Hệ thống của Liên hợp quốc đã được chuyên đổi cho vận tải biển và trong một số trường hợp các quy định được yêu cầu nghiêm ngặt hơn. Thành viên Công ước có nghĩa vụ ban hành hướng dẫn ở cấp quốc gia liên quan đến các vấn đề thuộc chương này. Để giúp các quốc gia làm việc này, IMO đã soạn thảo và ban hành Bộ luật Hàng nguy hiểm hàng hải Quốc tế (IMDG Code). Bộ luật này được cập nhật hàng năm nhằm bao hàm các loại hàng hoá nguy hiểm mới xuất hiện trên thị trường vận tải và tiêu thụ, bổ sung hoặc điều chỉnh các quy định cho phù hợp.

*Chương VIII* đề cập đến tàu chạy năng lượng hạt nhân trong đó quy định các yêu cầu cơ bản liên quan đặc biệt đến những mối đe dọa phóng xạ. Năm 1981, IMO ban hành Bộ luật An toàn Tàu Thương mại hạt nhân như là một văn bản bắt buộc kèm theo SOLAS74.

*Chương IX* quy định về quản lý khai thác an toàn tàu. Mục đích chính của Chương này là qui định Bộ luật Quản lý An toàn (ISM Code).

*Chương X* yêu cầu thực hiện các biện pháp an toàn đối với tàu cao tốc. Nhiều loại tàu cao tốc mới đang được đóng, do vậy chương này quy định những quy tắc quốc tế bắt buộc đối với loại tàu đặc biệt này.

*Chương XI* quy định các biện pháp đặc biệt nâng cao an toàn hàng hải.



*Chương XII* quy định các biện pháp an toàn bổ sung đối với tàu chở hàng rời.

*b) Bộ luật quốc tế về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển (IMDG Code)*

"IMDG Code" (International Maritime Dangerous Goods Code) là một văn bản luật trình bày chi tiết về các loại hàng hóa nguy hiểm HNH và các quy tắc về việc đóng gói, nhãn hiệu, cách li, xếp dỡ, giao nhận, bảo quản, lưu giữ và vận chuyển các HNH trong Hàng hải và Vận tải biển, nhằm bảo đảm an toàn cho con người, phương tiện vận tải, công trình và hàng hoá; cùng với mức độ cao nhất về việc hợp lý hoá giữa các tập quán và yêu cầu vận chuyển loại hàng nguy hiểm của các quốc gia khác nhau.

*Mục đích của Quy tắc (IMDG Code)*

Mục đích cao nhất của IMDG Code là đảm bảo cho việc vận chuyển hàng nguy hiểm trong ngành hàng hải và GTVT biển có được mức độ cao về an toàn đối với con người, phương tiện vận tải, các công trình GTVT liên quan và chính khối lượng, số lượng, chất lượng của các hàng hoá đó.

*Những điểm cơ bản của Quy tắc (IMDG Code)*

1. Giới thiệu chung: cung cấp thông tin, phân loại, nhận dạng, lưu lượng... về HNH
2. Giới thiệu riêng về mỗi loại HNH, yêu cầu riêng của từng loại, nhóm HNH.
3. Danh mục các HNH và có những chỉ dẫn riêng biệt.
4. Các Phụ lục của IMDG Code gồm

Phụ lục chung về tên riêng HNH trong hàng hải, tên kĩ thuật chính xác...

Phụ lục riêng về số hiệu, số liệu khẩn cấp... cho các trường hợp sự cố phải cấp cứu và ứng phó xử lí cứu hộ tai nạn...

*Phạm vi và đối tượng áp dụng Quy tắc - IMDG Code*

IMDG Code được áp dụng cho các đơn vị, đối tượng chủ yếu sau:

- Các cơ quan quản lí hành chính
- Các nhà chức trách có thẩm quyền
- Các tàu biển, công ty tàu biển và nhà tàu
- Các cảng và các vùng quản lí của cảng
- Các kho hàng và bến bãi
- Các cơ quan đại lí gửi hàng nguy hiểm
- Người, cơ quan sản xuất, người gửi - nhận hàng HNH, người nhập - xuất khẩu HNH
- Các bến cảng container
- Các cơ sở, trung tâm đóng gói, kiểm kiện các loại hàng nguy hiểm
- Các đơn vị dịch vụ tàu biển, tàu chuyên tuyến (đối với hàng hoá là dầu mỏ, khí hoá lỏng...)
- Các cơ quan, đơn vị, tổ chức giải quyết sự cố, tai nạn thảm hoạ và các dịch vụ đi theo
- Các loại phương tiện vận chuyển có liên quan khác...



Quy tắc IMDG Code phân loại hàng nguy hiểm được vận chuyển trong ngành Hàng hải thành 09 (chín) loại với các phân biệt từng nhóm hàng trong chín loại như sau:

- 1) Các chất nổ (chia thành 5 nhóm, từ 1.1. đến 1.5.).
- 2) Chất khí gas (chia thành 3 nhóm: nén, hóa lỏng, hòa tan dưới áp suất...).
- 3) Các chất lỏng dễ cháy (chia thành 3 nhóm).
- 4) Các sản phẩm và các chất thể rắn dễ cháy (chia thành 3 nhóm).
- 5) Các chất oxi hóa (các chất có hoạt tính cao, chất tác nhân hoạt tính) và các chất peroxit hữu cơ (chia thành 2 nhóm).
- 6) Các chất độc và các chất nhiễm độc (chia thành 2 nhóm).
- 7) Các chất phóng xạ.
- 8) Các chất ăn mòn.
- 9) Các chất, các sản phẩm hàng hóa có chứa HNH nhưng không thuộc 8 (tám) loại hàng hóa, từ loại 1 đến loại 8 (còn gọi là loại HNH khác).

### **2.1.5. Nghị định thư 1992 sửa đổi Công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các thiệt hại do ô nhiễm dầu 1969 (CLC 92)**

Nghị định thư 1992 sửa đổi Công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các thiệt hại do ô nhiễm dầu 1969 (Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969; CLC 1992) được IMO thông qua và có hiệu lực kể từ ngày 30/5/1996; ngày có hiệu lực đối với Việt Nam: 17/6/2004.

#### *a) Mục tiêu của Công ước*

Công ước CLC 92 quy định áp dụng việc bồi thường trách nhiệm dân sự của chủ tàu cho các thiệt hại về ô nhiễm do dầu phát sinh từ các vụ tràn dầu nặng (dầu khó phân hủy, khó bay hơi như dầu thô, FO, LO, ...) từ các tàu chở dầu.

Tàu chở dầu được hiểu là tàu chở dầu chuyên dụng cũng như các tàu được hoán cải, đóng mới phù hợp với việc chở dầu trong bồn như hàng hóa. CLC 92 không áp dụng đối với các vụ tràn dầu từ tàu chở hàng khô.

#### *b) Phạm vi áp dụng của Công ước CLC 92*

CLC 92 áp dụng cho các tai nạn tràn dầu trong vùng nội thủy, lãnh hải và cả vùng đặc quyền kinh tế. Tuy chỉ áp dụng hạn chế cho các tổn hại môi trường, tuy nhiên việc bồi thường vẫn được mở rộng ra đối với cả các chi phí nhằm áp dụng các biện pháp xử lý hợp lý phục hồi môi trường bị phá hoại và các biện pháp phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

#### *c) Giới hạn trách nhiệm dân sự*

CLC 92 quy định trách nhiệm của chủ tàu đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu, thiết lập quy tắc trách nhiệm nghiêm ngặt của chủ tàu và hệ thống bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc. Chủ tàu được quyền giới hạn trách nhiệm của mình trong phạm vi quy định của CLC 92 tính theo trọng tải của tàu đối với bất cứ thiệt hại do ô nhiễm nào gây ra bởi dầu dưới dạng đã được thoát ra hoặc được xả ra từ tàu do sự cố với các mức quy định như sau:

- Đối với tàu có tổng dung tích không quá 5.000 giới hạn trách nhiệm đến 4,51 triệu SDR





(Special Drawing Rights: đồng tiền quy đổi đặc biệt; 1SDR = 1,367 USD) hay 5,78 triệu USD.

- Đối với tàu có tổng dung tích 5.000 - dưới 140.000 giới hạn trách nhiệm là:

4,51 triệu SDR + 631 SDR x số GT là phụ trội so với mức tổng dung tích tàu là 5.000 (tức là 5,78 triệu USD + 807 USD x số tổng dung tích phụ trội so với mức tổng dung tích 5.000).

- Đối với các tàu có tổng dung tích từ 140.000 trở lên giới hạn trách nhiệm là 89,77 triệu SDR hay 115 triệu USD.

Chủ tàu chuyên chở trên 2000 tấn dầu nặng buộc phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự theo CLC92, giấy chứng nhận đã mua bảo hiểm phải luôn có trên tàu. Tại các cảng và trạm đầu cuối của mình, quốc gia thành viên CLC92 có quyền yêu cầu trình các giấy chứng nhận đảm bảo tài chính này đối với tất cả các tàu mang cờ không phải quốc gia thành viên CLC 92.

Việc đòi bồi thường theo CLC 92 chống lại chủ tàu hoặc người mua bảo hiểm của họ chỉ có thể được tiến hành trước tòa án quốc gia thành viên công ước mà sự ô nhiễm gây thiệt hại xảy ra tại lãnh thổ, lãnh hải hoặc vùng đặc quyền kinh tế của quốc gia đó.

CLC 92 không có điều khoản nào trái với các quy định hiện hành của nước ta.

Gia nhập CLC 92, các chủ tàu của tàu chở dầu dưới dạng hàng hoá của Việt Nam được quyền giới hạn trách nhiệm bồi thường của mình trong mức giới hạn quy định tại CLC 92. Giới hạn trách nhiệm đối với thiệt hại ô nhiễm dầu sẽ giúp cho các chủ tàu Việt Nam hạn chế nguy cơ phá sản do phải bồi thường quá nhiều trong trường hợp xảy ra sự cố ô nhiễm dầu. Việc Việt Nam gia nhập CLC 92 là cần thiết, tạo điều kiện thuận lợi cho các chủ tàu chở dầu trong việc giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra, cũng như tạo điều kiện thuận lợi cho các chủ tàu chở dầu của Việt Nam khi ra vào các cảng nước ngoài để chở dầu. CLC92 có hiệu lực tại Việt Nam từ ngày 17/6/2004.

#### *d) Trách nhiệm dân sự nghiêm ngặt*

Trong bất kỳ vụ tràn dầu nào từ tàu, chủ tàu phải chịu trách nhiệm nghiêm ngặt bất kể tàu có lỗi hay không có lỗi. Tuy nhiên, khi tàu chứng minh được nguồn gốc tràn dầu, các thiệt hại về ô nhiễm dầu do một trong các tình huống sau:

- Hậu quả của chiến tranh, hoặc tai họa thiên nhiên nghiêm trọng;
- Phá hoại của bên thứ ba;
- Sự cấu thả, thiếu trách nhiệm của chính quyền địa phương trong việc duy trì đèn hoặc các thiết bị an toàn hàng hải khác,

Thì tàu không phải chịu trách nhiệm dân sự nghiêm ngặt này.

#### *đ) Một số vấn đề khác*

- Theo CLC 92, tàu chở từ 2000 tấn dầu nặng thì chủ tàu bắt buộc phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự. Tại các cảng và các trạm đầu cuối của mình, quốc gia thành viên được quyền yêu cầu tàu phải trình các giấy chứng nhận bảo đảm tài chính đối với tất cả các tàu mang cờ không phải là thành viên Công ước CLC 92.

- Việc đòi bồi thường thiệt hại do ô nhiễm môi trường cho quốc gia bị hại theo CLC 92 được tiến hành trước tòa án của quốc gia thành viên công ước.

### **2.1.6. Nghị định thư 1992 sửa đổi Công ước quốc tế về thiết lập Quỹ quốc tế bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu, 1971 (FUND PROT 1992)**



### **FC 71:**

Công ước quốc tế về thiết lập Quỹ quốc tế Bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu, 1971 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971; FUND 1971 hoặc FC 71) đã được IMO thông qua ngày 17 tháng 12 năm 1971 tại Brussels (Bi). FC 71 đã chấm dứt hiệu lực từ ngày 24/05/2002.

Trong quá trình phát triển, FUND Convention 1971 đã được sửa đổi, hoàn thiện nhiều lần, cụ thể là:

- Nghị định thư 1976: được phê chuẩn ngày 19/11/1976, có hiệu lực ngày 22/11/1994. Nghị định thư 1976 chủ yếu quy định lấy đồng tiền giao dịch của Tổ chức tiền tệ quốc tế SDR (1 SDR tương đương 1,5 USD) làm đồng tiền giao dịch của quỹ.

- Nghị định thư 1984, hiện đã được thay thế bằng Nghị định thư 1992.

- Sửa đổi 2000: được phê chuẩn ngày 18/10/2000, có hiệu lực ngày 01/11/2003 (thỏa thuận ngầm).

- Nghị định thư 2003: được phê chuẩn ngày 16/05/2003, có hiệu lực ngày 03/03/2005.

### **FC 92:**

Nghị định thư 1992 sửa đổi Công ước quốc tế về thiết lập Quỹ quốc tế Bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu, 1971 (Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971; FUND PROT 1992), còn được gọi là Công ước FUND 1992 (FC 92). Nghị định thư được tổ chức IMO phê chuẩn ngày 27/11/1992, có hiệu lực ngày 30/05/1996.

CLC 92 đưa ra các quy định về trách nhiệm của chủ tàu đối với các thiệt hại do ô nhiễm dầu nặng do tàu gây ra nhưng cũng đồng thời giới hạn trách nhiệm của chủ tàu, đó là chủ tàu chỉ phải đền bù thiệt hại theo tấn trọng tải đăng ký của tàu. Vì vậy, trên thực tế những thiệt hại của những vụ ô nhiễm dầu nặng mức thiệt hại nhỏ thường nhận được đủ tiền bồi thường thì hầu hết các thiệt hại của những vụ ô nhiễm lớn không nhận đủ bồi thường thiệt hại ô nhiễm thực tế. Trong trường hợp này Quỹ thành lập theo FC 92 sẽ đền bù cho phần còn thiếu đó do ô nhiễm dầu nặng xảy ra tại vùng biển của quốc gia là thành viên của công ước FC 92. Việc đền bù từ Quỹ không phụ thuộc vào quốc gia mà tàu mang cờ cũng như nơi chủ tàu đặt trụ sở mà chỉ phụ thuộc vào nơi xảy ra ô nhiễm thuộc vùng biển của quốc gia thành viên. Vì vậy, nếu Việt Nam là thành viên FC 92 thì bất kể tàu dầu của nước nào, dù nước đó có phải là thành viên FC 92 hay không, gây ô nhiễm dầu tại vùng biển Việt Nam thì Việt Nam đều có thể khiếu nại và đòi bồi thường từ Quỹ FC 92.

#### *a) Mục tiêu của công ước:*

Tạo ra một quỹ bồi thường ô nhiễm dầu nhằm đền bù bổ sung cho các nạn nhân chịu thiệt hại do ô nhiễm dầu tại quốc gia thành viên của mình, khi họ không nhận được đủ mức bồi thường theo CLC 1992 trong các trường hợp sau:

- Chủ tàu được miễn trừ trách nhiệm theo CLC 1992 vì đã vận dụng được một trong những trường hợp miễn trừ theo công ước này;

- Chủ tàu không đủ khả năng tài chính thực hiện nghĩa vụ đầy đủ của mình theo CLC 1992 và khoản tiền bảo hiểm của chủ tàu không đủ thỏa mãn các khiếu nại đòi bồi thường do thiệt hại vì ô nhiễm;



- Thiệt hại vượt quá trách nhiệm của chủ tàu theo CLC 1992.

*b) Quỹ đền bù FC 92 không trả bồi thường trong các trường hợp sau đây:*

- Thiệt hại xảy ra tại quốc gia không phải là thành viên của công ước FC 92;
- Thiệt hại phát sinh từ một hành vi chiến tranh hoặc do sự cố tràn dầu từ một tàu chiến;
- Bên khiếu nại không chứng minh được thiệt hại là do sự cố liên quan đến một hoặc các tàu đã được quy định (tàu, thủy phi cơ được dùng cho mục đích vận chuyển dầu rời như hàng hóa).

*c) Hạn mức bồi thường*

- Khoản bồi thường tối đa mà quỹ FC 92 có thể trả cho một vụ tai nạn là 135 triệu SDR (184 triệu USD) bao gồm các khoản trả theo CLC 1992, quỹ đền bù 1971 (FC 92).

- Từ sau 1999 (sau vụ Nakhodka 1997 và vụ Erika 1999), giới hạn này được nâng lên mức 203 triệu SDR (260 triệu USD). Từ 01/11/2003, nếu 3 quốc gia đóng góp vào quỹ đền bù nhận được hơn 600 triệu tấn dầu/năm thì giới hạn đền bù có thể lên đến 300,74 triệu SDR (386 triệu USD).

- Từ ngày 03/03/2005, khi Nghị định thư 2003 có hiệu lực thì giới hạn đền bù lên đến 750 triệu SDR (hơn 1 tỷ USD).

*d) Các quy định khác* về phạm vi áp dụng, trách nhiệm dân sự, thẩm quyền của tòa án tương tự như quy định của CLC 1992.

*đ) Tài chính của Quỹ*

Quỹ được hình thành dựa trên phần đóng góp từ các nhà vận tải trong một năm hành chính một lượng dầu trên 150.000 tấn dầu thô hay dầu nhiên liệu nặng (được gọi là dầu đóng góp) tại quốc gia thành viên công ước FC 92.

**2.1.7. Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại liên quan đến việc vận chuyển các chất nguy hại và chất độc bằng đường biển, 1996** (International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996; HNS 1996)

Cộng đồng thế giới cũng đã nhận thức được rằng, ngoài việc bị ô nhiễm do dầu biển còn bị ô nhiễm do nhiều tác nhân khác. Một nhóm tác nhân tiềm năng gây ô nhiễm biển nghiêm trọng là nhóm các chất nguy hiểm và độc hại vận chuyển bằng đường biển. Các Công ước CLC 1992 và FC 92 mới chỉ đảm bảo trách nhiệm bồi thường dân sự cho các sự cố về ô nhiễm dầu trên biển do các tai nạn, rủi ro và các nguyên nhân khác trong hoạt động vận chuyển, khai thác dầu khí ở biển. Do đó cần sớm có một cơ chế tương tự về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại như đối với ô nhiễm do dầu cho nhóm các chất này. Kết quả là Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại liên quan đến việc vận chuyển các chất nguy hại và chất độc bằng đường biển, 1996 (HNS 1996) đã ra đời với các nội dung cơ bản như sau.

*a) Mục tiêu của Công ước*

Đảm bảo việc bồi thường hợp lý, có hiệu quả và nhanh chóng cho các đối tượng bị thiệt hại do các sự cố liên quan đến việc vận chuyển các chất nguy hại và chất độc bằng đường biển.

Thông qua các thủ tục và thông lệ quốc tế thống nhất xác định các vấn đề về trách nhiệm bồi thường thiệt hại của chủ tàu do các rủi ro về hóa chất độc và nguy hại của tàu gây ra.

*b) Nội dung công ước HNS, 1996*



Các nội dung của công ước đã được IMO thông qua tương đương như các công ước CLC 1992 và FC 92 dành cho các tổn hại ô nhiễm biển do việc vận chuyển các chất nguy hại và chất độc bằng đường biển gây ra.

Công ước không chỉ áp dụng cho các ô nhiễm mà còn áp dụng cho cả các nguy cơ hỏa hoạn, nổ phát sinh do do việc vận chuyển các chất nguy hại và chất độc bằng đường biển.

Mức độ trách nhiệm: Công ước thiết lập hai mức độ trách nhiệm bao gồm:

- Trách nhiệm của chủ tàu và trách nhiệm của quỹ HNS bổ trợ cho trách nhiệm của chủ tàu;

- Quy định trách nhiệm nghiêm ngặt cho chủ tàu ở mức cao hơn so với các trách nhiệm do các chế độ khác thiết lập.

Công ước cũng quy định một hệ thống bảo hiểm rủi ro bắt buộc đối với chủ tàu có tàu tham gia vận chuyển các chất nguy hại và chất độc bằng đường biển.

#### *c) Phạm vi áp dụng*

- Trách nhiệm bồi thường mà chủ tàu phải thực hiện là cho tất cả các rủi ro, tổn thất về tài nguyên và môi trường biển trong các vùng nội thủy, lãnh hải tới hết vùng đặc quyền kinh tế của quốc gia có biển.

- Áp dụng cho các tổn hại khác do tàu chở các chất nguy hại và chất độc trên boong gây ô nhiễm môi trường biển của quốc gia thành viên.

- Các biện pháp ngăn ngừa được áp dụng bất kỳ ở đâu.

#### *d) Đối tượng áp dụng*

Bao gồm tất cả các tàu, trừ tàu chiến, tàu công vụ, các tàu hỗ trợ quân sự, các tàu sở hữu nhà nước và được nhà nước sử dụng vào các mục đích không thương mại. Quốc gia thành viên cũng có thể quy định loại trừ không áp dụng công ước cho các tàu sau đây:

- Không vượt quá 200 DWT;

- Chuyên chở các chất nguy hại và chất độc trong bao gói;

- Đang hành hải giữa các cảng hoặc các công trình thiết bị của quốc gia đó.

Quỹ HNS không có trách nhiệm với các trường hợp sau:

- Tổn thất phát sinh từ một hành động chiến tranh, thù địch, nội chiến, cuộc nổi dậy, binh biến, hoặc được gây ra bởi các chất nguy hại và chất độc thoát ra hay được đổ thải vào biển từ một tàu chiến hoặc tàu sở hữu nhà nước và được nhà nước sử dụng vào các mục đích không thương mại vào thời điểm xảy ra sự cố;

- Bên khiếu nại không chứng minh được thiệt hại là kết quả của một sự cố liên quan đến một hoặc các tàu đã được quy định (tàu, thủy phi cơ được dùng cho mục đích vận chuyển chất nguy hại và chất độc);

- Tổn thất là kết quả của một hành vi, một sự bỏ qua do người bị tổn thất thực hiện với ý định gây tổn hại hoặc do sự tắc trách của chính người đó, trừ trường hợp liên quan đến các biện pháp phòng ngừa rủi ro cho tàu và an toàn sinh mạng của thuyền viên.

### **2.1.8. Công ước Quốc tế về sẵn sàng, ứng phó và hợp tác đối với ô nhiễm dầu 1990 (OPRC 90)**



Công ước Quốc tế về sẵn sàng, ứng phó và hợp tác đối với ô nhiễm dầu, 1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990; OPRC 1990) được thông qua ngày 30/11/1990 và có hiệu lực ngày 13/5/1995.

Mục tiêu của Công ước này là tạo một khuôn khổ toàn cầu về hợp tác quốc tế trong việc đối phó với những tai nạn nghiêm trọng hay đe dọa gây ô nhiễm môi trường biển. Các quốc gia thành viên của Công ước này yêu cầu phải thiết lập những biện pháp giải quyết sự cố ô nhiễm dầu quốc gia hay hợp tác với các quốc gia khác. Tàu phải được trang bị kế hoạch khẩn cấp ứng phó sự cố ô nhiễm dầu theo nội dung phù hợp các nội dung được IMO xây dựng và ban hành. Những nhà khai thác thiết bị ngoài khơi trong quyền tài phán của quốc gia phải có kế hoạch khẩn cấp ứng phó sự cố ô nhiễm dầu kết hợp với hệ thống quốc gia để đối phó kịp thời và hiệu quả đối với những tai nạn gây ô nhiễm.

Tàu phải báo cáo những tai nạn gây ô nhiễm cho cơ quan chức năng trên bờ và chi tiết những biện pháp đã tiến hành. Công ước kêu gọi các nước đầu tư các trang thiết bị ứng phó sự cố tràn dầu, tiến hành diễn tập và có kế hoạch cụ thể để đối phó những tai nạn gây ô nhiễm. Công ước yêu cầu các quốc gia thành viên hỗ trợ lẫn nhau trong trường hợp khẩn cấp đối với những tai nạn gây ô nhiễm.

Công ước áp dụng cho tất cả các loại dầu. Công ước không áp dụng đối với các tàu chiến, các tàu hỗ trợ quân sự, các tàu thuộc sở hữu nhà nước và được nhà nước sử dụng vào các mục đích phi thương mại.

### **2.1.9. Công ước về kiểm soát việc vận chuyển qua biên giới chất thải nguy hại và tiêu hủy chúng (Basel Convention 1989)**

Công ước Basel có hiệu lực ngày 05/5/1992 (với trên 80 quốc gia tham gia), Việt Nam gia nhập công ước ngày 13/5/1995.

Công ước không chỉ điều chỉnh các hoạt động vận chuyển chất thải nguy hại trên biển mà còn điều chỉnh mọi hoạt động vận chuyển chất thải nguy hại giữa các quốc gia, trong đó có vận chuyển bằng đường biển. Cùng với các công ước về chống ô nhiễm môi trường biển khác, Công ước Basel đã tạo ra một chế độ quản lý chung các chất gây ô nhiễm biển trong đó có các chất thải nguy hại qua đường xuyên biên giới.

#### *(a) Mục tiêu của Công ước*

Thông qua kiểm soát nghiêm ngặt việc vận chuyển qua biên giới chất thải nguy hại bao gồm xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh và tiêu hủy chúng nhằm làm giảm đến mức tối thiểu việc làm phát sinh các chất thải nguy hại cả về số lượng cũng như mức độ nguy hại ra môi trường.

Công ước đảm bảo mọi hoạt động liên quan đến xuất khẩu, nhập khẩu, vận chuyển quá cảnh và tiêu hủy chất thải nguy hại phải được tiến hành theo các phương pháp hợp lý về mặt sinh thái, an toàn về môi trường.

#### *(b) Nghĩa vụ của các quốc gia Công ước*

- Quốc gia thành viên phải thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ quốc tế liên quan đến bảo vệ sức khỏe con người, bảo vệ và giữ gìn tài nguyên môi trường và phải chịu trách nhiệm trước luật pháp quốc tế về những vấn đề này.

- Tăng cường năng lực quốc gia nhằm quản lý chất thải nguy hại theo các phương thức hợp lý về mặt sinh thái, bất kể các chất thải nguy hại đó được tiêu hủy ở đâu (chịu trách nhiệm đến



cùng).

- Quy định các biện pháp kỹ thuật và luật pháp thích hợp quản lý các chất thải nguy hại, kể cả các biện pháp hành chính và các biện pháp cưỡng chế cần thiết khác nhằm giảm đến mức thấp nhất việc sản sinh các chất thải nguy hại trong phạm vi lãnh thổ quốc gia, có tính đến các yếu tố xã hội, công nghệ và kinh tế; xây dựng các cơ sở thích hợp cho việc tiêu hủy, thực hiện các biện pháp cần thiết để đề phòng ô nhiễm do việc quản lý này gây ra và nếu xảy ra ô nhiễm thì giảm tới mức thấp nhất hậu quả đối với sức khỏe con người và môi trường.

- Bảo đảm việc đóng gói, dán nhãn và vận chuyển các chất thải nguy hại và các chất khác phù hợp với các tiêu chuẩn, quy tắc đã được chấp nhận có tính đến thực tiễn quốc tế được thừa nhận.

- Cấm xuất khẩu hay nhập khẩu các chất thải nguy hại và các chất thải khác nếu có lý do để tin rằng các chất thải này không được quản lý theo đúng các phương thức hợp lý về mặt sinh thái tại nước nhập khẩu.

- Thông báo, cung cấp tài liệu và giấy phép đối với việc nhập khẩu, xuất khẩu, vận chuyển quá cảnh, tiêu hủy các chất thải nguy hại và các chất thải khác, kể cả việc đáp ứng các yêu cầu về vận đơn có chữ ký của tất cả các bên liên quan từ lúc bắt đầu đến khi kết thúc quá trình vận chuyển xuyên biên giới.

- Thiết lập sự hợp tác quốc tế hữu hiệu giữa các quốc gia trong quản lý, nhập khẩu, xuất khẩu, vận chuyển quá cảnh, tiêu hủy các chất thải nguy hại và các chất thải khác.

- Nguyên tắc của Công ước là đồng ý và thông báo. Quốc gia thành viên Công ước thông báo cho Ban Thư ký công ước danh sách các chất thải, ngoài các chất thải đã được ghi trong các Phụ lục của công ước Basel, được coi là nguy hiểm theo pháp luật quốc gia, cũng như tất cả các điều khoản liên quan đến thủ tục vận chuyển qua biên giới áp dụng cho các chất thải này. Các quốc gia có thể quy định bằng văn bản pháp luật việc cấm nhập khẩu các chất thải nguy hiểm. Nếu cho phép nhập khẩu thì bên nhập phải có cơ sở tiêu hủy và điều kiện tiêu hủy phù hợp. Quốc gia xuất khẩu chất thải nguy hại chỉ được xuất khẩu các chất này đến các nước có đủ điều kiện trên và phải được sự đồng ý bằng văn bản của quốc gia nhập khẩu.

#### *(c) Phạm vi áp dụng Công ước*

- Chất thải nguy hại là các chất thải có chứa các chất, các hợp chất có một trong các đặc tính nguy hại (dễ cháy, dễ nổ, độc hại, dễ ăn mòn, dễ lây nhiễm,...), trực tiếp hoặc tác dụng với các chất khác gây nguy hại tới môi trường và sức khỏe con người. Danh sách các chất thải nguy hại được nêu trong phụ lục I. Các chất thải khác được nêu tên trong phụ lục II của công ước.

- Các chất thải phóng xạ và các chất thải từ hoạt động bình thường của tàu thuyền không thuộc phạm vi điều chỉnh của công ước này.

### **2.1.10. Thỏa thuận về kiểm tra nhà nước tại cảng biển trong khu vực Châu Á - Thái Bình Dương 1993 (TOKYO MOU, 1993)**

Hiện nay trên phạm vi toàn cầu đã có tất cả 9 thỏa thuận về kiểm tra nhà nước tại cảng biển (PSC) bao trùm tất cả các khu vực. Mục tiêu của kiểm tra nhà nước tại cảng biển là loại bỏ những tàu không đủ tiêu chuẩn hành hải trên biển, đồng thời PSC được thiết lập ở tất cả các khu vực trên toàn cầu, do đó tàu dưới tiêu chuẩn không còn chỗ ẩn nấp mà trong tương lai gần khi các thỏa thuận PSC phát huy hết hiệu quả thì không còn tàu kém tiêu chuẩn lưu hành trên biển.



Điều này đóng góp một phần rất lớn vào việc hạn chế những sự cố tai nạn xảy ra nhằm BVMT biển.

Các thỏa thuận chủ yếu liên quan đến việc đảm bảo thực hiện các Công ước an toàn của IMO và các qui định về lao động của Tổ chức ILO.

Theo thỏa thuận, chính quyền của nước thành viên sẽ được phép kiểm tra tàu của nước khác về các vấn đề an toàn và môi trường trong cảng của mình. Tàu vi phạm sẽ bị chính quyền hàng hải bắt giữ nếu không đủ giấy chứng nhận có giá trị hay có những bằng chứng rõ ràng chứng minh tàu đó không đáp ứng đầy đủ các yêu cầu an toàn quốc tế. Đặc biệt đối với những tàu chở hàng hóa gây ô nhiễm và độc hại, tàu cao tuổi, tàu có nhiều khiếm khuyết sẽ bị kiểm tra chặt chẽ hơn.

Chính quyền cảng nơi tàu bị kiểm tra có quyền yêu cầu chủ tàu phải sửa chữa những khiếm khuyết nghiêm trọng của tàu bị bắt giữ trước khi cho tàu rời cảng của mình. Trong một số trường hợp tàu được phép rời cảng nhưng chính quyền cảng kiểm tra sẽ thông báo cho chính quyền của cảng tới.

Thỏa thuận này được thiết lập 01/12/1993 với 12 nước thành viên và có hiệu lực thi hành ngày 01/4/1994. Việt Nam tham gia thỏa thuận này từ năm 1996 và là một trong 17 thành viên thuộc khu vực Châu Á - Thái Bình Dương .

#### **2.1.11. Một số quy định quốc tế khác về bảo vệ môi trường biển**

Ngoài các quy định nêu trên, cộng đồng quốc tế còn thông qua và thực hiện nhiều quy định về các biện pháp bảo vệ môi trường biển trong nhiều lĩnh vực hoạt động khác nhau. Sau đây là một số công ước như vậy.

- Công ước quốc tế Nairobi về xử lý xác tàu, 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (WRC 2007)).

- Nghị định thư 1988 liên quan đến Công ước Quốc tế về An toàn của cuộc sống ở biển (Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; SOLAS PROT (HSSC) 1988).

- Công ước liên quan đến trách nhiệm dân sự trong lĩnh vực hàng hải vận chuyển vật liệu hạt nhân, năm 1971 (Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971; NUCLEAR, 1971).

Bên cạnh đó còn có một số công ước khu vực, trong đó có công ước về Bảo vệ các nguồn lợi tự nhiên và Môi trường ở khu vực Nam Thái Bình Dương (SPREP Convention). Công ước này bao gồm các điểm cơ bản về ô nhiễm biển thông qua hai Nghị định thư bổ sung:

+ Nghị định thư bổ sung về phòng chống ô nhiễm do nhấn chìm chất thải ở vùng biển Nam Thái Bình Dương (SPREP Dumping Protocol);

+ Nghị định thư bổ sung về Hợp tác chống ô nhiễm trong trường hợp khẩn cấp ở vùng biển Nam Thái Bình Dương (SPREP Pollution Protocol).

## **2.2. LUẬT PHÁP VIỆT NAM VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN**

### **2.2.1. Luật Bảo vệ Môi trường số 72/2020/QH14 [3]**

Luật Bảo vệ Môi trường số 72/2020/QH14 gồm 171 điều 16 chương, có hiệu lực đầy đủ vào ngày 01/01/2022 là sự kế thừa và phát triển của các luật BVMT 1993, năm 2005 và năm 2014.



Đây là văn bản pháp lý cao nhất trong lĩnh vực bảo vệ môi trường. Luật này được ban hành với mục tiêu nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước và trách nhiệm của chính quyền các cấp, các cơ quan nhà nước, tổ chức kinh tế, tổ chức xã hội, đơn vị vũ trang nhân dân và mọi cá nhân trong việc bảo vệ môi trường nhằm bảo vệ sức khỏe nhân dân, bảo đảm quyền con người được sống trong môi trường trong lành, phục vụ sự nghiệp phát triển bền vững của đất nước, góp phần bảo vệ môi trường khu vực và toàn cầu.

Các quy định về Bảo vệ môi trường nước biển được quy định tại điều 11, chương 2 (Bảo vệ các thành phần môi trường, di sản thiên nhiên) của Luật Bảo vệ Môi trường số 72/2020/QH14. Một số quy định cụ thể [2]:

1. Các nguồn thải vào môi trường nước biển phải được điều tra, đánh giá và có biện pháp ngăn ngừa, giảm thiểu, kiểm soát chặt chẽ, xử lý đáp ứng yêu cầu về bảo vệ môi trường.
2. Vùng rủi ro ô nhiễm môi trường biển và hải đảo phải được đánh giá, xác định và công bố theo quy định của pháp luật về tài nguyên, môi trường biển và hải đảo.
3. Hoạt động khai thác nguồn lợi từ biển và hải đảo, hoạt động kinh tế-xã hội khác phải phù hợp với quy hoạch và đáp ứng yêu cầu về bảo vệ môi trường, phát triển bền vững.
4. Bảo vệ môi trường nước biển phải bảo đảm phối hợp chặt chẽ, hiệu quả giữa các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan; phối hợp giữa cơ quan nhà nước Việt Nam và cơ quan, tổ chức nước ngoài trong việc chia sẻ thông tin, đánh giá chất lượng môi trường nước biển và kiểm soát ô nhiễm môi trường biển xuyên biên giới.
5. Việc bảo vệ môi trường nước biển phải tuân thủ quy định của Luật này, pháp luật về tài nguyên, môi trường biển và hải đảo, quy định khác của pháp luật có liên quan.

### **2.2.2. Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13**

Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13 được Quốc Hội khóa XIII thông qua ngày 25/11/2015 và có hiệu lực ngày 01/07/2017, với 20 chương, 341 điều. Đây là Bộ luật được đánh giá là có nhiều quy định về bảo vệ môi trường biển chặt chẽ, toàn diện hơn và phù hợp với tình hình phát triển kinh tế xã hội đất nước cũng như thông lệ hàng hải quốc tế.

*Điều 6* quy định những nguyên tắc hoạt động hàng hải trong đó có phải bảo đảm hiệu quả kinh tế gắn với bảo vệ, tái tạo, phát triển bền vững môi trường và cảnh quan thiên nhiên.

*Điều 9* nội dung quản lý nhà nước về hàng hải *trong đó* quy định về quản lý hoạt động bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng hải (bao gồm hoạt động cảng biển và luồng hàng hải, tàu biển, vận tải, kết cấu hạ tầng hàng hải, công nghiệp hàng hải, dịch vụ hàng hải).

*Điều 12* về Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng hải trong đó có nghiêm cấm hành vi gây ô nhiễm môi trường.

*Chương V* dành một số điều, khoản quy định về phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển trong hoạt động hàng hải. Đặc biệt, tại Điều 128 (Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng hải) có một số quy định cụ thể:

- Quy định tàu biển khi đóng mới, cảng biển khi được xây dựng phải có trang thiết bị bảo vệ môi trường theo quy định; có kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu và hóa chất độc hại.
- Cảng biển phải có phương án, biện pháp tiếp nhận, xử lý chất thải từ tàu biển theo quy định.





- Chủ tàu, chủ cảng và tổ chức, cá nhân liên quan phải tuân thủ quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

### **2.2.3. Luật Biển Việt Nam số 18/2012/QH13 và luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo số 82/2015/QH13**

#### **2.2.3.1. Luật Biển Việt Nam số 18/2012/QH13**

Luật biển Việt Nam được Quốc hội khóa 13 thông qua ngày 21/6/2012, có hiệu lực ngày 01/01/2013. Luật Biển Việt Nam có các nội dung cơ bản là các quy định về đường cơ sở, nội thủy, lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế, thềm lục địa, các đảo, quần đảo Hoàng Sa, quần đảo Trường Sa và quần đảo khác thuộc chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia của Việt Nam; hoạt động trong vùng biển Việt Nam; phát triển kinh tế biển; quản lý và bảo vệ biển, đảo. Luật cũng có các quy định về bảo vệ tài nguyên và môi trường biển như sau:

##### *a) Đối với việc bảo vệ tài nguyên và môi trường biển*

- Khi hoạt động trong vùng biển Việt Nam, tàu thuyền, tổ chức, cá nhân phải tuân thủ mọi quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế có liên quan đến việc gìn giữ, bảo vệ tài nguyên và môi trường biển.

- Khi vận chuyển, bốc, dỡ các loại hàng hóa, thiết bị có khả năng gây hại đối với tài nguyên, đời sống của con người và ô nhiễm môi trường biển, tàu thuyền, tổ chức, cá nhân phải sử dụng thiết bị và các biện pháp chuyên dụng theo quy định để ngăn ngừa và hạn chế tối đa thiệt hại có thể xảy ra cho người, tài nguyên và môi trường biển.

- Tàu thuyền, tổ chức, cá nhân không được thải, nhận chìm hay chôn lấp các loại chất thải công nghiệp, chất thải hạt nhân hoặc các loại chất thải độc hại khác trong vùng biển Việt Nam.

- Tàu thuyền, tổ chức, cá nhân vi phạm quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế có liên quan làm ảnh hưởng đến tài nguyên và môi trường biển trong vùng biển, cảng biển, bến hay nơi trú đậu của Việt Nam thì bị xử lý theo quy định của pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; nếu gây thiệt hại thì phải làm sạch, khôi phục lại môi trường và bồi thường theo quy định của pháp luật.

- Tổ chức, cá nhân hoạt động trên các vùng biển Việt Nam có nghĩa vụ nộp thuế, phí, lệ phí và các khoản đóng góp về bảo vệ môi trường biển theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

##### *b) Một số quy định cấm trong vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa Việt Nam*

- Khai thác trái phép tài nguyên sinh vật, đánh bắt hải sản trái phép;

- Khai thác trái phép dòng chảy, năng lượng gió và tài nguyên phi sinh vật khác;

- Gây ô nhiễm môi trường biển;

*c) Phát triển kinh tế biển* phải phù hợp với yêu cầu quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường biển;

#### **2.2.3.2. Luật Tài nguyên, Môi trường biển và Hải đảo số 82/2015/QH13**

Luật Tài nguyên, Môi trường biển và Hải đảo được Quốc hội khóa 13 thông qua ngày 25/6/2015, có hiệu lực ngày 01/7/2016. Luật Biển Việt Nam có các nội dung cơ bản là Luật này quy định về quản lý tổng hợp tài nguyên và bảo vệ môi trường biển và hải đảo; quyền, nghĩa vụ,



trách nhiệm của cơ quan, tổ chức và cá nhân trong quản lý tổng hợp tài nguyên, bảo vệ môi trường biển và hải đảo Việt Nam.

Hoạt động bảo vệ môi trường, quản lý, khai thác, sử dụng các loại tài nguyên biển và hải đảo thực hiện theo quy định của các luật có liên quan và bảo đảm phù hợp với các quy định tại Luật này.

Một số nội dung bảo vệ môi trường cụ thể được Luật này quy định bao gồm:

- *Chính sách BVMT biển*: Tăng cường kiểm soát ô nhiễm môi trường biển và hải đảo; nâng cao hiệu quả công tác phối hợp trong việc kiểm soát ô nhiễm, phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường biển và hải đảo, biến đổi khí hậu, nước biển dâng; quản lý chặt chẽ hoạt động nhận chìm ở biển. Mở rộng và nâng cao hiệu quả hợp tác quốc tế về bảo vệ môi trường biển và hải đảo trên nguyên tắc giữ vững độc lập, chủ quyền quốc gia.

- *Nghiêm cấm*: Huy hoại, làm suy thoái môi trường, hệ sinh thái biển, hải đảo; Nhận chìm vật, chất ở vùng biển Việt Nam mà không có giấy phép, trái quy định của pháp luật.

- *Kiểm soát ô nhiễm, ứng phó sự cố tràn dầu, hóa chất độc và nhận chìm ở biển*: là các quy định cụ thể về kiểm soát ô nhiễm môi trường biển, nhận chìm ở biển và các sự cố tràn dầu và hóa chất độc trên biển bao gồm các quy định cụ thể sau,

+ Kiểm soát ô nhiễm môi trường biển và hải đảo, gồm các quy định: Nguyên tắc, nội dung, trách nhiệm điều tra, đánh giá môi trường biển và hải đảo; kiểm soát ô nhiễm môi trường biển từ các hoạt động trên biển, từ đất liền, từ các hoạt động xuyên biên giới.

+ Phân vùng rủi ro và phân cấp rủi ro ô nhiễm môi trường biển và hải đảo.

+ Nguyên tắc và phân cấp ứng phó, khắc phục sự cố tràn dầu, hóa chất độc trên biển.

+ Yêu cầu đối với việc nhận chìm ở biển; vật, chất được nhận chìm ở biển; giấy phép nhận chìm ở biển, kiểm soát hoạt động nhận chìm ở biển.

#### **2.2.4. Luật Dầu khí 1993 và số 10/2008/QH12**

Luật này được Quốc hội thông qua năm 1993 và sửa đổi, bổ sung một số điều năm 2000 và năm 2008. Đây là luật chuyên ngành về quản lý hoạt động dầu khí tại Việt Nam- một ngành mà hoạt động của nó liên quan mật thiết với môi trường biển. Trong luật này, một số nội dung đã đề cập đến bảo vệ môi trường biển như:

*Điều 5* quy định tổ chức, cá nhân tiến hành hoạt động dầu khí phải có đề án bảo vệ môi trường, thực hiện tất cả các biện pháp để ngăn ngừa ô nhiễm. Loại trừ ngay các nguyên nhân gây ô nhiễm và có trách nhiệm khắc phục hậu quả do sự cố ô nhiễm môi trường gây ra.

*Điều 7* yêu cầu tổ chức, cá nhân hoạt động dầu khí phải mua bảo hiểm môi trường.

*Điều 8* đưa ra các yêu cầu về bảo vệ môi trường và an toàn trong hoạt động dầu khí.

Luật Dầu khí đã có những quy định phù hợp để phát triển ngành dầu khí quốc gia đi đôi với bảo vệ môi trường biển trong quá trình phát triển ngành. Luật đã quy định về an toàn trong khai thác, vận chuyển, chế biến gắn liền các giải pháp bảo vệ môi trường biển nhằm bắt buộc các chủ thể khi tham gia vào quan hệ pháp luật này phải nghiêm chỉnh thực hiện, góp phần giảm thiểu tối đa tác động của nguồn tác nhân gây nguy cơ ô nhiễm cao đối với tài nguyên và môi trường biển là dầu mỏ.



Ngày 12/6/2008, Chủ tịch nước đã ban hành Lệnh số 05/2008/L - CTN công bố Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Dầu khí. Luật Dầu khí sửa đổi có nhiều quy định mới về hoạt động dầu khí, trong đó có quy định Tập đoàn dầu khí Việt Nam (Petro Viet Nam, gọi tắt là PVN) là công ty Nhà nước được tiến hành các hoạt động dầu khí và ký kết hợp đồng dầu khí với tổ chức, cá nhân tiến hành hoạt động dầu khí theo quy định của pháp luật đồng thời có trách nhiệm tổ chức thực hiện công tác bảo vệ môi trường trong hoạt động dầu khí.

#### **2.2.4. Các văn bản quy phạm pháp luật khác**

##### *a) Nghị định của Chính phủ*

Nghị định số 58/2017/NĐ - CP ngày 10/05/2017 quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam (95/2015/QH13) về quản lý hoạt động hàng hải, đã quy định cụ thể việc phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong hoạt động hàng hải (tại Mục 2, Chương V).

Nghị định này quy định việc mở, đóng cảng biển, hoạt động hàng hải, phối hợp hoạt động giữa các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển và khu vực hàng hải của Việt Nam, nhằm bảo đảm an toàn hàng hải, vệ sinh, trật tự và phòng ngừa ô nhiễm môi trường ở những khu vực đó.

Để bảo đảm an toàn, trật tự, vệ sinh tất cả các loại tàu thuyền khi đang neo đậu trong vùng nước cảng biển, cấm nạo ồng khói hoặc xả khói đen, cọ rửa hầm hàng hoặc mặt boong làm nhiễm bẩn môi trường, bơm xả các loại nước bẩn, cặn bẩn, chất thải, dầu hoặc hợp chất có dầu và các loại chất độc hại khác, vớt, đổ rác hoặc các đồ vật khác từ tàu xuống nước hoặc cầu cảng; gỡ rỉ, sơn tàu làm nhiễm bẩn môi trường; các loại tàu thuyền khi hoạt động trong cảng phải thực hiện chế độ đổ rác, bơm xả nước bẩn và nước dẫn tàu theo quy định của pháp luật và chỉ dẫn của Cảng vụ hàng hải. Các doanh nghiệp cảng hoặc tổ chức, đơn vị kinh doanh dịch vụ vệ sinh tàu thuyền tại cảng phải bố trí phương tiện để tiếp nhận rác thải, nước bẩn từ tàu thuyền và được thu phí dịch vụ theo quy định.

Tàu thuyền khi hoạt động tại cảng biển phải đảm bảo tất cả các van và thiết bị của tàu thuyền mà chất độc hại có thể thoát ra ngoài đều phải được niêm phong kẹp chì và phải có biển thông báo tại chỗ. Việc tháo bỏ niêm phong hoặc việc bơm thải các chất thải, nước bẩn qua những van hoặc thiết bị quy định tại khoản này chỉ được thực hiện với sự đồng ý của Giám đốc Cảng vụ Hàng hải và có sự giám sát trực tiếp của nhân viên Cảng vụ Hàng hải đó; khi tiến hành bơm các loại nước bẩn, nước thải có dầu hoặc các chất có đặc tính nguy hiểm khác qua đường ống trên mặt boong phải bịt kín các lỗ thoát nước mặt boong và có khay hứng ở những khớp nối của ống dẫn; tất cả các hoạt động liên quan đến việc bơm, xả dầu hoặc các chất nguy hiểm khác đều phải được ghi chép cụ thể, chi tiết vào nhật ký riêng và sẵn sàng xuất trình cho nhân viên thuộc cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam kiểm tra khi cần thiết.

Quy định tàu thuyền phải thực hiện việc báo cáo sự cố ô nhiễm môi trường xảy ra tại cảng biển phải được thực hiện theo quy định của pháp luật. Đồng thời, mọi tàu thuyền khi hoạt động tại cảng biển nếu phát hiện nguy cơ hoặc hành vi gây ONMT phải báo ngay cho Cảng vụ hàng hải; đồng thời, phải ghi rõ vào Nhật ký hàng hải về thời gian, địa điểm và đặc điểm của sự cố ô nhiễm đó. Nếu sự cố gây ONMT phát sinh từ tàu thuyền mình thì phải áp dụng ngay biện pháp ngăn ngừa hiệu quả, nhưng phải kịp thời báo cáo cho Cảng vụ hàng hải.

##### *b) Các quyết định của Thủ tướng Chính phủ về UPSCTD và Hóa chất độc*

Trong lĩnh vực ứng phó sự cố tràn dầu, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành một số quyết định về việc phát triển tổ chức UPSCTD, kế hoạch hành động, quản lý nhà nước các mặt hoạt động



UPSCTD trong phạm vi cả nước, gần đây nhất là:

- 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 của các Bộ, ngành Trung ương và địa phương).

- Quyết định số 26/2016/QĐ - TTg ngày 01/7/2016 của Thủ tướng Chính phủ Ban hành Quy chế hoạt động ứng phó sự cố hóa chất độc; Quyết định số 04/2020/QĐ - TTg ngày 13/01/2020 của Thủ tướng Chính phủ về Sửa đổi, bổ sung một số điều của Quyết định số 26/2016/QĐ – TTg.

- Quyết định số 133/QĐ - TTg ngày 17/01/2020 của Thủ tướng Chính phủ Ban hành Kế hoạch Quốc gia ứng phó sự cố tràn dầu.

- Quyết định số 12/2021/QĐ - TTg ngày 24/01/2021 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu.

### *Đánh giá chung*

Cơ sở pháp lý liên quan đến công tác ngăn ngừa và ứng phó SCTD tại Việt Nam khá đầy đủ nhưng vẫn còn thiếu sót và bất cập trong vấn đề thực thi.

- Kế hoạch Quốc gia về ứng phó SCTD vẫn còn mang tính định hướng mà chưa có các hướng dẫn cụ thể trong hành động.

- Quy chế ứng cứu SCTD chưa có quy định phân vùng ứng cứu và cũng chưa đề cập chi tiết, cụ thể đến công tác ứng cứu SCTD trên các hệ thống sông, rạch.

- Pháp luật còn thiếu các quy định cụ thể về trách nhiệm, nghĩa vụ BVMT của tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng hải.

- Chúng ta vẫn chưa có đầy đủ các thỏa thuận hợp tác quốc tế với các quốc gia trong khu vực có vùng biên liên kề về công tác BVMT. Việt Nam đã ký thoả thuận quốc tế với Thái Lan và Campuchia về ứng cứu dầu tràn trên Vịnh Thái Lan từ đầu năm 2006. Tuy nhiên, cho đến nay thoả thuận này thực tế chưa được triển khai cụ thể ở nước ta vì nhiều lý do khách quan, trong đó điều kiện kinh tế là một trong những yếu tố quyết định.

- Một hạn chế nữa trong việc thực thi các hành động ứng phó SCTD là Việt Nam vẫn chưa tham gia đầy đủ các công ước quốc tế trong đó phải kể đến công ước Quỹ 1992 (FC 92).

### CÂU HỎI ÔN TẬP CHƯƠNG

1. Mục tiêu chung và các biện pháp thực hiện Công ước MAROL73/78
2. Quy định về Ngăn ngừa ô nhiễm phát sinh từ sự cố ô nhiễm do dầu
3. Công ước về Ngăn ngừa ô nhiễm biển do việc nhận chìm các chất thải và các chất khác, 1972 (LC 1972) và Nghị định thư 1996
4. Nghị định thư 1992 sửa đổi Công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các thiệt hại do ô nhiễm dầu 1969 (CLC 92)
5. Những nội dung cơ bản của IMDG Code và vai trò của bộ quy tắc IMDG trong Công ước SOLAS 74.
6. Thỏa thuận về kiểm tra nhà nước tại cảng biển trong khu vực châu Á – Thái Bình Dương 1993 (TOKYO MOU, 1993)

7. Tóm tắt nội dung các Văn bản pháp luật Việt Nam Quy định về bảo vệ môi trường biển

**TÀI LIỆU THAM KHẢO CHƯƠNG**

- [1]. Công ước Quốc tế về trách nhiệm dân sự CLC 1992.
- [2]. Lê Văn Hiếu. *Công nghệ chế biến dầu mỏ*. Nhà xuất bản Khoa học và Kỹ thuật, Hà Nội - 2006
- [3]. Luật Bảo vệ Môi trường số 72/2020/QH14
- [4]. Nguyễn Hồng Thao. *Ô nhiễm môi trường biển Việt Nam Luật pháp và thực tiễn*. Nxb. Thống kê, 2003, Hà Nội
- [5]. Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam khoá 9, 10, 12. Luật Dầu khí năm 1993 và Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Dầu khí (Luật số 19/2000/QH10 và Luật số 10/2008/QH12).
- [6]. [http://www.eoearth.org/article/United\\_Nations\\_Conference\\_on\\_Environment\\_and\\_Development\\_\(UNCED\),\\_Rio\\_de\\_Janeiro,\\_Brazil](http://www.eoearth.org/article/United_Nations_Conference_on_Environment_and_Development_(UNCED),_Rio_de_Janeiro,_Brazil).
- [7]. IPIECA Report Series 1990 - 2005. Oil Spill Preparedness and Response. Report Series Summary. IPIECA 2006.
- [8]. Joint Group Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP), The State of the Marine Environment (UNEP, 1990).
- [9]. Oil pollution and Its control in the East Asia Seas Region. UNEP regional seas reports and studies No.96 Nairobi, Kenya.1988.