

CÔNG ƯỚC MARPOL 73/78 VỚI CÁC QUY TẮC NGĂN NGỪA Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG BIỂN TỪ TÀU BIỂN¹

*Nguyễn Thu Hà**

Việt Nam đã ký kết gia nhập Công ước MARPOL 73/78 và 2 phụ lục bắt buộc là Phụ lục I và II của Công ước. Hiện nay, chúng ta cũng đang nghiên cứu đề xuất gia nhập các Phụ lục còn lại, đặc biệt là Phụ lục III (Các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm biển do các chất độc hại được chuyên chở dưới dạng bao gói) và Phụ lục V (Các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải của tàu). Mục đích của việc gia nhập hai phụ lục này là nhằm giữ gìn, ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển của Việt Nam và của các quốc gia mà tàu biển Việt Nam tới hoạt động, từ hoạt động chuyên chở chất độc hại dạng bao gói trên biển và việc thải rác từ tàu. Việc tham gia các Phụ lục của Công ước là tạo cơ sở pháp lý để yêu cầu các tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế và các tàu biển nước ngoài đến hoạt động tại vùng biển Việt Nam phải tuân thủ các quy định nêu trong các Phụ lục của Công ước; Kiểm tra và cấp giấy chứng nhận cho tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế theo yêu cầu các Phụ lục; Kiểm soát việc thực thi các quy định của các tàu biển nước ngoài đến các cảng của Việt Nam theo yêu cầu của các Phụ lục.

Bài viết này xin giới thiệu về các quy tắc ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển từ tàu biển theo những quy định của Công ước MARPOL 73/78 và các Phụ lục của Công ước.

1. CÁC QUY TẮC NGĂN NGỪA Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG BIỂN TỪ HOẠT ĐỘNG CỦA TÀU BIỂN

1.1. Ngăn ngừa ô nhiễm dầu

Phụ lục I của Công ước MARPOL 73/78 quy định các quy tắc ngăn ngừa ô nhiễm dầu từ tàu. Phụ lục I hiện đã có 130 quốc gia tham gia².

Phụ lục này đã đưa ra những tiêu chuẩn mới và nghiêm ngặt hơn đối với hoạt động xả dầu xuống biển của tàu dầu mới và hiện có. Phụ lục I của Công ước yêu cầu một số tàu dầu lớn hơn phải được bố trí kết ballast phân ly và hệ thống rửa dầu thô và tất cả phải có thiết bị phát hiện hỗn hợp dầu/nước và thiết bị kiểm soát việc thải ra ngoài. Yêu cầu tàu dầu có trọng tải từ 3.000 DWT trở lên phải có hai lớp vỏ cũng như cải tiến cấu trúc bên trong các két chứa hàng của những tàu này làm cho việc rửa và dỡ hàng được dễ dàng hơn. Có lẽ nhiều tàu dầu nhỏ hơn cũng sẽ sử dụng kết ballast phân ly nên lượng cặn hàng trên tàu sau khi kết thúc dỡ hàng và lượng nước rửa két lần dầu được xả xuống biển sẽ giảm đi.

Một quy tắc nữa để hạn chế việc xả dầu từ tàu là khu vực cảng của các quốc gia phải đáp ứng nghĩa vụ theo yêu cầu của Công ước MARPOL 73/78 là thiết lập phương tiện tiếp nhận tương xứng cho cặn dầu và các chất thải khác. Thực tế cho thấy ở nhiều quốc gia cảng trên thế giới, đặc biệt là các nước đang phát triển chưa đáp ứng được phương tiện tiếp nhận tương xứng ở các cảng và bến đỗ cho nước nhiễm dầu và cặn từ tàu dầu, và nếu có thì phí sử dụng những phương tiện còn cao.

Hoạt động xả dầu được kiểm tra chặt chẽ qua những quy định thông thường ở trên tàu, đặc biệt liên quan đến việc di chuyển hàng và rửa két, nước biển được sử dụng để làm sạch két hoặc nước ballast chứa trong các két

* Vụ Luật pháp và Điều ước quốc tế – Bộ Ngoại giao
¹ Công ước Marpol 73 và Nghị định thư 78. Cục đăng kiểm - Bộ Giao thông vận tải dịch và xuất bản.

² Báo cáo của Cục đăng kiểm-Bộ Giao thông vận tải

chứa hàng chính là nguồn chính gây ô nhiễm từ tàu dầu. Để tránh gây ô nhiễm ở cảng xếp hàng, một số kết trên tàu phải được làm sạch trong khi tàu hành trình và được bơm đầy nước biển. Nước ballast bản được bơm vào kết lắng, tạo thành hỗn hợp có hai lớp, lớp trên là dầu và lớp dưới là nước biển; nước biển sẽ được bơm ra ngoài biển và còn lại trong kết là cặn dầu nặng. Tuy nhiên, thực tế cho thấy rằng thiết bị kiểm soát việc thải thì không được chính xác và mức xả thường trên mức độ giới hạn cho phép. Khi thay đổi hàng, kiểm tra, sửa chữa và chuẩn bị lên đà thì các kết của tàu cũng phải được làm sạch. Việc rửa kết cũng là phương pháp chính để ngăn không cho cặn của dầu thô đọng lại trong kết. Hiện nay, việc rửa kết được thực hiện bằng hệ thống rửa dầu thô, có hiệu quả hơn hẳn so với rửa bằng nước. Tuy nhiên, việc rửa bằng nước cũng cần thiết nếu kết được dùng để chứa nước ballast sạch hoặc chứa loại hàng khác.

Quy trình hoạt động liên quan đến việc làm hàng cũng có thể gây ra việc tràn dầu. Ví dụ, khi kết bị tràn do thuyền viên dự tính sai tỷ lệ bơm do thay đổi bơm từ kết ít sang kết nhiều hơn hoặc từ kết ở xa đến kết ở gần hơn, hoặc do việc đóng các kết khi đầy hoặc chuyển xếp hàng từ kết lớn hơn sang kết nhỏ hơn. Đặc biệt trong trường hợp bơm dầu nặng, nếu các đoạn ống trên bờ không được làm nóng một cách tương xứng hoặc dầu vôi nguội thì tỷ lệ bơm ban đầu rất thấp tới khi dầu nguội thoát ra khỏi đường ống thì ngay sau đó tỷ lệ bơm lại tăng lên đột ngột. Một nguyên nhân khác nữa thường gây ra tràn dầu là do kết quá đầy, dầu chảy ngược trở lại qua các van đang mở. Việc chảy dầu từ những đầu nối cũng là một nguyên nhân thường gây ô nhiễm do các mặt bích không được bắt chặt khít với nhau bằng các bu lông.

Trong khoảng thời gian từ 1983 đến 1993, số lượng dầu và sản phẩm dầu vận chuyển bằng đường biển đã giảm đi một lượng đáng kể (trong đó có nguyên nhân là thay đổi về chính trị và kinh tế - GESAMP

1993); giảm 25% lượng dầu vận chuyển bằng đường biển so với khoảng thời gian từ 1976 đến 1986. Ngoài ra ngày càng có xu hướng vận chuyển những sản phẩm đã được chế biến mà phần lớn đều là những loại dầu khó tan, chúng hoàn toàn ngược lại với dầu thô. Việc giảm số lượng dầu vận chuyển bằng đường biển chắc chắn sẽ làm giảm hoạt động xả dầu vào môi trường biển và hạn chế số vụ tai nạn xảy ra.

Theo đánh giá của Học viện Khoa học quốc gia của Mỹ thì trong khoảng thời gian từ 1980 đến 1989 đã có khoảng 540.000T dầu đã được xả xuống biển³. Việc giảm dầu xả xuống biển có phần đóng góp đáng kể của Công ước MARPOL 73/78 từ khi công ước có hiệu lực.

1.2. Ngăn ngừa ô nhiễm do hoá chất độc hại

Phụ lục II của Công ước MARPOL 73/78 phân loại hàng hoá chất theo mục đích thải xuống biển phù hợp với mức độ độc hại theo và được chia ra làm 4 loại từ A đến D. Loại A là những chất gây nguy hiểm nhất cho môi trường biển và loại D là những chất ít gây nguy hiểm nhất. Phụ lục II Công ước không đưa ra những quy định về việc thải xuống biển những chất thải sau khi rửa các kết chứa những loại hoá chất không gây hại cho sức khoẻ con người, các nguồn lợi từ biển. Tuy nhiên, những vật liệu được coi là không có hại cũng có thể gây ra thiệt hại cho môi trường biển khi được thải xuống biển. Ví dụ, năm 1994 tàu Stolt Kestrel đã xả xuống biển một loại chất phụ gia của dầu bôi trơn sau khi rửa kết (phù hợp với những yêu cầu của MARPOL), chất này được xếp vào loại D - ít gây nguy hiểm nhất cho môi trường nhưng đã làm cho bờ biển vùng Tây Bắc của nước Anh bị ô nhiễm và hàng trăm con chim hải âu đã bị chết⁴. Những chất loại D khác bao gồm cả những loại dầu có thể ăn được gây ra ảnh hưởng đến môi trường biển. Mặc dù một số hoá chất được chứa trong

³ MEPC.30/INF.13 - 1990.

⁴ Báo cáo của Cục hàng hải - Bộ Giao thông vận tải.

những kết có thể di chuyển bằng tay được cũng có thể đe dọa nghiêm trọng cho môi trường biển mà không phụ thuộc vào số lượng vận chuyển: như chất Polychlorinated Biphenyls (PCBs) là một thí dụ mà Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) đã khuyến cáo rằng không nên vận chuyển xô chúng bằng tàu.

Việc thải các loại hoá chất từ ngành vận tải biển thường gây ra ảnh hưởng lâu dài cho môi trường biển. Một số loại hoá chất như các chất Hydroxit Cacbon có thể tác động đến môi trường theo nhiều cách khác nhau: như dầu nổi trên mặt nước có thể gây ảnh hưởng nghiêm trọng cho các loài chim, các bờ đá và nền kinh tế ven biển (như các đầm muối) và loài thực vật dễ bị ảnh hưởng khi bị dầu bao phủ. Các chất Hydrocacbon phân tán hoặc hoà tan trong nước cũng có thể gây ảnh hưởng độc hại cho các động vật hữu cơ nếu chúng ăn những thức ăn có lẫn dầu.

Thực tế cho thấy rằng có rất nhiều vật liệu độc hại được sử dụng và vận chuyển bằng tàu nếu xả xuống biển sẽ gây ô nhiễm nghiêm trọng đến môi trường biển. Những chất này được nêu trong Bộ luật Quốc tế về cấu trúc và thiết bị của tàu vận chuyển xô các hoá chất nguy hiểm (IBC Code), bao gồm những chất làm sạch trong khu vực máy của tàu, những chất tẩy rửa và những sản phẩm hoá chất được chở xô trên những tàu hoá chất được thiết kế đặc biệt. Những tàu này thường nhỏ hơn nhiều so với tàu dầu và có tổng dung tích từ 500GT đến 40.000GT, chúng thường có cấu trúc phức tạp không chỉ để bảo vệ đến mức tối đa hàng hoá mà còn do tàu có thể cũng phải chở nhiều chất khác nữa, mỗi một loại hàng lại có đặc điểm và yêu cầu xếp dỡ khác nhau. Phụ lục II hiện có 130 quốc gia tham gia⁵.

1.3. Ngăn ngừa ô nhiễm do các chất độc hại dưới dạng bao gói

Phụ lục III Công ước MARPOL 73/78 áp dụng cho tất cả các tàu chở các chất độc hại dưới dạng bao gói. Chất độc hại là các

chất gây ô nhiễm biển nêu trong Bộ luật Quốc tế về chuyên chở hàng nguy hiểm bằng đường biển (IMDG Code). Dạng bao gói tức là bất kỳ phương tiện, thiết bị nào dùng để chứa hàng bao gồm cả các container, các thùng chứa, kết di động, các kết đặt trên các ô tô, toa xe lửa chở trên tàu. Phụ lục III cấm vận chuyển các chất độc hại trừ khi tuân thủ nghiêm ngặt các yêu cầu đưa ra trong Phụ lục. Các yêu cầu này liên quan đến việc đóng gói, dán nhãn, các hồ sơ cần thiết về hàng, sắp xếp hàng, các hạn chế về lượng hàng và các quy định ngoại lệ liên quan đến an toàn tàu và an toàn sinh mạng trên biển. Phụ lục III cấm việc thải xuống biển các loại hàng độc hại ở dạng bao gói, trừ khi đó là biện pháp cần thiết để đảm bảo an toàn cho tàu và người trên tàu. Trong trường hợp đó phải thực hiện việc khai báo theo Điều 2, Nghị định I của Công ước MARPOL 73/78.

Các hoạt động chuyên chở hàng nguy hiểm liên quan đến việc thực hiện các yêu cầu của Phụ lục III của Công ước MARPOL 73/78 bao gồm: Người gửi hàng phải đảm bảo rằng các chất độc hại dưới dạng bao gói được nhận dạng, đóng gói, dán nhãn và có đủ hồ sơ theo Bộ luật IMDG; Chủ tàu và người khai thác tàu phải xác nhận rằng việc đóng gói, dán nhãn, các hồ sơ của hàng là thỏa mãn và phải đảm bảo sắp xếp, cố định hàng theo đúng Bộ luật IMDG; Tàu chở hàng độc hại dưới dạng bao gói không yêu cầu kiểm tra và cấp giấy chứng nhận theo Công ước MARPOL 73/78, nhưng phải được cấp giấy chứng nhận theo Chương II-2 của Công ước SOLAS 74; Các chính quyền hàng hải và chính quyền cảng phải thực hiện công tác kiểm soát để đảm bảo hàng độc hại dưới dạng bao gói được vận chuyển trên tàu theo đúng quy định của Phụ lục III của Công ước MARPOL 73/78. Phụ lục III đã có hiệu lực từ ngày 01/7/1992 và đã có 115 quốc gia tham gia⁶.

1.4. Ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải

⁵ Như chú thích 2

⁶ Như chú thích 2

Việc xử lý nước thải trên tàu phải tuân thủ theo những qui định được nêu trong Phụ lục IV của Công ước MARPOL 73/78. Về cơ bản, nước thải có thể được xả xuống biển miễn là chúng đã được xử lý ở thiết bị xử lý trên tàu hoặc được lưu giữ trong những két thích hợp để đổ lên bờ.

Theo Quy định 1(3), Phụ lục IV của Công ước thì nước thải được định nghĩa là nước và các chất thải khác từ bất kỳ các nhà vệ sinh, nhà tắm hoặc hố xí nào; nước từ các hố, bể tắm và lỗ thoát nước ở trong buồng chữa bệnh (phòng chữa bệnh ngoại trú, buồng bệnh nhân; nước từ các buồng chứa

động vật sống và các dạng nước thải khác khi chúng được hoà lẫn với những loại nước nêu trên.

Nếu các tàu thoả mãn những yêu cầu của Phụ lục này thì sẽ được cấp Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải (1973). Thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận là không quá 5 năm. Phụ lục IV đã có hiệu lực từ ngày 27/9/2003 và có 100 quốc gia tham gia⁷.

Những điều kiện xả nước thải nêu trong Quy định 8, Phụ lục IV được tóm tắt trong bảng sau:

Khu vực biển	Tiêu chuẩn thải
Trong vòng 4 hải lý từ bờ	Không được thải trừ khi từ thiết bị xử lý nước thải đã được phê chuẩn đáp ứng các quy định 3 (1)(a)(i) và 8(1)(b)
Trong khoảng 4-12 hải lý từ bờ	Không được thải trừ khi từ: (1) thiết bị xử lý nước thải đã được phê chuẩn đáp ứng các quy tắc 3(1)(a)(i) và 8(1)(b); hoặc (2) một hệ thống đã được phê chuẩn để phân chia và khử trùng nước thải đáp ứng các quy tắc 3(1)(a)(ii) và 8(1)(a)
≥ 12 hải lý từ bờ	Thải từ thiết bị (1) hoặc (2) như trên hoặc nước thải được phân chia hoặc khử trùng khi tàu đang hành trình với tốc độ tối thiểu 4 hải lý/giờ và tỷ lệ xả đã được chính quyền quy định.

1.5. Ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải

Phụ lục V của Công ước MARPOL 73/78 là những quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải từ tàu. Những chất thải này đã được GESAMP (Nhóm chuyên gia khoa học về ô nhiễm biển) phân thành 3 loại: máy móc và thiết bị đánh cá như là lưới và dáy; đai buộc đóng gói và dây tổng hợp; rác bằng nhựa bao gồm túi, chai, tấm, vật liệu đóng gói và các tấm pallet bằng nhựa. Phụ lục V áp dụng cho tất cả các tàu, gồm cả thuyền buồm, tàu cá và các công trình ngoài khơi.

Những chất thải rắn do tàu sinh ra gồm có chất thải sinh hoạt (thực phẩm bao gói, giấy, chất thải làm sạch), chất thải hàng hoá (khi quét dọn hầm hàng, hàng hoá bị hư hỏng) và chất thải do việc bảo trì thường xuyên (chất thải kim loại, sơn, rỉ, cặn đóng ở

kết, chất thải của những vật liệu làm sạch). Số lượng các đồ vật bằng chất dẻo được tìm thấy trên biển và bờ biển đang ngày càng tăng lên vì tính bền vững của chúng (ước tính khoảng 400 - 500 năm thì chúng mới bị phân huỷ). Những vật này có thể làm bị thương hoặc giết chết những động vật biển ngay cả khi bị cắt ra thành những mảnh nhỏ, rất nhỏ, đặc biệt là những mảnh vụn nhân tạo có thể nổi trên mặt nước được thải ra trong quá trình hoạt động thông thường của tàu. Theo Công ước, cặn hàng sẽ được xử lý như quy định về rác thải của Phụ lục V trừ khi những cặn hàng này là những vật liệu đã được định nghĩa hoặc liệt kê trong danh sách những phụ lục khác của Công ước. Năm 1994, Chính quyền cảng Gothenburg ở Thụy Điển

⁷ Như chú thích 2

đã từ chối việc nhận số cam bị hỏng trên một tàu ghé qua cảng này (theo luật pháp Thụy Điển, các cảng phải có nghĩa vụ nhận những chất thải miễn phí cho các tàu) mà yêu cầu phí cao vì cho rằng hàng cam không thể phân loại như cặn hàng thông thường. Các cơ quan chức năng đã can thiệp và đưa ra phán quyết rằng cam thực ra là chất thải, không phải là hàng hoá và do đó được xem là rác thải vì nó không được quy định trong bất cứ phụ lục nào của Công ước. Sau đó cảng này đã phải nhận số cam bị hỏng này mà không được thu phí⁸. Ví dụ trên chứng tỏ rằng không thể giới hạn số lượng cặn hàng được coi là chất thải và trong một số trường hợp điều này có thể gây ra những tổn thất về cước phí cho những cảng hoạt động theo nguyên tắc “miễn phí”.

Số lượng và tính chất của các chất thải do tàu sinh ra phụ thuộc nhiều vào kích cỡ và loại tàu. Người ta ước tính rằng, mỗi ngày một người trên tàu hàng tạo ra một lượng chất thải sinh hoạt là 1,5kg và số lượng này sẽ gấp đôi đối với một người trên tàu khách (theo báo cáo của nhóm nghiên cứu về cung cấp phương tiện tiếp nhận, MEPC 35/12). Trong đó có khoảng 20% là chất thải thực phẩm (gồm cả chất lỏng), 40% - 55% là những chất thải dễ cháy (như giấy, giẻ ...), những chất thải không cháy được thường chiếm từ 25% - 40%, 8% - 10% chất thải còn lại là kính.

Cũng theo quy định ở Phụ lục V của Công ước, chỉ được phép đổ xuống biển kính vụn, mảnh thiếc đã cắt nhỏ hoặc chất thải thực phẩm ở bên ngoài các khu vực đặc biệt. Cấm thải xuống biển rác, vật liệu nhựa và tổng hợp khác như dây, lưới đánh cá, túi rác bằng ni lông ở bất cứ đâu trên biển ngoại trừ trường hợp hãn hữ⁹. Phụ lục này còn quy định đối với tàu có tổng dung tích 400GT trở lên và các tàu được chứng nhận 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 khai thác tài nguyên đáy biển phải có Nhật ký rác, lập theo mẫu.

Ngoài những công ước chính, một số thoả thuận quốc tế, nghị định thư và hướng dẫn đã được xem xét, đặc biệt là những quy định mang tính khu vực và chính sách quản lý chất thải của cảng có thể ảnh hưởng đến việc tổ chức sắp xếp chất thải trên tàu. Việc xử lý và đổ chất thải trên tàu là một vấn đề cần đặc biệt chú ý vì số lượng chất thải lớn, sự cần thiết phải bảo vệ môi trường du lịch và tính tự nhiên là một trong những sự hấp dẫn của những ngày nghỉ. Theo kết quả nghiên cứu trên tàu du lịch thì số lượng chất thải từng loại vào khoảng 1kg/người/ngày chất thải có thể đốt được, chất thải thực phẩm vào khoảng 0,5kg/người/ngày, 1kg/người/ngày là thiếc và kính¹⁰. Theo cách xử lý truyền thống trên tàu du lịch thì những chất thải có thể cháy được sẽ được đốt, còn kính và thiếc sẽ bị cắt nhỏ đi và xả xuống biển ở bên ngoài những khu vực đặc biệt hoặc giữ trên tàu để thải lên bờ. Hiện nay, việc thực hiện Công ước vẫn chưa được đáp ứng vì vẫn thường có một số loại chất thải là hỗn hợp gồm cả nhựa và kính hoặc thiếc, chì hoặc những loại bao gói mà người ta không thể tách rời hoàn toàn nhựa ra khỏi hỗn hợp được. Phụ lục V Công ước quy định cấm không được thải xuống biển vật liệu nhựa.

Kể từ ngày có hiệu lực (31/12/1988) đến nay, Phụ lục V đã có 119 quốc gia tham gia và có một số sửa đổi và bổ sung như: năm 1990 bổ sung quy định vùng Nam Cực là vùng đặc biệt, có hiệu lực từ 17/03/1992; năm 1991 bổ sung quy định vùng Caribe là vùng đặc biệt, hiệu lực từ 04/04/1993; năm 1995 làm rõ quy định 2 và bổ sung quy định 9 giải quyết vấn đề lưu giữ nhật ký rác, kế hoạch quản lý rác thải.

Một vấn đề nữa cũng cần được xem xét là vấn đề vệ sinh khi lưu giữ cũng như sau khi xả chất thải lên bờ vì trong cặn thường chứa

⁸ Maritime Safety Management – SSPA - SIDA 2000

⁹ Pearce 1992.

¹⁰ Deerberg, 1995.

vi khuẩn. Phụ lục V của Công ước quy định Chính phủ của mỗi thành viên Công ước phải đảm bảo các cảng và bến xa bờ có các thiết bị để nhận rác thải thỏa mãn nhu cầu thải rác từ các tàu mà không làm ngừng trệ tàu bất hợp lý. Tuy nhiên, hiện nay nhiều nước không có những phương tiện tiếp nhận cần thiết hoặc nguồn lực để giải quyết lượng chất thải này vì một tàu du lịch cũng sẽ tạo ra một lượng chất thải tương đương như một thành phố nhỏ. Nhiều quốc gia chưa tham gia Công ước và mới chỉ có một số ít quốc gia tham gia Phụ lục V nên họ không có nghĩa vụ cung cấp phương tiện tiếp nhận để thu gom rác trên tàu, đó đó việc đổ rác trên tàu hoàn toàn phụ thuộc vào người khai thác nếu các cảng trên tuyến đi của tàu không có phương tiện tiếp nhận. Hậu quả của việc thải bất hợp pháp sẽ làm suy yếu môi trường biển.

Phụ lục V Công ước cũng quy định các tàu có chiều dài từ 12m trở lên phải có bản hướng dẫn thải rác; các tàu có tổng dung tích từ 400GT trở lên phải có bản kế hoạch quản lý rác và nhật ký rác; bố trí các thùng rác riêng biệt để lưu giữ các loại rác khác nhau; có thể trang bị các thiết bị xử lý rác như lò đốt rác, thiết bị nghiền rác¹¹.

1.5. Ngăn ngừa ô nhiễm không khí do tàu thuyền

Hội nghị của Ủy ban Bảo vệ môi trường biển của IMO được tổ chức từ ngày 15-26/9/1997 đã đưa ra một Phụ lục VI mới liên quan đến những quy định về ngăn ngừa ô nhiễm không khí do tàu thuyền gây ra là một bộ phận của Công ước MARPOL 73/78. Phụ lục này đưa ra giới hạn chất thải Sunlphur oxide và Nitrogen oxide từ tàu. Hiện Phụ lục VI đã có hiệu lực từ ngày 19/5/2005 và có 22 quốc gia tham gia¹².

2. NGĂN NGỪA Ô NHIỄM BIỂN TỪ TAI NẠN, SỰ CỐ TÀU BIỂN GÂY RA

2.1. Ô nhiễm trong trường hợp đắm va hoặc mắc cạn

Quy định 13F, Phụ lục I của Công ước MARPOL 73/78 được áp dụng đối với các tàu dầu có trọng tải từ 600 tấn trở lên phải được thiết kế có kết cấu các kết không gian mạn và không gian đáy đôi đúng tiêu chuẩn để đảm bảo mức độ bảo vệ chống ô nhiễm dầu trong trường hợp đắm va hoặc mắc cạn. Quy định này còn nêu ra nguyên tắc khi phê duyệt thiết kế và kết cấu tàu dầu được đóng phù hợp với các điều khoản của quy định này.

Sau khi xảy ra thảm họa tàu dầu ERIKA, tại phiên họp lần thứ 46, Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (MEPC) đã thông qua Quy định 13G mới của Phụ lục I Công ước MARPOL, liên quan đến kết cấu tàu. Quy định mới này có hiệu lực vào ngày 1/9/2002, trong đó ấn định lại thời hạn các tàu dầu vỏ đơn hiện có (được phân thành 3 loại: tàu dầu loại 1, 2, 3) phải được hoán cải thành tàu dầu có hai lớp vỏ. Riêng đối với tàu dầu loại 2 và 3 có các lưu ý đặc biệt sau:

a. Các tàu phải được loại bỏ hoàn toàn vào năm 2015, tuy nhiên các tàu có kết cấu đáy đôi hoặc mạn kép không thỏa mãn Quy định 13F của Phụ lục I có thể được phép hoạt động cho đến năm 25 tuổi, tùy theo sự quyết định của Chính quyền hàng hải, với điều kiện phải thông báo cho IMO.

b. Các tàu dầu loại 2 và 3 khác thỏa mãn yêu cầu về bố trí các kết nước dẫn ở vị trí bảo vệ hoặc thỏa mãn yêu cầu về xếp hàng cân bằng thủy tĩnh được phép hoạt động đến năm 2017 hoặc đến khi tàu 25 tuổi (lấy thời hạn nào sớm hơn), tùy theo sự quyết định của Chính quyền hàng hải, với điều kiện phải thông báo cho IMO.

c. Quốc gia có tàu mang cờ theo quyền hạn của mình có quyền từ chối các tàu dầu đã áp dụng biện pháp nêu ở (a) và (b) vào các cảng của mình.

Trong bất kỳ trường hợp nào, các tàu dầu loại 1 hoạt động sau năm 2005 và các tàu dầu loại 2 hoạt động sau năm 2010 phải thỏa mãn yêu cầu về "Kế hoạch đánh giá trạng thái" (CAS). Chấp nhận CAS hay không là do quyết định của Chính quyền hàng hải của Quốc gia mà tàu mang cờ. Có

¹¹ Như chú thích 2

¹² Như chú thích 2

thể có Chính quyền hàng hải không chấp nhận CAS trong việc kéo dài thời gian hoạt động của tàu dầu. Trong trường hợp này Chính quyền hàng hải phải thông báo cho IMO về quyết định của mình¹³.

2.2. Ô nhiễm do sự cố

Đối với các tàu dầu bị hư hỏng mạn và đáy tàu, Quy định 22 - 25 Chương III, Phụ lục I của Công ước MARPOL 73/78 có đặt ra những yêu cầu nhằm giảm thiểu ô nhiễm dầu bằng việc đặt ra những hư hỏng giả định, lượng dầu tràn giả thiết để từ đó giới hạn kích thước và bố trí các két hàng, phân khoang và ổn định tai nạn.

Quy định 26, chương IV, Phụ lục I của Công ước MARPOL 73/78 yêu cầu trên mỗi tàu dầu có tổng dung tích từ 150GT trở lên và trên mỗi tàu không phải là tàu dầu (tàu hàng) có tổng dung tích từ 400GT trở lên phải có một bản Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu trên tàu đã được Chính quyền hàng hải phê chuẩn. Bản Kế hoạch này phải phù hợp với Hướng dẫn về việc xây dựng kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu được Ủy ban Bảo vệ môi trường biển của Tổ chức thông qua bằng Nghị quyết MEPC.54(32). Đối với các tàu được đóng trước ngày 4/4/1993, yêu cầu này phải được áp dụng sau 24 tháng kể từ ngày

đó. Bản Kế hoạch phải bao gồm tối thiểu các hướng dẫn về: Quy trình mà thuyền trưởng hoặc những người khác có trách nhiệm của tàu phải tuân theo để báo cáo vụ ô nhiễm dầu như yêu cầu của Điều 8, Nghị định thư I của Công ước, dựa trên hướng dẫn do Tổ chức ban hành; Danh mục các tổ chức hoặc cá nhân cần liên lạc trong trường hợp xảy ra vụ ô nhiễm dầu; Thuyết minh chi tiết các hành động cần thực hiện ngay bởi những người trên tàu nhằm giảm hoặc điều khiển việc thải dầu sau vụ ô nhiễm; Các quy trình và nơi liên lạc từ tàu để phối hợp hành động của tàu với các tổ chức quốc gia và tổ chức địa phương trong việc xử lý ô nhiễm.

Đối với tàu chở xô chất lỏng độc hại, Quy định 16 mới được thêm vào Phụ lục II của Công ước MARPOL 73/78 yêu cầu tất cả các tàu chở chất lỏng độc hại có tổng dung tích từ 150GT trở lên, từ sau ngày 1/1/2003 phải có Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm biển do chất lỏng độc hại vận chuyển trên tàu gây ra. Trong những Kế hoạch này phải nêu lên được quy trình báo cáo vụ việc ô nhiễm do dầu, chất lỏng độc hại; danh sách các tổ chức, cá nhân trên tàu để liên lạc khi có ô nhiễm xảy ra; những hành động cần được tiến hành ngay lập tức để giảm và kiểm soát việc thải chất gây ô nhiễm; thủ tục và địa chỉ liên lạc của các cơ quan chịu trách nhiệm tiếp nhận, xử lý thông tin và đưa ra biện pháp khắc phục sự cố, ngăn ngừa ô nhiễm của các quốc gia./.

¹³ Vũ Ngọc Quỳnh: Những vấn đề sau vụ tàu ERIKA đắm, Tạp chí Hàng hải, 2001, số 7