Co-funded by the European Union

german cooperation
DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

Implemented by:
giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

EXPERTISE FRANCE

VINAMARINE

Rethinking Plastics
Circular Economy Solutions to Marine Litter

Nâng cao hiệu quả quản lý chất thải và cặn hàng từ tàu biển thông qua Dự án "Suy nghĩ lại về nhựa"

Tài liệu Chính sách

Bối cảnh

Trong hai thập kỷ gần đây, giao thông hàng hải toàn cầu đã không ngừng tăng trưởng. Vì vậy, chính phủ các nước, các tổ chức phi chính phủ và ngành công nghiệp hàng hải ngày càng quan tâm đến các vấn đề môi trường. Tình trạng xả rác và dầu thải bất hợp pháp ở các khu vực ven biển và đại dương đang trở thành vấn đề nổi cộm, nhất là khi lượng rác thải nhựa xả ra biển đang gia tăng ở mức độ đáng lo ngại và một lượng lớn rác thải nhựa do hoạt động hàng hải gây ra. Trên phạm vi quốc tế, Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) ban hành Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra - MARPOL 73/78 áp dụng trong giao thông hàng hải, đưa ra quy định liên quan đến quản lý chất thải phát sinh từ tàu biển, cặn hàng và đưa ra cho các cảng khuyến nghị về cách đảm bảo thu gom chất thải từ tàu thường xuyên, không làm ảnh hưởng đến hoạt động của tàu biển.

Hệ thống giao thông hàng hải và cảng biển đóng vai trò then chốt trong nền kinh tế Việt Nam. Số lượng tàu cập cảng biển mỗi năm lại tăng lên, tiềm ẩn nguy cơ ô nhiễm môi trường biển, tác động rất lớn đến hệ sinh thái biển. Đặc biệt, các sản phẩm nhựa bị thải ra biển ngày càng nhiều và có thể ảnh hưởng đến đa dạng sinh học ở Biển Đông. Để giảm thiểu nguy cơ ô nhiễm môi trường biển, giống như nhiều quốc gia Đông Nam Á khác, Việt Nam đã phê chuẩn tất cả sáu phụ lục của Công ước MARPOL và đã nội luật hóa các quy định này. Tuy nhiên, vẫn còn khoảng cách giữa văn bản luật và việc hiểu biết về chống ô nhiễm môi trường biển và bảo vệ môi trường trên đất liền, gây trở ngại đáng kể cho việc thực thi hiệu quả luật.

Trước đây, các đại lý tàu (đại diện cho tàu) làm việc trực tiếp với các đơn vị thu gom chất thải hoạt động trong khu vực về việc thu gom chất thải từ các tàu vào cảng. Thông thường, cảng hoặc cơ quan quản lý cảng không nắm được thông tin về hoạt động thu gom này và hoạt động này cũng không được quy định, quản lý, giám sát hay kiểm soát hiệu quả. Vì vậy, nhiều cảng đã đối mặt với tình trạng tàu xả thải xuống biển trước khi ghé cảng để tiết kiệm thời gian và tiền bạc, gây nhiều tác động tiêu cực đến môi trường biển. Từ phía cảng, hành vi này cũng đã được chấp nhận một cách không chính thức, miễn là việc xả thải không diễn ra ở khu vực ngoài cảng hoặc khu vực neo đậu của cảng. Mặc dù tình hình ở Việt Nam đã được cải thiện, song các cảng châu Á khác vẫn đang phải đối mặt với những thách thức như vậy.

Công ước IMO:

Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL 73/78), (www.imo.org)

Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL) là công ước quốc tế cơ bản về ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển do hoạt động của tàu thuyền gây ra hoặc do tai nạn. Công ước bao gồm các quy định nhằm ngăn ngừa và giảm thiểu ô nhiễm từ tàu và hiện bao gồm sáu Phụ lục.

MARPOL 73/78 là một trong những công cụ mang tính bắt buộc chính của IMO đã được các quốc gia thành viên nội luật hóa để thực hiện.

Phân tích vấn đề

Nếu không thể chuyển chất thải lên các cơ sở tiếp nhận của cảng hoặc các hệ thống thu gom khác, các tàu ghé cảng Việt Nam sẽ đổ trái phép chất thải ra biển. Đặc biệt, chất thải có dầu, rác thải, nhựa, nước thải và chất thải nguy hại sẽ có nhiều tác động tiêu cực đến môi trường biển, ngành thủy sản và du lịch.

Câu hỏi quan trọng ở nhiều quốc gia là ai chịu trách nhiệm đảm bảo thu gom hiệu quả chất thải từ tàu. Chính phủ phê chuẩn MARPOL và giao cho Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải, các Cảng vụ hàng hải và các doanh nghiệp cảng nhiệm vụ đảm bảo tuân thủ các quy định của MARPOL. Tuy nhiên, các cảng biển quốc tế, thuộc sở hữu tư nhân hoặc nhà nước, bên cạnh việc điều hành các bến cảng thường còn có những mối lợi ích hoặc sở hữu đan xen với các đối tác kinh tế quốc tế khác. IMO không có quyền lực pháp lý để thực thi và kiểm soát việc vận chuyển chất thải tại các cảng, gây ra tình trạng không có sự phối hợp tổng thể ở nhiều quốc gia trong việc giám sát và kiểm soát các hoạt động thu gom chất thải. Các bên liên quan tham gia vào quá trình thu gom chất thải thường không nhận thấy lợi ích kinh tế nào, nên thiếu động lực tham gia với một vai trò trực tiếp hoặc gián tiếp vào hoạt động thu gom chất thải.

Ở châu Âu, tình hình trở nên đáng lo ngại vào cuối những năm 1990 khi số lượng các vụ xả thải bất hợp pháp từ tàu ngày càng nhiều. Tình hình chỉ chuyển biến tốt hơn khi Chiến lược Biển Baltic (xem bên dưới) và Chỉ thị đầu tiên của EU có hiệu lực, nội dung cốt lõi của hai văn bản này tập trung vào việc sử dụng phương thức "phí chất thải gián tiếp" (thu phí bất kể có chuyển chất thải lên hay không). Áp dụng đầy đủ hoặc một phần phương thức phí chất thải gián tiếp như vậy đã góp phần làm tăng đáng kể việc chuyển chất thải từ tàu lên các cơ sở tiếp nhận tại cảng của EU và đương nhiên giảm xả thải trái phép xuống biển. Việc áp dụng rộng rãi hơn phương thức phí gián tiếp chắc chắn sẽ có tác động tích cực đến bảo vệ môi trường biển ở Đông Nam Á. Tuy nhiên, vẫn còn nhiều cơ quan chức năng và cảng băn khoăn khi lựa chọn áp dụng phương pháp này.

Các điều khoản của MARPOL quy định đến giai đoạn thu gom, tức là giai đoạn chuyển chất thải từ tàu đến khu vực cảng. Như vậy, có thể giải quyết vấn đề ô nhiễm biển, nhưng lại phải đối mặt với vấn đề ô nhiễm trên đất liền. Do đó, điều quan trọng là chất thải thu được từ tàu phải tiếp tục được quản lý hợp lý trên đất liền và phù hợp với hệ thống quản lý chất thải đô thị và tuân thủ các quy định khác trong nước về xử lý cho đến khâu loại bỏ cuối cùng. Tất cả các bước từ thu gom đến xử lý và loại bỏ cuối cùng phải được quản lý một cách hiệu quả.

Các vấn đề chính:

- Thiếu các biện pháp khuyến khích kinh tế để tránh tình trạng tàu xả thải bất hợp pháp
- Chưa hoàn thiện khung pháp lý và chưa thực hiện đầy đủ các biện pháp quản lý chất thải trên biển và đất liền
- Chưa có hoặc chỉ có thủ tục khai báo chất thải không mang tính bắt buộc khi đến cảng
- Chưa phân định rõ trách nhiệm trong quản lý chất thải từ tàu tại các cảng
- Chưa giám sát đủ hoạt động chuyển chất thải từ tàu lên cảng để tiến hành thu gom
- Chưa tập trung đầy đủ vào xử lý chất thải sau khi thu gom (vận chuyển, xử lý và loại bỏ cuối cùng)

Cách tiếp cận của Châu Âu

Trước những năm 2000, châu Âu đối mặt với tình trạng số vụ tàu xả thải bất hợp pháp gia tăng, đặc biệt tại khu vực biển Baltic và eo biển Anh. Giữa và cuối những năm 1990, các quốc gia xung quanh Biển Baltic đã quyết định hợp tác thông qua Công ước Helsinki (HELCOM) để cải thiện tình hình, khi nhận thấy ô nhiễm môi trường biển và giao thông hàng hải là một vấn đề xuyên biên giới, chỉ có thể được giải quyết thông qua hợp tác khu vực. Năm 1996, chín quốc gia xung quanh Biển Baltic đã thống nhất thông qua "Chiến lược Biển Baltic", trong đó, các nước đã thảo luận và thống nhất một số khuyến nghị sau này được nội luật hóa thành luật pháp quốc gia. Các khuyến nghị quan trọng nhất tập trung vào các vấn đề "Thu phí bù chi" (thu phí chất thải gián tiếp – thu phí bất kể có chuyển chất thải lên phương tiện tiếp nhận hay không) và "Thông báo chất thải" trước khi tàu đến cảng. Chiến lược Biển Baltic đã giúp giảm đáng kể số lượng các vụ xả thải bất hợp pháp trong khu vực.

Song song với việc thực hiện Chiến lược Biển Baltic, Ủy ban Châu Âu (EC) đã ban hành chỉ thị đầu tiên về quản lý chất thải từ tàu biển. Chỉ thị số 59/2000 EC về Cơ sở tiếp nhận tại cảng có hiệu lực vào năm 2000 giúp làm tăng đáng kể lượng chất thải từ tàu biển được chuyển lên phương tiện tiếp nhận tại tất cả các cảng biển EU. Chỉ thị này hiện đã được thay thế bằng Chỉ thị số 2019/883 về Cơ sở tiếp nhận tại cảng, sửa đổi một số điều của Chỉ thị 2010/65/EU và bãi bỏ Chỉ thị 2000/59/EC.

Chỉ thị nêu trên đưa ra nhiều yêu cầu mà các cảng thuộc EU phải tuân thủ, trong đó quan trọng nhất là:

1. Thu phí bù chi

Một phần lớn tổng chi phí thu gom, xử lý chất thải từ tàu sẽ được bù đắp dựa trên các nguyên tắc phí gián tiếp (tàu thuyền trả phí dù có chuyển chất thải lên hay không) để loại bỏ động cơ kinh tế trong việc xả thải bất hợp pháp.

2. Khai báo chất thải bắt buộc trước khi tàu đến cảng

Trước khi đến cảng, tất cả các tàu bắt buộc phải hoàn thành thủ tục khai báo cho cảng hoặc đơn vị phụ trách quản lý chất thải từ tàu, về loại chất thải và khối lượng chất thải sẽ được thanh thải.

3. Quy định trách nhiệm rõ ràng cho từng bên tham gia vào hoạt động quản lý chất thải từ tàu tại cảng

Trước đây và trước khi Chỉ thị của EC có hiệu lực (và thường thấy ở các cảng Châu Á), trách nhiệm tổng thể về quản lý chất thải từ tàu biển chưa được quy định rõ ràng vì các hoạt động thu gom thường diễn ra nhưng cảng hoặc chính quyền cảng không biết hoặc có ít thông tin.

4. Nâng cao nhận thức về quản lý chất thải từ tàu tại các cảng thuộc EU

Theo Chỉ thị, tất cả các cảng phải lập "kế hoạch quản lý chất thải tại cảng" theo mẫu ban hành trong phụ lục. Kế hoạch này thường được gọi là "Sổ tay Quản lý Chất thải từ Tàu" vì nó đề cập đến nhiều hoạt động vận hành. Sổ tay cung cấp thông tin về tất cả các khía cạnh liên quan đến quản lý chất thải từ tàu, ví dụ như các thủ tục, phương thức thu phí bù chi và mức thu, yêu cầu khai báo chất thải bắt buộc, danh sách liên hệ và các yêu cầu pháp lý liên quan khác.

Chỉ thị 2019/883 của EU sửa đổi Chỉ thị 2010/65/EU và bãi bỏ Chỉ thị 2000/59/EC

Chỉ thị đầu tiên của EU số 2000/59 về Cơ sở tiếp nhận tại cảng đề cập đến một số khác biệt liên quan đến việc quản lý chất thải từ tàu và có hiệu lực vào năm 2000. Chỉ thị 2019/883 củng cố thêm các quy định của Chỉ thị đầu tiên và có sự liên kết chặt chẽ hơn với MARPOL. Các lĩnh vực trọng tâm chính của Chỉ thị là nhấn mạnh hơn vào việc sử dụng phí gián tiếp (trả phí bất kể có chuyển chất thải lên hay không), khai báo chất thải bắt buộc và chuẩn bị Kế hoạch Quản lý Chất thải Cảng (Sổ tay Quản lý Chất thải từ Tàu).

Phương pháp tiếp cận chung để thực hiện hiệu quả hệ thống quản lý chất thải từ tàu tại các cảng dựa trên kinh nghiệm của EU

7 bước

Lộ trình thiết lập hệ thống thu gom, xử lý hiệu quả chất thải từ tàu và tuân thủ MARPOL

1. Đánh giá hiện trạng hệ thống xử lý chất thải từ tàu tại cảng - phân tích chất thải, luồng xử lý và các thủ tục.

2. Các quyết định chiến lược từ phía ban lãnh đạo cảng và/ hoặc cơ quan quản lý nhà nước
   - Về sự tham gia của các bên
   - Về sở hữu và hoạt động
   - Về nguyên tắc thu phí bù chi
   - Về việc tiếp nhận các loại chất thải và lượng chất thải

3. Xây dựng và áp dụng hệ thống khai báo chất thải trực tuyến bắt buộc trước khi tàu tới cảng

4. Xây dựng hệ thống thu phí bù chi mang tính khích lệ dựa trên phương thức thu phí toàn bộ hoặc một phần theo hình thức gián tiếp

5. Xác định rõ trách nhiệm và tổ chức bộ máy quản lý thu gom xử lý chất thải từ tàu tại cảng và cơ quan quản lý cảng

6. Xây dựng Sổ tay quản lý chất thải từ tàu nêu rõ các quy trình và yêu cầu về quản lý chất thải và phổ biến cho các bên liên quan

7. Triển khai áp dụng và theo dõi

Quản lý chất thải từ tàu tại Việt Nam

Tại Việt Nam, các tàu có thể chuyển chất thải đến các cơ sở tiếp nhận ở một số cảng. Tuy nhiên, nhiều cảng đang phải đối mặt với một số thách thức trong quá trình triển khai, nhất là trong bối cảnh toàn cầu hóa kinh tế và giao thông hàng hải gia tăng. Các cảng của Việt Nam cần tiến hành đánh giá cần nâng cấp những gì đối với các cơ sở/ hệ thống tiếp nhận chất thải hiện có, đáp ứng nhu cầu thu gom, xử lý chất thải do tàu tạo ra, nhằm giảm thiểu ô nhiễm tại các cảng biển nói riêng và bảo vệ môi trường biển nói chung.

Nhiều cảng biển Việt Nam (trừ một số cảng ở Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa-Vũng Tàu, Đà Nẵng, Quảng Ninh và Hải Phòng) chưa được trang bị các phương tiện/ hệ thống tiếp nhận để quản lý chất thải tàu biển, mặc dù chính phủ đã xây dựng các quy định khuyến khích đầu tư, xây dựng các cơ sở tiếp nhận chất thải tại cảng (ví dụ: Thông tư 41/2017/TT-BGTVT ngày 14/11/2017 của Bộ Giao thông vận tải). Hầu hết các cảng không đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng riêng để xử lý chất thải tàu biển (như khu vực chứa chất thải tạm thời và phân loại chất thải từ tàu). Việc thu gom chất thải từ tàu chủ yếu do bên thứ ba (các đơn vị quản lý rác thải) thực hiện mà ít được các cơ quan chức năng giám sát. Tàu biển hoặc đại lý và bên thu gom xử lý chất thải thường liên hệ trực tiếp với nhau về việc chuyển chất thải, đặc biệt là tại các khu neo đậu.

Bộ Tài nguyên và Môi trường (Bộ TN&MT) là cơ quan quản lý nhà nước chịu trách nhiệm chính về quản lý chất thải tại Việt Nam và Bộ Giao thông vận tải thực hiện nhiệm vụ liên quan đến việc bảo vệ môi trường hoạt động hàng hải.

Theo chức năng nhiệm vụ, Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm tuân thủ Công ước MARPOL và thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng hải tại tất cả các cảng biển ở Việt Nam thông qua Cục Hàng hải Việt Nam (VINAMARINE). Bên cạnh nhiều hoạt động giám sát trong ngành hàng hải, VINAMARINE là cơ quan nhà nước chính chịu trách nhiệm về hoạt động hàng hải tại các cảng biển Việt Nam. VINAMARINE đã tiến hành triển khai Công ước MARPOL nhiều năm và cũng đã tham mưu ban hành các văn bản, hướng dẫn, kế hoạch phát triển cảng bền vững, trong đó có cả hoạt động quản lý chất thải hiệu quả hơn. Việt Nam vẫn chưa hoàn thiện khuôn khổ pháp lý để triển khai đầy đủ quy định về phương tiện tiếp nhận chất thải tại cảng đối với các tàu muốn thanh thải chất thải, theo Công ước MARPOL.

Các quy định của Việt Nam về cơ sở tiếp nhận và quản lý chất thải từ tàu biển

I. Luật:

1. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015

Đây là văn bản luật cao nhất điều chỉnh các lĩnh vực thuộc ngành hàng hải như vận tải biển, hoạt động cảng, an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển. Luật có các điều khoản liên quan đến quản lý chất thải của tàu biển, cảng biển theo Công ước MARPOL 73/78 và được hướng dẫn chi tiết tại Nghị định số 58/2017/NĐ-CP và Thông tư 41/2017/TT-BGTVT. Ví dụ về các điều khoản:

Điều 128: "Cảng biển phải có phương án, biện pháp tiếp nhận, xử lý chất thải từ tàu biển theo quy định" của Quốc gia và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

2. Luật Bảo vệ môi trường năm 2020

Đây là văn bản luật cao nhất quy định về các vấn đề bảo vệ môi trường nói chung. Luật có các điều khoản liên quan đến quản lý chất thải, được hướng dẫn chi tiết tại Nghị định số 308/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường và Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022 của Bộ Tài nguyên và Môi trường quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường. Ví dụ về các điều khoản:

Điều 73. Giảm thiểu, tái sử dụng, tái chế và xử lý chất thải nhựa, phòng, chống ô nhiễm rác thải nhựa đại dương:

1. Tổ chức, cá nhân có trách nhiệm hạn chế sử dụng, giảm thiểu, phân loại, thải bỏ chất thải là sản phẩm nhựa sử dụng một lần và bao bì nhựa khó phân hủy sinh học theo quy định; không thải bỏ chất thải nhựa trực tiếp vào hệ thống thoát nước, ao, hồ, kênh, rạch, sông và đại dương.

2. Chất thải nhựa phát sinh từ hoạt động du lịch và dịch vụ biển, kinh tế hàng hải, khai thác dầu khí và tài nguyên khoáng sản biển, nuôi trồng và khai thác thủy sản phải được thu gom, lưu giữ và chuyển giao cho cơ sở có chức năng tái chế và xử lý.

3. Các sản phẩm thân thiện môi trường, sản phẩm thay thế sản phẩm nhựa sử dụng một lần và sản phẩm thay thế bao bì nhựa khó phân hủy sinh học được chứng nhận thì được hưởng ưu đãi, hỗ trợ theo quy định của pháp luật.

4. Chất thải nhựa phải được thu gom, phân loại để tái sử dụng, tái chế hoặc xử lý theo quy định của pháp luật. Chất thải nhựa không thể tái chế phải được chuyển giao cho cơ sở có chức năng xử lý theo quy định. Chất thải nhựa phát sinh từ hoạt động kinh tế trên biển phải được thu gom để tái sử dụng, tái chế hoặc xử lý và không được xả thải xuống biển.

5. Nhà nước khuyến khích việc tái sử dụng, tái chế chất thải nhựa phục vụ hoạt động sản xuất hàng hóa, vật liệu xây dựng, công trình giao thông; khuyến khích nghiên cứu, phát triển hệ thống thu gom và xử lý rác thải nhựa trôi nổi trên biển và đại dương; có chính sách thúc đẩy tái sử dụng, tái chế chất thải nhựa.

6. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chỉ đạo tổ chức thu gom, xử lý chất thải nhựa trên địa bàn; tuyên truyền, vận động việc hạn chế sử dụng bao bì nhựa khó phân hủy sinh học và sản phẩm nhựa sử dụng một lần; tuyên truyền về tác hại của việc thải bỏ ngư cụ trực tiếp xuống biển, rác thải nhựa đối với hệ sinh thái.

7. Chính phủ quy định lộ trình hạn chế sản xuất, nhập khẩu sản phẩm nhựa sử dụng một lần, bao bì nhựa khó phân hủy sinh học và sản phẩm, hàng hóa chứa vi nhựa.

II. Nghị định:

1. Nghị định số 58/2017/NĐ-CP của Chính phủ ngày 10/05/2017 quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải. Ví dụ về các điều khoản:

Điều 117:

Doanh nghiệp cảng phải bố trí phương tiện để tiếp nhận rác thải, nước bẩn, nước lẫn cặn dầu và chất lỏng độc hại khác từ tàu thuyền để xử lý hoặc cung cấp danh sách doanh nghiệp xử lý rác thải, nước bẩn, nước lẫn cặn dầu và chất lỏng độc hại khác theo quy định của pháp luật.

2. Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường. Ví dụ về các điều khoản:

Điều 160:

2. Trách nhiệm cụ thể quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường của một số bộ, cơ quan ngang bộ:

d) Bộ Giao thông vận tải xây dựng, ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông vận tải theo quy định của pháp luật; chỉ đạo, tổ chức thực hiện hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa theo quy định của pháp luật; ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành và tổ chức thực hiện cơ chế, chính sách chuyển đổi, loại bỏ phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch, phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường; tổ chức thực hiện công tác bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu, bảo vệ tầng ô-dôn trong hoạt động hàng hải, hàng không theo các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên và các lĩnh vực khác thuộc phạm vi quản lý;

III. Thông tư:

1. Thông tư số 41/2017/TT-BGTVT do Bộ trưởng bộ Giao thông vận tải ký ban hành, có hiệu lực từ ngày 01/01/2018, quy định về quản lý và thu gom chất thải từ các tàu trong vùng nước cảng biển.

Thông tư này quy định trách nhiệm quản lý đối với việc thu gom và xử lý chất thải từ tàu tại các cảng biển.

2. Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022 của Bộ Tài nguyên và Môi trường quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường, đưa ra hướng dẫn cụ thể về quản lý chất thải sinh hoạt, chất thải công nghiệp và chất thải nguy hại.

Dự án "Suy nghĩ lại về nhựa" đã xác định một số vấn đề trong hệ thống quản lý chất thải từ tàu của Việt Nam nhằm đảm bảo quản lý hiệu quả chất thải từ tàu tại các cảng (Xem trang 10). Đây cũng là các vấn đề mà các cảng lớn khác trên toàn thế giới và Châu Âu gặp phải, trước khi Chỉ thị EU có hiệu lực. Đó là những vấn đề mang tính pháp lý và hoạt động như: quy định chưa bao quát hay rõ ràng, tương thích; quy trình thực thi chưa nêu rõ trách nhiệm cũng như hiệu quả. Nói chung, hệ thống đang thiếu các biện pháp khuyến khích để thúc đẩy các tàu chuyển chất thải lên cảng. Những biện pháp khuyến khích bao gồm việc khai báo chất thải trực tuyến bắt buộc và một hệ thống thu phí bù chi hiệu quả được xây dựng dựa trên phương thức phí gián tiếp. Các biện pháp này sẽ khuyến khích các tàu chuyển giao chất thải lên cảng và làm giảm tình trạng xả thải bất hợp pháp ra môi trường biển.

Để các cảng Việt Nam có khả năng cạnh tranh cao hơn và phát triển xanh hơn trong tương lai, cần số hóa các thủ tục như quản lý chất thải.

Một số đề xuất giải pháp cơ bản liên quan đến pháp lý và hoạt động:

Về mặt pháp lý:

1. Thông tư số 41/2017/TT-BGTVT và Nghị định số 58/2017/NĐ-CP:

- Đưa ra quy định về Hệ thống khai báo chất thải trực tuyến bắt buộc và mẫu khai báo đã chỉnh sửa (Mẫu chuẩn của IMO), đồng thời có hướng dẫn rõ ràng hơn về cách thực hiện "thông báo ít nhất 24 giờ trước khi tàu đến đến" và sửa đổi biểu mẫu "Biên nhận chất thải".

2. Thông tư số 41/2017/TT-BGTVT:

- Cập nhật định nghĩa liên quan đến chất thải, rác thải trên cơ sở các sửa đổi mới nhất của MARPOL Phụ lục V, nhằm làm đảm bảo tính thống nhất trong cách hiểu giữa các điều khoản quốc tế và quốc gia, cũng như sự phù hợp cho các hoạt động quản lý.
- Làm rõ hơn trách nhiệm của Cảng/ Cảng vụ hàng hải địa phương. Cung cấp thông tin liên quan đến các dịch vụ và phương tiện tiếp nhận hiện có, ví dụ: danh sách các nhà cung cấp dịch vụ thu gom chất thải, chi tiết liên hệ, loại và khối lượng chất thải có thể được thu gom tại cảng để xử lý tiếp và biểu giá cho các hoạt động xử lý chất thải. Những thông tin đó sẽ được cung cấp bằng tiếng Việt và tiếng Anh trên các phương tiện điện tử (Trang web, Portales, Facebook...) và cũng được cung cấp trong "Sổ tay Quản lý Chất thải từ Tàu".

Sửa đổi bổ sung liên quan đến áp dụng hệ thống thu bù chi phí mang tính khuyến khích để thu gom xử lý chất thải từ tàu dựa hoàn toàn hoặc một phần vào phương thức thu phí gián tiếp.

Về hoạt động:

1. Các cơ quan quản lý hàng hải địa phương và các doanh nghiệp cảng cần tăng cường tuyên truyền pháp luật và giám sát trách nhiệm thực hiện thu gom, vận chuyển chất thải từ tàu thông qua các kênh thông tin và biện pháp kiểm tra tăng cường đối với tàu thuyền và đơn vị thu gom.
2. Trong cơ cấu tổ chức của cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải địa phương và các doanh nghiệp cảng, cần bố trí, phân công nhân lực rõ ràng, phù hợp, làm nhiệm vụ giám sát, kiểm soát công tác thu gom, xử lý chất thải từ tàu. Nhân sự của các cơ quan này và của các đơn vị thu gom, xử lý chất thải từ tàu phải được đào tạo bài bản về các yêu cầu pháp lý (theo Công ước MARPOL và các quy định của Việt Nam về bảo vệ môi trường) và về quy trình thu gom, xử lý chất thải từ tàu.

Các bước hướng tới nâng cao hiệu quả quản lý chất thải tàu biển ở Việt Nam – Dự án "Suy nghĩ lại về nhựa - Giải pháp kinh tế tuần hoàn cho rác thải biển"

"Suy nghĩ lại về nhựa" là dự án do Liên minh châu Âu (EU) và chính phủ Đức tài trợ, với mục đích hỗ trợ Việt Nam giảm rác thải từ các hoạt động trên biển và cải thiện công tác quản lý chất thải từ tàu. Dự án đã bắt đầu thảo luận với Bộ GTVT và VINAMARINE vào năm 2019. Các bên thống nhất cùng xem xét các cách làm hay tại các cảng biển châu Âu và tìm cách triển khai các cách làm này tại Việt Nam. Các bên cùng nhau xây dựng một dự án thí điểm vào đầu năm 2020 và bắt đầu triển khai dự án thí điểm vào tháng 4/2020 nhằm học hỏi kinh nghiệm và đưa ra các đánh giá cụ thể. Dự án thí điểm "Quản lý chất thải từ tàu tại các cảng biển Việt Nam" được triển khai tại cảng Tân Cảng Cát Lái (Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn) nhằm mục tiêu giảm tình trạng tàu biển xả thải trái phép ra biển bằng cách áp dụng hệ thống quản lý chất thải từ tàu hiệu quả tại các cảng biển Việt Nam. Dự án đưa ra khuyến nghị về cách thức triển khai áp dụng các cách làm hay nhất của châu Âu tại Việt Nam.

Cho tới nay, dự án đã đưa ra một số khuyến nghị dựa trên cơ sở các công việc đã được thực hiện gồm:

- đánh giá hiện trạng tại cảng;
- rà soát văn bản pháp lý;
- xem xét thảo luận về các thông lệ tốt nhất đang áp dụng tại các cảng Châu Âu.

Các khuyến nghị mà dự án thí điểm đề xuất liên quan đến các vấn đề hoạt động, cũng như sửa đổi quy định hiện hành. Dựa trên những phát hiện trong quá trình đánh giá, dự án hiện đang nghiên cứu triển khai hệ thống khai báo chất thải trực tuyến bắt buộc, hiệu quả cho phép các tàu thông báo trước về loại chất thải và khối lượng chất thải sẽ được chuyển đến phương tiện tiếp nhận tại cảng. Bên cạnh đó, dự án đề xuất thiết kế xây dựng và ứng dụng hệ thống thu phí bù chi mang tính khuyến khích (thu phí chất thải gián tiếp) và chuẩn hóa các thủ tục kiểm soát (Sổ tay Quản lý Chất thải từ tàu - SWMM) như đã được các bên liên quan thống nhất.

Bằng cách triển khai hệ thống khai báo chất thải trực tuyến bắt buộc và mô tả hệ thống đó trong SWMM để cung cấp thông tin cho các bên liên quan, cảng có thể cung cấp dịch vụ thu gom, xử lý chất thải hiệu quả cho các tàu trong tương lai và giảm bớt các thủ tục hành chính cho các đại lý tàu biển. Áp dụng hệ thống thu phí bù chi mang tính khuyến khích sẽ thúc đẩy việc chuyển chất thải từ tàu lên phương tiện tiếp nhận tại cảng. Việc thực hiện các khuyến nghị được đề xuất sẽ không chỉ mang lại lợi ích cho ngành vận tải biển mà còn mang lại lợi ích tài chính và hành chính cho các cảng và các bên liên quan, bao gồm cả đơn vị thu gom, xử lý chất thải. Điều này sẽ không chỉ giúp cảng tuân thủ đầy đủ các công ước quốc tế và quy định quốc gia mà còn là một ví dụ cho các cảng khác trong khu vực Biển Đông.

Dự án do Expertise France triển khai, quản lý và được thực hiện với sự hợp tác chặt chẽ của VINAMARINE và Cảng vụ Hàng hải TP.HCM, cũng như được sự hỗ trợ của các chuyên gia hàng hải trong nước và quốc tế. Dự án dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2022 và sẽ phổ biến kết quả và bài học kinh nghiệm cho các cảng khác của Việt Nam.

Dự án Cảng Cát Lái

Giai đoạn 1:

- Rà soát văn bản pháp lý
- Đánh giá thực trạng hệ thống quản lý chất thải tàu biển tại cảng Cát Lái
- Đề xuất khuyến nghị về pháp lý và hoạt động

Giai đoạn 2:

- Hệ thống Khai báo chất thải trực tuyến bắt buộc đặt tại Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh
- Mô hình và đề xuất phác thảo cho Hệ thống thu phí bù chi dựa trên phương thức thu phí chất thải gián tiếp
- "Sổ tay quản lý chất thải từ tàu" cho cảng Cát Lái
- Hội thảo Kỹ thuật (Đào tạo) để nâng cao nhận thức cho các bên về các quy định liên quan đến chất thải theo MARPOL
- Hội thảo quốc gia phổ biến kết quả cho các cảng khác của Việt Nam

http://rethinkingplastics.eu/

Để biết thêm thông tin, vui lòng liên hệ:

Bà Fanny Quertamp, Expertise France, fanny.quertamp@expertisefrance.fr

Expertise France/GIZ chịu trách nhiệm về nội dung của ấn phẩm này.

Expertise France
Cơ quan hợp tác kỹ thuật quốc tế Pháp

Địa chỉ
Trụ sở : 40 bd de Port Royal
75005 Paris, France

Tổ chức Hợp tác quốc tế CHLB Đức (GIZ)

Các văn phòng
Bonn và Eschborn, Đức

Địa chỉ
Dag-Hammarskjöld-Weg 1 - 5
65760 Eschborn, Đức
T +49 61 96 79 - 0
E info@giz.de
I www.giz.de

DỰ ÁN:

Suy nghĩ lại về nhựa - Giải pháp kinh tế tuần hoàn cho rác thải biển
https://rethinkingplastics.eu/

Tác giả:
Jens-Peter OEHLENSCHLAEGER (Expertise France) và Phạm Thanh Trường (chuyên gia tư vấn của Expertise France)

Biên tập:
Lena Kampe (GIZ), Fanny Quertamp, Ngô Hồng Nhung (Expertise France), Trần Thị Tú Anh (Vinamarine)

Thiết kế/dàn trang:
Golden Sky

Nguồn ảnh:
Shutterstock (Bìa, mặt trong bìa, bìa sau, trang: 2, 3, 4), STComAsia (Bìa, trang: 1), Tổng Công Ty Tân Cảng Sài Gòn (trang: 2, 4, 6).

Đường dẫn URL:
Nội dung của các trang web được liên kết trong ấn phẩm này luôn thuộc về trách nhiệm của các trang web đó. GIZ và Expertise France hoàn toàn không liên quan đến các nội dung này.

Tháng 03/2022

THÔNG TIN XUẤT BẢN

Tài liệu Chính sách này được biên soạn trong khuôn khổ dự án thí điểm "Quản lý chất thải từ tàu tại các cảng biển Việt Nam", thuộc hoạt động hợp tác giữa Bộ Tài nguyên và Môi trường và dự án "Suy nghĩ lại về nhựa - Giải pháp kinh tế tuần hoàn cho rác thải biển".

Dự án "Suy nghĩ lại về nhựa" do Liên minh châu Âu và chính phủ Đức thông qua Bộ Hợp tác và Phát triển kinh tế liên bang Đức (BMZ) tài trợ, do Expertise France và GIZ thực hiện. Tài liệu Chính sách này được biên soạn với sự hỗ trợ kỹ thuật của Cục Hàng hải Việt Nam và Cảng Cát Lái - Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn.

Nội dung ấn phẩm này hoàn toàn thuộc trách nhiệm của Expertise France và GIZ và không nhất thiết phản ánh quan điểm của Liên minh châu Âu hoặc Bộ hợp tác kinh tế và phát triển Liên Bang Đức.