



DIRECTION OF ENVIRONMENTAL PROTECTION ACTIVITIES IN VIETNAM SEAPORT

Tran Thi Tu Anh¹, Pham Thanh Tuan^{2*}

¹Vietnam Maritime Administration, No 8 Pham Hung Street, Cau Giay District, Hanoi, Vietnam

²Maritime Administration of Ho Chi Minh city, No 157 Nguyen Tat Thanh Street, District 4, Ho Chi Minh City, Vietnam

ARTICLE INFO

TYPE: Scientific communication

Received: 02/04/2022

Revised: 18/05/2022

Accepted: 08/06/2022

Published online: 15/06/2022

<https://doi.org/10.47869/tcsj.73.5.1>

* *Corresponding author*

Email: s15020@alumni.wmu.se; Tel: +84 902526979

Abstract. Environmental protection is an integral part of the seaport business due to this is an important place for trading activities, transporting both international and domestic cargoes. Together with the development of the marine economy, including the seaport business, the risk to environmental pollution is also increasing significantly. Recently, Vietnam has signed many Free trade agreements and International Conventions, so the responsibility to protect the environment has attracted great attention from the community and society. Although many seaport enterprises contribute great efforts and act as pioneers in environmental protection activities, some seaport enterprises still do not pay proper attention to their responsibilities to the community. As a result, the environment is degraded, damaged and requires a lot of time and effort to remedy. In order to orient environmental protection activities in seaport business and achieve sustainable development goals, it is extremely necessary to implement a general direction of environmental protection activities which involve in all concerned stakeholders in current context.

Keywords: Environmental protection; seaports; trending.



PHƯƠNG HƯỚNG BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG TRONG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH KHAI THÁC CẢNG BIỂN TẠI VIỆT NAM

Trần Thị Tú Anh¹, Phạm Thanh Tuấn^{2*}

¹Cục Hàng hải Việt Nam, Số 8 Phạm Hùng, Quận Cầu Giấy, Hà Nội, Việt Nam

²Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh, Số 157 Nguyễn Tất Thành, Quận 4, Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

THÔNG TIN BÀI BÁO

CHUYÊN MỤC: Thông tin khoa học

Ngày nhận bài: 02/04/2022

Ngày nhận bài sửa: 18/05/2022

Ngày chấp nhận đăng: 08/06/2022

Ngày xuất bản Online: 15/06/2022

<https://doi.org/10.47869/tcsj.73.5.1>

* Tác giả liên hệ

Email: s15020@alumni.wmu.se; Tel: +84 902526979

Tóm tắt. Bảo vệ môi trường là hoạt động không thể tách rời trong kinh doanh khai thác cảng biển do đây là đầu mối quan trọng trong hoạt động giao thương, vận chuyển hàng hóa trong và ngoài nước. Đi đôi với sự phát triển của ngành kinh tế biển thì các rủi ro, nguy cơ về ô nhiễm môi trường càng lớn. Gần đây Việt Nam đã tham gia rất nhiều các Hiệp định thương mại tự do và Công ước quốc tế nên trách nhiệm bảo vệ môi trường thu hút được sự quan tâm lớn từ cộng đồng, dư luận. Tuy có nhiều doanh nghiệp cảng biển rất nỗ lực và tiên phong đi đầu trong các hoạt động bảo vệ môi trường thì cũng không ít các doanh nghiệp cảng biển vẫn chưa quan tâm đúng mực đến trách nhiệm đối với cộng đồng. Hệ quả là môi trường chung bị suy thoái, tổn thất và cần rất nhiều thời gian, nỗ lực để khắc phục. Nhằm định hướng các hoạt động bảo vệ môi trường trong khai thác cảng biển và đạt được mục tiêu phát triển bền vững, việc đề ra phương hướng chung có sự tham gia đầy đủ của các bên liên quan là vô cùng cần thiết trong bối cảnh hiện nay.

Từ khóa: Bảo vệ môi trường; cảng biển; phương hướng phát triển.

© 2022 Trường Đại học Giao thông vận tải

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Hàng năm khối lượng hàng chuyên chở trên Thế giới do vận tải biển đảm nhiệm đạt hơn 90%, đặc biệt tại một số khu vực tại Việt Nam như cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, cảng biển Hải Phòng có số lượt tàu thuyền vào, rời lớn nhất cả nước do tuyến luồng hàng hải có khả năng kết nối với các tuyến đường thủy nội địa đến các khu công nghiệp, cảng cạn (Inland Container Depot). Tại Việt Nam, tổng sản phẩm trên địa bàn (Gross Regional Domestic Product) của các địa phương ven biển vào năm 2017 chiếm 60,5% và tăng trưởng bình quân 7,5%/ năm, trong đó có các ngành liên quan như khai thác cảng biển đang phát triển mạnh mẽ [1]. Đi liền với sự phát triển và lợi ích kinh tế mang lại là các vấn đề liên quan đến hoạt động bảo vệ môi trường được Thủ tướng Chính phủ và các cơ quan có thẩm quyền đặc biệt quan tâm trong thời gian gần đây theo các Hiệp định, Công ước Quốc tế và các thỏa thuận tham gia nhằm hướng tới nền kinh tế xanh, phát triển bền vững. Bài báo này sử dụng phương pháp nghiên cứu tại bàn (desk study) để tổng hợp hiện trạng chung và phương hướng bảo vệ môi trường trong hoạt động kinh doanh khai thác cảng biển tại Việt Nam.

2. THỰC TRẠNG CHUNG

2.1. Các tác động tiêu cực đến môi trường trong quá trình khai thác/vận hành cảng biển

Cảng biển tại Việt Nam hiện có 297 bến cảng đã được công bố có công suất trên 700 triệu tấn/năm và khoảng 89.721 km chiều dài cầu cảng được xây dựng vào nhiều thời gian khác nhau. Theo thống kê danh mục bến cảng được Bộ Giao thông vận tải công bố trong 5 năm gần đây (năm 2016 - 2021) tăng 41 bến cảng (tức 16,73% số lượng), mỗi năm thêm mới khoảng 8 bến cảng. Điển hình tại cảng biển thuộc quản lý của Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh có 44 bến cảng gồm 99 cầu cảng (trong đó có 9,1% cầu cảng được công bố trước năm 2000, 44,4% cầu cảng được công bố trước năm 2010 và 46,5% cầu cảng được công bố trước năm 2020). Tuy cùng công năng, khả năng tiếp nhận tàu thuyền nhưng các bến cảng có giai đoạn thiết kế, giai đoạn đầu tư xây dựng, giai đoạn vận hành, khai thác khác nhau thì cơ sở hạ tầng, dây chuyền công nghệ, trang thiết bị cơ giới... cũng có thể khác nhau. Thêm nữa là việc phát triển ngày càng tăng của các đội tàu (về trọng tải, kích thước, tần suất hoạt động) và khối lượng hàng hóa thông qua cảng. Thực tế trước và trong giai đoạn ảnh hưởng bởi dịch bệnh Covid-19 (năm 2019 - 2021), khối lượng hàng do tàu thuyền vận chuyển thông qua cảng biển của cả nước vẫn tăng trưởng từ 6,9 - 8,0% dẫn đến một số cảng phải nâng cấp khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn và đầu tư bổ sung kết cấu hạ tầng tạm thời [2]. Với tốc độ phát triển của các đội tàu cũng như nhu cầu kinh tế - xã hội ngày càng tăng khiến cho các điều kiện về bảo vệ môi trường còn hạn chế và chưa nhất quán nhằm ngăn ngừa các rủi ro, tác động tiêu cực đến môi trường. Rủi ro về các tác động tiêu cực đến môi trường trong khai thác cảng biển có thể làm ô nhiễm, suy thoái và xảy ra sự cố môi trường. Theo Báo cáo đánh giá tác động môi trường chiến lược Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 [3] thì các nguy cơ về ô nhiễm môi trường chủ yếu bao gồm ô nhiễm nước và không khí có thể liệt kê tại bảng 1.

Bảng 1. Các nguy cơ, rủi ro về ô nhiễm môi trường trong hoạt động khai thác cảng biển.

Giai đoạn thi công xây dựng	Giai đoạn khai thác	Nâng cấp, bổ sung công năng	Tác động đến môi trường
Phương	- Phương tiện cơ giới.	- Bổ sung phương tiện cơ giới.	

tiện thi công	- Trang thiết bị xếp dỡ. - Hoạt động tiếp nhận, xếp dỡ hàng hóa từ tàu thuyền phát sinh khí thải (CO ₂ , NO _x , SO _x , chất dạng hạt PM, các hợp chất hữu cơ dễ bay hơi VOCs) hoặc gây ra sự cố/ tai nạn hàng hải.	và trang thiết bị xếp dỡ. - Hoạt động tiếp nhận, xếp dỡ hàng hóa từ tàu thuyền phát sinh khí thải (CO ₂ , NO _x , SO _x , chất dạng hạt PM, các hợp chất hữu cơ dễ bay hơi VOCs) hoặc gây ra sự cố/ tai nạn hàng hải.	Ô nhiễm không khí
Nạo vét cơ bản (lần đầu)	- Nạo vét duy tu - Bảo trì, vệ sinh trang thiết bị xếp dỡ, phương tiện cơ giới - Hoạt động tiếp nhận, xếp dỡ hàng hóa từ tàu thuyền phát sinh chất thải hoặc gây ra sự cố/ tai nạn hàng hải. Một số chất thải tại cảng như dầu, than, phân bón rơi vãi trong quá trình tiếp nhận hàng hóa hoặc chất thải sinh hoạt, nước bẩn, nước dằn, nước lẫn cặn dầu phát sinh từ tàu.	- Nạo vét hạ độ sâu hoặc mở rộng phạm vi của cảng biển - Bảo trì, vệ sinh trang thiết bị xếp dỡ, phương tiện cơ giới - Hoạt động tiếp nhận, xếp dỡ hàng hóa từ tàu thuyền phát sinh chất thải hoặc gây ra sự cố/ tai nạn hàng hải. Một số chất thải tại cảng như dầu, than, phân bón rơi vãi trong quá trình tiếp nhận hàng hóa hoặc chất thải sinh hoạt, nước bẩn, nước dằn, nước lẫn cặn dầu phát sinh từ tàu.	Ô nhiễm nước (ảnh hưởng đến hệ sinh thái, thay đổi hướng dòng chảy gây ra xói lở hoặc bồi tụ)

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam [3]

Các nguy cơ về ô nhiễm môi trường nêu trên nếu không có biện pháp ngăn ngừa, ứng phó hợp lý có thể làm suy thoái môi trường và dẫn đến các sự cố môi trường như tràn dầu, hóa chất, chất thải độc hại. Hệ quả mang lại gây tác động xấu đến sức khỏe con người, sinh vật và môi trường sống.

2.2. Các rủi ro/sự cố trong hoạt động khai thác cảng biển

Bảng 2. Sự cố/ tai nạn trong khai thác cảng.

Sự cố/ tai nạn	Địa điểm	Nguyên do
Sự cố hóa chất	Bến cảng Beirut thuộc Lebanon	Nổ 2.750 tấn amoni nitrat do lưu giữ không đúng cách (năm 2020) [6]
Sự cố hóa chất	Bến cảng Laem Chabang thuộc Thái Lan	Cháy nổ container chứa calcium hypochlorite từ tàu KMTC Hongkong (năm 2019) [7]
Sự cố tràn dầu	Bến cảng Tân cảng Cát Lái	Tàu Neptune Aries đâm va cầu cảng gây tràn 1.864 tấn dầu DO (năm 1994) [8]

Sự cố môi trường và sự cố/tai nạn hàng hải đều gây ảnh hưởng đến môi trường. Theo khoản 14 Điều 3 Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 thì sự cố môi trường là sự cố làm ô nhiễm, suy thoái môi trường nghiêm trọng do tác động của con người hoặc do tự nhiên biến đổi bất thường [4]; Theo khoản 1 và khoản 2 Điều 3 Thông tư số 01/2020/TT-BGTVT ngày 20/01/2020 của Bộ Giao thông vận tải thì tai nạn hàng hải là sự việc liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển làm hư hỏng kết cấu hạ tầng hàng hải hoặc làm môi trường ô nhiễm nghiêm trọng, còn sự cố hàng hải là sự việc khác liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển (mà không phải là tai nạn hàng hải) có khả năng gây nguy hiểm đến môi trường, tàu, con

người nếu không được khắc phục kịp thời [5]. Một số sự cố/tai nạn trong khai thác cảng biển gây ô nhiễm môi trường tại Bảng 2 và Bảng 3.

Bảng 3. Các sự cố, tai nạn hàng hải tại khu vực phía Nam Việt Nam

Năm	Không nghiêm trọng	Nghiêm trọng	Cực kỳ nghiêm trọng	Nội dung	Ghi chú
2015	-	-	1	Cần cầu di động rơi xuống tàu Fortune Navigator khi đang neo buộc làm hàng tại cầu cảng Tân Thuận	Tai nạn trong quá trình làm hàng
2016	-	-	1	Đâm va giữa tàu GUO SHUN 21 và tàu THANH DAT 01-BLC ngoài khơi biển Vũng Tàu (120 hải lý)	Tai nạn trong quá trình điều
2017	-	-	2	Đâm va giữa tàu Hai Thanh 26- BLC và tàu Petrolimex 14 ngoài khơi biển Vũng Tàu (40 - 43 hải lý)	động, tránh va

Nguồn: Tổ chức Hàng hải Quốc tế [9]

Các sự cố hóa chất, tràn dầu với quy mô lớn trên biển điển hình như tai nạn tàu Torrey Canyon gây tác động lớn và ảnh hưởng lâu dài đến môi trường như ô nhiễm nước (ảnh hưởng đến nguồn nước, hệ sinh thái nước, thủy hải sản), ô nhiễm không khí trên diện rộng [10].

3. PHƯƠNG HƯỚNG

3.1. Một số quy định mới

3.1.1. Điều kiện hóa ngành nghề kinh doanh khai thác cảng biển

Nhằm đảm bảo sự thống nhất trong hoạt động kinh doanh khai thác cảng biển trên cơ sở tuân thủ các quy định về bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, phòng, chống cháy nổ và bảo vệ môi trường, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 37/2017/NĐ-CP ngày 04/4/2017 và Nghị định số 147/2018/NĐ-CP ngày 24/10/2018. Theo Điều 9 Nghị định số 147/2018/NĐ-CP, các doanh nghiệp cảng biển phải có trách nhiệm trang bị đầy đủ phương tiện tiếp nhận, thu gom chất thải từ tàu thuyền để xử lý theo quy định của Công ước về ngăn ngừa ô nhiễm môi trường từ tàu và các quy định pháp luật khác liên quan về bảo vệ môi trường (Marpol). Như vậy kể từ ngày Nghị định có hiệu lực thi hành từ 01/7/2017 (không trễ quá trước ngày 01/7/2020 đối với các doanh nghiệp đã tiến hành khai thác, kinh doanh trước đó) thì các doanh nghiệp khi kinh doanh khai thác cảng biển phải được chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển; Khai thác đúng mục đích và công năng của cảng biển đã được công bố; Duy trì đầy đủ các điều kiện theo quy định trong thời gian hoạt động [11] [12].

3.1.2. Xây dựng Đề án để “xanh hóa” cảng biển Việt Nam

Nhằm đáp ứng yêu cầu về phát triển bền vững trên cơ sở bảo vệ môi trường và ứng phó với biến đổi khí hậu trong hoạt động khai thác cảng biển, Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt Đề án phát triển cảng xanh với mục tiêu áp dụng các tiêu chí về cảng xanh bắt buộc từ năm 2030. Theo Cục Hàng hải Việt Nam thì cảng xanh sẽ được xây dựng trên 6 nhóm tiêu chí chính gồm: Nhận thức về cảng xanh; sử dụng tài nguyên; quản lý chất lượng môi trường (tiêu chí chính quan trọng nhất); sử dụng năng lượng; ứng dụng công nghệ thông tin; giám phát

thải và ứng phó với biến đổi khí hậu. Doanh nghiệp phải có tài liệu minh chứng cho việc thực hiện các tiêu chí nhằm xem xét công nhận cảng xanh [13]. Cũng theo Điều 1 Quyết định số 2027/QĐ-BGTVT ngày 29/10/2020 của Bộ Giao thông vận tải, quan điểm phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam phải đảm bảo các nội dung: “Theo hướng bền vững, trong đó bảo vệ môi trường được xem xét như một bộ phận cấu thành không tách rời của quá trình đầu tư xây dựng, kinh doanh khai thác cảng biển; Tôn trọng các quy luật tự nhiên, hài hòa với thiên nhiên, hạn chế thay đổi cảnh quan thiên nhiên, môi trường khu vực xung quanh; Ưu tiên phòng ngừa ô nhiễm, sự cố, rủi ro môi trường; tăng cường năng lực ứng phó với biến đổi khí hậu; sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả; kiểm soát và giảm thiểu tác nhân gây ô nhiễm, chất thải; hướng đến nền kinh tế xanh và nâng cao hình ảnh cảng biển Việt Nam trên trường quốc tế”. Gần đây, mục tiêu cảng xanh cũng đã được đưa vào Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 do Thủ tướng Chính phủ ban hành [14].

3.1.3. Một số điểm mới trong các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến hoạt động bảo vệ môi trường

Giai đoạn năm 2015 - 2020 và sắp tới, các cơ quan có thẩm quyền đã tiến hành ban hành, chỉnh sửa các quy định pháp luật liên quan đến hoạt động bảo vệ môi trường nói chung và trong khai thác cảng biển nói riêng nhằm đáp ứng với tốc độ phát triển của kinh tế - xã hội. Các quy định mới có thể bao gồm nhưng không phải tất cả được minh họa tại bảng 4 dưới đây:

Bảng 4. Một số quy định liên quan đến bảo vệ môi trường trong khai thác cảng.

Nội dung	Ghi chú (trích dẫn)
<ul style="list-style-type: none"> - Giấy phép môi trường: cấp cho hoạt động liên quan đến xả chất thải, quản lý chất thải và nhập khẩu phế liệu có nguồn gốc từ nước ngoài làm nguyên liệu sản xuất. - Hạn ngạch phát thải khí nhà kính: lượng khí nhà kính cho phép phát thải trong thời gian nhất định. - Đánh giá sơ bộ tác động môi trường: nhận dạng và đánh giá ban đầu về các vấn đề môi trường. - Khả năng chịu tải của môi trường: giới hạn để môi trường tự phục hồi khi bị tác động. - Kỹ thuật hiện có tốt nhất: giải pháp kỹ thuật tốt nhất nhằm bảo vệ môi trường, phòng ngừa ô nhiễm. 	Điều 3 Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 [4]
Trường hợp phải xây dựng và phê duyệt kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu: <ul style="list-style-type: none"> - Khi thay đổi các điều kiện dẫn đến kế hoạch thay đổi nội dung thì phải cập nhật bổ sung và cập nhật định kỳ hằng năm; - Khi thay đổi lớn làm tăng quy mô sức chứa vượt hơn so với khả năng ứng phó trong kế hoạch thì phải lập lại kế hoạch trình cấp có thẩm quyền phê duyệt. 	Khoản 3 Điều 7 Quyết định số 12/2021/QĐ-TTg ngày 24/3/2021 của Thủ tướng chính phủ [15]

Đối tượng phải thực hiện đánh giá tác động môi trường; Đối tượng không phải thực hiện đánh giá tác động môi trường thuộc dự án đầu tư công khẩn cấp theo quy định của pháp luật về đầu tư công	Khoản 1, khoản 2 Điều 30, Luật Bảo vệ môi trường 2020 [4]
Trách nhiệm của chủ dự án đầu tư trong quá trình chuẩn bị, triển khai thực hiện dự án đầu tư trước khi vận hành trường hợp có thay đổi so với quyết định phê duyệt kết quả thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường	Khoản 4 Điều 37 Luật Bảo vệ môi trường 2020 [4]
Trường hợp phải xây dựng kế hoạch/biện pháp phòng ngừa, ứng phó sự cố hóa chất; Khoảng cách tối thiểu đối với hoạt động sản xuất, lưu giữ và sử dụng hóa chất.	Chương III Nghị định số 113/2017/NĐ-CP ngày 09/10/2017 của Chính phủ [16]
Đối tượng phải thực hiện đánh giá sơ bộ tác động môi trường trong quá trình lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi và đề xuất chủ trương đầu tư.	Khoản 1 Điều 3 và khoản 1 Điều 4 Nghị định số 54/2021/NĐ-CP ngày 21/5/2021 của Chính phủ [17]
Hợp đồng cung ứng dịch vụ thu gom và xử lý chất thải từ tàu thuyền; Thực hiện niêm yết danh sách các tổ chức đã ký và giá dịch vụ thu gom, xử lý chất thải tại cảng biển.	Khoản 1 Điều 5 Thông tư số 41/2017/TT-BGTVT ngày 14/11/2017 của Bộ Giao thông vận tải [18]

Có thể thấy Luật Bảo vệ môi trường đang mở ra rất nhiều các khái niệm mới cần phải quy định, hướng dẫn và cụ thể hóa tại các Nghị định và Thông tư. Các quy định liên quan đến bảo vệ môi trường trong khai thác cảng đang hướng đến cụ thể hóa các hồ sơ; giảm thiểu và rút ngắn thời gian thực hiện thủ tục hành chính; chuyển hướng từ tiền kiểm sang hậu kiểm nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp [19].

3.2. Phương hướng triển khai

3.2.1. Cơ quan có thẩm quyền (gồm các cơ quan trực thuộc Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an...)

Cơ quan nhà nước có thẩm quyền đóng vai trò nòng cốt trong công tác định hướng hoạt động bảo vệ môi trường của các doanh nghiệp bằng các chính sách, hoạch định chiến lược phù hợp từng giai đoạn. Điển hình là Kế hoạch thực hiện Đề án phát triển cảng xanh [20], Kế hoạch hành động về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường trong lĩnh vực hàng hải giai đoạn 2021 - 2025 [21].

- Để đảm bảo phát triển bền vững hoạt động khai thác cảng biển trên cơ sở bảo vệ môi trường, các cơ quan có thẩm quyền phải duy trì các biện pháp hành pháp, tư pháp và tuyên truyền phổ biến pháp luật, cụ thể như sau:

- + Định kỳ, phối hợp kiểm tra việc tuân thủ các quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động khai thác cảng biển. Trong đó tiến hành xử lý những hành vi vi phạm các quy định về hoạt động bảo vệ môi trường trong lĩnh vực hàng hải, thu hồi giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển.

- + Tổ chức các buổi hội thảo, đối thoại với doanh nghiệp nhằm tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật các quy định mới ban hành và giải đáp, ghi nhận khó khăn, vướng mắc phát sinh trong quá trình thực hiện.

- Bên cạnh các hoạt động hành pháp và tuyên truyền phổ biến pháp luật, các cơ quan nhà nước có thẩm quyền còn phải thi hành quyền lập pháp để kịp thời triển khai đưa vào hiệu lực các quy định pháp luật như:

- + Đệ trình gia nhập Công ước quốc tế về hàng hải liên quan ngăn ngừa ô nhiễm môi trường.

- + Xây dựng và ban hành các văn bản quy phạm pháp luật quy định giảm nhẹ phát thải khí nhà kính. Trong đó nghiên cứu giảm khí thải nhà kính trong hoạt động khai thác cảng biển thông qua hoạt động kiểm kê lượng phát thải tại các cơ sở cảng biển nhằm đưa ra hạn ngạch phát thải khí nhà kính phù hợp.

- + Xây dựng và ban hành tiêu chuẩn cơ sở/ tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia về tiêu chí cảng xanh.

- + Nghiên cứu, tận dụng sự hỗ trợ (về kỹ thuật và nguồn vốn đầu tư trong, ngoài nước), hợp tác triển khai các ứng dụng về bảo vệ môi trường có tính cấp thiết và khả năng áp dụng cao.

3.2.2. Doanh nghiệp cảng biển

Doanh nghiệp cảng biển là nhân tố quan trọng đóng vai trò quyết định thành công của việc thực thi nghĩa vụ về bảo vệ môi trường theo quy định pháp luật. Song song với việc thường xuyên nâng cao ý thức của cán bộ, nhân viên thì bộ phận tham mưu phải thường xuyên tự rà soát, cập nhật và đánh giá về việc triển khai các quy định pháp luật hiện hành và có kế hoạch thực hiện các quy định pháp luật mới ban hành. Các nội dung cần triển khai gồm:

- Ưu tiên rà soát, đánh giá việc thực hiện các quy định pháp luật hiện hành: Giấy phép môi trường (đối với hoạt động: xả nước thải, xử lý chất thải nguy hại...), hồ sơ bảo vệ môi trường, công trình bảo vệ môi trường, Kế hoạch ứng phó sự cố (trần dầu, hóa chất, chất thải độc), cơ sở tiếp nhận chất thải từ tàu đảm bảo theo quy định tại Công ước Marpol...

- Lên kế hoạch thực hiện (đến năm 2030): Nâng cao nhận thức của người lao động về bảo vệ môi trường; Đào tạo nhân lực phụ trách môi trường; Hệ thống quản lý môi trường được công nhận theo ISO 14001/ đánh giá tiêu chí cảng xanh; Kiểm kê phát thải khí nhà kính từ đó có kế hoạch giảm phát thải khí nhà kính thông qua kế hoạch lựa chọn công nghệ, đầu tư cơ sở hạ tầng cảng, thay thế trang thiết bị xếp dỡ (E-RTG), phương tiện nâng hạ (E-forklift), đèn LED chiếu sáng; Lập Kế hoạch quản lý chất thải nhằm đảm bảo chất thải được phân loại từ nguồn và thu gom, xử lý đúng quy định.

- Lập Chiến lược, kế hoạch giảm phát thải ròng bằng “0” dự kiến vào năm 2050.

4. KẾT LUẬN

Bảo vệ môi trường trong khai thác cảng biển là xu hướng chung của Thế giới được Tổ chức Hàng hải Quốc tế nêu tại mục tiêu phát triển bền vững với Chủ đề Hàng hải Thế giới năm 2020 là "Vận chuyển bền vững vì một hành tinh bền vững" và biến giai đoạn năm 2020 - 2030 trở thành thập kỷ hành động [22]. Để đạt được mục tiêu đó, Việt Nam với tư cách là Chính quyền quốc gia có cảng/ Quốc gia thành viên cần nhiều nỗ lực từ các bên liên quan từ phía các cơ quan có thẩm quyền và các doanh nghiệp cảng biển. Trong khi các cơ quan có thẩm quyền phải đề ra lộ trình phù hợp để ban hành các quy định pháp luật thì các doanh nghiệp cảng biển phải tuân thủ, thực thi các quy định đó một cách nghiêm túc, triệt để. Thực

tế hiện nhiên thì bảo vệ môi trường là nhiệm vụ, trách nhiệm đối với cộng đồng mà hiệu quả mang lại phụ thuộc lớn vào mức độ hoàn thiện của hệ thống pháp lý và ý thức con người.

LỜI CẢM ƠN

Tác giả xin chân thành cảm ơn Cục Hàng hải Việt Nam và Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh đã chia sẻ các thông tin liên quan và tạo điều kiện thuận lợi trong quá trình viết bài.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Đỗ Phú Thọ, Hồ Quang Phương, Bài 2: Thực trạng phát triển kinh tế biển và những vấn đề đặt ra, Quân đội nhân dân (2018). <https://www.qdnd.vn/kinh-te/cac-van-de/bai-2-thuc-trang-phat-trien-kinh-te-bien-va-nhung-van-de-dat-ra-550823>
- [2]. Cục Hàng hải Việt Nam, Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển 6 tháng đầu năm 2019 - 2021. <https://www.vinamarine.gov.vn/vi/thong-ke>, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [3]. Cục Hàng hải Việt Nam, Báo cáo đánh giá tác động môi trường chiến lược Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. <https://www.vinamarine.gov.vn/vi/noi-dung/tham-van-cac-van-de-moi-truong-va-xa-hoi-cua-quy-hoach-tong-phat-trien-he-thong-cang-bien>, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [4]. Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Luật Bảo vệ môi trường. http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&mode=detail&document_id=202613, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [5]. Bộ Giao thông vận tải, Thông tư số 01/2020/TT-BGTVT ngày 20/01/2020 của Bộ Giao thông vận tải quy định về báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải. <https://mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVB.aspx?vID=140528>, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [6]. Huyền Lê, Vụ nổ cảng Beirut tạo hố sâu 43 mét, Vnexpress (2020). <https://vnexpress.net/vu-no-cang-beirut-tao-ho-sau-43-met-4143728.html>
- [7]. Hoàng Long, Nổ tàu chở hóa chất tại Thái Lan khiến hơn 50 người bị thương, Nhà báo & Công luận (2019). <https://congluan.vn/no-tau-cho-hoa-chat-tai-thai-lan-khien-hon-50-nguoi-bi-thuong-post62521.html>
- [8]. Trung tâm ứng phó sự cố An Toàn Môi Trường, Thống kê các sự cố tràn dầu đã xảy ra. <https://ungphosuco.vn/thong-ke-cac-su-co-tran-dau-da-xay-ra/>, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [9]. Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), Hệ thống thông tin vận tải biển tích hợp toàn cầu (GISIS). <https://gis.imo.org/Public/Default.aspx>, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [10]. Hà Linh Quân, Cái chết đen hay đại thảm họa mang tên Torrey Canyon, Báo Lao Động (2013). <http://vieclam.laodong.com.vn/the-gioi/cai-chet-den-hay-dai-tham-hoa-mang-ten-torrey-canyon-120763.blđ>
- [11]. Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Nghị định số 37/2017/NĐ-CP ngày 04/4/2017 của Chính phủ về điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển. http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&mode=detail&document_id=189135, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [12]. Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Nghị định số 147/2018/NĐ-CP ngày 24/10/2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định về điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải. http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&mode=detail&document_id=195156, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022

- [13]. Phan Trang, “Xanh hóa” cảng biển Việt Nam, Báo điện tử của chính phủ nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam (2021). <http://baochinhphu.vn/Kinh-te/Xanh-hoa-cang-bien-Viet-Nam/436754.vgp>
- [14]. Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Quyết định số 1579/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&_page=1&mode=detail&document_id=204165, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [15]. Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Quyết định số 12/2021/QĐ-TTg ngày 24/3/2021 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu.
http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&mode=detail&document_id=202900, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [16]. Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Nghị định số 113/2017/NĐ-CP ngày 09/10/2017 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật hóa chất.
http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=191406, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [17]. Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Nghị định số 54/2021/NĐ-CP ngày 21/5/2021 của Chính phủ quy định về đánh giá sơ bộ tác động môi trường.
http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=203268, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [18]. Bộ Giao thông vận tải, Thông tư số 41/2017/TT-BGTVT ngày 14/11/2017 của Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý thu gom và xử lý chất thải từ tàu thuyền trong vùng nước cảng biển.
<https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/52008/ban-hanh-thong-tu-so-41-2017-tt-bgtvt-quy-dinh-ve-quan-ly-thu-gom-va-xu-ly-chat-thai-tu-tau-thuyen-trong-vung-nuoc-cang-bien.aspx>, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [19]. Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, Tờ trình Luật Bảo vệ môi trường (sửa đổi).
http://vibonline.com.vn/du_thao/du-thao-luat-bao-ve-moi-truong-sua-doi-2, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [20]. Cục Hàng hải Việt Nam, Quyết định số 710/QĐ-CHHVN ngày 02/6/2021 của Cục Hàng hải Việt Nam về Kế hoạch thực hiện Đề án phát triển cảng xanh tại Việt Nam.
<https://vinamarine.gov.vn/vi/noi-dung/quyet-dinh-ban-hanh-ke-hoach-thuc-hien-de-phat-trien-cang-xanh-tai-viet-nam>, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [21]. Cục Hàng hải Việt Nam, Quyết định số 1291/QĐ-CHHVN ngày 04/10/2021 của Cục Hàng hải Việt Nam Ban hành Kế hoạch hành động của Cục Hàng hải Việt Nam về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường lĩnh vực hàng hải giai đoạn 2021 - 2025. <https://vinamarine.gov.vn/vi/noi-dung/quyet-dinh-ban-hanh-ke-hoach-thuc-hien-de-phat-trien-cang-xanh-tai-viet-nam>, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022
- [22]. Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), IMO và các mục tiêu phát triển bền vững.
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/SustainableDevelopmentGoals.aspx>, truy cập ngày 01 tháng 4 năm 2022