

Bài viết giới thiệu các quy định mới của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) liên quan đến an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển.

Bài viết giới thiệu các quy định mới của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) liên quan đến an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển đã được các quốc gia thành viên IMO thông qua sẽ có hiệu lực trong thời gian tới và các vấn đề IMO đang thảo luận, làm việc để xem xét thông qua trong các năm tới. Mục đích chính của bài báo là giúp các tổ chức và cá nhân liên quan nắm bắt được thông tin, quy định mới của IMO để chuẩn bị triển khai thực hiện kịp thời, đảm bảo cho đội tàu của mình hoạt động an toàn, hiệu quả. Hoạt động an toàn và hiệu quả của đội tàu biển Việt Nam sẽ góp phần không nhỏ vào nỗ lực thực hiện thành công Nghị quyết số 36-NQ/TW về phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 theo chỉ đạo của Đảng và Chính phủ.



Đặt vấn đề

Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) là cơ quan chuyên môn của Liên hiệp quốc (UN) phụ trách các vấn đề liên quan đến hàng hải. Đến thời điểm hiện tại, IMO có 172 quốc gia thành viên và 3 quốc gia có tư cách thành viên liên kết. IMO là cơ quan hợp tác và trao đổi thông tin giữa các quốc gia về các vấn đề kỹ thuật có tác động đến vận tải biển liên quan trong thương mại quốc tế. Khuyến khích thông qua các tiêu chuẩn cao nhất có tính thực tiễn trong các vấn đề liên quan đến an toàn, an ninh hàng hải, hiệu quả hàng hải, phòng ngừa và kiểm soát ô nhiễm biển từ tàu. IMO cung cấp một diễn đàn cho các chính phủ thành viên và các tổ chức để trao đổi thông tin và tiên phong giải quyết các vấn đề về kỹ thuật, pháp chế và các vấn đề khác liên quan đến vận tải biển và phòng ngừa ô nhiễm biển từ tàu. Trên cơ sở hợp tác nói trên, IMO đã xây dựng một loạt các công ước, khuyến nghị và đã được các chính phủ thành viên thông qua mà tiêu biểu là Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS), Công ước Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do tàu gây ra (MARPOL), Công ước Quốc tế về mạn khô tàu biển (Loadline), Công ước Quốc tế về phòng ngừa đâm va trên biển (COLREG), Công ước Quốc tế về đo dung tích tàu biển (Tonnage), Công ước Quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, huấn luyện và trực ca của thuyền viên (STCW)...

Bên cạnh các công ước quốc tế nêu trên, IMO cũng đã thông qua hàng trăm các khuyến nghị để giải quyết các vấn đề khác như là vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển, tín hiệu hàng hải, an toàn cho ngư dân và tàu cá, an toàn tàu thương mại chạy bằng năng lượng hạt nhân... Mặc dù không ràng buộc áp dụng về pháp lý, những khuyến nghị này đã hướng dẫn cho các chính phủ thành viên xây dựng khung luật pháp quốc gia. Với sự đồng hành của các quốc gia, các tổ chức và các cá nhân..., thông qua Đại hội đồng hay các Ủy ban chuyên môn, các quy định và hướng dẫn của IMO liên tục được sửa đổi bổ sung, cập nhật nhằm hoàn thiện khung pháp lý kỹ thuật, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động hàng hải trên toàn thế giới.

Việt Nam đã tham gia là thành viên của IMO từ năm 1982 và đã gia nhập tham gia các công ước chính của IMO về an toàn và bảo vệ môi trường bao gồm Công ước Quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS), Công ước Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do tàu gây ra (MARPOL), Công ước Quốc tế về mạn khô tàu biển (Loadline), Công ước Quốc tế về phòng ngừa đâm va trên biển (COLREG), Công ước Quốc tế về đo dung tích tàu biển (Tonnage), Công ước Quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, huấn luyện và trực ca của thuyền viên (STCW), Công ước quốc tế về kiểm soát các hệ thống chống hà độc hại của tàu biển (AFS)...

Cục Đăng kiểm Việt Nam là cơ quan trực thuộc Bộ GTVT thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ trưởng quản lý nhà nước và tổ chức thực hiện công tác đăng kiểm tàu biển thống nhất trong cả nước. Các tàu biển Việt Nam đều được kiểm tra, đánh giá, chứng nhận phù hợp với các quy định của quốc gia và các công ước quốc tế liên quan của IMO mà Việt Nam tham gia là thành viên, đảm bảo hoạt động an toàn, hiệu quả trên các tuyến hành trình nội địa và quốc tế. Hoạt động an toàn và hiệu quả của đội tàu biển Việt Nam góp phần không nhỏ vào nỗ lực thực hiện thành công Nghị quyết số 36-NQ/TW về phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 theo chỉ đạo của Đảng và Chính phủ.

Trong khuôn khổ của bài báo này, các tác giả giới thiệu các quy định mới của IMO liên quan đến an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển đã được các quốc gia thành viên IMO thông qua sẽ có hiệu lực trong thời gian tới và các vấn đề IMO đang thảo luận, làm việc để xem xét thông qua trong tương lai.

Các quy định về an toàn hàng hải

** Sửa đổi bổ sung Bộ luật quốc tế về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển (IMDG Code) được thông qua tại Nghị quyết MSC.477(102)*

Bộ luật vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển (IMDG Code) đưa ra các quy tắc đảm bảo an toàn vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển bao gồm việc phân loại, cách ly, đóng gói, dán nhãn. IMO thường xuyên xem xét để cập nhật các quy định mới áp dụng cho các loại hàng đang có và các loại chất mới.

Ngoài những cập nhật thường xuyên về phân loại, cách ly, đóng gói và ghi nhãn hàng nguy hiểm, nội dung sửa đổi bổ sung này bao gồm:

- Yêu cầu cách ly đối với các chất alcoholates (gốc cồn);
- Các sửa đổi SG53 và SG48 liên quan đến các chất lỏng hữu cơ;
- Các sửa đổi UN 1361 PG II và UN 1362 để làm rõ sự khác biệt giữa các chất liên quan đến carbon, đặc biệt là than củi;

- Các quy định mới đặc biệt đối với chất thải y tế.

Phạm vi điều chỉnh: Tất cả các tàu chở hàng thuộc phạm vi áp dụng của IMDG Code.

Đối tượng áp dụng: Các chủ tàu, người khai thác tàu và thuyền trưởng của các tàu chở hàng nguy hiểm trong IMDG Code.

Ngày có hiệu lực: 01/6/2022, khuyến khích tự nguyện áp dụng từ 01/01/2021.

** Sửa đổi bổ sung Quy định II-1/3-8 của Công ước Quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS) về thiết bị buộc tàu*

Rút kinh nghiệm từ một số sự cố tai nạn trên tàu có nguyên nhân là hư hỏng dây buộc tàu làm cho thuyền viên bị thiệt mạng hoặc bị thương, IMO đã đưa ra các quy định mới điều chỉnh về quy định và bảo dưỡng dây buộc tàu.

Sửa đổi này được thông qua bởi Nghị quyết MSC.474(102) bổ sung thêm vào Quy định II-1/3-8 SOLAS để điều chỉnh:

- Yêu cầu thiết kế: Tàu mới sẽ phải được thiết kế và thiết bị buộc tàu (bao gồm dây buộc/dây cáp) được lựa chọn để đảm bảo an toàn lao động và an toàn chằng buộc tàu. Các thông tin của tàu phải có bao gồm trong Kế hoạch bố trí kéo và buộc tàu. Kế hoạch này không yêu cầu phải được phê duyệt.

- Kiểm tra và bảo dưỡng: áp dụng cho tất cả các tàu bất kể kích thước và ngày đóng tàu. Thiết bị buộc tàu và dây buộc phải áp dụng các yêu cầu kiểm tra và bảo dưỡng.

Phạm vi điều chỉnh:

a) Các tàu mới (là tàu có hợp đồng đóng mới vào hoặc sau ngày 01/01/2024, hoặc nếu không có hợp đồng đóng mới, sống chính của tàu được đặt vào hoặc sau ngày 01/7/2024; hoặc tàu được bàn giao vào hoặc sau ngày 01/01/2027) theo tổng dung tích (GT) như sau:

1) Đối với tàu có tổng dung tích (GT) từ 3000 trở lên: Bố trí chằng buộc của tàu phải được thiết kế và các trang thiết bị chằng buộc, bao gồm cả dây buộc tàu, phải được lựa chọn dựa trên hướng dẫn của Thông tư MSC.1/Circ.1619 “Hướng dẫn về thiết kế bố trí chằng buộc và lựa chọn trang thiết bị chằng buộc thích hợp cho việc chằng buộc tàu an toàn”.

2) Đối với tàu có tổng dung tích (GT) nhỏ hơn 3000: Bố trí chằng buộc của tàu cần phù hợp với hướng dẫn của Thông tư MSC.1/Circ.1619 đến mức tối đa có thể được, hoặc tiêu chuẩn của quốc gia.

b) Tất cả các tàu thuộc phạm vi áp dụng Chương II-1 của Công ước SOLAS: Từ ngày 01/01/2024, trang thiết bị chằng buộc bao gồm cả dây buộc tàu phải được kiểm tra và bảo quản đảm bảo tình trạng phù hợp cho mục đích sử dụng dự kiến theo hướng dẫn của Thông tư MSC.1/Circ.1620 “Hướng dẫn kiểm tra và bảo quản thiết bị chằng buộc bao gồm cả dây buộc tàu”.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2024.

** Sửa đổi bổ sung chương II-1 Công ước về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS) liên quan đến cửa ra vào, nắp hầm hàng và van xuyên qua vách kín nước*

Sửa đổi này được thông qua bởi Nghị quyết MSC.474(102) bao gồm:

- Loại bỏ sự không thống nhất với quy định 17 về các cửa trên vách kín nước.

- Đơn giản hóa các yêu cầu đối với các van được lắp đặt tại vách chống va, nội dung sửa đổi không nêu rõ loại van (ví dụ van cổng hoặc van bướm), nhưng thay vào đó là đưa ra một số yêu cầu chức năng như sau: “Van phải là loại van có thể điều khiển được từ xa và được vận hành từ phía trên boong vách của các tàu khách và từ trên boong mạn khô của các tàu hàng. Van phải thường đóng. Nếu hệ thống điều khiển từ xa bị lỗi trong quá trình vận hành van, van sẽ tự động đóng hoặc có thể đóng bằng tay từ vị trí phía trên boong vách của tàu khách và boong mạn khô của tàu hàng”.

- Bổ cục lại và làm rõ các yêu cầu đặc biệt liên quan đến trung tâm an toàn và vị trí kiểm soát trung tâm trên tàu khách.

- Các quy định khác về cửa ra vào và cửa sập phía trên boong vách có thể được phép mở trong quá trình hành hải đã được thay đổi theo hướng tiêu chuẩn hóa các yêu cầu.

Phạm vi điều chỉnh: Các tàu được đóng vào hoặc sau ngày 01/01/2024

Ngày có hiệu lực: 01/01/2024.

** Sửa đổi đối với Chương II-1 của SOLAS yêu cầu trang bị thiết bị báo động phát hiện mức nước trong các hầm hàng của tàu hàng trừ tàu chở hàng rời và tàu hàng lỏng*

Quy định II-1/25 SOLAS yêu cầu các tàu có một hầm hàng và có chiều dài nhỏ hơn 80 m (hoặc 100 m nếu đóng trước ngày 01/7/1998) phải lắp báo động phát hiện mức nước. Các tàu này không phải thực hiện đánh giá ổn định tai nạn và có nghĩa là không có yêu cầu đánh giá tác động của việc ngập nước hầm hàng. Nếu có sự cố và nước bắt đầu vào hầm hàng, phải có thuyền viên biết được tình huống để thực hiện các hành động ngăn chặn. Tàu El Faro là tàu có nhiều hầm hàng và không yêu cầu phải lắp đặt báo động phát hiện mức nước trong hầm hàng, tàu không may đã bị chìm sau khi bị ngập nước trong hầm hàng dẫn đến thiệt hại cả tàu và sinh mạng thuyền viên.

Rút kinh nghiệm từ các tai nạn hàng hải như trên, IMO đưa ra quy định mới II-1/25 được thông qua tại Nghị quyết MSC.482(103) yêu cầu tất cả các tàu, trừ tàu chở hàng rời, bắt buộc phải được trang bị báo động phát hiện mức nước. Yêu cầu này được áp dụng không phân biệt chiều dài tàu, có kết mạn hoặc có áp dụng tiêu chuẩn ổn định hay không.

Phạm vi điều chỉnh: Tất cả các tàu có nhiều hơn 1 hầm hàng được đóng vào hoặc sau ngày 01/01/2024 trừ các tàu chở hàng lỏng và các tàu chở xô hàng rời.

Đối tượng áp dụng: Các chủ tàu và các cơ sở đóng tàu. Báo động mức nước trong hầm hàng đang thường được lắp trên các tàu hàng mà không là tàu chở hàng rời sẽ không thỏa mãn yêu cầu của quy định mới này và do đó cần phải lắp thêm cảm biến. Tuy nhiên, quy định này không hồi tố với các thiết bị đã được lắp đặt, do đó tạo thêm thời gian cho chủ tàu và cơ sở đóng tàu có nhận thức và hiểu về tác động thương mại của quy định này.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2024.

** Sửa đổi bổ sung Chương III của SOLAS, Bộ luật về thiết bị cứu sinh (LSA Code) và Nghị quyết MSC.81(70) và Thông tư MSC về việc tự nguyện thực hiện sớm các sửa đổi*

Quy định III/33.2 SOLAS và mục 4.4.1.3.2 Bộ luật về thiết bị cứu sinh (LSA Code) của IMO hiện tại đang quy định “xuồng cứu sinh” được đọc hiểu là “tất cả các xuồng cứu sinh bao gồm xuồng cứu sinh rơi tự do (FFLB)”. IMO đồng ý rằng, thuật ngữ “xuồng cứu sinh” phải được làm rõ để quy định này chỉ áp dụng cho các xuồng cứu sinh hạ bằng cần davit.

Các nghị quyết MSC.482(103), MSC.484(103), MSC.488(103) đã được thông qua để sửa đổi, bổ sung quy định SOLAS III/33.2 và mục 4.4.1.3.2 của Bộ luật LSA loại bỏ yêu cầu hạ xuồng cứu sinh rơi tự do khi tàu đang hành trình với tốc độ 5 hải lý/giờ điều kiện nước lặng.

Phạm vi áp dụng: Chỉ áp dụng đối với xuồng cứu sinh rơi tự do.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2024.

** Sửa đổi bổ sung Chương 9 của Bộ luật Quốc tế về các hệ thống an toàn chống cháy của tàu (Bộ luật FSS)*

Sửa đổi bổ sung Chương 9 của Bộ luật FSS được thông qua tại Nghị quyết MSC.484(103) áp dụng cho các tàu hàng và ban công ca-bin của tàu khách. Yêu cầu cụ thể về tiêu chuẩn chức năng đối với hệ thống báo động và phát hiện cháy trên các tàu này.

Phạm vi áp dụng: Áp dụng cho các tàu hàng mới và ban công ca-bin của tàu khách mới thuộc phạm vi áp dụng của Chương II-2 SOLAS.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2024.

** Sửa đổi bổ sung Bộ luật LSA*

- Sửa đổi mục 4.4.8.1: Nghị quyết MSC.459(101) đưa ra sửa đổi mục 4.4.8.1 LSA Code miễn trừ yêu cầu về mái chèo nổi trên xuồng cứu sinh có hai hệ thống đẩy độc lập. Mục 4.4.8.1 của Bộ luật LSA quy định rằng, trừ xuồng cứu sinh hạ rơi tự do, cần phải cung cấp đủ mái chèo nổi để có thể chèo được trong vùng biển lặng. Những yêu cầu này ban đầu áp dụng đối với xuồng cứu sinh tiêu chuẩn với một động cơ duy nhất chứ không phải xuồng cứu sinh với hai hệ thống đẩy độc lập. Nội dung sửa đổi cho phép đối với xuồng cứu sinh được trang bị hai hệ thống đẩy độc lập thì không còn yêu cầu phải trang bị mái chèo nổi.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2024.

- Sửa đổi mục 6.1.1.3: Nghị quyết MSC.459(101) đưa ra sửa đổi mục 6.1.1.3 LSA Code cho phép sử dụng các cơ cấu vận hành bằng tay để hạ xuồng cấp cứu. Mục 6.1.1.3 của Bộ luật LSA yêu cầu thiết bị hạ không được phụ thuộc vào bất kỳ phương tiện nào khác ngoài trọng lực hoặc năng lượng cơ học dự trữ độc lập với nguồn năng lượng của tàu để hạ các phương tiện cứu sinh hoặc xuồng cấp cứu.

IMO đã sửa đổi mục này cho phép các cơ cấu vận hành bằng tay để hạ xuồng cấp cứu và bao gồm các phương tiện lên xuồng cho thuyền viên và một yêu cầu bổ sung cho các phương tiện đưa xuồng cấp cứu dựa vào mạn tàu và giữ xuồng dọc theo mạn để mọi người có thể lên xuồng an toàn.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2024.

** Sửa đổi bổ sung Bộ luật IGC (mục 6.5.3.5) và Bộ luật IGF (mục 16.3.3.5)*

Các Nghị quyết MSC.475(102), MSC.476(102) đã thông qua sửa đổi mục 6.5.3.5 Bộ luật IGC và mục 16.3.3.5 Bộ luật IGF. Các sửa đổi này là bước tiếp theo của hướng dẫn sử dụng thép austenitic mangan cao cho các thiết bị có nhiệt độ thấp (MSC.1/Circ.1599) đã được chấp thuận tại kỳ họp 100 của Ủy ban An toàn Hàng hải (MSC). Sửa đổi làm cho các yêu cầu thử bền kéo có thể áp dụng phổ biến bằng việc bổ sung thêm đoạn “Đối với các vật liệu như hợp kim nhôm...”

Mục 6.5.3.5 Bộ luật IGC và mục 16.3.3.5 Bộ luật IGF được sửa đổi “.1 thử bền kéo: Sức bền kéo của mối hàn vuông góc (cross-weld) phải không thấp hơn sức bền kéo của vật liệu chính phù hợp. Đối với các vật liệu như là hợp kim nhôm, phải tham khảo mục 4.18.1.3 liên quan đến các yêu cầu sức bền của vật liệu kim loại hàn của mối hàn vật liệu không tương xứng (vật liệu hàn có sức bền kéo thấp hơn sức bền kéo của vật liệu chính). Trong mọi trường hợp, vị trí của vết nứt phải được ghi chép lại để tham khảo.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2024.

** Sửa đổi bổ sung Bộ luật IGF*

Các sửa đổi bổ sung phần A và A-1 của Bộ luật IGF được thông qua bằng Nghị quyết MSC.458(101) đối với:

- Định nghĩa chỉ số xác suất fv để đồng bộ với yêu cầu của SOLAS;
- Các điều kiện cho phép giới hạn nạp kết nhiên liệu cao hơn mức tính toán dựa trên lớp cách nhiệt của kết và xác suất xảy ra cháy bên ngoài làm nóng nhiên liệu chứa trong kết;
- Các yêu cầu đối với việc phân phối nhiên liệu bên ngoài buồng máy bao gồm cả lớp bọc thứ cấp cho các đường ống nhiên liệu khí;
- Hệ thống phòng nổ và khoang thiết kế quá áp cho động cơ đốt trong;
- Các yêu cầu về phòng chống cháy đối với việc ngăn cách hệ thống chứa nhiên liệu với các không gian khác và đối với các kết chứa nhiên liệu loại C.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2024.

** Sửa đổi bổ sung Bộ luật ESP 2011 được thông qua tại Nghị quyết MSC.461(101)*

Bộ luật ESP quy định các yêu cầu đo chiều dày kết cấu sau đây phải được thực hiện tại đợt kiểm tra định kỳ đầu tiên của tàu dầu hai vỏ:

- Một phần dải tôn boong cho cả chiều ngang tàu trong phạm vi khu vực chứa hàng;
- Các số liệu đo để đánh giá chung và ghi nhận mô hình ăn mòn, của các thành phần kết cấu phải

được kiểm tra tiếp cận theo phụ lục 1;

- Các khu vực nghi ngờ:

MSC 103 đã thông qua sửa đổi Bộ luật ESP quy định chỉ “khu vực nghi ngờ” của các tàu dầu hai vỏ là phải đo chiều dày tại đợt kiểm tra định kỳ đầu tiên.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2023.

** Các sửa đổi đối với Công ước quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, chứng nhận và trực ca của thuyền viên 1978 (STCW)*

Sửa đổi được thông qua bằng Nghị quyết MSC.486(103) đưa ra định nghĩa mới là “điện áp cao”. “Điện áp cao có nghĩa là điện áp xoay chiều (AC) hoặc điện áp một chiều (DC) có giá trị vượt quá 1000 volt”.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2023.

** Các sửa đổi đối với Phần A của Bộ luật STCW*

Sửa đổi được thông qua bằng Nghị quyết MSC.487(103) đưa ra các yêu cầu về tiêu chuẩn năng lực của các sỹ quan kỹ thuật điện được quy định ở cấp độ vận hành, nhưng định nghĩa của thuật ngữ cấp độ vận hành không bao gồm các sỹ quan kỹ thuật điện. Sửa đổi đã thêm các sỹ quan kỹ thuật điện vào trong định nghĩa của “cấp độ vận hành” và làm rõ trách nhiệm của họ.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2023.

Các quy định về bảo vệ môi trường

** Sửa đổi bổ sung Phụ lục VI của Công ước MARPOL tại kỳ họp 75 của Ủy ban Bảo vệ môi trường biển (MEPC) của IMO*

Quy trình lấy mẫu, thẩm tra hàm lượng lưu huỳnh của dầu nhiên liệu và Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng (EEDI) được thông qua bằng Nghị quyết MEPC.324(75), bao gồm:

a) Đưa ra định nghĩa về hàm lượng lưu huỳnh (sulphur content), nhiên liệu có điểm chớp cháy thấp (low flashpoint fuel), mẫu giao nhận theo MARPOL (MARPOL delivered sample), mẫu đang sử dụng (in-use sample) và mẫu trên tàu (on-board sample).

b) Yêu cầu việc báo cáo bắt buộc về EEDI quy định và đạt được (required and attained EEDI) và các thông tin thích hợp khác đối với các tàu thuộc đối tượng của Quy định 21 (EEDI quy định).

c) Đẩy nhanh lộ trình EEDI giai đoạn 3 trong năm 2022 (từ năm 2025) và tăng các hệ số tiết giảm đối với các loại/cỗ tàu cụ thể.

d) Sửa đổi, bổ sung phụ lục của giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí của tàu (IAPP) để xác nhận điểm lấy mẫu dầu nhiên liệu được chỉ định.

đ) Đơn giản hóa quy trình thẩm tra trong Phụ chương VI thuộc Phụ lục VI của Công ước MARPOL đối với “mẫu giao nhận theo MARPOL” và bổ sung quy trình thẩm tra đối với mẫu đang sử dụng” và “mẫu trên tàu”. Nhằm đảm bảo sự tiếp cận nhất quán trong việc thẩm tra giới hạn lưu huỳnh của dầu nhiên liệu được cấp cho tàu, đang được sử dụng trên tàu hoặc được vận chuyển để sử dụng trên tàu cho tới khi sửa đổi, bổ sung liên quan có hiệu lực. Thông tư MEPC.1/Circ.882 được MEPC phê chuẩn tại khóa họp thứ 74 (tháng 7/2019) cho phép việc áp dụng sớm dự thảo sửa đổi, bổ sung của Quy định 14.8, 18.8.2 và Phụ chương VI cho đến ngày các sửa đổi, bổ sung này có hiệu lực (ngày 01/4/2022).

e) Sửa đổi, bổ sung đối với Quy định 14 yêu cầu việc bố trí điểm lấy mẫu dầu nhiên liệu đang sử dụng (Thông tư MEPC.1/Circ.864/Rev.1 ngày 21/5/2019) đối với các tàu hiện có phải được thực hiện trước ngày kiểm tra cấp mới đầu tiên Giấy chứng nhận IAPP vào hoặc sau ngày 01/4/2023.

Ngày có hiệu lực: 01/4/2022.

** Sửa đổi bổ sung Công ước quốc tế về quản lý nước dằn và cặn nước dằn tàu biển (BWM) được thông qua bằng Nghị quyết MEPC.325(75)*

Sửa đổi bổ sung đưa ra quy định các hệ thống xử lý nước dằn, khi được lắp đặt hoàn chỉnh trên tàu, phải được thử nghiệm vận hành (commissioning test) làm cơ sở cho việc cấp Giấy chứng nhận quốc tế về quản lý nước dằn cho tàu. Việc lấy mẫu nước dằn để thử nghiệm phải được thực hiện theo Thông tư BWM.2/Circ.70/Rev.1 ngày 09/12/2021 của IMO “Hướng dẫn thử nghiệm vận hành các hệ thống quản lý nước dằn”.

Ngày có hiệu lực: 01/6/2022.

** Sửa đổi bổ sung các Phụ lục I, IV và VI của MARPOL*

- Miễn giảm các yêu cầu kiểm tra và chứng nhận đối với các sà lan không người, không tự hành (UNSP) được thông qua bằng các Nghị quyết MEPC.330(76) (Phụ lục I & IV) MEPC.328(76) (Phụ lục VI)

Sửa đổi bổ sung các Phụ lục I, IV và VI của MARPOL bao gồm các định nghĩa riêng về sà lan UNSP theo từng Phụ lục cùng với mẫu giấy chứng nhận miễn giảm. Việc miễn giảm sẽ được cấp sau khi kiểm tra lần đầu để đảm bảo không có nguồn gây ô nhiễm trên sà lan và giấy chứng nhận miễn giảm được cấp có thời hạn không quá 5 năm.

Sà lan UNSP được định nghĩa là sà lan:

- Không được đẩy bằng phương tiện cơ giới;
- Không có người hoặc động vật sống trên sà lan trong quá trình di chuyển;
- Không chở dầu; không có két chứa dầu nhiên liệu, dầu bôi trơn và két chứa cặn dầu trên sà lan và không có máy móc được trang bị có thể sử dụng dầu hoặc tạo ra cặn dầu (Phụ lục I);
- Không được sử dụng để chứa nước thải trong quá trình vận chuyển hoặc có bất kỳ trang bị nào có thể tạo ra nước thải (Phụ lục IV);
- Không có hệ thống, thiết bị và/hoặc máy móc được trang bị có thể tạo ra khí thải (Phụ lục VI).

Ngày có hiệu lực: 01/11/2022.

** Sửa đổi bổ sung Phụ lục VI của Công ước MARPOL được thông qua bởi Nghị quyết MEPC.328(76)*

Sửa đổi, bổ sung đối với Phụ lục VI “Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu” của Công ước MARPOL (theo Nghị quyết MEPC.328(76)) đưa ra các quy định mới về Chỉ số hiệu quả năng lượng (EEXI) đối với tàu hiện có, giảm Chỉ thị cường độ các-bon hoạt động (CII) của tàu và cấp Giấy chứng nhận miễn giảm ngăn ngừa ô nhiễm không khí cho sà lan không người, không tự hành.

a) Cấp Bản công bố phù hợp - Báo cáo tiêu thụ nhiên liệu và chỉ thị cường độ các-bon cho tàu (khoản 12 Quy định 9)

Từ năm 2024, trong khoảng thời gian từ tháng 01 đến hết tháng 5 hàng năm, tàu tự hành có tổng dung tích từ 5.000 trở lên hoạt động tuyến quốc tế được Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được Chính quyền Hàng hải ủy quyền cấp Bản công bố phù hợp (SoC) liên quan đến số liệu tiêu thụ dầu nhiên liệu, chỉ thị các-bon (CII) hoạt động hàng năm đạt được và xếp hạng CII. Bản công bố phù hợp này có hiệu lực trong thời gian của năm cấp cộng thêm 05 tháng của năm kế tiếp. Bản công bố này phải được lưu giữ trên tàu trong thời gian ít nhất 5 năm.

b) Chỉ số hiệu quả năng lượng của tàu hiện có (Quy định 23 và 25)

Quy định mới 23 và 25 đưa ra yêu cầu về Chỉ số hiệu quả năng lượng của tàu hiện có (EEXI) - là khung kỹ thuật để cải tiến hiệu quả năng lượng của thiết kế tàu. EEXI áp dụng cho tất cả các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên, hoạt động tuyến quốc tế và thuộc loại tàu và kích cỡ phải áp dụng Chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng (EEDI).

EEXI đạt được (Attained EEXI) được tính theo các hướng dẫn do IMO ban hành, chỉ ra hiệu quả năng lượng ước tính của tàu. Thông tin và công thức cụ thể để tính EEXI đạt được phải được nêu trong Hồ sơ kỹ thuật EEXI của tàu.

EEXI đạt được sẽ được so sánh với EEXI yêu cầu (Required EEXI), dựa trên hệ số giảm áp dụng được biểu thị bằng số phần trăm so với đường cơ sở của EEDI tùy thuộc vào kiểu loại và kích cỡ của tàu. Nếu EEXI đạt được kém hiệu quả hơn EEXI yêu cầu (giá trị EEXI đạt được > giá trị EEXI yêu cầu), tàu phải thực hiện các biện pháp để đáp ứng EEXI yêu cầu.

Hồ sơ Kỹ thuật EEXI của tàu sẽ phải được Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được Chính quyền Hàng hải ủy quyền phê duyệt tại đợt kiểm tra hàng năm/trung gian/cấp mới đầu tiên của Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu (IAPP) sau ngày 01/01/2023. Việc tàu tuân thủ EEXI sẽ được phản ánh trong Giấy chứng nhận quốc tế về hiệu quả năng lượng của tàu (IEEC).

c) Chỉ thị cường độ các bon (Quy định 28)

Quy định mới 28 “Cường độ các bon hoạt động của tàu” được bổ sung vào Phụ lục VI của Công ước MARPOL, đưa ra yêu cầu về Chỉ thị cường độ các bon (Carbon Intensity Indicator - CII) của tàu.

Yêu cầu CII quy định cường độ các-bon hoạt động của tàu (tức là lượng phát thải các-bon trên một đơn vị “công việc vận chuyển” hoặc quãng đường hoạt động trong một năm nhất định). CII áp dụng cho tất cả các tàu tự chạy có tổng dung tích trên 5.000 hoạt động tuyến quốc tế thuộc một hoặc nhiều loại tàu nêu tại các quy định 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 đến 2.2.16, 2.2.22 và 2.2.26 đến 2.2.29 của Phụ lục Nghị quyết MEPC. 328(76).

Mỗi tàu cụ thể thuộc phạm vi áp dụng CII sẽ được đánh giá cường độ các-bon hàng năm (Xếp hạng CII - CII Rating) cho biết hiệu quả hoạt động của tàu so với năm trước. Có 5 hạng CII đại diện cho các mức hiệu quả hoạt động khác nhau, đó là: A (major superior), B (minor superior), C (moderate), D (minor inferior) và E (inferior). Các ngưỡng giữa các hạng CII sẽ ngày càng trở nên nghiêm ngặt hơn vào năm 2030.

Xếp hạng CII tối thiểu cần thiết để đảm bảo sự tuân thủ là C (moderate). IMO khuyến nghị quốc gia tàu mang cờ quốc tịch, chính quyền cảng và các bên liên quan khác (tổ chức tín dụng, bảo hiểm, doanh nghiệp cảng...) có các biện pháp khuyến khích cho những tàu đạt xếp hạng CII là A hoặc B.

Tàu được xếp hạng D trong 3 năm liên tiếp hoặc xếp hạng E tại bất kỳ thời điểm nào, phải xây dựng kế hoạch hành động khắc phục để đạt được CII hoạt động hàng năm yêu cầu theo tuổi, kiểu loại và kích cỡ của tàu. Kế hoạch phải được nêu trong SEEMP và trình cho Chính quyền Hàng hải phê duyệt sau khi báo cáo CII hoạt động hàng năm đạt được của tàu.

Từ ngày 01/01/2023, bằng chứng về giảm cường độ các-bon hàng năm của tàu phải được nêu trong SEEMP của tàu được Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được Chính quyền Hàng hải ủy quyền phê duyệt. Từ năm 2024, trong thời gian quý I của mỗi năm, chủ tàu báo cáo cho Chính quyền Hàng hải hoặc tổ chức được Chính quyền Hàng hải ủy quyền về CII hoạt động hàng năm đạt được của năm trước đó thông qua phương thức thông tin điện tử, sử dụng mẫu báo cáo được tiêu chuẩn hóa theo quy định của IMO.

Việc đánh giá thẩm tra SEEMP định kỳ được thực hiện để đảm bảo kế hoạch đạt được mục tiêu đề ra và đảm bảo kế hoạch khắc phục được tuân thủ đối với tàu được xếp hạng E trong năm trước đó hoặc xếp hạng D trong 3 năm liên tiếp trước đó. Tần suất và yêu cầu cụ thể của việc đánh giá này theo kế hoạch sẽ được MEPC thảo luận tại khóa họp thứ 77 (tháng 11/2021) và các hướng dẫn liên quan dự kiến sẽ được MEPC phê chuẩn ban hành trong năm 2022.

d) Cấp Giấy chứng nhận miễn giảm ngăn ngừa ô nhiễm không khí cho sà lan không người, không tự hành (khoản 4 Điều 3 và khoản 4 Điều 8)

Khoản 4 Điều 3 miễn giảm các yêu cầu về kiểm tra và cấp giấy chứng nhận được quy định trong Phụ lục VI của Công ước MARPOL cho sà lan không người, không tự hành (UNSP barge). Các sà lan không người, không tự hành sẽ được cấp giấy chứng nhận miễn giảm theo mẫu quy định tại Phụ chương XI thuộc Phụ lục VI của Công ước MARPOL (Khoản 4 Điều 8).

e) Sửa đổi mẫu giấy chứng nhận, phụ bản đính kèm và Bản công bố phù hợp - Báo cáo tiêu thụ nhiên liệu và Chỉ thị cường độ các-bon cấp cho tàu

Mẫu Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu (IAPP) cùng Phụ bản đính kèm; Giấy chứng nhận quốc tế về hiệu quả năng lượng của tàu (IEEC) cùng Phụ bản đính kèm; Bản công bố phù hợp - Báo cáo tiêu thụ nhiên liệu và Chỉ thị cường độ các-bon (SoC) được sửa đổi và nêu tại các phụ chương thuộc Phụ lục VI của Công ước MARPOL.

Ngày có hiệu lực: 01/11/2022.

** Sửa đổi bổ sung Công ước quốc tế về kiểm soát các hệ thống chống hà độc hại của tàu năm 2001 (Công ước AFS)*

MEPC đã thông qua nghị quyết MEPC.331(76) sửa đổi, bổ sung Công ước Quốc tế về kiểm soát các

hệ thống hà độc hại của tàu (AFS) thiết lập các biện pháp kiểm soát việc sử dụng cybutryne làm hệ thống chống hà. Hiện tại, cybutryne được sử dụng làm chất diệt khuẩn trong hệ thống chống hà của tàu. Chất này đã được chứng minh có thể phát tán ra môi trường nước xung quanh và gây hại cho sự sống của các loài thủy sinh. Phụ lục 1 của Công ước AFS được sửa đổi đưa ra quy định cấm áp dụng hoặc tái áp dụng các hệ thống chống hà có chứa cybutryne từ ngày 01/01/2023.

Ngày có hiệu lực: 01/01/2023.

** Sửa đổi, bổ sung đối với Phụ lục I của Công ước MARPOL (theo Nghị quyết MEPC.329(76)) về cấm sử dụng và vận chuyển dầu nặng làm nhiên liệu của tàu tại Bắc Cực*

MEPC đã thông qua Nghị quyết MEPC.329(76) sửa đổi, bổ sung Phụ lục I “Quy định về ngăn ngừa ô nhiễm dầu” của Công ước MARPOL nhằm mục đích cấm sử dụng và vận chuyển dầu nặng làm nhiên liệu của tàu tại Bắc Cực.

Theo Quy định mới 43A thuộc Phụ lục I của Công ước MARPOL, các loại dầu nhiên liệu bị cấm được mô tả là “dầu, không phải dầu thô, có tỷ trọng ở 150C lớn hơn 900 kg/m³ hoặc độ nhớt động học ở 500C lớn hơn 180 mm²/s”. Việc sử dụng và vận chuyển dầu nặng làm nhiên liệu sẽ bị cấm ở vùng biển Bắc Cực từ ngày 01/7/2024. Đối với các tàu áp dụng Quy định 12A thuộc Phụ lục I của Công ước MARPOL (Bảo vệ kết chứa dầu nhiên liệu), việc cấm này sẽ có hiệu lực từ ngày 01/7/2029.

Ngày có hiệu lực: 01/11/2022.

Các vấn đề đang được imo, ilo xem xét nghiên cứu để thông qua trong tương lai

IMO và ILO đang phối hợp xem xét để tiếp tục thông qua các quy định về an toàn và bảo vệ môi trường biển bao gồm các nội dung sau đây:

- Dự thảo nghị quyết sửa đổi, bổ sung Chương II-1 SOLAS về các thiết bị nâng và tời kéo neo.
- Dự thảo sửa đổi Bộ luật LSA và Nghị quyết MSC.81(70) về các khuyến nghị thử các thiết bị cứu sinh đối với hệ thống thông gió của xuống cứu sinh kín hoàn toàn và phương tiện cứu sinh khác.
- Dự thảo sửa đổi Bộ luật LSA (Chương IV Phương tiện cứu sinh).
- Dự thảo sửa đổi, bổ sung các chương II-1, IV và V (các yêu cầu của hệ thống GMDSS) và dự thảo các sửa đổi bổ sung liên quan đến nội dung này của các điều ước khác của IMO.
- Dự thảo Nghị quyết của MEPC đưa ra Hướng dẫn đối với Hệ thống làm sạch khí xả 2020.
- Dự thảo sửa đổi bổ sung Phụ lục I MARPOL - Phụ chương II (Mẫu giấy chứng nhận IOPP và phụ bản) và Phụ chương III (Mẫu Nhật ký dầu).
- Công ước Quốc tế Hồng Kông về tái sinh tàu an toàn và thân thiện môi trường, 2009.
- Công ước Quốc tế về an toàn tàu cá (Công ước Torremolinos), thỏa thuận Cape Town.

Kết luận

Do tác động của đại dịch Covid-19, các cuộc họp, thảo luận tại IMO đang được tổ chức dưới hình thức trực tuyến để đảm bảo tiến trình xem xét, thông qua và hoàn thiện hệ thống các quy định quốc tế không bị gián đoạn, theo tiến độ làm việc toàn khóa đã được các quốc gia thành viên thông qua. Dưới sự chỉ đạo của Bộ GTVT, Cục Đăng kiểm Việt Nam và Cục Hàng hải Việt Nam đang tích cực tham gia tất cả các phiên họp của các tiểu ban kỹ thuật, các Ủy ban và Hội đồng IMO để đưa ra ý kiến đóng góp cho quá trình xây dựng luật. Cục Đăng kiểm Việt Nam luôn chủ động nắm bắt thông tin, các quy định mới của IMO để báo cáo tới Bộ GTVT và Chính phủ xem xét phê chuẩn các sửa đổi bổ sung bắt buộc phải thực hiện theo quy định của Luật điều ước quốc tế. Cục Đăng kiểm Việt Nam cũng tích cực nghiên cứu, trao đổi kinh nghiệm với các tổ chức đăng kiểm hàng đầu trên thế giới để tiếp nhận các công nghệ, tiến bộ khoa học kỹ thuật mới nhất để tổ chức triển khai, phổ biến, hướng dẫn cho các tổ chức, doanh nghiệp, đội ngũ sỹ quan, thuyền viên Việt Nam thực hiện có hiệu quả các quy định mới của IMO nhằm đảm bảo cho đội tàu biển Việt Nam hoạt động an toàn và hiệu quả.

Tác giả: ĐKVN

Nguồn: <http://www.vr.org.vn/>