

CÁC VÙNG BIỂN NHẠY CẢM ĐẶC BIỆT THEO QUI ĐỊNH CỦA TỔ CHỨC HÀNG HẢI QUỐC TẾ (IMO) PARTICULARLY SENSITIVE SEA BY IMO

TS. NGUYỄN VIỆT THÀNH; ThS. PHẠM VŨ TUẤN; KS. TỪ MẠNH CHIẾN
Khoa Điều khiển tàu biển, Trường ĐHHH

Tóm tắt:

Bài viết này giới thiệu nội dung qui định của IMO về các vùng biển nhạy cảm đặc biệt PSSA, việc định dạng, phê chuẩn và các biện pháp bảo vệ môi trường cho một vùng nhạy cảm đặc biệt. Đồng thời cũng nêu đề xuất của Tổng cục Biển và Hải đảo về vùng nhạy cảm đặc biệt tại Việt Nam qua cuộc hội thảo tổ chức từ 5-7 tháng 11 năm 2008.

Abstract:

This article provides the content of International Maritime Organization (IMO) regulations for the Particular Sensitive Sea Areas-PSSAs, identifying, adopting and the protective measures for environment of a Particular Sensitive Sea Area. Additionally the article also brings up the proposal of Vietnam Administration of Sea and Islands (VASI) about Particular Sensitive Sea Area in Vietnam after the Workshop on PSSAs and Special Areas which held from 5th to 7th of November in 2008.

1. Giới thiệu về các vùng biển nhạy cảm đặc biệt (PSSA) theo IMO

a. Giới thiệu chung

Một vùng biển nhạy cảm đặc biệt là một vùng biển cần có các biện pháp bảo vệ môi trường biển đặc biệt thông qua tổ chức Hàng hải quốc tế “International Maritime Organization” (IMO) khi các yếu tố về sinh thái, kinh tế xã hội hay khoa học của nó ẩn chứa nguy cơ bị thiệt hại do hoạt động Hàng hải quốc tế gây ra. Khi qui định một vùng biển nhạy cảm đặc biệt, đồng thời cũng xác định biện pháp bảo vệ của toàn xã hội và những yêu cầu về trang thiết bị theo các luật lệ đã được IMO thông qua nhằm phòng tránh, giảm thiểu, loại bỏ các nguy cơ bị thiệt hại.

b. Qui định của IMO về các vùng biển nhạy cảm đặc biệt

Ủy ban Bảo vệ môi trường biển “Marine Environment Protection Committee” (MEPC) của IMO bắt đầu nghiên cứu về các vùng biển nhạy cảm đặc biệt sau khi có nghị quyết 9 của Hội nghị Quốc tế về An toàn tàu dầu và chống ô nhiễm môi trường năm 1978, nhằm mục đích bảo vệ các vùng biển có giá trị đặc biệt. Nghị quyết này cho phép IMO kết hợp chặt chẽ các biện pháp bảo vệ môi trường trong Công ước quốc tế về chống ô nhiễm biển do tàu gây ra (MARPOL 73/78) nhằm tránh ô nhiễm môi trường từ tàu, từ việc nhấn chìm chất thải. Các vùng biển này là các vùng biển cần thiết phải được bảo vệ chống ô nhiễm có tính đến giá trị tài nguyên thiên nhiên và nhằm mục đích khoa học.

Kết quả là MEPC đã nhận thấy tầm quan trọng của vấn đề, đưa ra khái niệm về PSSA với định nghĩa PSSA là vùng biển cần được IMO bảo vệ đặc biệt do các yếu tố về sinh thái, kinh tế xã hội hay khoa học của nó ẩn chứa nguy cơ bị thiệt hại do hoạt động Hàng hải quốc tế gây ra.

Tổng quát lại, một PSSA cần hội tụ các yếu tố:

- Sinh thái, kinh tế xã hội hay khoa học,
- Ẩn chứa các nguy cơ bị thiệt hại do hoạt động Hàng hải quốc tế gây ra,
- Các biện pháp bảo vệ cần thiết của cả xã hội.

Một vùng biển nhạy cảm đặc biệt có thể bao gồm cả vùng đặc biệt “Special Area” và vùng bảo vệ biển “Marine Protected Area” và ngược lại. Nếu được IMO thông qua, một vùng biển nhạy cảm đặc biệt sẽ có thể áp dụng các biện pháp bảo vệ của IMO mà tàu biển phải tuân thủ. Cần lưu ý rằng, một vùng biển PSSA có thể bao gồm cả vùng nước nội thủy hoặc các vùng nước khác thuộc chủ quyền của quốc gia ven biển. Vì thế, khi định dạng một vùng PSSA, các quốc gia cần tuân thủ theo các qui định và qui trình thủ tục của IMO.

Có cách khác để bảo vệ môi trường tự nhiên là qui định các vùng bảo tồn biển. Tuy nhiên, việc này không thuộc phạm vi IMO. Một vấn đề rất quan trọng là các biện pháp được áp dụng sẽ không bảo vệ được vùng bảo tồn biển khỏi bị thiệt hại do hoạt động Hàng hải quốc tế gây ra.

IMO là cơ quan Quốc tế duy nhất có trách nhiệm xem xét và quyết định một vùng PSSA và đề ra các biện pháp bảo vệ.

Việc thảo luận về PSSA tiếp tục từ năm 1986 đến năm 1991 và kết quả là IMO đã thông qua Nghị quyết A.720(17) năm 1991: Hướng dẫn việc định dạng một vùng nhạy cảm đặc biệt "PSSA Guidelines". Hướng dẫn này giúp cho các thành viên của IMO cách làm và phương thức qui định một vùng nhạy cảm đặc biệt, một cách tổng quát là:

Đảm bảo về mọi mặt rằng các biện pháp do các nước ven biển, các nước thành viên, hay các tổ chức môi trường Hàng hải tiến hành, có lưu ý một cách thích đáng đến các vấn đề khoa học, kỹ thuật, kinh tế và môi trường liên quan đến các vùng vùng biển ẩn chứa nguy cơ bị thiệt hại do hoạt động Hàng hải quốc tế gây ra; giảm thiểu các thiệt hại và đưa ra qui chuẩn được IMO thông qua.

Cung cấp một sự đánh giá theo tiêu chuẩn của IMO.

Hướng dẫn về PSSA của IMO yêu cầu tất cả các thành viên đảm bảo các tàu treo cờ của mình phải tuân thủ các biện pháp bảo vệ cần thiết để bảo vệ các vùng biển nhạy cảm đặc biệt. IMO yêu cầu một chương trình phù hợp được áp dụng bao gồm đầy đủ các yếu tố sau:

- Hệ thống giám sát phù hợp thông qua việc thường xuyên thanh tra, giám định và kiểm tra.
 - Thường xuyên tuần tra phát hiện.
 - Tổ chức và nêu qui trình báo cáo, kể cả khuyến khích việc tự báo cáo.
 - Tiến hành thanh tra các vi phạm được báo cáo và các vi phạm khác.
 - Hệ thống luật điều tra các vi phạm.
 - Chương trình giáo dục nhận thức cho toàn xã hội.
 - Sự phối hợp với các thành viên khác.
- c. Các yếu tố cần thiết để đánh giá một vùng nhạy cảm đặc biệt
1. Yếu tố sinh thái
 - Tính duy nhất hoặc hiếm có.
 - Tính phát triển.
 - Tính phụ thuộc.
 - Tính đa dạng.
 - Tính đặc trưng.
 - Tính hiệu quả.
 - Môi trường sinh sản và phát triển.
 - Tính nguyên sinh.
 - Tính tự nhiên.
 - Tính dễ bị nguy hại.
 - Các yếu tố sinh thái quan trọng khác.
 2. Yếu tố xã hội, văn hóa và kinh tế
 - Sự phụ thuộc về kinh tế hoặc xã hội.
 - Sự phụ thuộc về con người.
 - Di sản văn hóa.
 3. Các yếu tố về khoa học và giáo dục
 - Nghiên cứu.
 - Đào tạo.
 - Giáo dục.
- d. Nguy cơ bị thiệt hại do hoạt động Hàng hải quốc tế gây ra
1. Các yếu tố về hoạt động Hàng hải
 - Sự hoạt động của tàu thuyền.
 - Loại tàu.
 - Đặc tính tuyến giao thông.
 - Lượng vật chất gây nguy hại.
 2. Các yếu tố tự nhiên
 - Thủy văn học.
 - Khí tượng học.
 - Hải dương học.
- e. Các biện pháp bảo vệ vùng PSSA cần thiết
- Biện pháp bảo vệ: Bao gồm hệ thống phân luồng và hệ thống báo cáo; việc cấm thải; khu vực hoạt động và cấm hoạt động và phải được nêu rõ, phù hợp với khu vực biển.

- Luật lệ cơ bản: Bao gồm tất cả các biện pháp hiện có tuân thủ hướng dẫn của IMO; các biện pháp sẽ được ban hành khi có sự sửa đổi, bổ xung qui định của IMO và Luật biển 1982.
- Loại tàu: Phân định rõ ràng loại tàu phải tuân thủ các biện pháp bảo vệ được ban hành, kể cả các loại tàu được miễn trừ có các trang thiết bị phù hợp.
- Ảnh hưởng tới hàng hải: Lưu ý đến việc các biện pháp này có ảnh hưởng đến an toàn và hiệu quả của hàng hải trong khu vực.

f. Các qui định của IMO có thể áp dụng để bảo vệ một vùng PSSA

- Công ước Quốc tế về chống ô nhiễm biển do tàu gây ra (MARPOL 73/78) Phụ lục 1: Qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu; Phụ lục 2: Qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do chất lỏng độc chở xô; Phụ lục 3: Qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do chất độc hại chuyên chở dưới dạng bao gói; Phụ lục 4: Qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải từ tàu; Phụ lục 5: Qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải từ tàu; Phụ lục 6: Qui định về ngăn ngừa ô nhiễm do khí thải từ tàu và Các qui định về vùng đặc biệt và vùng "SOx Emission Control Area" (SECA).
- Công ước Quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS 74): Chương 5: An toàn hàng hải; Điều 10: Hệ thống phân luồng; Điều 11: Hệ thống báo cáo; Điều 12: Hệ thống Điều phối giao thông "Vessel Traffic System" (VTS);
- Công ước Quốc tế về chống ô nhiễm do chất chống ăn mòn gây ra "Anti-fouling System Convention" (AFS 2001);
- Công ước Quốc tế về quản lý nước dằn tàu "Ballast Water Management Convention" (BWM 2004) (tuy chưa có hiệu lực và hiện mới có 10 nước tham gia).
- Công ước Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm hàng hải do nhấn chìm chất thải và các chất khác (LONDON 1972).

g. Các vùng PSSA trên thế giới đã được IMO phê chuẩn

Bảng sau nêu lên các vùng biển nhạy cảm đặc biệt trên thế giới đã được IMO phê chuẩn cùng với các biện pháp bảo vệ môi trường được cập nhật đến tháng 4 năm 2008.

Bảng: Các vùng nhạy cảm đặc biệt trên thế giới đã được IMO phê chuẩn

Vùng biển	Quốc gia	Các biện pháp bảo vệ (APM)	Thời gian, văn bản IMO phê chuẩn
Great Barrier Reef (GBR)	ÚC	Hệ thống hoa tiêu. Hệ thống báo cáo tàu biển.	MEPC 30, 09/1990. Nghị quyết MEPC.44(30)
Archipelago of Sabana-Camaguey	CUBA	Hệ thống phân luồng. Khu vực phải tránh. Cấm thải.	MEPC 40, 09/1997. Nghị quyết MEPC.74(40)
Sea area around Malpelo Island	COLOMBIA	Khu vực phải tránh.	MEPC 47, 03/2002. Nghị quyết MEPC.97(47)

Sea area around Florida key	HOA KỲ	Khu vực phải tránh. Khu vực cấm neo.	MEPC 47, 03/2002. Nghị quyết MEPC.98(47)
Wadden Sea	HÀ LAN, ĐAN MẠCH, ĐỨC	Hệ thống báo cáo tàu biển. Hệ thống hoa tiêu. Hệ thống phân luồng. Khu vực đặc biệt theo MARPOL	MEPC 48, 10/2002. Nghị quyết MEPC.101(48)
Paracas National Reserve	PERU	Khu vực phải tránh (đối với tàu có GT lớn hơn 200 chở hàng lỏng nguy hiểm và chở hydrocarbons).	MEPC 49, 07/2003. Nghị quyết MEPC.106(49)
Western European Waters	BI, PHÁP, IRELAND, ANH, TÂY BAN NHA, BỜ ĐẢO NHA	Hệ thống báo cáo bắt buộc đối với các tàu chở dầu nặng vỏ đơn.	MEPC 52, 10/2004. Nghị quyết MEPC.121(52)
Torres Strait as an extension to GBR	ÚC và PAPUA NEW GUINEA	Hệ thống hoa tiêu. Đường đi hai chiều.	MEPC 49, 07/2003. Nghị quyết MEPC.133(53)
Canary Island	TÂY BAN NHA	Hệ thống báo cáo tàu biển. Hệ thống hoa tiêu. Hệ thống phân luồng.	MEPC 51, 03/2004. Nghị quyết MEPC.134(53)
Galapagos Archipelago	ECUADOR	Khu vực phải tránh. Hệ thống báo cáo tàu biển.	MEPC 53, 07/2005. Nghị quyết MEPC.135(53)
Baltic Sea area	ĐAN MẠCH, ESTONIA, PHÂN LAN, ĐỨC, LATVIA, LITHUNIA, BALAN và THỤY ĐIỂN	Hệ thống phân luồng. Luồng tàu nước sâu. Khu vực phải tránh. Hệ thống báo cáo tàu biển. Hệ thống hoa tiêu. Vùng đặc biệt và vùng đặc biệt SECA theo MARPOL	MEPC 53, 07/2005. Nghị quyết MEPC.136(53)
Papahanaumokuakea Marine National Monument	Quần đảo Hawaii, HOA KỲ	Khu vực phải tránh. Hệ thống báo cáo tàu biển.	MEPC 57, 04/2008. Nghị quyết MEPC.171(57)

2. Đề xuất với IMO một vùng PSSA tại Việt Nam

Một số câu hỏi đặt ra để xác định vùng nhạy cảm đặc biệt tại Việt Nam:

- Vùng biển nào của Việt Nam hiện đang có nguy cơ rủi ro cao từ các hoạt động Hàng hải Quốc tế, vì sao?
- Biện pháp bảo vệ kèm theo hoặc những biện pháp nào sẽ được xem xét thực hiện ở những khu vực này, vì sao?
- Xác định những công việc cần tiến hành để xây dựng một đề xuất về vùng biển nhạy cảm đặc biệt. Yêu cầu phải có các loại dữ liệu thông tin nào và có thể lấy ở đâu. Ai sẽ chịu trách nhiệm soạn thảo và trình bày đề xuất với IMO ?
- Cần phải có những hành động gì trong những năm tới để thực hiện các biện pháp bảo vệ kèm theo. Ví dụ các yêu cầu xây dựng các qui định mới, ai sẽ xây dựng và chủ trì thực hiện công việc tiếp theo?

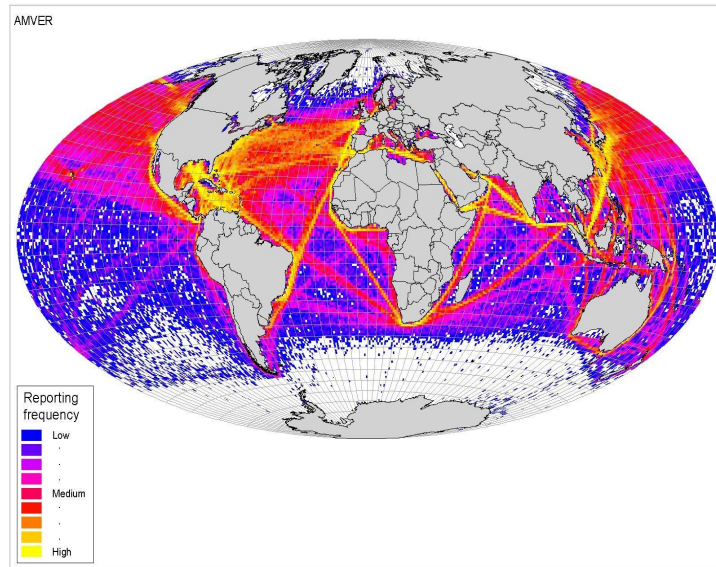
Mục đích:

Đưa Việt Nam tiến tới việc giảm bớt thiệt hại từ hoạt động Hàng hải và nhấn chìm chất thải, tăng cường việc bảo vệ môi trường, đóng góp vào việc tạo nguồn sinh sống của cư dân ven biển qua việc giảm ô nhiễm môi trường.

Vùng ven biển cụm cảng Hải phòng - Hạ long, Việt Nam có thể là vùng PSSA vì các lý do sau đây:

Việt Nam có đường biển dài, nằm trên tuyến đường hàng hải quốc tế từ Thái bình dương sang Ấn độ dương, là một trong những khu vực có mật độ giao thông dày đặc nhất trên thế giới.

Việt Nam là đất nước có ngành Hàng hải chiếm 1% thế giới, kinh tế biển đóng góp phần quan trọng trong nền kinh tế quốc gia, trong đó Hàng hải là một phần rất quan trọng của nền kinh tế biển.



Mật độ giao thông Hàng hải, vùng biển Việt Nam thuộc hàng cao nhất trên thế giới

Hệ thống cảng biển Quốc gia và công nghiệp phụ trợ Hàng hải liên kết với nhau thành những cụm cảng lớn, như Hải Phòng - Hạ Long ở phía Bắc. Cụm cảng này tập hợp các cảng có chức năng khác nhau thành cụm cảng tổng hợp, với cảng chính là cảng Hải Phòng có lịch sử hơn 100 năm, và cảng nước sâu Cái Lân là cảng mới và hiện đại. Nằm trong vành đai kinh tế biển Việt Nam - Trung Quốc, là khu vực phát triển kinh tế biển mạnh mẽ của Việt Nam. Đây là khu vực có lưu lượng tàu thuyền qua lại rất lớn, có tầm quan trọng trên thế giới, khu vực và Quốc gia. Trong vùng có nhiều khu vực nhạy cảm cần bảo vệ và các khu di sản tự nhiên: Di sản tự nhiên thế giới Vịnh Hạ Long, Công viên quốc gia Vịnh Bái tử long, Khu nghiên cứu sinh thái Cát Bà, Công viên quốc gia Cát Bà, Công viên biển Cát bà (đang xây dựng). Một vấn đề nữa là khu vực này cũng là một ngư trường lớn và trung tâm hậu cần nghề cá quốc gia, có ngành du lịch ven biển và du lịch biển phát triển. Là khu vực có mối nguy hiểm lớn tiềm ẩn từ hoạt động Hàng hải và nhấn chìm chất thải.

Việt Nam là một thành viên của IMO và tham gia Công ước MARPOL 73/78, việc định dạng vùng nhạy cảm đặc biệt ở Việt Nam là vùng ven biển cụm cảng Hải Phòng - Hạ Long là cần thiết và cấp thiết.

Được sự trợ giúp của IMO và các tổ chức Quốc tế khác, Việt Nam sẽ thực hiện đầy đủ trách nhiệm của mình là một thành viên của IMO, tăng cường kinh tế, an toàn xã hội kèm theo là bảo vệ môi trường biển.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

PSSA, Compilation of official guidance documents and PSSAs adopted since 1990, IMO 2007

Phản biện: TS. Nguyễn Phùng Hưng