

## **Công ước MARPOL 73/78 và Phụ lục VI**

*(Marine Pollution Prevention & Annex VI)*

### **Giới thiệu:**

Năm 1921, tại Anh đại diện các chủ tàu, các ngành công nghiệp dầu mỏ và các cảng vụ đã tổ chức hội nghị đầu tiên về ô nhiễm do dầu gây ra.

Năm 1926, tại Oashington đã tổ chức hội nghị đưa ra Công ước Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu. Trong hội nghị này đã đưa ra yêu cầu về việc trang bị các thiết bị phân ly dầu-nước trong buồng máy trên tàu và quy định các vùng cấm xả dầu, song Công ước không đi vào hiệu lực. Sau chiến tranh Thế giới II, nhiều tàu bị đắm cùng với sự tiêu thụ dầu tăng làm cho thế giới quan tâm và năm 1954, hội nghị tại London và thông qua được Công ước quốc tế mang tên OILPOL 54, có hiệu lực năm 1958. Đặc biệt sau vụ tàu chở dầu thô mang tên TOREY CANYON bị mắc cạn và gây ô nhiễm bờ biển Anh-Pháp làm tăng sự xúc tiến đi đến Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu. Năm 1972 thông qua Công ước về ngăn ngừa ô nhiễm biển, đến năm 1973 Công ước này đi vào hiệu lực, từ đó có tên MARPOL 73. Tiếp đó bổ sung một số vấn đề bằng nghị định thư 1978 và đến nay Công ước được gọi là MARPOL 73/78.

### **Các phụ lục của Công ước MARPOL 73/78:**

| <b>PHỤ LỤC</b> | <b>TÊN GỌI</b>   | <b>HIỆU LỰC</b> |
|----------------|--|-----------------|
| Phụ lục I      | Các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu  | 02/10/1983      |
| Phụ lục II     | Các quy định về kiểm soát ô nhiễm do chất lỏng độc chở xô                                    | 06/4/1987       |
| Phụ lục III    | Các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do các chất độc hại chuyên chở trên biển dưới dạng bao gói | 01/7/1992       |
| Phụ lục IV     | Các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải của tàu                                       | 27/9/2003       |
| Phụ lục V      | Các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do rác thải của tàu  | 31/12/1988      |
| Phụ lục VI     | Các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do không khí của tàu gây ra                                | 19/05/2005.     |

### **Phụ lục VI**

Việt Nam đã ban hành Tiêu chuẩn về phát thải động cơ diesel với các mức yêu cầu nghiêm ngặt về độ khói trên các phương tiện (% HSU) ở mức 1 là 85 và mức 2 là 72 (TCVN 6438-98).

Nhưng tàu biển treo cờ Việt Nam khi hoạt động tại nước ngoài vẫn phải tuân thủ các luật quốc tế và luật quốc gia nơi tàu thuyền tới.

Một vấn đề rất rõ là mặc dù có một số quốc gia chưa ký phụ lục VI (*Các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do không khí của tàu gây ra*) nhưng tàu thuyền của

họ vẫn chịu chi phối của Phụ lục này khi phương tiện của họ tới các cảng của quốc gia đã phê chuẩn và tham gia Phụ lục VI (ví dụ như Singapore chẳng hạn). Mục đích của Phụ lục VI là kiểm soát phát thải các chất làm suy giảm tầng ô zôn, oxit ni tơ ( $\text{NO}_x$ ), ô xít lưu huỳnh ( $\text{SO}_x$ ), các chất hữu cơ dễ bay hơi và việc đốt chất thải trên tàu biển. Việc kiểm soát tuân thủ các yêu cầu của Phụ lục VI được tiến hành bởi các chính quyền cảng (Port State Control) của các nước tham gia đó đối với tàu biển tới cảng của họ.

Phạm vi áp dụng của Phụ lục VI MARPOL 73/78 như sau:

-Tất cả các tàu không phụ thuộc vào năm đóng, vùng hoạt động và kích cỡ tàu;

-Tất cả các tàu biển có tổng dung tích từ 400 trở lên được đóng vào hoặc sau ngày 19/5/2005 phải được kiểm tra và chứng nhận theo các yêu cầu của Phụ lục VI.

-Đối với các tàu biển có tổng dung tích từ 400 trở lên được đóng trước ngày 19/5/2009 phải được kiểm tra và chứng nhận không muộn hơn đợt kiểm tra trên đà đầu tiên sau ngày 19/5/2005, nhưng trong mọi trường hợp không được muộn hơn 19/5/2008.

-Đối với các động cơ diesel có công suất lớn hơn 130 kW được lắp trên tàu được đóng vào hoặc sau 01/01/2000 phải được đo kiểm tra lượng phát thải  $\text{NO}_x$  và phải có Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm không khí của động cơ (EIPP) và theo yêu cầu của Bộ luật tiêu chuẩn kỹ thuật về khí  $\text{NO}_x$  ( $\text{NO}_x$  Technical Code).

### **Đối diện với thực tế**

Muốn nói gì thì nói, tại thời điểm này ( 8/2009) tàu thuyền các nước tới các quốc gia đã tham gia và ký Phụ lục VI MARPOL 73/78 đều phải đối mặt với PSC (Port State Control) về ô nhiễm không khí do tàu sinh ra và tối thiểu các tàu thuyền phải chuẩn bị:

1-Giấy chứng nhận quốc tế EIPP.

2-Hàm lượng lưu huỳnh của nhiên liệu không vượt quá giới hạn cho phép (thông tin trong *Phiếu cung ứng nhiên liệu – Bunker delivery note – kèm theo Mẫu dầu đại diện – Representative sample*).

3-Nhiên liệu hiện đang sử dụng phải đúng với thông tin ở mục 2

Chúng ta thấy công tác bảo dưỡng, sửa chữa máy móc thiết bị liên quan Phụ lục VI phải được tăng cường hơn; thậm chí, nếu trang thiết bị nào không được chấp nhận về phương diện kiểm soát phát thải khí cũng cần phải thay mới, hoán cải cho phù hợp. Khá nhiều vấn đề liên quan kiểm soát phát thải cần được lưu ý chứ không chỉ khí thải từ động cơ đốt trong, nồi hơi hay việc đốt chất thải trên tàu biển. Lẫy Hệ thống lạnh làm ví dụ: các môi chất CFC (R11, R12, R13, R113,

R500, R502...) bị loại trừ vào cuối năm 1995), các loại môi chất HCFC (R22, R123) sẽ bị ngưng sản xuất vào năm 2020 (theo Nghị định thư Montreal 1985 và Copenhagen 1995). Hiện nay các môi chất lạnh thay thế chỉ còn HFC (các freon không có thành phần Clo) như R134a ( $\text{CH}_2\text{-CH}_3$ ), R125 ( $\text{CHF}_2\text{-CF}_3$ ), R32 ( $\text{CH}_2\text{F}_2$ ). Tuy nhiên các HFC có chỉ số làm suy giảm tầng ôzôn  $\text{ODP}=0$  nhưng vẫn có hiệu ứng nhà kính làm nóng địa cầu  $\text{GWP} \neq 0$ . Tất cả những vấn đề trên buộc thuyền viên phải nắm chắc và có biện pháp đáp ứng cho phù hợp.

Ngoài ra để đáp ứng các yêu cầu tối thiểu trên, nhiều hãng tàu còn chuẩn bị kỹ các công tác ứng phó như họ chuẩn bị cả **quy trình đổi dầu thích hợp** trước khi tới các khu vực nhạy cảm trên để đội tàu của họ thực hiện.

NVS Tổng hợp

