

# Quản lý ô nhiễm môi trường trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa

Đỗ Minh Tiến

Cục Đường thủy nội địa Việt Nam

Hoàng Ngọc Cường

Cục Đường thủy nội địa Việt Nam

Theo Bộ Giao thông Vận tải, vận tải thủy nội địa là một trong 5 phương thức vận tải có vai trò rất quan trọng trong việc trung chuyển khối lượng hàng hóa, hành khách lớn, tạo ra hàng triệu việc làm, góp phần bảo đảm an sinh xã hội và bảo vệ quốc phòng, an ninh. Tuy nhiên, đi kèm với sự phát triển đó là một số tồn tại, bất cập, đặc biệt là vấn đề ô nhiễm môi trường gây ảnh hưởng đến đời sống của con người cũng như sự phát triển kinh tế - xã hội.

## 1. Tình trạng ô nhiễm đáng báo động

Theo Bộ Giao thông Vận tải, tính đến hết tháng 06/2015, trên phạm vi cả nước có 45 tuyến đường thủy nội địa quốc gia với tổng chiều dài hơn 6.650 km (miền Bắc 17 tuyến, miền Nam 18 tuyến và miền Trung 10 tuyến). Đây là những tuyến vận tải huyết mạch kết nối các trung tâm kinh tế, khu công nghiệp lớn của khu vực và cả nước.

Theo thống kê của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam (Bộ Giao thông Vận tải), tính đến tháng 06/2015, tổng số phương tiện thủy nội địa được đăng ký, đăng kiểm tham gia vào hoạt động vận tải trên đường thủy nội địa là 276.204 phương tiện; số lượng phương tiện được dự báo trong thời gian tới sẽ tăng cả về số lượng và công suất (khoảng 4% ÷ 5%) nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển của kinh tế - xã hội.

Đi kèm với sự phát triển nói trên thì tình trạng ô nhiễm môi trường giao thông đường thủy nội địa cũng xảy ra ngày càng phức tạp. Các vật thể gây ô nhiễm bao gồm: dầu, hóa chất trên tàu; các loại hàng nguy hiểm vận chuyển bằng tàu; rác thải, nước thải; sơn chống hà sử dụng cho thân tàu; các vật liệu độc hại dùng để đóng tàu (amiăng, kim loại nặng, hóa chất); hoạt động cắt phá tàu cũ....

## 2. Nhiều nỗ lực để cải thiện

Trước nguy cơ nói trên, các cơ quan quản lý nhà nước đã có nhiều biện pháp để quản lý ô nhiễm môi trường trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa. Cụ thể là:

Việt Nam đã cơ bản xây dựng được hệ thống các

văn bản quy phạm pháp luật trong công tác quản lý và bảo vệ môi trường nói chung và quản lý, bảo vệ môi trường giao thông đường thủy nội địa nói riêng. Từ đó, tạo được hành lang pháp lý cho các tổ chức, cá nhân thực hiện. Mặt khác, trong quá trình triển khai thực hiện, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật thường xuyên được cập nhật sửa đổi, bổ sung nhằm đáp ứng những yêu cầu của thực tiễn.

Ở Việt Nam, Luật Bảo vệ môi trường 2014, Nghị định số 29/2011/NĐ-CP của Chính phủ và Thông tư số 26/2011/TT-BTNMT của Bộ Tài nguyên môi trường đã quy định nội dung Đánh giá tác động môi trường (ĐTM). Quy định nêu rõ các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh, các hoạt động kinh tế - xã hội, các dự án trong hoạt động giao thông vận tải đường thủy nội địa đều phải lập Báo cáo đánh giá tác động môi trường hoặc Cam kết bảo vệ môi trường, hoặc Đề án bảo vệ môi trường. Thực hiện công tác giám sát chất lượng môi trường định kì.

Qua công tác kiểm tra tại các cảng, bến, cơ sở sản xuất trong lĩnh vực giao thông vận tải đường thủy nội địa thì nhận thấy hầu hết các đơn vị đều đã lập báo cáo đánh giá tác động môi trường hoặc bản cam kết bảo vệ môi trường các các cơ quan có thẩm quyền phê duyệt. Tiến hành công tác giám sát định kì về chất lượng môi trường với tuần suất 4 lần/năm, 2 lần/năm, 1 lần/năm. Tuy nhiên, còn một số đơn vị đã tiến hành công tác giám sát nhưng thực hiện chưa đúng theo cam kết về chỉ số quan trắc, vị trí quan trắc.

Thời gian qua, Bộ Giao thông Vận tải và Bộ Khoa học Công nghệ cũng đã ban hành nhiều tiêu chuẩn và quy chuẩn quốc gia đối với phương tiện thủy nội địa, trong đó có, quy định về ngăn ngừa ô nhiễm và bảo vệ môi trường đối với phương tiện. Các tiêu chuẩn, quy phạm này được ban hành từ năm 2005, đến nay các tiêu chuẩn này đã và đang được chuyển thành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia để phù hợp với Luật Tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và với các tiêu chuẩn bảo vệ môi trường tương đương với các quốc gia tiên tiến trên thế giới, đặc biệt là tiêu chuẩn của tổ chức OTHK mà Cục Đăng kiểm Việt Nam là một thành viên.

Theo chức năng được giao, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và Cục Đăng kiểm Việt Nam đã ban hành nhiều hướng dẫn về bảo vệ môi trường đường thủy nội địa liên quan đến các nguồn gây ô nhiễm khác nhau từ phương tiện thủy nội địa. Hàng năm, đã tuyên truyền, phổ biến các quy định về bảo vệ môi trường đối với phương tiện thủy nội địa cho các bên liên quan, đặc biệt là các đơn vị thiết kế, nhà máy chế tạo, chủ các phương tiện...

Bên cạnh đó, cơ quan quản lý nhà nước cũng tập trung xây dựng nguồn nhân lực thực hiện công tác đăng kiểm liên quan đến bảo vệ môi trường giao thông đường thủy nội địa. Mặt khác, tăng cường kiểm tra các trang thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm trên phương tiện thủy nội địa, không ngừng nâng cao chất lượng công tác ngăn ngừa ô nhiễm môi trường của phương tiện.

Không chỉ có vậy, các cơ quan liên quan còn tập trung thẩm định thiết kế và tài liệu liên quan đến bảo vệ môi trường của phương tiện thủy nội địa, phù hợp với các quy định, quy chuẩn, tiêu chuẩn của quốc gia về bảo vệ môi trường từ lúc đóng mới phương tiện. Qua đó, có nhiều ý kiến tư vấn xác đáng nhằm làm tăng hiệu suất sử dụng của trang thiết bị và phương tiện, góp phần làm giảm lượng tiêu hao nhiên liệu và làm giảm lượng phát thải gây ô nhiễm môi trường.

Việc kiểm tra phương tiện thủy nội địa trong quá trình khai thác được các đơn vị đăng kiểm thực hiện theo định kỳ, đột xuất để đảm bảo tàu và các trang thiết bị liên quan luôn được duy trì thỏa mãn các quy định về an toàn và bảo vệ môi trường. Công việc này có ý nghĩa rất lớn trong việc góp phần nâng cao ý thức, tinh thần trách nhiệm của chủ sở hữu, người khai thác phương tiện và thuyền viên trong việc duy tu, bảo dưỡng phương tiện luôn đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

Song, cũng không ít khó khăn

Một là, thiếu hiểu biết pháp luật về môi trường của người tham gia giao thông đường thủy còn thấp. Bên cạnh đó, nhiều tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động trong lĩnh vực giao thông vận tải thủy nội địa vẫn chưa quan tâm đúng mức đến công tác bảo vệ môi trường. Việc thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường vẫn còn mang tính đối phó để giải quyết vấn đề thủ tục hơn là chủ động phòng ngừa. Nhiều cơ sở kinh doanh, dịch vụ giao thông vận tải thủy chưa trang bị đầy đủ các thiết bị như là hệ thống thu gom và xử lý chất thải rắn, chất thải sinh hoạt, giẻ lau dính dầu mỡ, dầu cặn, chất thải nguy hại...; Việc xử lý các chất thải từ hoạt động GTVT đường thủy nội địa đòi hỏi nguồn đầu tư khá lớn, các đơn vị sản xuất, kinh doanh chưa thực sự chú trọng đầu tư, bố trí kinh phí thực hiện công tác BVMT nên việc xử lý chất thải tại một số đơn vị còn chưa triệt để.

Hai là, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực bảo vệ môi trường liên quan đến giao thông

đường thủy nội địa còn nhiều hạn chế, các quy định về hành vi vi phạm còn chung chung và thiếu sót, các mức phạt chưa phù hợp, có nhiều mức phạt còn thấp so với hành vi có tính nguy hại cao, các quy định giám sát còn thiếu chặt chẽ tạo ra nhiều kẽ hở cho các cơ sở gây ô nhiễm luồn lách do đó vẫn chưa đáp ứng được các yêu cầu thực tế:

Ba là, việc thực hiện và giám sát thi hành các chế tài này trong thực tế còn gặp nhiều khó khăn, các cơ sở vi phạm thực hiện chưa nghiêm, giám sát của các cấp chưa chặt chẽ và thường xuyên. Hiện tại các cơ quan chức năng đang nỗ lực đưa các văn bản này đi vào thực thi trong thực tế.

Chưa có chính sách cụ thể về tài chính đối với sử dụng, khai thác, quản lý và bảo vệ tài nguyên nước, đặc biệt là phí và mức phạt khi sử dụng, khai thác và gây ô nhiễm nước; các quy định về thu phí vẫn còn mang tính đơn ngành và hầu hết chưa lồng ghép vấn đề môi trường, kể cả ngành giao thông vận tải. Hiện tại đã có Nghị định số 149/2004/NĐ-CP về việc cấp phép thăm dò khai thác sử dụng tài nguyên nước, xả nước thải vào nguồn nước và Quyết định số 67/2003 về phí nước thải... tuy nhiên các văn bản này vẫn còn rất nhiều hạn chế, thủ tục khi tiến hành còn nhiều phức tạp gây khó khăn khi thực hiện. Nhưng các hướng dẫn triển khai cấp cơ sở còn thiếu hoặc chưa phù hợp với yêu cầu thực tế nên dẫn đến thực thi khó khăn và kém hiệu quả dẫn đến hiệu lực các văn bản quy phạm pháp luật chưa cao.

Bốn là, hạn chế về nguồn nhân lực. Theo đánh giá, đến nay số lượng và chất lượng đội ngũ cán bộ làm công tác quản lý nhà nước về tài nguyên và môi trường, nhất là ở cấp địa phương vẫn còn rất hạn chế. Đặc biệt, số lượng cán bộ có chuyên môn làm công tác bảo vệ môi trường tại các đơn vị trên còn rất ít, đối với các Sở Tài nguyên và Môi trường chỉ chiếm chưa đến 10% lực lượng cán bộ quản lý.

Cho đến nay, đội ngũ cán bộ, công chức khối các cơ quan thuộc Bộ Tài nguyên và Môi trường về cơ bản được đào tạo đúng chuyên môn nghiệp vụ, song với các lĩnh vực mới như biển và hải đảo, quản lý tài nguyên nước, biến đổi khí hậu phần lớn được chuyển từ các lĩnh vực khác sang, cán bộ được đào tạo về chuyên môn chỉ chiếm tỉ lệ 30%. Bên cạnh đó, còn có sự mất cân đối về trình độ đào tạo trong từng chuyên ngành như cán bộ được đào tạo về thủy văn chiếm tỉ lệ cao hơn cán bộ về khí tượng... Hầu hết cán bộ quản lý, cán bộ chuyên môn chưa được đào tạo kiến thức quản lý kinh tế, dẫn đến thiếu lực lượng để thực hiện kinh tế hóa ngành tài nguyên và môi trường. Trình độ đội ngũ cán bộ, công chức địa phương không đồng đều. Tỷ lệ cán bộ quản lý ở các lĩnh vực còn mất cân đối, hiện nay đang tập trung nhiều ở lĩnh vực quản lý đất đai, trong khi đó cán bộ về môi trường, địa chất khoáng sản, tài nguyên nước, quản lý biển, hải đảo, biến đổi khí hậu, khí tượng thủy văn còn rất thiếu.

**3. Một số đề xuất**

Thứ nhất, bổ sung nhiệm vụ quản lý môi trường giao thông vận tải đường thủy nội địa cho các cơ quan, đơn vị.

Rà soát các quy định của Luật Bảo vệ môi trường, Luật Giao thông ĐTNĐ, các Nghị định hướng dẫn thi hành luật và đánh giá khả năng thực thi của hệ thống các cơ quan quản lý ĐTNĐ để đề xuất quy định bổ sung chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn cụ thể về bảo vệ môi trường giao thông đường thủy nội địa cho cơ quan quản lý chuyên ngành là Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, trên cơ sở đó bổ sung nhiệm vụ cho các đơn vị trực thuộc của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam nhằm tạo sự thống nhất và đồng bộ từ cơ quan quản lý chuyên ngành đường thủy nội địa ở cấp Trung ương xuống đến địa phương.

Thứ hai, xây dựng nguồn nhân lực quản lý môi trường

- Đối với lực lượng thuyền viên, người lái phương tiện: Nghiên cứu đổi mới giáo trình đào tạo, đào tạo lại, cập nhật những kiến thức mới đưa vào giảng dạy, tăng thời gian thực hành, tập huấn kỹ năng xử lý tình huống;

- Đối với đội ngũ cán bộ, công chức, viên chức, người lao động thực hiện nhiệm vụ quản lý, bảo trì đường thủy nội địa: Rà soát, xác định rõ vị trí việc làm, đảm bảo số lượng, chất lượng; có kế hoạch thường xuyên bồi dưỡng về nhận thức tư tưởng, nghiệp vụ chuyên môn, tác phong làm việc và kỹ năng ứng xử;

- Công tác tuyển dụng, bổ nhiệm cán bộ được thực hiện nghiêm túc quy trình, đảm bảo người được tuyển dụng, bổ nhiệm phải đủ kiến thức để thực hiện nhiệm vụ, có đạo đức, tâm huyết phục vụ cơ quan, ngành;

- Tăng cường đào tạo nâng cao trình độ kiến thức và kỹ năng cho công chức, viên chức, lao động

- Tăng cường hợp tác quốc tế đào tạo nguồn nhân lực với nhiều hình thức để phát triển nguồn nhân lực cho ngành. Tìm kiếm các nguồn vốn nước ngoài cho xây dựng cơ sở đào tạo chuyên ngành đường thủy nội địa.

Thứ ba, tăng cường thanh tra, kiểm tra các cơ sở về công tác bảo vệ môi trường

- Tăng cường năng lực thanh tra về kiểm soát môi trường chuyên ngành: trang bị công cụ pháp lý, kỹ năng, kiến thức và trang thiết bị cần thiết cho các lực lượng chức năng; Tổ chức tuyên truyền pháp luật về môi trường tới các tổ chức, cá nhân có liên quan trong hoạt động giao thông vận tải đường thủy nội địa....

- Hàng năm tiến hành công tác thanh tra, kiểm tra, đôn đốc nhắc nhở kịp thời các cơ sở chưa chấp hành đúng các quy định về bảo vệ môi trường trong lĩnh vực giao thông vận tải đường thủy nội địa. Đối với các cơ sở chưa làm đúng hoặc còn thiếu thủ tục, báo cáo đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường, hướng dẫn cơ sở lập đề án bảo vệ môi trường, thực hiện theo đúng quy định của pháp luật.

Thứ tư, tuyên truyền phổ biến và giáo dục pháp luật bảo vệ môi trường

Tuyên truyền, giáo dục, đào tạo là một trong các giải pháp quan trọng nhằm nâng cao nhận thức của mọi người về tác hại của ô nhiễm môi trường đến cuộc sống của cộng đồng, từ đó có ý thức tự giác chấp hành pháp luật và có các ứng xử tích cực trong công tác bảo vệ môi trường nói chung và môi trường giao thông đường thủy nội địa nói riêng; đồng thời nhằm trang bị kiến thức chuyên môn nghiệp vụ cần thiết cho lực lượng quản lý, kiểm tra, xử lý vi phạm các quy định về bảo vệ môi trường giao thông đường thủy nội địa. Công tác tuyên truyền, giáo dục, đào tạo cần được duy trì thường xuyên với các hình thức đa dạng, phong phú và nội dung phù hợp với từng loại đối tượng.

Thứ năm, đánh giá rủi ro môi trường trong hoạt động giao thông đường thủy nội địa và xây dựng kế hoạch ứng cứu sự cố môi trường do hoạt động giao thông đường thủy nội địa gây ra.

Trong giai đoạn lập dự án đầu tư xây dựng công trình cần lập báo cáo ĐTM nhằm đánh giá các tác động đến kinh tế, xã hội và môi trường và xác định các biện pháp giảm thiểu các tác động tiêu cực. Trong quá trình triển khai dự án, các biện pháp giảm thiểu phải được thực hiện như đề xuất trong kế hoạch quản lý môi trường, trong đó có chương trình quan trắc môi trường.

Đối với các cảng đang xây dựng: Chỉ được phép công bố mở cảng khi việc xây dựng cảng đã tuân thủ đúng việc đầu tư xây dựng các phương tiện thiết bị kỹ thuật như trong báo cáo đánh giá tác động môi trường khi triển khai thực hiện dự án xây dựng cảng.

Thứ sáu, vận dụng các công cụ kinh tế trong quản lý môi trường. Xây dựng Quy định đóng góp tài chính cho công tác bảo vệ môi trường. Thu phí, lệ phí và bồi thường thiệt hại đối với các hoạt động giao thông vận tải đường thủy nội địa gây ô nhiễm môi trường. Tài trợ, giảm thuế hoặc áp dụng chế độ cho vay ưu đãi đối với các cá nhân, doanh nghiệp ứng dụng công nghệ tiên tiến vào sản xuất, kinh doanh hoặc lắp đặt thiết bị xử lý chất thải nhằm bảo vệ môi trường giao thông đường thủy nội địa. Xây dựng Quỹ Bảo vệ môi trường trong giao thông đường thủy nội địa.

**Tài liệu tham khảo**

1. Quốc hội 2014. Luật Bảo vệ môi trường, số 55/2014/QH13, ngày 23/06/2014
2. <http://www.baogiaothong.vn/bao-ve-moi-truong-duong-thuy-noi-dia-d67755.html>