

# Phân tích tổng quan pháp luật Việt Nam về vận chuyển hàng nguy hiểm trên đường thủy nội địa

## ■ TS. PHAN VĂN HƯNG

*Trưởng Đại học Hàng hải Việt Nam*

## ■ ThS. NGUYỄN CAO HIẾN

*Bộ Giao thông vận tải*

**TÓM TẮT:** Các quy định của pháp luật về vận chuyển hàng nguy hiểm (HNH) trên đường thủy nội địa (ĐTND) có vai trò đặc biệt quan trọng trong kiểm soát hoạt động vận chuyển HNH. Tuy nhiên, vấn đề hoàn thiện cơ sở pháp lý cho hoạt động vận chuyển HNH trên ĐTND phát triển bền vững chưa được quan tâm. Các quy định của pháp luật về vấn đề này còn khá sơ sài, tồn tại nhiều bất cập, thiếu sót. Trong nghiên cứu này, nhóm tác giả sẽ chỉ ra những tồn tại, bất cập của pháp luật hiện hành về vận chuyển HNH trên ĐTND, từ đó đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện chế định pháp luật về vận chuyển HNH trên ĐTND.

**TỪ KHÓA:** Hàng nguy hiểm, vận chuyển, pháp luật, đường thủy nội địa.

**ABSTRACT:** The legal provisions on the transport of dangerous goods on inland waterways play a particularly important role in controlling dangerous goods transportation. However, the issue of perfecting the legal basis for the transport of dangerous goods on inland waterways for sustainable development has not been paid attention. The provisions of the law on this issue is rather sketchy, exist many inadequacies and shortcomings. In this study, the authors will point out the shortcomings and inadequacies of the current law on transporting dangerous goods on inland waterways. From there, some solutions are proposed to improve the legal regulation on on the transport of dangerous goods on inland waterways.

**KEYWORDS:** Dangerous goods, transportation, law, inland waterways.

## 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong thập kỷ qua, cùng với việc tăng nhanh về lưu lượng và tải trọng vận tải trên ĐTND, hoạt động vận chuyển các chất nguy hiểm, độc hại bằng các phương tiện thủy

nội địa tại Việt Nam cũng tăng nhanh cả về lượng hàng hóa và loại HNH. Mặc dù được đánh giá là phương thức vận tải có nhiều ưu thế nổi trội, thế nhưng việc vận chuyển HNH bằng phương thức này cũng tiềm ẩn nhiều rủi ro, sự cố gây ô nhiễm môi trường. Việc phát tán chất nguy hiểm, độc hại vào môi trường tự nhiên có thể tạo thành những thảm họa môi trường, gây thiệt hại lớn về người và ảnh hưởng không nhỏ tới sự phát triển của nền kinh tế - xã hội. Có thể kể đến một số sự cố điển hình như vụ nổ tàu Hải An 16 trong lúc làm hàng tại cầu cảng K99, quận Hải An ngày 21/9/2017 khi đang chở 3.900 m<sup>3</sup> xăng A92 khiến 3 thủy thủ bị thương [1]. Hay gần đây, ngày 23/3/2020 tại Đồng Nai đã xảy ra vụ cháy tàu chở xăng số hiệu LA-073.86 gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng làm chết 3 người [2]... Có nhiều nguyên nhân dẫn đến các sự cố liên quan đến HNH vận chuyển trên ĐTND. Trong đó, các khiếm khuyết của pháp luật về vấn đề này đóng vai trò đặc biệt quan trọng.

Pháp luật về vận chuyển HNH trên ĐTND là tổng hòa các chế định về đóng gói, bảo quản, xếp dỡ; cấp giấy phép vận chuyển; công tác đào tạo, huấn luyện; lập kế hoạch phòng ngừa, sẵn sàng ứng phó sự cố; kiểm soát và quản lý ô nhiễm... Trong phạm vi bài báo, các tác giả tập trung nghiên cứu các quy định của pháp luật về đóng gói, bảo quản, xếp dỡ; cấp giấy phép; vận chuyển HNH trên ĐTND và đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện các quy định của pháp luật có liên quan về vấn đề này.

## 2. QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT VỀ VẬN CHUYỂN HNH TRÊN ĐTND

### 2.1. Khái niệm về HNH và danh mục HNH

Thuật ngữ HNH được nhắc tới trong nhiều tài liệu tùy theo góc độ tiếp cận. Với tư cách là đối tượng của hoạt động vận chuyển, tại Điều 3 Nghị định số 42/2020/NĐ-CP ngày 08/4/2020 của Chính phủ quy định danh mục hàng hóa nguy hiểm, vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trên ĐTND (Nghị định số 42/2020/NĐ-CP) quy định: HNH là hàng hóa có chứa các chất nguy hiểm khi chở trên đường bộ hoặc ĐTND có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia. Theo tính chất hóa, lý, HNH được phân thành 9 loại và nhóm loại sau:

*Bảng 2.1. Danh mục HNH theo Nghị định số 42/2020/NĐ-CP*

Loại	Nhóm	HNH
1	1.x.	Chất nổ và vật phẩm dễ nổ
	1.1.	Chất và vật phẩm có nguy cơ nổ rộng
	1.2.	Chất và vật phẩm có nguy cơ bắn tóe nhưng không nổ rộng
	1.3.	Chất và vật phẩm có nguy cơ cháy và nguy cơ nổ nhỏ hoặc bắn tóe nhỏ hoặc cả hai, nhưng không nổ rộng
	1.4.	Chất và vật phẩm có nguy cơ không đáng kể
	1.5.	Chất rất không nhạy nhưng có nguy cơ nổ rộng
	1.6.	Vật phẩm đặc biệt không nhạy, không có nguy cơ nổ rộng
2	2.x.	Khí
	2.1.	Khí dễ cháy
	2.2.	Khí không dễ cháy, không độc hại
	2.3.	Khí độc hại
3	3.	Chất lỏng dễ cháy và chất nổ lỏng khử nhạy
4	4.x.	Chất rắn dễ cháy
	4.1.	Chất rắn dễ cháy, chất tự phản ứng và chất nổ rắn được ngâm trong chất lỏng hoặc bị khử nhạy
	4.2.	Chất có khả năng tự bốc cháy
	4.3.	Chất khi tiếp xúc với nước tạo ra khí dễ cháy
5	5.x.	Các chất oxi hóa và các chất peroxit hữu cơ
	5.1.	Chất ôxi hóa
	5.2.	Perôxít hữu cơ
6	6.x.	Các chất độc và các chất nhiễm độc
	6.1.	Chất độc
	6.2.	Chất gây nhiễm bệnh
7		Các chất phóng xạ
8		Các chất ăn mòn
9		Chất và vật phẩm nguy hiểm khác

Cùng với đó, pháp luật đã liệt kê danh mục cụ thể 2921 chất nguy hiểm làm căn cứ để ban hành quy chế pháp lý ứng xử đối với từng loại, nhóm loại.

Theo quy định trên, những hàng hóa trong quá trình bảo quản, lưu kho, vận chuyển, xếp dỡ, giao nhận... có thể phát sinh những nguy hiểm như bùng cháy, bùng nổ, ăn mòn phá hủy phương tiện vận tải, gây ngộ độc, phát tán phóng xạ, gây thiệt hại lớn đến tính mạng, sức khỏe con người, phá hủy và làm hư hỏng công trình, phương tiện, hàng hóa và môi trường sống... đều được gọi là HNH. Thứ tự của loại, nhóm loại HNH nêu trên không phản ánh mức

độ nguy hiểm tăng hay giảm dần của HNH mà đang tiệm cận với cách phân loại và danh mục HNH được chuyên chở trên thế giới theo quy định của Bộ luật vận chuyển HNH bằng đường biển [3].

## 2.2. Thẩm quyền, trình tự, thủ tục cấp giấy phép vận chuyển HNH

Nghị định số 42/2020/NĐ-CP đã phân định thẩm quyền cấp giấy phép cụ thể cho một số bộ quản lý ngành đối với các loại HNH. Việc các bộ cấp giấy phép vận chuyển HNH không phải là sự "ôm đồm" quyền hạn mà do HNH có nguy cơ cao xảy ra sự cố, đe dọa đến môi trường, hệ sinh

thái, sức khỏe, tính mạng con người cũng như kinh tế - xã hội nên cần có sự quản lý tập trung, thống nhất ở Trung ương. HNH thường gắn với các yếu tố chuyên môn nghiệp vụ, kỹ thuật phức tạp, tuân theo nhiều quy định của pháp luật quốc tế; việc vận chuyển mang tính liên vùng, miền, nếu để chính quyền địa phương trực tiếp thực hiện, có thể sẽ vượt ngoài khả năng đáp ứng dẫn đến tình trạng quá tải công việc và sẽ làm cho chính quyền địa phương không vận hành hiệu quả [4]. Hiện một số Bộ có thẩm quyền cấp giấy phép vận chuyển HNH là:

- Bộ Công an cấp Giấy phép vận chuyển HNH loại 1, 2, 3, 4 và 9 (trừ hóa chất bảo vệ thực vật).

- Bộ Khoa học - Công nghệ cấp Giấy phép vận chuyển HNH loại 5, 7 và 8.

- Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn cấp Giấy phép vận chuyển HNH là hóa chất bảo vệ thực vật.

- Bộ Tài nguyên và Môi trường cấp Giấy phép vận chuyển HNH loại 6 (đối với chất độc hại, chất lây nhiễm).

Ngoài ra, tại khoản 6 Điều 16 Nghị định số 42/2020/NĐ-CP quy định một số trường hợp vận chuyển HNH không cần giấy phép vận chuyển. Đây là điểm mới so với các quy định trước đây do tính chất, mức độ và nguy cơ gây thiệt hại đối với những nhóm hàng này thấp hơn so với HNH cùng chủng loại với khối lượng lớn và các loại HNH khác.

### 2.3. Đóng gói, xếp dỡ, lưu kho HNH

Trong quá trình vận chuyển, xếp dỡ và lưu giữ HNH trên ĐTNĐ tồn tại những nguy cơ gây ra sự cố, đặc biệt là va chạm từ phương tiện, máy móc trong quá trình neo, đậu, làm hàng tại cảng, bến thủy. Hậu quả là gây ra các vụ tràn dầu, rò rỉ hóa chất nguy hiểm ra sông, ảnh hưởng trực tiếp đến môi trường và hệ sinh thái.

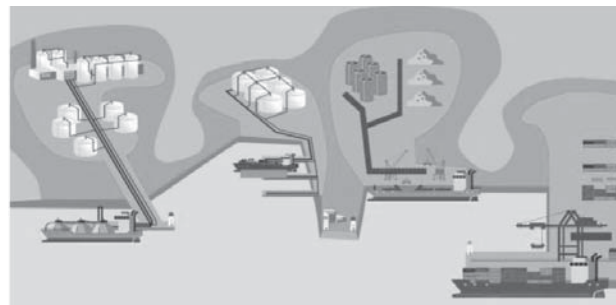
Trong quá trình đóng gói, xếp dỡ và lưu giữ, phương thức phổ biến là cơ chế chất nguy hiểm, độc hại phát tán từ nguồn chứa (kho hàng, hầm hàng...) ra môi trường, đến các phòng làm việc của doanh nghiệp và khu dân cư quanh đó [5]. Do vậy, việc quan trọng là phải thực hiện việc đóng gói, xếp dỡ, lưu kho HNH bảo đảm đúng tiêu chuẩn, quy trình. Nghị định số 42/2020/NĐ-CP đã có một số quy định chung như sau:

- Bao bì, thùng chứa và việc đóng gói HNH trong lãnh thổ Việt Nam phải tuân thủ theo tiêu chuẩn quốc gia hoặc quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng với loại hàng hóa. Đối với những loại, nhóm HNH chưa có tiêu chuẩn quốc gia hoặc quy chuẩn kỹ thuật quốc gia thì thực hiện theo quy định của bộ quản lý chuyên ngành hoặc áp dụng các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật của quốc tế do bộ quản lý chuyên ngành công bố.

- Người xếp, dỡ HNH phải thực hiện xếp, dỡ theo quy định. Việc xếp, dỡ HNH phải do người thủ kho, người thuê vận tải hoặc người áp tải trực tiếp hướng dẫn và giám sát; thuyền trưởng quyết định sơ đồ xếp HNH trên phương tiện và việc chèn lót, chằng buộc phù hợp tính chất của từng loại, nhóm HNH. Không xếp chung các loại hàng hóa có thể tác động lẫn nhau làm tăng mức độ nguy hiểm trong cùng một khoang hoặc một hầm hàng của phương tiện. Đối với loại, nhóm HNH quy định phải xếp, dỡ, lưu giữ ở nơi riêng biệt thì việc xếp, dỡ phải thực hiện tại khu vực cầu

cảng, bến, kho riêng biệt.

- Nhà xưởng, kho chứa HNH phải đạt tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia; phải đáp ứng đủ các điều kiện về phòng, chống cháy nổ, bảo vệ môi trường, an toàn và vệ sinh lao động theo quy định.



Hình 2.1: Các loại hình bốc xếp HNH tại cảng [6]

### 2.4. Hoạt động vận chuyển HNH trên ĐTNĐ

Việc vận chuyển HNH bằng phương tiện thủy nội địa thường có nguy cơ rủi ro cao hơn so với vận chuyển hàng hóa thông thường cũng như phương thức vận tải khác do (1) đặc thù của từng loại hàng hóa, khi vận chuyển HNH, đặc biệt là hóa chất có thể phát sinh khí độc, khí có thể cháy nổ hoặc các chất có khả năng gây ăn mòn kim loại vỏ tàu, thành hầm hàng, các chất có tính năng hấp thụ và làm suy giảm oxi không khí [7]; hoặc một số loại hàng hóa độc hại có khả năng tự sinh nhiệt, sự tăng nhiệt ở mức đột biến dẫn đến nguy hiểm khi đang vận chuyển; (2) trong quá trình vận chuyển, hàng hóa bị xô dịch, hóa lỏng, lệch trọng tâm; rò rỉ hóa chất, ăn mòn, hư hại kết cấu hạ tầng; (3) do các yếu tố tự nhiên như điều kiện thời tiết cực đoan, mưa lũ, khan cạn hoặc (4) do cách thức vận chuyển HNH không đúng [8] dẫn đến rủi ro, sự cố môi trường... Do đó, điều kiện cần thiết đối với phương tiện và cách thức xử lý HNH cần được chú ý đặc biệt [9].

Mặc dù vậy, Luật Giao thông ĐTNĐ, Nghị định số 42/2020/NĐ-CP lại quy định khá mờ nhạt về phương tiện, người điều khiển phương tiện như sau:

- Phương tiện vận chuyển HNH phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cho phép và phải có ký hiệu riêng. Phương tiện chở HNH phải có các tín hiệu riêng như "Ban đêm, ngoài các đèn hiệu quy định, ở vị trí cao nhất trên cột đèn thấp một đèn đỏ; ban ngày, ở vị trí cao nhất trên cột đèn treo cờ hiệu "Cờ chữ B".



Hình 2.2: Tàu chở xăng dầu [5]

Phương tiện vận chuyển phải đủ điều kiện tham gia giao thông theo quy định của pháp luật. Phương tiện vận tải HNH phải dán biểu trưng HNH; nếu trên một phương tiện có nhiều loại HNH khác nhau thì phương tiện phải dán đủ biểu trưng của các loại hàng hóa đó; vị trí dán biểu trưng ở hai bên của phương tiện.

- Đối với người điều khiển, người tham gia vận chuyển HNH: Thuyền viên làm việc trên phương tiện vận chuyển HNH phải được đào tạo và có chứng chỉ chuyên môn đặc biệt về vận tải HNH theo quy định của Bộ trưởng Bộ GTVT. Người thủ kho, người áp tải, người xếp, dỡ HNH trên phương tiện và tại cảng, bến thủy nội địa phải được tập huấn và cấp Giấy chứng nhận đã hoàn thành chương trình tập huấn về loại HNH do mình áp tải, xếp, dỡ hoặc lưu kho bãi theo quy định.

### 3. MỘT SỐ TỒN TẠI, BẤT CẬP TRONG CÁC QUY ĐỊNH PHÁP LUẬT VỀ VẬN CHUYỂN HNH TRÊN ĐTNĐ

Các quy định của pháp luật về hoạt động vận chuyển HNH trên ĐTNĐ đã có từ lâu và cũng thường xuyên được cập nhật, sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với thực tiễn cũng như các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Mặc dù vậy, các quy định liên quan đến hoạt động vận chuyển HNH trên ĐTNĐ còn một số tồn tại sau:

#### 3.1. Về khái niệm, danh mục HNH

Mặc dù khái niệm và danh mục HNH đã được liệt kê, nhưng hiện nay có nhiều văn bản pháp luật khác quy định về danh mục HNH như: Nghị định số 113/2017/NĐ-CP ngày 09/10/2017 của Chính phủ thì danh mục hóa chất phải khai báo bao gồm 1.156 loại. Quyết định số 26/2016/QĐ-TTg ngày 01/7/2016 của Thủ tướng Chính phủ thì danh mục các loại hóa chất độc bao gồm 31 loại. Thông tư số 52/2013/TT-BTNMT ngày 27/12/2013 của Bộ TNMT thì danh mục HNH là chất độc hại và chất lây nhiễm bao gồm 352 loại. Thông tư số 37/2020/TT-BCT ngày 30/11/2020 của Bộ Công thương thì danh mục HNH phải đóng gói có 1.336 loại.

Như vậy, mỗi văn bản khác nhau lại xác định về HNH, danh mục các loại HNH phải tuân thủ các quy định khác nhau, điều này gây lúng túng, khó tra cứu và áp dụng trên thực tế cho người dân, doanh nghiệp, thậm chí là cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong việc đối chiếu, xác định loại hàng hóa nào là HNH. Mặt khác, trong Nghị định số 113/2017/NĐ-CP phân loại hóa chất lại thực hiện theo Hệ thống hài hòa toàn cầu về phân loại và ghi nhãn hóa chất (GHS). Theo đó, hóa chất được phân thành nhiều loại gồm chất nổ (Loại 1), khí dễ cháy (Loại 2), chất lỏng dễ cháy (Loại 3), chất rắn dễ cháy (Loại 4), khí, chất oxy hóa (Loại 5), độc cấp tính (Loại 6), ăn mòn/kích ứng da (Loại 8)... Cách phân loại này mâu thuẫn với phân loại theo Nghị định số 42/2020/NĐ-CP. Như vậy, hệ thống pháp luật đang có sự không thống nhất khi quy định về HNH và danh mục HNH.

#### 3.2. Về thẩm quyền, hồ sơ cấp giấy phép

Nhìn chung, pháp luật đã minh định thẩm quyền cấp giấy phép vận chuyển đối với các loại, nhóm HNH, tuy nhiên, đối với HNH tại nhóm 6 thì chưa có sự phân định rạch ròi. Nghị định số 42/2020/NĐ-CP mới chỉ quy định Bộ

Nông nghiệp và Phát triển nông thôn cấp giấy phép vận chuyển đối với HNH là hóa chất bảo vệ thực vật (một số chất loại 3, nhóm 6.1); nhưng đối với HNH nhóm 6.2 (chất gây nhiễm bệnh) thì cơ quan nào cấp giấy phép? Ở khía cạnh khác, HNH nhóm 6.2 cũng không thuộc trường hợp được miễn giấy phép vận chuyển theo quy định tại khoản 6 Điều 16. Trước đây, tại Nghị định số 104/2009/NĐ-CP có giao Bộ Tài nguyên và Môi trường cấp Giấy phép vận chuyển HNH đối với các chất độc hại, chất lây nhiễm (nhóm 6.2) thuộc loại 6. Tuy nhiên, đến Nghị định số 42/2020/NĐ-CP (thay thế Nghị định số 104/2009/NĐ-CP) thì quy định này đã được bãi bỏ. Như vậy, đang có khoảng trống pháp lý về thẩm quyền cấp giấy phép vận chuyển đối với HNH thuộc nhóm 6.2.

Về hồ sơ, trình tự, thủ tục cấp giấy phép: Pháp luật hiện hành đã quy định khá rõ về thành phần hồ sơ để nghị cấp giấy phép vận chuyển HNH, tuy nhiên, với mỗi loại HNH khác nhau thì có thành phần hồ sơ khác nhau mà không có sự đồng nhất. Việc này sẽ gây khó khăn cho doanh nghiệp, cá nhân khi xác định hồ sơ gì, loại nào, ai cấp đối với loại HNH đó.

#### 3.3. Về đóng gói, xếp dỡ và lưu kho HNH

Các quy định về việc đóng gói, ký mã hiệu, xếp dỡ và lưu kho HNH còn sơ sài, tản mát ở nhiều văn bản. Đối với HNH loại 1, 2, 3, nhóm 6.1, pháp luật đã quy định cụ thể danh mục HNH phải đóng gói trong quá trình vận chuyển bằng phương tiện ĐTNĐ (Thông tư số 37/2020/TT-BCT ngày 30/11/2020 và Thông tư số 32/2019/TT-BCT ngày 21/11/2019). Tuy nhiên, đối với các loại HNH khác, pháp luật chưa quy định rõ ràng về việc đóng gói, bốc xếp. Hiện nay, Nghị định số 113/2017/NĐ-CP được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 17/2020/NĐ-CP có quy định đối với nhà xưởng, kho chứa, bao bì, đóng gói, bảo quản đối với HNH là hóa chất chất phóng xạ (Loại 7); hóa chất cấm, hóa chất độc; dược phẩm; chế phẩm diệt khuẩn, diệt côn trùng; thực phẩm; mỹ phẩm; thuốc thú y; thuốc bảo vệ thực vật; phân bón hữu cơ, phân bón sinh học, phân bón hóa học là phân bón hỗn hợp, phân bón khoáng hữu cơ, phân bón khoáng sinh học; sản phẩm tẩy rửa sử dụng trong lĩnh vực gia dụng; xăng, dầu; condensate, naphta được sử dụng trong chế biến xăng dầu. Cách liệt kê này sẽ dẫn đến việc bỏ sót các loại HNH ở các loại, nhóm loại khác (nhóm 5.2, nhóm 6.2, loại 8 và loại 9). Vậy, HNH ở các loại, nhóm này liệu có được áp dụng như đối với hóa chất hay không.

Bên cạnh đó, Chính phủ đã giao các Bộ (Công an, Khoa học và Công nghệ, Y tế, Công thương, Nông nghiệp và Phát triển nông thôn) phải quy định chi tiết danh mục HNH phải đóng gói trong quá trình vận chuyển thuộc phạm vi quản lý, nhưng đến nay mới chỉ duy nhất Bộ Công thương ban hành.

#### 3.4. Về chủ thể liên quan đến vận chuyển HNH

Theo quy định tại Điều 12 Nghị định số 42/2020/NĐ-CP, thuyền viên làm việc trên phương tiện vận chuyển HNH được đào tạo và có chứng chỉ chuyên môn đặc biệt về vận tải HNH theo quy định của Bộ trưởng Bộ GTVT. Tuy nhiên đến nay, Bộ GTVT chưa ban hành quy định về việc đào tạo, cấp chứng chỉ chuyên môn đặc biệt về vận chuyển HNH

cho thuyền viên. Do đó, trên thực tế, nhiều thuyền viên không có kiến thức, kỹ năng về việc xếp dỡ, vận chuyển, lưu kho HNH; việc thực hiện chỉ dựa trên kinh nghiệm hoặc được truyền miệng. Trong khi đó, đáng lẽ họ phải được trang bị kiến thức đầy đủ vì họ thực hiện trách nhiệm nặng nề về kiểm tra khả năng vận chuyển an toàn của phương tiện, xếp và phân loại hàng hóa [10]. Đây cũng là một trong những nguyên nhân gây rủi ro, sự cố ô nhiễm môi trường từ hoạt động vận chuyển HNH.

Mặt khác, hiện pháp luật quy định các bộ quản lý ngành phải quy định nội dung, thời gian tập huấn, tiêu chuẩn cán bộ tập huấn cho người điều khiển phương tiện, người thủ kho, người áp tải, người xếp, dỡ hàng hóa khi tham gia vận chuyển HNH theo phạm vi quản lý (từ Điều 21 - 25 Nghị định số 42/2020/NĐ-CP). Tuy nhiên, đến thời điểm này, chỉ có Bộ Công thương đã ban hành được quy định. Điều này làm cho người dân, doanh nghiệp muốn học tập, bồi dưỡng để cấp chứng chỉ liên quan cũng không biết học ở đâu, cơ quan nào quy định...

### 3.5. Về quy trình và nơi làm sạch phương tiện vận chuyển HNH

Theo quy định, Bộ TNMT có trách nhiệm ban hành quy trình và nơi làm sạch phương tiện sau khi vận chuyển HNH; quy trình làm sạch sau khi đưa hết HNH ra khỏi kho, bãi. Tuy nhiên đến nay, Bộ Tài nguyên và Môi trường vẫn đang "nợ" văn bản này. Kéo theo đó, các đơn vị vận chuyển không biết việc làm sạch phương tiện sau khi vận chuyển HNH sẽ thực hiện theo quy trình nào và tại đâu.

## 4. KIẾN NGHỊ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ VẬN CHUYỂN HNH TRÊN ĐTNĐ

Để vận chuyển HNH thật sự là phương thức vận tải an toàn và phát triển bền vững, việc hoàn thiện các quy định về vấn đề này có ý nghĩa then chốt. Trên cơ sở phân tích thực trạng quy định của pháp luật về việc vận chuyển HNH trên ĐTNĐ, để tiếp tục hoàn thiện các quy định của pháp luật về vấn đề này, cần tập trung giải quyết một số vấn đề sau:

*Thứ nhất*, cần pháp điển hóa các quy định về danh mục HNH, tránh trường hợp quy định tản mát, không đồng bộ thống nhất; tạo điều kiện thuận lợi cho cơ quan có thẩm quyền, tổ chức cá nhân trong việc tra cứu, áp dụng. Bên cạnh đó, các bộ quản lý ngành cần khẩn trương ban hành hoặc công bố danh mục HNH thuộc phạm vi quản lý cần đóng gói trong quá trình vận chuyển theo đúng chỉ đạo của Chính phủ, cụ thể: Bộ Công an đối với HNH loại 4, 9; Bộ Khoa học và Công nghệ đối với HNH loại 5, 8; Bộ Y tế đối với hóa chất độc, chất gây nhiễm bệnh dùng trong lĩnh vực y tế và hóa chất diệt côn trùng; Bộ Tài nguyên và Môi trường đối với hoá chất bảo vệ thực vật.

*Thứ hai*, quy định rõ thẩm quyền cấp giấy phép đối với HNH nhóm 6.2 để tránh bỏ sót. Đồng thời, cần nghiên cứu đơn giản hóa các thủ tục, hồ sơ để nghị cấp giấy phép theo hướng quy định áp dụng thống nhất đối với HNH thuộc tất cả các loại, hạn chế phân biệt hồ sơ giữa loại này với HNH loại khác.

*Thứ ba*, cần quy định rõ quy trình, tiêu chuẩn việc đóng

gói, xếp dỡ, lưu kho đối với HNH thuộc nhóm 5.2, nhóm 6.2, loại 8 và 9. Có thể giao bộ quản lý ngành ban hành mới hoặc cho phép áp dụng quy trình đóng gói, bảo quản, lưu kho bãi các loại, nhóm HNH này như đối với hóa chất.

*Thứ tư*, các Bộ: Công an, Khoa học và Công nghệ, Y tế, Nông nghiệp và Phát triển nông thôn cần khẩn trương ban hành quy định về thời gian tập huấn, tiêu chuẩn cán bộ tập huấn cho người điều khiển phương tiện, người thủ kho, người áp tải, người xếp, dỡ hàng hóa khi tham gia vận chuyển HNH theo phạm vi quản lý; quy định về loại HNH khi vận chuyển bắt buộc phải có người áp tải. Bộ GTVT cần khẩn trương ban hành chương trình đào tạo và có chứng chỉ chuyên môn đặc biệt về vận tải HNH. Bộ TNMT phải nhanh chóng ban hành quy định về quy trình và nơi làm sạch phương tiện vận chuyển HNH. Chỉ khi các cơ quan trên ban hành đồng bộ các văn bản để cụ thể hóa các nội dung quy định tại Nghị định số 42/2020/NĐ-CP thì hoạt động vận chuyển HNH trên ĐTNĐ mới có cơ sở pháp lý vững chắc để phát triển bền vững; đây cũng là cơ sở để cơ quan có thẩm quyền thanh tra, kiểm tra, thực hiện chức năng quản lý nhà nước về vận chuyển HNH trên ĐTNĐ.

## 5. KẾT LUẬN

So với phương thức vận tải khác (đường bộ, đường sắt, hàng hải, hàng không), vận chuyển HNH bằng ĐTNĐ có những ưu điểm vượt trội. Mặc dù vậy, các quy định của pháp luật về vấn đề này còn tương đối sơ sài nếu không muốn nói là thiếu và yếu. Do đó, trong bài báo này, nhóm tác giả đã có các kiến nghị cụ thể như danh mục HNH, thẩm quyền cấp giấy phép đối với HNH nhóm 6.2, tiêu chuẩn, quy trình đóng gói, xếp dỡ, lưu kho các HNH còn thiếu và đề xuất các bộ, ngành liên quan khẩn trương ban hành quy định về đào tạo huấn luyện đối với các cá nhân, tổ chức tham gia, có liên quan đến hoạt động vận chuyển HNH trên ĐTNĐ. Các kiến nghị này sẽ là cơ sở định hướng nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung các quy định của pháp luật về vận chuyển HNH trên ĐTNĐ trong thời gian tới. Khi các quan hệ xã hội phát sinh từ việc vận chuyển HNH được điều chỉnh bởi hệ thống pháp luật đồng bộ, khách quan, toàn diện thì việc vận chuyển HNH bằng ĐTNĐ mới thật sự là phương thức vận chuyển an toàn, giảm áp lực vận tải đường bộ, giảm phát thải khí nhà kính và phát triển bền vững.

### Tài liệu tham khảo

- [1]. <https://thanhphohaiphong.gov.vn/tiem-an-nguy-co-chay-no-phuong-tien-thuy-noi-dia.html>.
- [2]. <https://congan.dongnai.gov.vn/Pages/newsdetail.aspx?NewsId=9485&CatId=105>.
- [3]. *International Maritime Dangerous goods code (IMDG code) được Ủy ban Vận chuyển HNH của Liên hợp quốc thông qua tại cuộc họp lần thứ 21 tại Geneva từ ngày 04 đến ngày 13/12/2000.*
- [4]. Nguyễn Văn Cương (chủ biên) (2015), *Về phân định thẩm quyền giữa chính quyền Trung ương và chính quyền địa phương tại Việt Nam hiện nay*, NXB. Chính trị Quốc gia, tr.23.

[5]. Cục ĐTNĐ Việt Nam (2020), *Xây dựng quy trình kiểm soát rủi ro và ứng phó sự cố môi trường trong hoạt động xếp, dỡ HNH tại các cảng thủy nội địa; thí điểm áp dụng tại cảng thủy nội địa khu vực đồng bằng sông Cửu Long*.

[6]. Environmental management instruments for port areas (2002), *Capacity building among port authorities and societal stakeholders in Bulgaria*, Lien Verbeeck, Luc Hens, Sofia, Bulgaria.

[7]. Nguyễn Ngọc Khang (2014), *Vấn đề an toàn vận chuyển HNH dạng lỏng và khí bằng tàu biển (phần 2)*, Tạp chí Khoa học và Công nghệ Hàng hải, số 37, tr.81.

[8]. Fariz Maulana Noor (2017), *Dangerous goods transportation in inland waterways: case study Indonesia waterways*, World Maritime University, pp.34-35.

[9]. IMO (2000), *Implementation of the IMDG Code and provision of the MSDS for inland waterway vesselsm*.

[10]. MeltemDenizGüner-Özbek (2007), *The Carriage of Dangerous GoodsbySea*, International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg, pp.212-125.

**Ngày nhận bài: 29/9/2021**

**Ngày chấp nhận đăng: 20/10/2021**

**Người phản biện: PGS. TS. Nguyễn Mạnh Cường  
PGS. TS. Nguyễn Kim Phương**