

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: **46** /2017/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày **27** tháng **11** năm 2017

**THÔNG TƯ**  
**Quy định về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm môi trường khi vận chuyển**  
**hàng nguy hiểm bằng tàu biển**

*Căn cứ Bộ luật hàng hải Việt Nam ngày 25 tháng 11 năm 2015;*

*Căn cứ Luật an toàn, vệ sinh lao động ngày 25 tháng 6 năm 2015;*

*Căn cứ Luật bảo vệ môi trường ngày 23 tháng 6 năm 2014;*

*Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;*

*Căn cứ các quy định của các Phụ lục I, II, III, V Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra năm 1973 và các sửa đổi năm 1978, năm 1997 (sau đây viết tắt là Công ước MARPOL);*

*Căn cứ các quy định của các Chương II, VII Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển (sau đây viết tắt là Công ước SOLAS);*

*Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Môi trường và Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam,*

*Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư quy định về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm môi trường khi vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu biển.*

**Chương I**

**QUY ĐỊNH CHUNG**

**Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

Thông tư này quy định về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm môi trường khi vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu biển.

Thông tư này không điều chỉnh đối với hàng nguy hiểm là vật tư, phụ tùng dự trữ của tàu, hàng nguy hiểm được vận chuyển bằng tàu biển chỉ phục vụ mục đích an ninh, quốc phòng.

**Điều 2. Đối tượng áp dụng**

Các quy định của Thông tư này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu biển.

### **Điều 3. Giải thích từ ngữ**

Trong Thông tư này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. Công ước SOLAS là Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, 1974 của Tổ chức Hàng hải quốc tế, đã được sửa đổi, bổ sung.

2. Công ước MARPOL là Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973, được sửa đổi bằng Nghị định thư 1978 của Tổ chức Hàng hải quốc tế, đã được sửa đổi, bổ sung.

3. Bộ luật IMDG là Bộ luật quốc tế vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển của Tổ chức Hàng hải quốc tế, đã được sửa đổi, bổ sung.

4. Bộ luật IMSBC là Bộ luật quốc tế về vận chuyển xô hàng rời rỗng bằng đường biển của Tổ chức Hàng hải quốc tế, đã được sửa đổi, bổ sung.

5. Bộ luật IBC là Bộ luật quốc tế về kết cấu và trang thiết bị của tàu chở xô hóa chất nguy hiểm của Tổ chức Hàng hải quốc tế, đã được sửa đổi, bổ sung.

6. Bộ luật IGC là Bộ luật quốc tế về kết cấu và trang thiết bị của tàu chở xô khí hóa lỏng của Tổ chức Hàng hải quốc tế, đã được sửa đổi, bổ sung.

7. Bộ luật CTU là Bộ luật về thực hành đối với việc đóng gói các đơn nguyên vận chuyển hàng hóa của Tổ chức Hàng hải quốc tế, Tổ chức Lao động quốc tế và Ủy ban Kinh tế châu Âu của Liên hợp quốc.

8. Bộ luật INF là Bộ luật quốc tế về vận chuyển an toàn đối với nhiên liệu bức xạ hạt nhân, pluton và chất thải có mức độ phóng xạ cao dưới dạng đóng gói bằng tàu của Tổ chức Hàng hải quốc tế, đã được sửa đổi, bổ sung.

9. Hướng dẫn EmS là Hướng dẫn của Tổ chức Hàng hải quốc tế bao gồm các khuyến nghị về các quy trình khẩn cấp đối với tàu chở hàng nguy hiểm liên quan đến việc vận chuyển các chất, vật liệu hoặc hạng mục nguy hiểm, độc hại theo quy định của Bộ luật IMDG.

10. Hướng dẫn MFAG là Hướng dẫn sơ cứu y tế của Tổ chức Y tế thế giới, Tổ chức Hàng hải quốc tế và Tổ chức Lao động quốc tế để sử dụng trong trường hợp tai nạn liên quan đến hàng nguy hiểm.

11. Hàng nguy hiểm là hàng hóa chứa chất nguy hiểm có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia, thuộc một trong các loại sau đây:

a) Các chất và hạng mục thuộc các cấp từ 1 đến 9 của Bộ luật IMDG.

b) Các loại hàng nguy hiểm được vận chuyển dưới dạng rắn chở xô thuộc Nhóm B theo Bộ luật IMSBC.

c) Các chất được vận chuyển bằng tàu chở hàng lỏng: có điểm chớp cháy không quá 60°C, hoặc là hàng lỏng được định nghĩa trong Phụ lục I của Công ước MARPOL, hoặc được định nghĩa là "chất lỏng độc" theo mục 1.3.23 Chương 1 của Bộ luật IBC, hoặc được liệt kê trong Chương 19 của Bộ luật IGC.

12. Người vận chuyển hàng nguy hiểm là tổ chức, cá nhân sử dụng tàu biển để vận chuyển hàng nguy hiểm.

13. Người thuê vận chuyển hàng nguy hiểm là tổ chức, cá nhân giao kết hợp đồng vận tải hàng nguy hiểm bằng tàu biển với người vận chuyển.

## **Chương II**

### **THIẾT BỊ CHỨA, PHÂN LOẠI, ĐÓNG GÓI, GHI NHÃN, DÁN BIỂU TRUNG HÀNG NGUY HIỂM**

**Điều 4. Quy định về kết cấu, thử, mã hiệu của thiết bị chứa hàng nguy hiểm**

Thiết bị chứa hàng nguy hiểm bao gồm công-te-nơ, bồn chứa, thùng chứa, bình chứa, bao gói phải có kết cấu, được thử, ấn định mã hiệu phù hợp với Phần 6 của Bộ luật IMDG.

**Điều 5. Phân loại, đóng gói, ghi nhãn, dán biểu trưng hàng nguy hiểm**

1. Việc phân loại, đóng gói, ghi nhãn, dán biểu trưng hàng nguy hiểm vận chuyển bằng tàu biển phải bảo đảm:

a) Hàng nguy hiểm được phân loại phù hợp với Phần 2 của Bộ luật IMDG.

b) Việc đóng gói hàng nguy hiểm theo yêu cầu phải đóng gói để giảm thiểu rủi ro về an toàn và ô nhiễm môi trường phải phù hợp với Phần 4 và Phần 6 của Bộ luật IMDG.

c) Hàng nguy hiểm được ghi nhãn, dán biểu trưng phù hợp với Phần 5 của Bộ luật IMDG.

2. Hàng nguy hiểm chứa trong công-te-nơ, xe ô tô, hoặc thùng chứa trung gian xếp xuống tàu biển phải được đóng gói và sắp xếp phù hợp với Phần 7 của Bộ luật IMDG. Công-te-nơ, xe ô tô, hoặc thùng chứa trung gian phải được ghi nhãn và dán biểu trưng hàng nguy hiểm phù hợp với Phần 5 của Bộ luật IMDG.

3. Thiết bị chứa hàng nguy hiểm phải được dán biểu trưng hàng nguy hiểm. Nếu trong một thiết bị có chứa các loại hàng nguy hiểm khác nhau, thì thiết bị này phải được dán đủ các biểu trưng tương ứng với các loại hàng nguy hiểm đó.

## **Chương III**

### **QUY ĐỊNH VỀ AN TOÀN KHI VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM BẰNG TÀU BIỂN**

**Điều 6. Chấp nhận vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu biển**

1. Hàng nguy hiểm chỉ được chấp nhận vận chuyển bằng tàu biển nếu thỏa mãn các điều kiện dưới đây:



a) Đối với việc vận chuyển hàng nguy hiểm dưới dạng đóng gói: tuân thủ Quy định 19 Chương II-1, Phần A Chương VII của Công ước SOLAS và các quy định của Bộ luật IMDG.

b) Đối với việc vận chuyển dưới dạng rắn chờ xô các loại hàng chỉ nguy hiểm khi ở dạng xô (MHB): tuân thủ các quy định của Chương VI của Công ước SOLAS và các quy định của Bộ luật IMSBC.

c) Đối với việc vận chuyển dưới dạng rắn chờ xô các loại hàng nguy hiểm được ấn định số Liên hợp quốc (UN number): tuân thủ Quy định 19 Chương II-1, Phần A-1 Chương VII của Công ước SOLAS và các quy định của Bộ luật IMSBC.

d) Đối với việc vận chuyển chất lỏng nguy hiểm bằng tàu chở hàng lỏng: tuân thủ Quy định 16.3 Chương II-2, Phần B Chương VII của Công ước SOLAS và các quy định của Bộ luật IBC.

đ) Đối với việc vận chuyển khí hóa lỏng bằng tàu chở khí hóa lỏng: tuân thủ Quy định 16.3 Chương II-2, Phần C Chương VII của Công ước SOLAS và các quy định của Bộ luật IGC.

e) Đối với việc vận chuyển nhiên liệu bức xạ hạt nhân, pluton và chất thải có mức độ phóng xạ cao dưới dạng đóng gói, ngoài việc đáp ứng quy định tại điểm a khoản 1 Điều này, phải tuân thủ các quy định của Phần D Chương VII của Công ước SOLAS và các quy định của Bộ luật INF.

2. Các đơn nguyên vận chuyển hàng hóa theo Chương 1.2 của Bộ luật IMDG có chứa hàng nguy hiểm dưới dạng đóng gói chỉ được chấp nhận vận chuyển bằng tàu biển nếu thỏa mãn Bộ luật CTU.

### **Điều 7. Quy định chung về an toàn, giám sát, trang thiết bị**

1. Cấm sử dụng lửa và đèn hở và nguồn sinh nhiệt nguy hiểm trên boong nơi chứa hàng nguy hiểm, trong hầm hàng, trong buồng bơm và trong khoang cách ly của tàu vận chuyển hàng nguy hiểm. Thông báo về quy định này phải được phổ biến cho tất cả thuyền viên và niêm yết tại nơi dễ nhìn thấy trên tàu.

2. Trên tàu chở hàng lỏng vận chuyển chất lỏng dễ cháy hoặc khí hóa lỏng dễ cháy, hoặc tàu chưa được khử khí dễ cháy sau khi vận chuyển các loại hàng như vậy, chỉ được phép sử dụng các trang thiết bị, hệ thống cố định kiểu phòng nổ được kết nối với nguồn năng lượng và các trang thiết bị điện kiểu phòng nổ có nguồn cấp năng lượng riêng ở trên boong, trong khu vực chứa hàng cũng như buồng bơm và khoang cách ly. Không được tạo ra tia lửa hoặc có nguồn sinh nhiệt nguy hiểm tại các khu vực này.

3. Tất cả thuyền viên trên tàu phải được thông báo về việc tàu vận chuyển hàng nguy hiểm, các rủi ro phát sinh từ việc chở hàng nguy hiểm và các biện pháp phải thực hiện khi xảy ra sự cố liên quan đến loại hàng này.

4. Hàng nguy hiểm phải được giám sát thường xuyên trong quá trình vận chuyển. Bản chất và mức độ của các biện pháp giám sát phải phù hợp với mỗi chuyên chở hàng cụ thể và phải được ghi vào nhật ký tàu.

5. Tàu chở hàng nguy hiểm phải được trang bị thuốc y tế và thiết bị phù hợp Phụ lục 14 của Hướng dẫn MFAG. Nếu các thiết bị đặc biệt được yêu cầu đối với các loại hàng nguy hiểm theo các Công ước và Bộ luật nêu tại khoản 1 Điều 7 của Thông tư này hoặc Hướng dẫn EmS, thì tàu phải được trang bị phù hợp. Các thiết bị này phải luôn sẵn sàng để sử dụng. Thuyền viên của tàu phải mặc quần áo bảo hộ và mang theo thiết bị cần thiết trong các tình huống phải sử dụng.

### **Điều 8. Xếp hàng nguy hiểm xuống tàu biển**

1. Trước khi xếp hàng nguy hiểm dưới dạng đóng gói, thuyền trưởng hoặc sỹ quan chịu trách nhiệm lập kế hoạch xếp hàng phải xây dựng hướng dẫn xếp hàng. Thuyền trưởng và sỹ quan chịu trách nhiệm phải tuân thủ các yêu cầu về sắp xếp và cách ly hàng của Bộ luật IMDG và Quy định 19 Chương II-2 của Công ước SOLAS.

2. Hàng nguy hiểm chỉ được xếp xuống tàu bởi những người có trách nhiệm và phù hợp với hướng dẫn xếp hàng được lập thành văn bản. Thuyền trưởng phải đảm bảo hướng dẫn xếp hàng và các yêu cầu về sắp xếp, cách ly hàng của Bộ luật IMDG, hoặc nếu thích hợp, các yêu cầu về sắp xếp, cách ly hàng của Bộ luật IMSBC và Quy định 19 Chương II-2 của Công ước SOLAS được đáp ứng thỏa mãn. Trước khi tàu rời cảng, vị trí sắp xếp hàng nguy hiểm phải được ghi trong tài liệu vận chuyển hoặc trong tờ khai hàng nguy hiểm, trừ khi thông tin này đã được đưa vào kế hoạch xếp hàng của tàu.

3. Thuyền trưởng phải bảo đảm hàng hóa được sắp xếp và chằng buộc phù hợp với Bộ luật về thực hành an toàn đối với việc sắp xếp và chằng buộc hàng hóa của Tổ chức Hàng hải quốc tế, đã được sửa đổi, bổ sung. Việc sắp xếp và chằng buộc hàng hóa theo quy định phải được hoàn thành trước khi tàu rời cảng và được duy trì ở tình trạng này cho đến khi tàu tới cảng đến.

4. Không được phép xếp các thiết bị chứa hàng nguy hiểm xuống tàu nếu chúng có các khiếm khuyết hoặc hư hỏng có thể ảnh hưởng đến việc vận chuyển an toàn hàng nguy hiểm.

5. Thuyền trưởng chỉ chấp nhận các loại hóa chất nguy hiểm theo quy định của Bộ luật IBC được xếp xuống tàu nếu các yêu cầu tối thiểu tương ứng với mỗi loại hàng nêu tại Chương 17 của Bộ luật IBC được đáp ứng thỏa mãn.

6. Thuyền trưởng chỉ chấp nhận các loại khí hóa lỏng theo quy định của Bộ luật IGC được xếp xuống tàu nếu các yêu cầu tối thiểu tương ứng với mỗi loại hàng nêu tại Chương 19 của Bộ luật IGC được đáp ứng thỏa mãn.

7. Thuyền trưởng chỉ chấp nhận các loại hàng nguy hiểm dưới dạng rắn chở xô thuộc nhóm B của Bộ luật IMSBC được xếp xuống tàu nếu hàm hàng tuân

thủ các yêu cầu áp dụng của bảng 19.2 Quy định 19 Chương II-2 của Công ước SOLAS và các điều kiện vận chuyển tương ứng theo quy định của Bộ luật IMSBC.

### **Điều 9. Quy định đối với tàu biển**

1. Tàu biển chở xô hàng rời rắn chỉ nguy hiểm khi ở dạng xô (MHB) phải thỏa mãn các quy định tại Chương VI của Công ước SOLAS và Bộ luật IMSBC.

2. Tàu biển chở xô hàng rời rắn được ấn định số Liên hợp quốc (UN number), ngoài việc phải tuân thủ khoản 1 Điều này, phải thỏa mãn Quy định 19 Chương II-2 và phần A-1 Chương VII của Công ước SOLAS.

3. Tàu biển chở hàng nguy hiểm dưới dạng đóng gói phải thỏa mãn Quy định 19 Chương II-2, phần A Chương VII của Công ước SOLAS và Bộ luật IMDG.

4. Tàu biển chở xô hóa chất nguy hiểm phải thỏa mãn Quy định 16 Chương II-2 của Công ước SOLAS và Bộ luật IBC.

5. Tàu biển chở xô khí hóa lỏng phải thỏa mãn Quy định 16 Chương II-2, Phần C Chương VII của Công ước SOLAS và Bộ luật IGC.

### **Điều 10. Quy trình khẩn nguy và sơ cứu y tế**

Tàu biển chở hàng nguy hiểm phải thiết lập và triển khai thực hiện các quy trình khẩn nguy theo Hướng dẫn EmS và các sơ cứu y tế theo Hướng dẫn MFAG liên quan đến các sự cố mất an toàn và ô nhiễm môi trường do vận chuyển hàng nguy hiểm.

### **Điều 11. Huấn luyện**

Những người liên quan đến hoạt động vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu biển phải được huấn luyện đầy đủ về bản chất và mức độ rủi ro trong hoạt động này để có thể phòng ngừa và làm giảm thiểu các thiệt hại khi xảy ra sự cố như sau:

1. Những người trên bờ được phân công nhiệm vụ theo mục 1.3.1.2 của Bộ luật IMDG phải được huấn luyện phù hợp với các quy định tại Chương 1.3 của Bộ luật IMDG trước khi họ thực hiện các nhiệm vụ vụ liên quan.

2. Thuyền trưởng, sỹ quan, thuyền viên làm việc trên tàu biển chở hàng nguy hiểm phải được huấn luyện và có chứng chỉ chuyên môn phù hợp, tương ứng với nhiệm vụ được phân công. Nội dung huấn luyện bao gồm các rủi ro liên quan đến hàng nguy hiểm vận chuyển bằng tàu biển và các biện pháp ứng phó khi xảy ra sự cố.

3. Việc huấn luyện quy định tại Điều này phải được lặp lại với chu kỳ không quá 5 năm. Thời gian và nội dung huấn luyện phải được lập hồ sơ và phải được lưu giữ trong thời gian 5 năm.



## Chương IV

### QUY ĐỊNH VỀ PHÒNG NGỪA Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG TRONG VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM BẰNG TÀU BIỂN

#### **Điều 12. Quy định về phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu biển**

1. Tàu chở xô các loại hàng nguy hiểm là chất lỏng phải thỏa mãn các quy định về phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo Phụ lục I và II của Công ước MARPOL.

2. Tàu chở xô các loại hàng rời rắn nguy hiểm phải thỏa mãn các quy định về phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo Phụ lục V của Công ước MARPOL.

3. Tàu chở các loại hàng nguy hiểm dưới dạng đóng gói phải thỏa mãn các quy định về phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo Phụ lục III của Công ước MARPOL.

4. Không được thả xuống biển hàng, cặn hàng được quy định là chất gây ô nhiễm biển theo Bộ luật IMDG, trừ trường hợp bất khả kháng để đảm bảo an toàn cho tàu hoặc người trên tàu.

5. Thiết bị chứa hàng nguy hiểm phải được thu gom, vận chuyển, quản lý, xử lý, thải bỏ theo quy định phòng ngừa ô nhiễm môi trường và quản lý chất thải, chất thải nguy hại.

## Chương V

### BÁO CÁO TAI NẠN, SỰ CỐ LIÊN QUAN ĐẾN HÀNG NGUY HIỂM

#### **Điều 13. Báo cáo tai nạn, sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm**

1. Trong trường hợp xảy ra tai nạn, sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm trong quá trình xếp, dỡ tại cảng và vận chuyển trên biển, thuyền trưởng và chủ tàu phải thông báo ngay cho cảng, Cảng vụ hàng hải và Cục Hàng hải Việt Nam. Trong trường hợp tàu ở nước ngoài, thuyền trưởng và chủ tàu phải thông báo ngay cho cơ quan có thẩm quyền của nước sở tại và Cục Hàng hải Việt Nam.

2. Báo cáo tai nạn, sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm thực hiện theo các quy định của Thông tư số 34/2015/TT-BGTVT ngày 24/7/2015 của Bộ Giao thông vận tải quy định về báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải và Thông tư số 39/2017/TT-BGTVT ngày 07/11/2017 của Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 34/2015/TT-BGTVT ngày 24/7/2015 của Bộ Giao thông vận tải quy định về báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải.

## **Chương VI**

### **TRÁCH NHIỆM CỦA TỔ CHỨC, CÁ NHÂN VÀ CƠ QUAN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC**

#### **Điều 14. Trách nhiệm của người thuê vận chuyển hàng nguy hiểm**

1. Lập Bản kê khai hàng nguy hiểm (cargo manifest) theo quy định và giao cho người vận chuyển trước khi xếp hàng hóa xuống tàu, trong đó ghi rõ: tên hàng nguy hiểm; mã số; loại, cấp, nhóm hàng nguy hiểm; khối lượng; loại, số lượng, ngày, nơi sản xuất thiết bị chứa hàng; họ và tên, địa chỉ người gửi hàng nguy hiểm; họ và tên, địa chỉ người nhận hàng nguy hiểm.

2. Thông báo bằng văn bản cho người vận chuyển hàng nguy hiểm về những yêu cầu phải thực hiện trong quá trình vận chuyển, hướng dẫn xử lý trong trường hợp có sự cố do hàng nguy hiểm gây ra. Chịu trách nhiệm về các tổn thất phát sinh do việc cung cấp chậm trễ, thiếu chính xác về các thông tin, tài liệu và chỉ dẫn.

#### **Điều 15. Trách nhiệm của người vận chuyển hàng nguy hiểm**

1. Kiểm tra hàng nguy hiểm, bảo đảm an toàn trong quá trình vận tải.
2. Thực hiện hướng dẫn của người thuê vận chuyển.
3. Hướng dẫn thuyền trưởng về những quy định phải chấp hành khi vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu biển.

#### **Điều 16. Trách nhiệm của chủ tàu biển**

1. Bảo đảm tàu biển khi vận chuyển hàng nguy hiểm phải thỏa mãn các quy định tại Điều 9 Thông tư này và các quy định có liên quan của pháp luật.

2. Thực hiện các trách nhiệm về bảo hiểm theo quy định và thanh toán toàn bộ chi phí có liên quan đến việc khắc phục hậu quả khi xảy ra sự cố môi trường trong quá trình vận chuyển hàng nguy hiểm. Chịu trách nhiệm về các tổn thất phát sinh do việc cung cấp chậm trễ, thiếu chính xác cho thuyền trưởng các thông tin, tài liệu và hướng dẫn liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm.

3. Trang bị đầy đủ thuốc y tế và thiết bị theo quy định tại khoản 5 Điều 7 Thông tư này.

#### **Điều 17. Trách nhiệm của thuyền trưởng**

1. Thực hiện các hướng dẫn ghi trong thông báo của người thuê vận chuyển hàng nguy hiểm và hướng dẫn của người vận chuyển hàng nguy hiểm.

2. Phân công thuyền viên thường xuyên hướng dẫn, giám sát việc xếp, dỡ hàng nguy hiểm trên tàu; bảo quản hàng nguy hiểm trong quá trình vận chuyển.

3. Thực hiện các biện pháp loại trừ hoặc hạn chế khả năng gây hại của hàng nguy hiểm; lập biên bản, báo cáo Cảng vụ hàng hải nơi gần nhất và các cơ quan



liên quan để xử lý kịp thời khi phát hiện hàng nguy hiểm có sự cố, đe dọa đến an toàn của người, tàu biển, môi trường và hàng hóa khác hoặc khi xảy ra tai nạn hàng hải trong quá trình vận chuyển. Ngoài ra, phải báo ngay cho người vận chuyển và người thuê vận chuyển hàng nguy hiểm để cùng phối hợp giải quyết kịp thời.

4. Bảo quản, thu gom, vận chuyển, quản lý, xử lý, thải bỏ cặn hàng nguy hiểm, thiết bị chứa hàng nguy hiểm theo quy định về phòng ngừa ô nhiễm môi trường và quản lý chất thải, chất thải nguy hại.

### **Điều 18. Trách nhiệm của Cảng vụ hàng hải**

1. Kiểm tra việc tuân thủ các quy định về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm môi trường tại Thông tư này của các tổ chức, cá nhân có liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu biển.

2. Thực hiện chế độ báo cáo theo các quy định của Thông tư số 34/2015/TT-BGTVT ngày 24/7/2015 của Bộ Giao thông vận tải quy định về báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải và Thông tư số 39/2017/TT-BGTVT ngày 07/11/2017 của Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 34/2015/TT-BGTVT ngày 24/7/2015 của Bộ Giao thông vận tải quy định về báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải.

3. Trường hợp xảy ra sự cố môi trường trong quá trình vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu biển, Cảng vụ hàng hải có trách nhiệm huy động lực lượng kịp thời, phối hợp với các cơ quan có thẩm quyền của địa phương và các cơ quan liên quan để:

a) Hỗ trợ thuyền trưởng và thuyền viên trong việc cứu người, hàng hóa và tàu biển;

b) Phối hợp sơ tán nạn nhân ra khỏi khu vực có sự cố và cấp cứu nạn nhân;

c) Tổ chức, phối hợp bảo vệ hiện trường, bảo vệ hàng hóa, tàu biển để tiếp tục vận chuyển hoặc lưu kho, bãi, chuyển tải và phục vụ công tác ứng phó và khắc phục hậu quả.

### **Điều 19. Trách nhiệm của Cục Đăng kiểm Việt Nam**

1. Tổ chức kiểm tra, đánh giá việc tuân thủ quy định tại Điều 4 Thông tư này đối với cơ sở chế tạo, thử thiết bị chứa hàng nguy hiểm.

2. Chỉ đạo các Chi cục đăng kiểm phối hợp với Cảng vụ hàng hải kiểm tra việc tuân thủ các quy định về an toàn và phòng ngừa ô nhiễm môi trường tại Thông tư này của các tổ chức, cá nhân có liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu biển, khi có yêu cầu.

3. Chỉ đạo các Chi cục đăng kiểm tham gia, phối hợp với Cảng vụ hàng hải và cơ quan có liên quan nơi xảy ra sự cố, tai nạn hàng hải liên quan đến hàng nguy hiểm để hướng dẫn xử lý và khắc phục hậu quả.

## Chương VII

### HIỆU LỰC THI HÀNH VÀ TỔ CHỨC THỰC HIỆN

#### **Điều 20. Hiệu lực thi hành**

1. Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 01 năm 2018.
2. Các tàu được đóng trước ngày 15 tháng 01 năm 2018 phải thỏa mãn các quy định của Thông tư này tại đợt kiểm tra hàng năm đầu tiên sau ngày 15 tháng 01 năm 2018.

#### **Điều 21. Tổ chức thực hiện**

1. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ, Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Giao thông vận tải, các tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này.

2. Trường hợp các Điều ước quốc tế, văn bản quy phạm pháp luật được dẫn chiếu trong Thông tư này được bổ sung, sửa đổi hoặc thay thế thì áp dụng các quy định mới có liên quan tại văn bản bổ sung, sửa đổi hoặc thay thế.

3. Trong quá trình thực hiện Thông tư này, nếu phát sinh khó khăn, vướng mắc, các tổ chức, cá nhân phản ánh về Bộ Giao thông vận tải để xem xét, giải quyết kịp thời. *SA*

#### **Nơi nhận:**

- Như Điều 21;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
- Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);
- Công báo;
- Cổng TTĐT Chính phủ;
- Cổng TTĐT Bộ GTVT;
- Báo Giao thông, Tạp chí GTVT;
- Lưu: VT, MT (10).

**BỘ TRƯỞNG**



**Nguyễn Văn Thể**