

Nghiên cứu lý luận về hàng nguy hiểm trong vận chuyển bằng đường thủy nội địa tại Việt Nam

Research on dangerous goods in the inland waterway transportation in Vietnam

Nguyễn Cao Hiến*, Đồng Văn Hương

Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh

*Email liên hệ: caohien1310@gmail.com, 21984010601@ut.edu.vn

Tóm tắt:

Việc vận chuyển hàng nguy hiểm trên đường thủy nội địa thời gian qua đã tăng mạnh, tiềm ẩn rủi ro, sự cố gây ô nhiễm môi trường. Vấn đề đặt ra là quản lý, hạn chế thấp nhất rủi ro phát sinh từ hoạt động vận chuyển hàng nguy hiểm trên đường thủy nội địa, như vậy, cần hiểu rõ về đặc tính, bản chất của nó. Bài báo tập trung phân tích những khía cạnh lý luận về khái niệm, đặc điểm, ý nghĩa pháp lý của hàng nguy hiểm làm cơ sở để hoạch định, hoàn thiện chính sách, pháp luật về hàng nguy hiểm trong tương lai.

Từ khóa: Vận chuyển; hàng nguy hiểm; rủi ro; sự cố; ý nghĩa pháp lý hàng nguy hiểm.

Abstract:

In recent years, the transportation of dangerous goods on inland waterways has increased, causing many potential risks and incidents causing environmental pollution. In order to manage and minimize risks arising from the transportation of dangerous goods on inland waterways, it is necessary to understand the characteristics about dangerous goods. This study focuses on analyzing the theoretical aspects of the concept, characteristics and legal significance of dangerous goods as a basis for planning and perfecting policies and laws on dangerous goods in the future.

Keywords: Transportation; dangerous goods, risks, incidents, legal meaning of dangerous goods.

1. Giới thiệu

Tính đến cuối thế kỷ XIX, có rất ít hàng hóa nguy hiểm (HNH) được vận chuyển bằng đường biển, nên các quy định đặc biệt về HNH không được xem là cần thiết [1]. Thuật ngữ HNH đầu tiên xuất hiện trong Đạo luật Vận chuyển Thương gia của Anh, năm 1894. Điều 301 Đạo luật (về vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, ngựa và gia súc) quy định: “*một con tàu sẽ không được ra ngoài hoặc tiến ra biển, nếu có trên tàu có (a) hàng hóa, bất kỳ vật phẩm nào là chất nổ theo nghĩa của Đạo luật Chất nổ năm 1875, hoặc bất kỳ loại vitriol, diêm, phân chim hoặc da sống xanh, hoặc (b) gây nguy hiểm cho sức khỏe hoặc tính mạng của hành khách trên tàu...*” [2]. Ngày nay, càng có nhiều HNH được vận chuyển (trong đó có cả phương thức vận

chuyển bằng hàng hải và đường thủy nội địa). Sự gia tăng vận chuyển HNH trên khắp thế giới đã nảy sinh các vụ nổ hoặc cháy trên tàu container, đổ tràn, ô nhiễm, tai nạn và nguy hiểm tiềm ẩn. Những sự cố này tạo áp lực lên cơ quan có thẩm quyền cần có giải pháp nhằm giảm thiểu rủi ro. Vấn đề đặt ra về công tác quản lý, hạn chế thấp nhất rủi ro phát sinh từ vận chuyển HNH trên đường thủy nội địa (ĐTNĐ) cần am hiểu về đặc tính, bản chất của HNH từ đó hoạch định, hoàn thiện chính sách, pháp luật về HNH. Vì vậy, việc nghiên cứu, luận giải về khái niệm, đặc điểm và ý nghĩa pháp lý của HNH trở nên khá bức thiết.

2. Hàng nguy hiểm

Cùng với sự phát triển của ngành vận chuyển HNH, định nghĩa về HNH cũng ra đời và nhanh

chóng được cập nhật, hoàn thiện. Tuy nhiên, đến nay, các quốc gia đưa ra nhiều quan điểm khác nhau về HNH.

2.1. Quy định của quốc tế

Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã giải quyết sự thiếu thống nhất trong lĩnh vực HNH bằng cách ban hành Bộ luật Hàng hải Quốc tế về hàng hóa nguy hiểm (IMDG) [3]. Bộ luật IMDG về cơ bản là một khuyến nghị đối với các chính phủ để thông qua hoặc sử dụng làm cơ sở cho những quy định quốc gia nhằm thực hiện các nghĩa vụ của họ theo SOLAS 1974 và MARPOL 73/78 [4]. Tại khoản 2 Điều 1 IMDG phiên bản 2020 định nghĩa: “*Hàng hóa nguy hiểm có nghĩa là các chất, vật liệu và vật phẩm được đề cập trong Bộ luật IMDG*”. Quy định này cũng được nhắc trong Công ước SOLAS 1974, phiên bản hợp nhất năm 2014. Theo đó, tại khoản 2 Quy định 1 Phần A Chương VII quy định: “*Hàng hóa nguy hiểm nghĩa là các chất, vật liệu và các vật phẩm bao gồm trong Bộ luật IMDG*”. Trong Phụ lục III Công ước MARPOL không đưa ra khái niệm HNH lại sử dụng thuật ngữ “các chất có hại” với ý nghĩa tương tự như HNH. Theo đó “các chất có hại” là chất gây ô nhiễm biển trong Bộ luật IMDG.

Ngày 03/05/1996, IMO đã thông qua Công ước HNS [5]; trong bản sửa đổi năm 2000, định nghĩa về HNH không đề cập, nhưng Công ước HNS dùng thuật ngữ “chất độc hại và nguy hiểm”. Công ước đã liệt kê các chất được coi là chất độc hại và nguy hiểm như dầu, chất lỏng độc hại, nguy hiểm, khí hóa lỏng, các vật liệu dạng dời... và cặn từ các lần vận chuyển trước của một số chất.

Hiệp định quốc tế châu Âu về Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng đường thủy nội địa (ADN) được thông qua vào ngày 25/5/2000 bao gồm một văn bản pháp lý chính và các quy định được kèm theo tại Phụ lục [6]. Về khái niệm HNH, Hiệp định nêu rõ “hàng nguy hiểm” có nghĩa là các chất và vật phẩm bị cấm vận chuyển quốc tế hoặc chỉ được phép vận chuyển theo các điều kiện nhất định của các quy định

Phụ lục. Như vậy, có thể thấy khái niệm về HNH trong Hiệp định cũng khá tương đồng với quy định của quốc tế về HNH.

2.2. Quy định của pháp luật một số nước

2.2.1. Pháp luật Đức

Tại Đức, luật về HNH dựa trên các quy định quốc tế và luật pháp châu Âu, các công ước như SOLAS hoặc các quy định của EU có tính ràng buộc trực tiếp và phải được thực hiện trong các luật quốc gia. Luật chính của Đức là Đạo luật Vận chuyển HNH ngày 06/08/1975. Tuy nhiên, Đạo luật không có các quy định trực tiếp về vận chuyển HNH cho tất cả phương thức vận tải. Các quy định chủ yếu kết hợp Công ước SOLAS và Bộ luật IMDG cũng như tất cả các bộ luật khác của IMO thậm chí quy định rất cụ thể về các điều khoản phạt tiền.

2.2.2. Pháp luật Anh

Các quy định chính điều chỉnh việc vận chuyển HNH trên các tàu xếp dỡ của Vương quốc Anh và các tàu khác xếp dỡ tại các cảng của Vương quốc Anh được nêu trong Quy định Vận chuyển thương nhân (HNH và chất ô nhiễm biển) năm 1997 [7]. Các quy định yêu cầu về phân loại hàng hóa; khi cần thiết, đối với việc đóng gói, đánh dấu, ghi nhãn để đảm bảo việc lưu trữ, phân loại phù hợp và xác định rõ các chất ô nhiễm biển. Nhìn chung, các quy định chỉ mang tính nguyên tắc, chung nhất, yêu cầu tuân thủ các quy tắc hoặc khuyến nghị cụ thể, chẳng hạn như Bộ luật IBC [8] hoặc Bộ luật IMDG.

2.2.3. Pháp luật Hoa Kỳ

Tại Hoa Kỳ, Luật Vận chuyển vật liệu nguy hiểm Liên bang 49 U.S.C§ 5101 là đạo luật cơ bản quy định việc vận chuyển các vật liệu nguy hiểm. Định nghĩa vật liệu nguy hiểm bao gồm những vật liệu được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải chỉ định, gây ra mối đe dọa phi lý đối với cộng đồng và môi trường. Thuật ngữ “Vật liệu nguy hiểm” bao gồm tất cả những nội dung sau: (1) Chất nguy hiểm, (2) Chất thải nguy hại, (3) Chất gây ô nhiễm biển, (4) Vật liệu có nhiệt độ cao, (5) Vật liệu được chỉ định là nguy hiểm

trong Bảng vật liệu nguy hiểm (49 CFR 172.101), (6) Vật liệu đáp ứng các tiêu chí xác định cho các loại và phân chia nguy hiểm (49 CFR 173) [9].

2.3. Quy định của pháp luật Việt Nam

Với tư cách là đối tượng của hoạt động vận chuyển, tại Nghị định số 42/2020/NĐ-CP [10] quy định HNH là hàng hóa có chứa các chất nguy hiểm được vận chuyển trong đường thủy nội địa với khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia. Để làm rõ hơn khái niệm trên, Nghị định cũng đưa ra khái niệm về chất nguy hiểm như sau: Chất nguy hiểm là những chất hoặc hợp chất ở dạng khí, dạng lỏng hoặc dạng rắn có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia. Như vậy, những loại hàng hoá trong quá trình lưu giữ, bảo quản, bốc xếp, vận chuyển... có thể phát sinh những sự cố nguy

hiểm như bùng cháy, nổ, tràn đổ gây thiệt hại lớn đến tài sản, sức khỏe, tính mạng con người, hư hỏng công trình, phương tiện và môi trường sống... được xem là HNH.

HNH là vật liệu có đặc tính nguy hiểm vốn có, nếu chúng không được kiểm soát đúng cách có thể gây nguy hiểm tiềm tàng cho sức khỏe con người, các sinh vật sống và sự an toàn của môi trường.

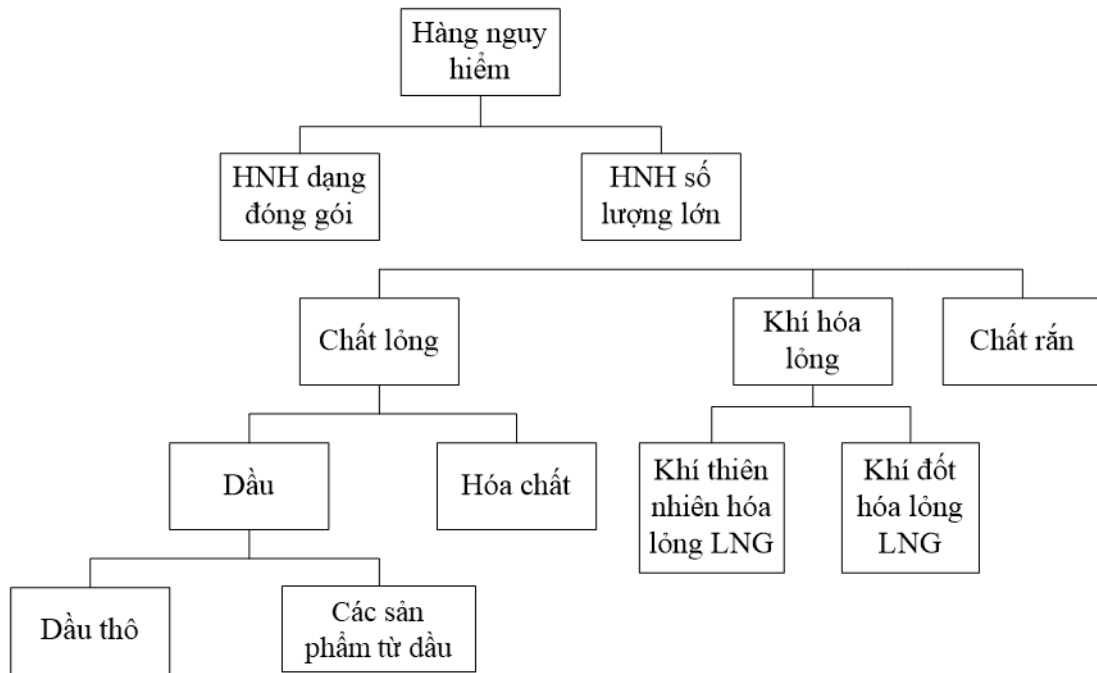
Bên cạnh việc đưa ra khái niệm về HNH trong vận chuyển bằng ĐTNĐ, Nghị định cũng đã đưa ra danh mục HNH tương đồng như của quốc tế gồm 09 loại và nhóm loại: (1) chất nổ và vật phẩm dễ nổ; (2) khí; (3) chất lỏng dễ cháy và chất nổ lỏng khử nhạy; (4) chất rắn dễ cháy; (5) các chất oxi hóa và các chất peroxit hữu cơ; (6) các chất độc và các chất nhiễm độc; (7) các chất phóng xạ; (8) các chất ăn mòn và (9) chất và vật phẩm nguy hiểm khác.



Hình 1. Biểu trưng của HNH [10].

Nhìn chung, thuật ngữ “hàng nguy hiểm” được cho là đối tượng vận chuyển - hoạt động kinh tế hơn là một loại vật chất có chứa yếu tố nguy hiểm, độc hại - đối tượng của nhiều ngành khoa học khác. Do đó, trong mỗi loại hình vận tải khác nhau sẽ có khái niệm khác nhau về HNH. Qua đó, khái niệm HNH trong lĩnh vực vận tải bằng đường biển tuân theo các điều ước quốc tế với Việt Nam là thành viên; trong lĩnh vực khác sẽ có quy định riêng. Cũng vì vậy, Nghị định số

42/2020/NĐ-CP đưa ra khái niệm HNH dùng trong lĩnh vực đường bộ và ĐTNĐ nên khái niệm HNH trong Nghị định này mang nghĩa hẹp tương ứng. Đối chiếu với quy định quốc tế, khái niệm HNH của Việt Nam cũng có nhiều điểm tương đồng, tuy nhiên, pháp luật chưa có khái niệm chung mà chỉ dùng thuật ngữ này trong phương thức vận chuyển đường bộ và ĐTNĐ. Hình 2 mô tả về cấu trúc vận chuyển HNH bằng ĐTNĐ ở nước ta hiện nay.



Hình 2. Cấu trúc vận chuyển HNH bằng ĐTND [11].

3. Đặc điểm của hàng nguy hiểm

Các đặc điểm của HNH là cơ sở để minh định sự nguy hiểm của loại hàng hóa này; đồng thời là căn cứ để ban hành, hoàn thiện các quy chế pháp lý nhằm ứng xử với chúng.

- HNH là loại hàng hóa thể hiện tính “nguy hiểm” hơn so với hàng hóa thông thường.

Sở dĩ lại có nhận định này là vì so với các loại hàng hóa thông thường, trong quá trình lưu giữ, bốc xếp, vận chuyển hoặc tự bản thân nó có thể gây ra các rủi ro: (1) Cháy, nổ, (2) Tràn dầu, (3) Đổ tràn, phát tán hóa chất độc hại [12]. Do đặc điểm cố hữu mang tính đặc thù nên loại hàng hóa này cũng cần phải có những quy định riêng để bảo đảm áp dụng thống nhất, hài hòa giữa hệ thống pháp luật quốc tế và quốc gia. Vì thế, mục đích của việc phân định hàng hóa đó có phải là HNH để quản lý một cách tốt hơn.

Trong hợp đồng vận chuyển, thường hàng hóa phải được mô tả chính xác về đặc tính, bản chất, để người vận chuyển hiểu được và tránh các nguy cơ xảy ra. Tuy nhiên, vẫn tồn tại trường hợp hàng hóa trông an toàn và theo mô tả của nó, nhưng do một số tính năng đặc biệt và không rõ ràng, có thể dẫn đến nguy hiểm.

Tại Athanasia Comminos, một hàng than đã thải ra khí methan, khí này trộn lẫn với không khí và gây ra một vụ nổ trên tàu. Người ta nói rằng tính chất của hàng hóa đóng một phần quan trọng nhưng nó không phải là yếu tố duy nhất [1]. Do đó, có thể nói, nếu các đặc điểm cụ thể không khác so với thông thường thì hàng hóa đó có thể không bị coi là nguy hiểm. Nói cách khác, nếu các đặc điểm cụ thể hoàn toàn khác với bình thường, hàng hóa có thể bị coi là nguy hiểm. Có những loại hàng hóa không nguy hiểm về bản chất, nhưng có thể phải tuân theo các quy định đặc biệt. Những hàng hóa này có thể gây nguy hiểm khi xếp dỡ, lưu trữ không đúng cách hoặc trong quá trình vận chuyển [13]. Ví dụ, vải lạnh (Nhóm 4.1 Mã IMDG) làm từ nguyên liệu chính là sợi bông và các chất hóa học khác. Khi vải lạnh bị ướt, chúng sẽ bắt đầu lên men và sẽ bốc cháy bằng cách tự đốt ngay cả sau khi được ngâm vào nước trong hai tuần [1][14].

- Quan niệm về HNH chưa thống nhất

“Nguy hiểm” đưa đến cách nghĩ không dễ phân định vì hàng hóa có thể nguy hiểm ngay cả khi không nhìn thấy được hoặc vẫn đề có thể không nằm ở bản chất của hàng hóa và môi trường xung quanh [15]. Mặc dù được sử dụng

phổ biến và có danh sách HNH được liệt kê trong các quy định nhưng thuật ngữ HNH vẫn có thể là không chính xác và gây hiểu lầm trong thực tế. “Nguy hiểm” phải chăng chính chất đó đã có một đặc tính nguy hiểm vốn có. Các công ước, quy chế hoặc quy định không đưa ra định nghĩa về HNH mà thay vào đó là liệt kê HNH. Ví dụ: Hàng hóa được liệt kê trong Bộ luật IMDG được xem là nguy hiểm; tuy nhiên, từ các phán quyết của tòa án hoặc trọng tài thương mại có thể suy ra rằng liệu hàng hóa trong trường hợp cụ thể có nguy hiểm hay không là tùy thuộc vào đánh giá của từng cá nhân về sự kiện dẫn đến thiệt hại. Các tòa án xem xét nhiều yếu tố khác nhau và không đủ để xác định rằng hàng hóa được đề cập thường được coi là nguy hiểm theo luật, quy định hoặc bất kỳ nguồn liên quan nào khác [1]. Một loại hàng hóa cụ thể có thể “nguy hiểm”, mặc dù, thực tế là hàng hóa cùng loại của nó thường không được bảo dưỡng cẩn thận [16].

Ngược lại, một loại hàng hóa được liệt kê trong các quy định về HNH có thể được cho là không nguy hiểm trong một số trường hợp đặc biệt. Vì vậy, nhiều loại hàng hóa không thể được phân loại là “an toàn” hay “nguy hiểm”. Mặc dù cụm từ “hàng nguy hiểm” là sự mô tả thuận tiện về loại hàng hóa, người có nghĩa vụ phải thông báo và áp dụng chế độ trách nhiệm pháp lý khác, thuật ngữ “nguy hiểm” vẫn là một “câu đố” trong thực tiễn thi hành pháp luật [1]. Do đó, các quy định có liên quan đến HNH thường có nhiều cách định nghĩa HNH.

- Hoạt động vận chuyển HNH phải đáp ứng các điều kiện nhất định.

Do tính chất lý hóa của HNH có thể gây ra những sự cố làm ảnh hưởng đến tài sản, sức khỏe, tính mạng con người và môi trường (hình 3). Do đó công tác lưu giữ, bốc xếp và vận chuyển phải đáp ứng các điều kiện nhất định [17]. Các điều kiện này được quy định cả trong điều ước quốc tế cũng như pháp luật quốc gia.



Hình 3. Ví dụ về các rủi ro đối với HNH và hậu quả của chúng [13].

Bộ luật IMDG đã đề cập tại phần 7, quy định về hoạt động vận tải liên quan đến HNH, theo đó, Bộ luật cụ thể về quy cách đóng gói, xếp dỡ HNH (lên tàu, sà lan...). Công ước SOLAS 1974 cũng quy định việc vận chuyển HNH dạng đóng gói phải tuân theo các quy định của IMDG. Thông tin vận tải liên quan đến việc vận

chuyển HNH qua hình thức đóng gói và chứng nhận bao bì hoặc phương tiện phải phù hợp với quy định có liên quan của IMDG, mỗi tàu vận chuyển HNH bằng phương thức đóng gói phải có một danh sách, bản kê khai HNH hoặc kho hàng theo kế hoạch và vị trí của tàu.



Tàu chở xăng dầu

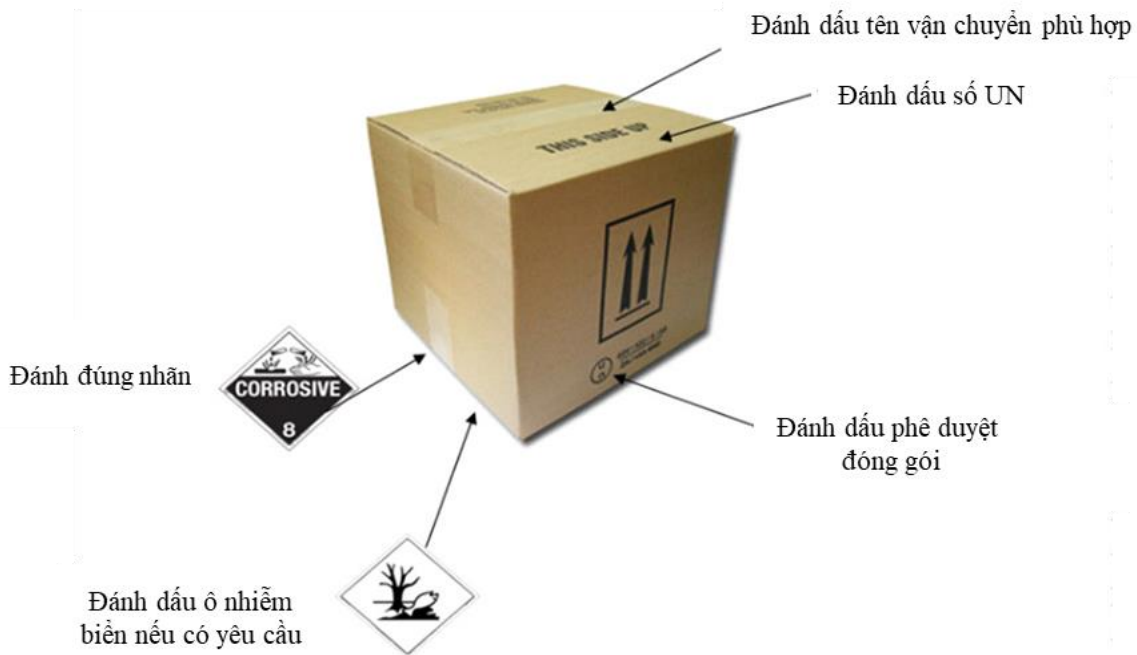


Tàu chở lưu huỳnh

Hình 4. Hoạt động vận chuyển HNH bằng đường thủy [18].

Việc vận chuyển HNH bằng phương tiện giao thông vận tải thủy thường có nguy cơ rủi ro cao hơn so với vận chuyển hàng hóa thông thường nên điều kiện cần thiết đối với phương tiện và cách thức xử lý HNH phải được chú ý đặc biệt.

Tuy pháp luật Việt Nam còn quy định khá mờ nhạt về vấn đề này nhưng bước đầu cũng có những quy định ràng buộc nhất định về các điều kiện của phương tiện vận chuyển, người điều khiển, người tham gia vận chuyển...[12]



Hình 5. Quy cách ghi nhãn, đánh dấu ký hiệu HNH [19].

• Không có sự phân biệt rõ ràng giữa HNH với chất độc hại

Nhìn chung, thuật ngữ “nguy hiểm”, “nguy hại”, “có hại” và “độc hại” đều được dùng để mô tả những hàng hóa có tính độc hại, nguy hiểm. Ví dụ: MARPOL 73/78 Điều. 2 (2) quy định “Chất có hại có nghĩa là bất kỳ chất nào, nếu được đưa vào biển, có thể gây nguy hiểm cho sức khỏe con người, gây tổn hại đến nguồn

sống và sinh vật biển, làm hỏng các tiện nghi hoặc cản trở các mục đích sử dụng hợp pháp khác của biển, và bao gồm bất kỳ chất nào chịu sự kiểm soát của Công ước này.”; hoặc Phụ lục III MARPOL 73/78 có nêu “Theo mục đích của Phụ lục này, các chất có hại là những chất được xác định là chất gây ô nhiễm biển trong Bộ luật IMDG.”. Như vậy, chưa rõ ràng trong việc phân biệt giữa chúng. Ví dụ: Tại Hoa Kỳ, hai thuật

ngữ “nguy hiểm” và “độc hại” được sử dụng tương tự nhau. Như vậy, điểm khác biệt liên quan đến các mục tiêu và định nghĩa khác nhau đặt trong bối cảnh lập pháp khác nhau [1].

4. Ý nghĩa pháp lý của hàng nguy hiểm

Thứ nhất, việc nhận định các loại HNH là cơ sở để xây dựng quy chế pháp lý phù hợp với từng loại hàng hóa

Thông qua việc phân loại và xác định đặc tính lý hóa của HNH, cùng với phân tích các rủi ro của chúng, người ta đã phân tách được HNH khác với các loại hàng hóa giản đơn. Trên cơ sở đó, xác định được những mặt hàng HNH nhưng được phép vận chuyển, HNH cấm vận chuyển để có cơ chế pháp lý với từng loại. Bộ luật IMDG đã có các quy định khác nhau đối với việc đóng gói, xếp dỡ, lưu giữ HNH cho từng loại HNH. Bên cạnh đó, IMDG cũng đưa ra nguyên tắc việc vận chuyển HNH được coi là hợp pháp trừ khi việc vận chuyển một hàng hóa cụ thể bị cấm. Trong Bộ luật IMDG, Điều 1.1.3.1 quy định rằng: “trừ khi có quy định khác của Bộ luật này, những thứ sau đây bị cấm vận chuyển: Bất kỳ chất hoặc vật phẩm nào được trình bày để vận chuyển đều có khả năng phát nổ, phản ứng nguy hiểm, tạo ra ngọn lửa hoặc sự phát triển nguy hiểm của nhiệt hoặc phát thải độc hại nguy hiểm, khí hoặc hơi ăn mòn hoặc dễ cháy trong điều kiện bình thường thường gặp trong vận chuyển.” Trong Chương 3.3, các điều khoản đặc biệt 349, 350, 351, 352, 353 và liệt kê 900 chất nhất định không được vận chuyển. Tương tự như pháp luật quốc tế, từ định nghĩa, liệt kê danh sách HNH, pháp luật trong nước cũng đưa ra một số quy chế liên quan đến việc lưu giữ, bốc xếp, vận chuyển HNH như Luật Giao thông ĐTNĐ, Luật hóa chất và các văn bản dưới luật [18], [20], [21]... Đây là những văn bản rất quan trọng, tạo hành lang pháp lý cho hoạt động vận chuyển HNH phát triển.

Thứ hai, việc mô tả về HNH là một trong những nội dung không thể thiếu khi đàm phán giữa các chủ thể trong bất kỳ hợp đồng vận chuyển

Đối với hợp đồng vận chuyển hàng hóa thông thường, các bên chỉ cần thỏa thuận rõ ràng với nhau về số lượng, chủng loại hàng hóa, địa điểm giao nhận hàng, thời hạn vận chuyển. Ngoài các nội dung thông thường, đối với hợp đồng vận chuyển tài sản là HNH, các bên cần phải thỏa thuận kỹ lưỡng và phân giao trách nhiệm cụ thể cho nhau liên quan đến HNH, như trách nhiệm đóng gói, ghi nhãn, gắn biển HNH; trách nhiệm phân loại, xếp HNH; vấn đề bảo hiểm... Nhìn chung, do tính “nguy hiểm” của loại hàng hóa này, các bên không thể bỏ qua bất kỳ chi tiết, quy trình, thông tin nào liên quan đến loại HNH vận chuyển. Yêu cầu này rất phù hợp vì hiện nay trong lĩnh vực ĐTNĐ chưa thống kê đầy đủ nhưng trong lĩnh vực hàng hải, ước tính có hơn 50% hàng hóa đóng gói và hàng rời hiện đang được vận chuyển bằng đường biển có thể được coi là nguy hiểm, ảnh hưởng đến môi trường [1]. Nếu là HNH cần được xử lý cẩn thận và đặc biệt hơn. Ngoài ra, vấn đề xác định những rủi ro liên quan đến việc vận chuyển HNH cần được đề cập, cũng như cách thức phân bổ những rủi ro giữa các bên và hậu quả của việc vận chuyển HNH [22], tất cả cần được thảo luận kỹ lưỡng và ghi nhận trong hợp đồng.

Thứ ba, khái niệm HNH giúp các bên phân định rõ trách nhiệm của người vận chuyển

Giải thích thuật ngữ “nguy hiểm” là rất quan trọng, bởi vì tất cả quyền hạn và trách nhiệm pháp lý nói chung liên quan đến hàng hóa, chẳng hạn như trách nhiệm của người vận chuyển đối với thiệt hại cho thủy thủ đoàn, thương tật và hư hỏng tài sản [23]. Về nguyên tắc, khi giao HNH cho người vận chuyển, cần có văn bản đồng ý từ phía vận chuyển. Trên lý thuyết, không thể nói liệu hàng hóa có phải là HNH, phụ thuộc vào kiến thức của người vận chuyển và các đặc tính của hàng hóa. Điều đó có nghĩa là yếu tố kiến thức của người vận chuyển có liên quan đến hàng hóa trên thực tế có phải là “nguy cơ”. Nếu người vận chuyển thực sự am hiểu về HNH đang vận chuyển, mức độ “nguy hiểm” của HNH sẽ giảm xuống; ngược lại, nếu người vận chuyển không am

tường về bản chất, đặc tính của HNH đó, hậu quả rất khôn lường.

Thứ tư, bản chất của HNH sẽ quyết định đến cách xếp dỡ, lưu giữ

Khi xếp dỡ, tất cả hàng rời có xu hướng tạo thành hình nón, những hàng hóa có góc định vị thấp dễ bị xô dịch trong suốt hành trình và cần phải có những biện pháp phòng ngừa đặc biệt để đảm bảo rằng việc dịch chuyển HNH để không

ảnh hưởng đến sự ổn định của tàu [1]. Những HNH có cùng đặc tính hóa học tương tự nhất định được xếp trong cùng nhóm, loại có thể được xếp riêng với nhau và xếp riêng với nhóm loại HNH khác. Bằng cách phân loại HNH, nhiều chất không thuộc được tuân thủ yêu cầu về phân tách hàng hoá, giữ khoảng cách tối thiểu giữa chúng và các loại hàng hoá khác. Với mục đích này, IMDG cung cấp một số quy tắc phân tách như được chỉ ra trong bảng 1.

Bảng 1. Bảng phân tách xếp các loại HNH [3].

Nhóm/Loại	1.1	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9	
	1.2	1.6																
Chất nổ	1.1 1.2 1.5	*	*	*	4	2	2	4	4	4	4	4	2	4	2	4	x	
Chất nổ	1.3 1.6	*	*	*	4	2	2	4	3	3	4	4	2	4	2	2	x	
Chất nổ	1.4	*	*	*	2	1	1	2	2	2	2	2	x	4	2	2	x	
Khí dễ cháy	2.1	4	2	2	x	x	x						x	2	2	1	x	
Khí không độc, không cháy	2.2	2	2	1	x	x	x	1	x	1	x	x	1	x	2	1	x	x
Khí độc	2.3	2	2	1	x	x	x	2	x	2	x	x	2	x	2	1	x	x
Chất lỏng dễ cháy	3	4	4	2	2	1	2	x	x	2	1	2	2	x	3	2	x	x
Chất rắn dễ cháy	4.1	4	3	2	1	x	x	x	x	1	x	1	2	x	3	2	1	x
Chất có khả năng dễ cháy	4.2	4	3	2	2	1	2	2	1	x	1	2	2	1	3	2	1	x
Chất tiếp xúc với nước phát ra khí dễ cháy	4.3	4	4	2	x	x	x	1	x	1	x	2	2	x	2	2	1	x
Chất oxi hóa	5.1	4	4	2	2	x	x	2	x	2	2	x	2	1	3	1	2	x
Proxit hữu cơ	5.2	4	4	2	2	1	2	2	2	2	2	2	x	1	3	2	2	x
Chất độc	6.1	2	2	x	x	x	x	x	x	1	x	1	1	x	1	x	x	x
Chất lây nhiễm	6.2	4	4	4	4	2	2	3	3	3	2	3	3	1	x	3	3	x
Chất phóng xạ	7	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	x	3	x	2	x
Chất ăn mòn	8	4	2	2	1	x	x	x	1	1	1	2	2	x	3	2	x	x
Chất nguy hiểm khác	9	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Như thể hiện trong bảng 1, tồn tại bốn nguyên tắc phân biệt cụ thể phải tuân theo đối với việc xếp HNH, mỗi nguyên tắc đưa ra các quy tắc chi tiết về cách tách các cặp container chứa

hàng hóa không tương thích: (1) tránh xa, (2) tách biệt, (3) được ngăn cách bởi một ngăn hoàn chỉnh, và (4) được ngăn cách theo chiều dọc bởi một ngăn hoàn chỉnh.

Bảng 2. Cấp độ phân biệt HNH [3]

1	Xa	3 mét
2	Tách khỏi	6 mét
3	Được ngăn cách bởi 1 ngăn hoàn chỉnh hoặc ngăn từ	12 mét
4	Được ngăn cách theo chiều dọc bởi một ngăn cách hoàn chỉnh xen kẽ hoặc ngăn từ	24 mét
x	Sự phân biệt, nếu có, được hiển thị trong Danh sách HNH	-

Thứ năm, HNH là căn cứ để quy định về trách nhiệm bồi thường thiệt hại

Vận chuyển HNH ngày càng được quan tâm thể hiện qua số lượng các công ước liên quan đến an toàn và trách nhiệm của bên thứ ba. Đơn cử, chỉ trong lĩnh vực khắc phục sự cố tràn dầu trên biển đã có rất nhiều quy định về xử lý bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu, như: Công ước BUNKER [23], Công ước HNS, v.v...

Từ góc độ tổng hợp, nhận xét, đánh giá hệ thống các điều ước quốc tế về bồi thường thiệt hại từ vận chuyển HNH và trên cơ sở cập nhật các công ước Việt Nam đã ký kết và gia nhập, có thể thấy rằng nước ta vẫn đang đứng ngoài nhiều công ước về vấn đề này.

5. Kết luận

Trong vận chuyển HNH nói chung, hoạt động vận chuyển trên ĐTNĐ nói riêng, các rủi ro, sự cố phát sinh từ hoạt động này luôn thường trực xảy ra, đe dọa đến tính mạng, sức khỏe của con người, môi trường sống; đồng thời phát sinh trách nhiệm pháp lý bất lợi đối với các chủ thể liên quan. Do đó, việc hiểu rõ về bản chất, đặc tính của từng loại HNH có vai trò nhất định không chỉ trong việc hoàn thiện các quy định của pháp luật Việt Nam mà còn là yếu tố quyết định khi ký kết hợp đồng vận chuyển loại hàng hóa đặc biệt này. Dưới góc độ chung nhất, bài báo đã đưa ra những luận điểm về HNH với tư cách là đối tượng của hoạt động vận chuyển trên

ĐTNĐ, đây là cơ sở bước đầu, làm nền tảng để có những nghiên cứu tiếp theo, chuyên sâu hơn về HNH như đóng gói, xếp dỡ, lưu giữ và vận chuyển cũng như công tác khắc phục sự cố phát sinh từ loại hàng hóa này.

Tài liệu tham khảo

- [1] M. D. Güner-Özbek; *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*. Heidelberg, Berlin: Springer. 2008.
- [2] Parliament, “Merchant Shipping Act”. 1894. Available: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1894/60/pdfs/ukpga_18940060_en.pdf. Accessed on: April 11 2022.
- [3] Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO); “Bộ luật Hàng hải Quốc tế về vận chuyển hàng hóa Nguy hiểm (IMDG)”. Luân Đôn, Vương quốc Anh: CPO. 2018.
- [4] IMO; “International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)”. 1974. Available: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx). Accessed on: 11/4/2022.
- [5] Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO); “Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại liên quan đến việc vận chuyển các chất độc hại và nguy hiểm bằng đường biển- HNS”. 1966.
- [6] Ủy ban Kinh tế Liên hợp quốc về Châu Âu (UNECE); “Hiệp định châu Âu liên quan đến vận chuyển quốc tế hàng hóa nguy hiểm bằng đường thủy nội địa”. 2021.

- [7] IMO; “The Merchant Shipping (Dangerous Goods and Marine Pollutants) Regulations”. 1997. Available: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1997/2367/made>. Accessed on: April 5 2022.
- [8] IMO, International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code). 1974. Available: <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/IBCCode.aspx>. Accessed on: April 11 2022.
- [9] National Archives; “Hazardous Materials Regulations”; in Code of Federal Regulations. 2007. Available: <https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-I/subchapter-C/part-171> Accessed on: April 11 2022.
- [10] Chính phủ; “Nghị định số 42/2020/NĐ-CP về 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 đường thủy nội địa”. Ban hành và có hiệu lực: 09/04/2020.
- [11] A. Mullai; “A Risk Analysis Framework for Maritime Transport of Packaged Dangerous Goods: A Validating Demonstration”. Lund, Sweden: Lund University. 2007.
- [12] N. C. Hiến, Đ. V. Hương; “Nghiên cứu rủi ro, ảnh hưởng của sự cố môi trường phát sinh từ hoạt động vận chuyển hàng nguy hiểm trên đường thủy nội địa”. Tạp chí Khoa học công nghệ hàng hải. 2022; 69:77-82.
- [13] University of Southampton; “A2-Dangerous Cargo-A Legal Overview” in Maritime Movement of Dangerous Cargoes: Public Regulations Private Liability. 1981.
- [14] A. Hamid, W. Nazrin; “Loss or damage from the shipment of goods: rights and liabilities of the parties to the maritime adventure”. Ph.D Dissertation; Philosophy; University of Southampton; Highfield, UK. 1996.
- [15] R. H. Charlier; “Hazardous goods and their environmental impact”; International Journal of Environmental Studies. 2001; 58 (3):271-285. DOI:10.1080/00207230108711332.
- [16] C. Lu; “A Comparative Study of Liability arising from the Carriage of Dangerous Goods between Chinese and English Law”. Ph.D Dissertation; Philosophy in Law; University of Exeter; Exeter, Devon, UK. 2009.
- [17] C. Wilford, et al.; “Time Charters (Lloyd's Shipping Law Library)”. 5th Edition. London, UK: Informa Maritime & Transport. 2003.
- [18] Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, “Xây dựng quy trình kiểm soát rủi ro và ứng phó sự cố môi trường trong hoạt động xếp, dỡ hàng nguy hiểm tại các cảng thủy nội địa; thí điểm áp dụng tại cảng thủy nội địa khu vực đồng bằng sông Cửu Long”; Hà Nội, Việt Nam. 2021.
- [19] ASEAN – German Technical Cooperation; “Sustainable Port development in the ASEAN Region”. Bangkok, Thailand. 2011.
- [20] Chính phủ; “Nghị định số 113/2017/NĐ-CP về Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật hóa chất”; Hà Nội, Việt Nam. Ban hành và có hiệu lực: 9/10/2017.
- [21] Thủ tướng Chính phủ, “Quyết định số 26/2016/QĐ-TTg về Ban hành Quy chế hoạt động ứng phó sự cố hóa chất độc”; Hà Nội, Việt Nam. Ban hành và có hiệu lực: 1/7/2016
- [22] F. D. Rose; “Cargo Risks: ‘Dangerous’ Goods”, The Cambridge Law Journal. 1996; 55(3):601 - 613.
- [23] P. V. Hung, N. C. Hiến; “Phân tích tổng quan pháp luật Việt Nam về vận chuyển hàng nguy hiểm trên đường thủy nội địa”, Tạp chí Giao thông vận tải. 2021; số 11/2021:154-159
- [24] Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO); “Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu, 2001”. 2019.