

# Úc - Công Viên Hải Dương Rạn San Hô Lớn (Great Barrier Reef Marine Park) - Thông Tin Cập Nhật Về Những Vi Phạm Gần Đây

Ngày 8 tháng 12 năm 2014

*Chúng tôi rất biết ơn các luật sư Úc [Thynne + Macartney](#), Brisbane, đã cho phép tái bản/ mô phỏng các bài viết sau đây của tác giả Michael Fisher và Matthew Hockaday.*

Có rất nhiều các quy định đặt ra nhằm cố gắng đạt được và giảm thiểu những tác động của việc vận chuyển bằng tàu thủy lên hệ thống sinh thái của Công Viên Hải Dương Great Barrier Reef. Việc không tuân thủ các quy định này có thể, và thường dẫn tới việc phải chịu các khoản phạt rất tốn kém đồng thời gây ra sự chậm trễ. Mức độ vi phạm xảy ra thường xuyên hơn so với việc không vi phạm các quy định này mà nguyên nhân phát sinh từ các lỗi sai sót có thể dễ dàng ngăn ngừa được.

## Hành hải

Một sĩ quan quan sát trên một chiếc tàu chở hàng(bulk carrier) gần đây đã phải chịu một mức phạt kỷ lục là 85.000 đô la Úc vì đã cho tàu đi vào khu vực cấm vận tải trong Công Viên Hải Dương Great Barrier Reef. Thuyền trưởng cũng phải chịu mức tiền phạt là 40.000 đô la Úc, nâng tổng số tiền phạt cho hành vi vi phạm lên đến 125.000 đô la Úc. Tàu này còn bị bắt giữ do không mang theo hải đồ liên quan và không chuẩn bị một kế hoạch hành trình có tính đến các khu vực vận tải được quy định của Công Viên Hải Dương Great Barrier Reef.

Sự cố này, và sự chậm trễ liên quan cùng các mức tiền phạt kỷ lục, có thể dễ dàng tránh được. Các mức tiền phạt áp đặt lớn hơn rất nhiều so với các vi phạm tương tự trước đây, đồng thời phản ánh mối quan ngại gia tăng của cộng đồng về hành hải trong khu vực Great Barrier Reef.

## Xử Lý Rác Thải

Rất nhiều tàu cũng bị bắt gặp có các hành vi vi phạm xử lý rác thải trong thời gian gần đây. Những vi phạm thường phát sinh một cách vô tình do thiếu hiểu biết về các quy định và các kế hoạch quản lý rác thải không đầy đủ và thiếu biển báo trên tàu. Một hành vi vi phạm các quy định về việc xử lý rác thải có thể phải chịu mức phạt lên đến tối đa là 425.000 đô la Úc được áp dụng đối với chủ tàu và 85.000 đô la Úc đối với thuyền trưởng, các cơ quan thường xuyên bắt giữ tàu tại nơi có bằng chứng về hành vi vi phạm cho đến khi nhận được bảo lãnh cho mức phạt kết hợp tối đa lên tới 510.000 đô la Úc.

Trái với các quy định thông thường trong Công ước MARPOL đối với việc cấm thải rác trên biển, việc cấm vứt bỏ tất cả các loại rác thải bao gồm cả chất thải thực phẩm đều bị nghiêm cấm trên toàn bộ khu

vực Công Viên Hải Dương Great Barrier Reef. Tuy nhiên, Công ước MARPOL áp đặt quy định cấm này thường bị coi nhẹ, và như vậy quy định cấm thường không được đề cập trong các mẫu kế hoạch quản lý rác thải và biển báo trên tàu.

Nhìn chung, các tàu có thể xử lý các loại rác thải nhất định trên biển ở các khoảng cách cụ thể tính từ bờ gần nhất. Trong một số 'vùng đặc biệt', có nhiều quy định chặt chẽ hơn được áp dụng. Khu vực Great Barrier Reef không được liệt kê là một 'vùng đặc biệt'. Thay vào đó, nằm trong định nghĩa 'Khu vực bờ gần nhất' là điều khoản quy định trong Công ước MARPOL, 'Khu vực bờ gần nhất' thực ra là vùng mép ngoài của Công Viên Hải Dương Great Barrier Reef. Điều này có nghĩa là một tàu có thể ở vị trí cách bờ biển Úc đáng kể nhưng - nếu nó ở bên trong khu vực Great Barrier Reef - thì đó không phải là một khoảng cách phù hợp tính từ 'bờ gần nhất' để tàu có thể xử lý rác thải.

Việc quá cảnh qua Công Viên Hải Dương Great Barrier Reef không đáng chịu các khoản phạt tổn kém và chậm trễ kéo dài. Các nhà điều hành tàu phải đảm bảo tàu của họ luôn mang theo các loại giấy tờ phù hợp cho tàu hành hải, trong đó bao gồm hải đồ mới nhất và kế hoạch hành trình dự kiến cẩn thận. Xem xét các kế hoạch quản lý rác thải và biển báo sẽ xác định được quy định cấm đối với tất cả các hình thức xử lý rác thải trong Công Viên Hải Dương Great Barrier Reef.

## MARPOL - Thông Tin Chi Tiết

Quy định 3 và 4 của Phụ lục V của Công Ước Quốc Tế về Ngăn Ngừa Ô Nhiễm do tàu gây ra (MARPOL) quy định các điều khoản đối với xử lý rác thải từ tàu như sau:

- Chất thải thực phẩm đã được mài hoặc nghiền có thể được thải trên đường đi và cách bờ gần nhất càng xa càng tốt, nhưng phải cách bờ gần nhất trên 3 hải lý;
- Chất thải thực phẩm chưa được mài hoặc nghiền có thể được thải trên đường đi và cách bờ gần nhất càng xa càng tốt, nhưng phải cách bờ gần nhất trên 12 hải lý;
- Cặn hàng mà không thể được phục hồi bằng cách sử dụng phương pháp bốc dỡ khả dụng thông thường và không bao gồm các chất được phân loại là độc hại đối với môi trường biển có thể được thải cách bờ gần nhất càng xa càng tốt, nhưng phải cách bờ gần nhất trên 12 hải lý;
- Xác súc vật có thể được thải cách bờ gần nhất càng xa càng tốt;
- Các chất tẩy rửa hoặc chất phụ gia chứa trong hầm hàng, nước rửa boong và các bề mặt bên ngoài không độc hại đối với môi trường biển có thể được thải cách bờ gần nhất càng xa càng tốt; và
- Tất cả các loại rác khác bao gồm chất dẻo, dầu ăn, dây thừng vật liệu tổng hợp, lưới đánh cá, túi đựng rác bằng nhựa, tro cốt, clinke, các vật liệu kê, chèn lót và bao bì, giấy, vải vụn, thủy tinh, kim loại, chai lọ, đồ sành sứ và rác thải tương tự đều bị cấm thải xuống biển.

Tuy nhiên, những điều khoản thông thường này không áp dụng trong một số 'vùng đặc biệt' được liệt kê trong Quy Định 1 của Phụ Lục V. Những vùng đặc biệt bao gồm vùng Biển Địa Trung Hải, Biển Ban-tic, Biển Đỏ, khu vực Vùng Vịnh, Biển Bắc, Nam Cực và vùng Caribê Mở Rộng, yêu cầu áp dụng các biện pháp bắt buộc đặc biệt để ngăn ngừa ô nhiễm biển từ rác thải do điều kiện hải dương học và hệ sinh thái và đặc tính về mật độ giao thông tại các vùng này. Trong tất cả các khu vực này việc vứt và xả rác thải đều bị nghiêm cấm ngoại trừ các chất thải thực phẩm đã được mài/ nghiền, và trong những hoàn cảnh nhất định, cặn hàng, chất tẩy rửa hoặc các chất phụ gia trong nước rửa hầm hàng có thể được thải khi đang trên đường đi và cách bờ hoặc dải băng gần nhất càng xa càng tốt nhưng không được dưới 12 hải lý. Các chất tẩy rửa hoặc các chất phụ gia trong nước rửa boong tàu và các bề mặt bên ngoài cũng có thể được thải nếu các chất đó không độc hại cho môi trường biển. Ngoài ra, các sản phẩm gia cầm (kể cả chim) chỉ có thể được thải tại khu vực Nam Cực, nếu đã được khử trùng.

Great Barrier Reef chỉ được tham chiếu (sơ lược) trong Quy Định 1 của Phụ Lục V trong đó định nghĩa 'từ khu vực bờ gần nhất' được tính từ đường cơ sở xác định lãnh hải của quốc gia liên quan phù hợp với luật pháp quốc tế, nhưng sau đó tiếp tục đề cập rằng, đối với mục đích của MARPOL 'từ khu vực bờ gần nhất' ngoài khơi bờ biển phía đông-bắc của Úc sẽ được xác định theo đường như sau:

- Từ một điểm trên bờ biển của Úc ở 11 ° 00? vĩ độ Nam, 142 ° 08? kinh độ Đông tới một điểm ở 10 ° 35? vĩ độ Nam, 141 ° 55? Đông kinh độ,
- Từ đó đến một điểm 10 ° 00? vĩ độ Nam, 142 ° 00? kinh độ Đông,
- Từ đó đến một điểm 09 ° 10? vĩ độ Nam, 143 ° 52? Đông kinh độ,
- Từ đó đến một điểm 09 ° 00? vĩ độ Nam, 144 ° 30? kinh độ Đông,
- Từ đó đến một điểm 10 ° 41? vĩ độ Nam, 145 ° 00? kinh độ Đông,
- Từ đó đến một điểm 13 ° 00? vĩ độ Nam, 145 ° 00? kinh độ Đông,
- Từ đó đến một điểm 15 ° 00? vĩ độ Nam, 146 ° 00? kinh độ Đông,
- Từ đó đến một điểm 17 ° 30? vĩ độ Nam, 147 ° 00? kinh độ Đông,
- Từ đó đến một điểm 21 ° 00? vĩ độ Nam, 152 ° 55? kinh độ Đông,
- Từ đó đến một điểm 24 ° 30? vĩ độ Nam, 154 ° 00? kinh độ Đông,
- Từ đó đến một điểm trên bờ biển của Úc ở 24 ° 42? vĩ độ Nam, 153 ° 15? kinh độ Đông.

Quy định này thực tế thiết lập một đường cơ sở nhân tạo ở mép ngoài của Công Viên Hải Dương Great Barrier Reef. Các tàu quá cảnh đi vào hoặc gần khu vực Reef cần tham chiếu đường cơ sở nhân tạo này thay vì đường ranh giới đất liền thông thường trong việc xác định tàu cách bao xa tính 'từ khu vực bờ gần nhất', nếu xem xét vấn đề xử lý rác thải.