



CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

QCVN :2025/BTNMT

**QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA  
VỀ MÔI TRƯỜNG ĐỐI VỚI TÀU BIỂN ĐÃ QUA SỬ DỤNG  
NHẬP KHẨU ĐỂ PHÁ DỠ**

*National technical regulations on environmental sound of ship  
imported for recycling*

Hà Nội - 2025

**QCVN .....:2025/BTNMT**

## **Lời nói đầu**

QCVN .....:2025/BTNMT do Cục Kiểm soát ô nhiễm môi trường biên soạn, Vụ Khoa học và Công nghệ, Vụ Pháp chế trình duyệt, Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định và được Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường ban hành theo Thông tư số ..../2025/TT-BTNMT ngày ... tháng ... năm 2025.

# QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA VỀ MÔI TRƯỜNG ĐỐI VỚI TÀU BIỂN ĐÃ QUA SỬ DỤNG NHẬP KHẨU ĐỂ PHÁ DỠ

*(National technical regulations on environmental sound of ship imported for recycling)*

## I. QUY ĐỊNH CHUNG

### 1. Phạm vi điều chỉnh:

- Quy chuẩn này quy định các yêu cầu kỹ thuật về bảo vệ môi trường đối với các loại tàu biển (ngoại trừ các tàu quân sự, tàu chạy bằng năng lượng hạt nhân, tàu chở chất phóng xạ) đã qua sử dụng nhập khẩu vào Việt Nam để phá dỡ.

- Các loại tàu biển đã qua sử dụng được phép nhập khẩu để phá dỡ phải đáp ứng quy định nêu tại Điều 5 Nghị định quy định về nhập khẩu, phá dỡ tàu biển đã qua sử dụng (hợp nhất tại Văn bản số 56/VBHN-BGTVT ngày 07/11/2023 của Bộ Giao thông vận tải).

### 2. Đối tượng áp dụng:

- Quy chuẩn này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân, cơ quan quản lý nhà nước, tổ chức đánh giá sự phù hợp, giám định, quan trắc môi trường liên quan đến hoạt động nhập khẩu tàu biển vào Việt Nam để phá dỡ.

### 3. Giải thích từ ngữ:

- Nước la - canh buồng máy: là nước có thể bị lẫn dầu do rò rỉ hoặc khi thực hiện các công việc sửa chữa, bảo dưỡng các thiết bị trong buồng máy.

- Nước dẫn: là nước được đưa vào trong các két và hầm hàng của tàu để cải thiện sự ổn định và khả năng cơ động trong chuyến đi của tàu.

- Dầu: là dầu mỏ bao gồm dầu thô, dầu đốt nặng, dầu bôi trơn, dầu nhẹ, dầu hỏa, xăng và các loại dầu khác.

- Cặn dầu: là các sản phẩm dầu thải lắng đọng sinh ra trong quá trình hoạt động thông thường của tàu như các sản phẩm sinh ra từ việc lọc dầu đốt, dầu bôi trơn cho máy chính và máy phụ, dầu thải phân tách từ thiết bị lọc dầu, dầu thải gom từ các khay hứng, dầu thủy lực và dầu bôi trơn thải ra.

- Nước lẫn cặn dầu: là chất lỏng có lẫn dầu tiếp nhận từ hệ thống la canh buồng máy; nước vệ sinh hầm hàng của tàu dầu; nước vệ sinh két dầu nhiên liệu, dầu thải, cặn dầu thải, dầu rò rỉ, nước từ két dẫn lẫn dầu, nước la canh hầm hàng có lẫn dầu.

- Khối lượng tàu không: là khối lượng tính bằng tấn của tàu khi không có hàng, dầu đốt, dầu bôi trơn, nước dằn, nước ngọt, hành khách, thuyền viên.

- Chất làm suy giảm tầng ô-dôn: là các chất bị kiểm soát được định nghĩa trong mục 4, Điều 1 của Nghị định thư Montreal về các chất làm suy giảm tầng ô-dôn (nêu trong Phụ lục A, B, C và E của Nghị định thư Montreal).

- Giấy chứng nhận kiểm kê vật liệu nguy hiểm: là giấy chứng nhận còn hiệu lực do cơ quan có thẩm quyền (Recognized Organization-RO) theo quy định MEPC.379(80) của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (Công ước Marpol) cấp.

- Giấy chứng nhận sẵn sàng tái chế: là giấy chứng nhận còn hiệu lực do tổ chức giám định có thẩm quyền của quốc gia xuất khẩu tàu biển là thành viên Công ước Hồng Kông về tái chế tàu an toàn, thân thiện môi trường cấp.

## II. QUY ĐỊNH KỸ THUẬT

**4. Tàu biển đã qua sử dụng được phép nhập khẩu để phá dỡ phải thực hiện các hoạt động trước khi làm thủ tục nhập khẩu, bao gồm:**

4.1. Tàu biển đã qua sử dụng được phép nhập khẩu để phá dỡ phải đảm bảo loại bỏ hàng hóa, vật liệu nguy hiểm, các loài ngoại lai xâm hại và chất thải, bao gồm:

a) Loại bỏ toàn bộ hàng hóa tồn đọng trên tàu.

b) Không chứa vũ khí, đạn dược và chất gây nổ, chất thải phóng xạ, nguồn phóng xạ.

c) Loại bỏ toàn bộ các chất và các sản phẩm, thiết bị có chứa các chất làm suy giảm tầng ô-dôn, bao gồm: Bromochloromethane, CTC, CFC, Halon, HBFC, Methyl chloroform, HCFC 141b theo quy định tại khoản 5 Điều 22 Nghị định số 06/2022/NĐ-CP ngày 07/01/2022 của Chính phủ quy định giảm nhẹ phát thải khí nhà kính và bảo vệ tầng ô-dôn.

d) Không chứa các loài ngoại lai xâm hại trong danh mục ban hành kèm theo Thông tư số 35/2018/TT-BTNMT ngày 28/12/2018 của Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường.

đ) Loại bỏ toàn bộ chất thải công nghiệp, chất thải nguy hại phát sinh từ quá trình vận chuyển hàng hóa trước đó.

4.2. Tàu biển đã qua sử dụng được phép nhập khẩu để phá dỡ phải đảm bảo yêu cầu về hàm lượng dầu trong nước la - canh buồng máy  $\leq 15$  ppm theo quy định tại QCVN 26:2024/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu.

4.3. Nước dằn của tàu biển đã qua sử dụng được phép nhập khẩu để phá dỡ phải đảm bảo yêu cầu theo quy định tại QCVN 99:2017/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm soát và quản lý nước dằn và cặn nước dằn tàu biển.

4.4. Tàu biển đã qua sử dụng được phép nhập khẩu để phá dỡ phải đảm bảo yêu cầu về sơn chống hà quy định tại QCVN 74:2024/BGTVT- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống chống hà tàu biển.

4.5. Tàu biển đã qua sử dụng được phép nhập khẩu để phá dỡ phải đảm bảo yêu cầu về nồng độ hoạt độ phóng xạ và mức nhiễm xạ bề mặt của kim loại không vượt quá mức quy định tại Thông tư số 22/2014/TT-BKHCN ngày 25 tháng 8 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ quy định về quản lý chất thải phóng xạ và nguồn phóng xạ đã qua sử dụng (Phụ lục IV - mức nồng độ hoạt độ phóng xạ và nhiễm bản phóng xạ bề mặt của kim loại cho phép được tái chế).

**5. Tàu biển được phép nhập khẩu để phá dỡ phải đảm bảo kết cấu, vật liệu của không chứa các hóa chất nguy hiểm vượt ngưỡng, cụ thể:**

Bảng 1. Giá trị giới hạn cho phép của các hóa chất nguy hiểm trong kết cấu, vật liệu của tàu biển được phép nhập khẩu để phá dỡ

STT	Kết cấu, vật liệu của tàu biển	Hóa chất nguy hiểm	Giới hạn tối đa
1	Dầu cách điện, máy biến áp	Polyclo Biphenyl (PCB)	50 mg/kg
2	Sơn phủ động cơ, máy phát điện, ắc quy	Cadimi và hợp chất	100 mg/kg
3		Crom (VI) và hợp chất	1.000 mg/kg
4		Chì và hợp chất	1.000 mg/kg
5	Nhiệt kế thủy ngân	Thủy ngân và các hợp chất	1.000 mg/kg
6	Dầu bôi trơn, làm mát	Naphthalene polychlorinated	50 mg/kg
7	Tấm ốp, vách ngăn, tấm trần	Amiang trắng	3%
8		Polybrom biphenyl (PBB)	50 mg/kg
9		Paraffin clo hóa	1%

		(Alkan)	
10		Polybrominated diphenyl ete (PBDE)	1.000 mg/kg

### III. PHƯƠNG PHÁP QUAN TRẮC

#### 6. Phương pháp quan trắc

6.1 Phương pháp quan trắc các giá trị giới hạn của các hóa chất nguy hiểm quy định tại mục 5 Quy chuẩn này được thực hiện theo các tiêu chuẩn sau đây:

Bảng 2. Phương pháp quan trắc các giá trị giới hạn của các hóa chất nguy hiểm trong kết cấu, vật liệu của tàu biển được phép nhập khẩu để phá dỡ

STT	Kết cấu, vật liệu của tàu biển	Hóa chất nguy hiểm	Phương pháp quan trắc, số hiệu tiêu chuẩn
1	Dầu cách điện, máy biến áp	Polychlorinated biphenyl (PCB)	TCVN 9241:2012 SMEWW 6630C:2017 US EPA Method 1668B US EPA Method 8082A US EPA Method 8270D
2	Sơn phủ động cơ, máy phát điện, ắc quy	Cadimi và hợp chất	US EPA Method 6010D US EPA Method 6020B US EPA Method 7010 US EPA Method EPA 7000B US EPA Method 6800
3		Crom (VI) và hợp chất	US EPA Method 7196 A US EPA Method 7199
4		Chì và hợp chất	US EPA Method 6010D US EPA Method 6020B US EPA Method 7010 US EPA Method EPA 7000B US EPA Method 6800
5	Nhiệt kế	Thủy ngân và	TCVN 7724:2007

STT	Kết cấu, vật liệu của tàu biển	Hóa chất nguy hiểm	Phương pháp quan trắc, số hiệu tiêu chuẩn
	thủy ngân	các hợp chất	TCVN 7877:2008 SMEWW 3112B:2017 US EPA Method 7470A
6	Dầu bôi trơn, làm mát	Naphthalene polychlorinated	US EPA Method 8270D
7	Tấm ốp, vách ngăn, tấm trần	Amiang	EPA/600/R-93/116
8		Polybrominated biphenyl (PBB)	TCVN 12667-1:2020 IEC 62321-3-1:2013
9		Paraffin clo hóa (Alkan)	TCVN 13848-1:2023 ISO 18219-1:2021
10		Polybrominated diphenyl ete (PBDE)	US EPA Method 1614A

6.2. Chấp nhận áp dụng các phương pháp xác định theo những tiêu chuẩn quốc gia và quốc tế có độ chính xác tương đương hoặc cao hơn tiêu chuẩn quy định tại mục 6.1.

#### IV. QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ

##### 7. Đánh giá sự phù hợp đối với tàu biển nhập khẩu để phá dỡ

7.1. Tàu biển nhập khẩu vào Việt Nam để phá dỡ phải được phải được kiểm tra, giám định để đánh giá sự phù hợp với các quy định kỹ thuật tại mục 5 của Quy chuẩn này, làm cơ sở để cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép nhập khẩu tàu biển và cơ quan hải quan nơi làm thủ tục nhập khẩu, ngoại trừ trường hợp tàu biển đã được cấp Giấy chứng nhận kiểm kê vật liệu nguy hiểm hoặc Giấy chứng nhận sẵn sàng tái chế của cơ quan, tổ chức có thẩm quyền tại nước xuất khẩu.

7.2. Trường hợp không có Giấy chứng nhận kiểm kê vật liệu nguy hiểm hoặc Giấy chứng nhận sẵn sàng tái chế của cơ quan, tổ chức có thẩm quyền tại nước xuất khẩu, Tổ chức, cá nhân nhập khẩu tàu biển để phá dỡ phải thực hiện kiểm tra, giám định tàu biển trước khi làm thủ tục nhập khẩu vào Việt Nam để phá dỡ. Việc kiểm tra, giám định tàu biển được thực hiện bởi tổ chức giám định được chỉ định hoặc thừa nhận theo quy định của pháp luật.

7.3. Tổ chức, cá nhân nhập khẩu tàu biển để phá dỡ phải cung cấp kết quả đánh giá tàu biển nhập khẩu để phá dỡ (chứng thư giám định) cho cơ quan cấp giấy phép nhập khẩu tàu biển và cơ quan hải quan nơi làm thủ tục nhập khẩu kèm theo các hồ sơ đề nghị nhập khẩu tàu biển. Trong đó, nội dung chứng thư giám định phải thể hiện đầy đủ các kết quả đánh giá tàu biển nhập khẩu để phá dỡ nêu tại mục 2 của Quy chuẩn này.

7.4. Việc xác định hàm lượng, nồng độ các thông số môi trường quy định tại mục 2 của Quy chuẩn này phải được thực hiện bởi các tổ chức đã được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động dịch vụ quan trắc môi trường theo quy định tại Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10 tháng 01/2022/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường.

## **V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

8.1. Cơ quan hải quan có trách nhiệm làm thủ tục nhập khẩu tàu biển đã qua sử dụng để phá dỡ căn cứ theo hồ sơ nhập khẩu tàu biển, giấy phép nhập khẩu tàu biển do cơ quan có thẩm quyền cấp, quy định của pháp luật về hải quan và các quy định pháp luật khác có liên quan.

8.2. Cảng vụ hàng hải nơi làm thủ tục nhập khẩu tàu biển đã qua sử dụng để phá dỡ có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với cơ quan quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường địa phương và các cơ quan liên quan để kiểm tra, giám sát việc thực hiện Quy chuẩn này.

8.3. Cục Hàng Hải Việt Nam có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Cảng vụ hàng hải nơi làm thủ tục nhập khẩu tàu biển để kiểm tra việc đáp ứng quy chuẩn đối với từng tàu biển trước khi làm thủ tục cấp giấy phép nhập khẩu tàu biển đã qua sử dụng để phá dỡ theo quy định.

8.4. Cơ quan quản lý nhà nước về môi trường có trách nhiệm hướng dẫn, kiểm tra, giám sát việc thực hiện Quy chuẩn này.

8.5. Trường hợp các văn bản viện dẫn trong Quy chuẩn này có sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế thì áp dụng theo văn bản mới.