

Pháp luật Nhật Bản về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển - Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam

ThS. Mai Hải Đăng *

*Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội,
144 Xuân Thủy, Hà Nội, Việt Nam*

Nhận ngày 15 tháng 02 năm 2012

Tóm tắt. Bài viết giới thiệu tổng quan về pháp luật của Nhật Bản đối với vấn đề phòng, chống ô nhiễm dầu trên biển, đặc biệt là các quy định về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển, mức giới hạn trách nhiệm pháp lý của chủ tàu và các quy định về bồi thường bổ sung được quy định tại Luật về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu, từ đó đưa ra một số nhận định và đề xuất về chính sách đối với việc hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển.

Từ khóa: Ô nhiễm dầu, Nhật Bản, trách nhiệm pháp lý, bồi thường thiệt hại.

1. Pháp luật Nhật Bản về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển

Nhật Bản có tổng diện tích đất tự nhiên 378.000 km², với tổng chiều dài bờ biển là 35.000 km và 6.847 hòn đảo lớn, nhỏ. Được bao bọc xung quanh bởi biển, Nhật Bản là quốc gia có ngành hàng hải phát triển bậc nhất thế giới. Số lượng tàu bè ra vào biển Nhật Bản với mật độ dày đặc nên tai nạn hàng hải xảy ra khá nhiều. Theo báo cáo hàng năm, tai nạn hàng hải gây ô nhiễm biển của Nhật Bản xảy ra ở mức 700-900 vụ trong những năm gần đây, một nửa trong số đó liên quan đến ô nhiễm dầu [12]. Vì vậy, Nhật Bản rất quan tâm đến việc xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật về phòng, chống ô nhiễm dầu và bồi thường thiệt hại.

1.1. Tham gia các công ước quốc tế về phòng, chống ô nhiễm dầu trên biển

Nhật Bản là một trong những nước rất tích cực tham gia các công ước quốc tế về trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển. Hiện nay Nhật Bản là thành viên của hầu hết các công ước về trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển như Công ước quốc tế liên quan đến sự can thiệp trên biển cả trong trường hợp tai nạn gây ra ô nhiễm dầu 1969 (INTERVENTION, 1969); Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu 1973, được bổ sung bởi Nghị định thư 1978 (MARPOL 73/78); Công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm pháp lý đối với khiếu nại hàng hải năm 1976; Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển 1974 và Nghị định thư bổ sung 1978 (SOLAS 74/78); Công ước quốc tế về sẵn sàng ứng phó và hợp tác đối với ô nhiễm dầu, 1990 (OPRC, 1990); Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại

* ĐT: 84-912796265

E-mail: dangmh@vnu.edu.vn

do ô nhiễm dầu gây ra (CLC 1992) và Công ước quốc tế về thiết lập Quỹ quốc tế đền bù cho thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra (FUND 1992), Nghị định thư bổ sung công ước quỹ 2003; Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự và bồi thường thiệt hại liên quan đến vận chuyển các chất nguy hiểm và độc hại bằng đường biển, 1996 (HNS 1996) [13].

Để thực hiện các cam kết khi là thành viên các công ước quốc tế, Nhật Bản đã nội luật hóa các quy định của công ước vào luật của quốc gia. Cụ thể, sau khi tham gia Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra (CLC 1969) và Công ước quốc tế về thiết lập Quỹ quốc tế đền bù cho thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra (FUND 1971), trên cơ sở các quy định của hai công ước này, năm 1975, Nhật Bản đã ban hành bộ luật riêng “Luật về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại về ô nhiễm dầu”. Sau khi phê chuẩn Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra (CLC 1992) và Công ước quốc tế về thiết lập Quỹ quốc tế đền bù cho thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra (FUND 1992), Nhật Bản đã tiến hành sửa đổi “Luật về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại về ô nhiễm dầu” cho phù hợp với các quy định của công ước, luật sửa đổi này có hiệu lực từ tháng 3 năm 2005.

Đối với các quy định về ô nhiễm dầu gây ra bởi tràn dầu nhiên liệu theo Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu 2001 (Bunker 2001), Nhật Bản không phê chuẩn công ước này vì ngoài một số quy định khác với Công ước Bunker 2001, nước này đã có các quy định tương tự được quy định tại Luật về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại về ô nhiễm dầu sửa đổi năm 2005. Sự khác biệt giữa hai văn bản này là: Luật về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại về ô nhiễm dầu yêu cầu tàu có tải trọng hơn 2.000 tấn phải có hợp đồng bảo hiểm hoặc đảm bảo tài chính đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu, trong khi đó Công ước Bunker 2001 yêu cầu tàu có tải trọng hơn 1.000 tấn mới phải có hợp đồng bảo hiểm hoặc đảm bảo tài chính đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu.

Đối với các biện pháp để ngăn chặn ô nhiễm dầu hoặc sự cố tràn dầu từ tàu, theo Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu 1973, được bổ sung bởi Nghị định thư 1978 (MARPOL 73/78), Nhật Bản đã nội luật hóa các quy định của công ước bằng cách thông qua “Luật phòng chống ô nhiễm biển”.

Bên cạnh việc nội luật hóa các quy định của công ước quốc tế, Nhật Bản còn ký các thỏa thuận song phương, đa phương về bảo vệ môi trường, chống ô nhiễm dầu với các quốc gia ven biển lân cận ở vùng biển của Nhật Bản như Trung Quốc, Hàn Quốc và Nga.

1.2. Luật về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại về ô nhiễm dầu

Nhật Bản là thành viên của rất nhiều công ước về trách nhiệm pháp lý cũng như công ước quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra, tuy nhiên quốc gia này không có một quy trình pháp lý riêng để áp dụng cho các vụ việc đòi bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển, mà sử dụng quy trình của các quỹ như CLC 1992, FUND 1992 để xử lý các vụ việc đó, một phần vì Nhật Bản đã tham gia ký kết CLC 1992 và FUND 1992, đồng thời “Luật về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại về ô nhiễm dầu từ tàu” được xây dựng trên cơ sở các quy định của CLC 1992 và FUND 1992. Cụ thể, Luật quy định cụ thể như sau [1]:

Về phạm vi áp dụng: Quy định phạm vi đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu xảy ra trên vùng lãnh thổ, bao gồm cả vùng lãnh hải và vùng đặc quyền kinh tế của Nhật Bản (ô nhiễm giới hạn trong những hàng hóa có dầu hoặc dầu tàu chứa trong khoang để hàng hoặc những nơi khác trên tàu, hoặc những hợp chất từ dầu theo quy định của Bộ Du lịch, Giao thông, Cơ sở hạ tầng và Đất đai) gây ra bởi sự rò rỉ hoặc xả thải dầu từ các tàu chở dầu. Theo đó, “Thiệt hại do ô nhiễm dầu” là thiệt hại do ô nhiễm từ tàu chở dầu và thiệt hại do ô nhiễm dầu từ các tàu khác [1, 3]. Thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu nghĩa là những thiệt hại hoặc chi phí sau: Tồn thất hoặc thiệt hại xảy ra bên ngoài tàu do sự xâm nhiễm

từ việc rò rỉ dầu hoặc thả dầu từ tàu, trên vùng lãnh thổ, bao gồm cả vùng lãnh hải và vùng đặc quyền kinh tế của Nhật Bản; chi phí hợp lý để thực hiện những biện pháp ngăn ngừa hoặc giảm nhẹ thiệt hại sau khi một sự cố thiệt hại xảy ra và những tổn thất hoặc thiệt hại phát sinh từ việc áp dụng các biện pháp này.

Về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu: Quy định chủ tàu phải chịu trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu khi thiệt hại xảy ra do lỗi của chủ tàu vào lúc xảy ra hoặc vào lúc biến cố đầu tiên xảy ra của sự cố bao gồm một loạt các biến cố, chủ tàu sẽ phải chịu trách nhiệm về bất cứ một thiệt hại nào do ô nhiễm gây ra từ việc thoát dầu hoặc do xả dầu từ tàu biển và là nguyên nhân của sự cố đó, cụ thể tại Điều 3 quy định về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu như sau:

(1) Khi thiệt hại do ô nhiễm dầu xảy ra, chủ tàu gây ô nhiễm sẽ chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với những tổn thất do tàu mình gây ra. Tuy nhiên chủ tàu sẽ không bị ràng buộc trách nhiệm về thiệt hại ô nhiễm nếu chứng minh những thiệt hại đó là:

(i) Thiệt hại gây ra do chiến tranh, nội chiến hay bạo động.

(ii) Thiệt hại do thiên tai bất thường.

(iii) Thiệt hại do lỗi của người khác không phải lỗi của chủ tàu hoặc đoàn thủy thủ trên tàu.

(iv) Thiệt hại đơn thuần gây ra bởi sai sót trong quản lý cứu hộ hàng hải hoặc các trang thiết bị phát tín hiệu để điều khiển giao thông của cơ quan thủy lưu công hoặc của nhà nước.

(2) Khi thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu xảy ra bởi dầu chứa trong hai hoặc nhiều tàu, nếu không thể khẳng định dầu trong tàu chở dầu gây ra thiệt hại thì chủ tàu phải bồi thường tương ứng với giá trị số lượng dầu trên tàu của mình. Tuy nhiên điều này sẽ không được áp dụng đối với những thiệt hại của ô nhiễm dầu từ tàu thuộc một trong các trường hợp đã nêu ở trên.

(3) Chủ tàu được nêu ở hai đoạn trên là chủ sở hữu tàu tại thời điểm sự kiện đầu tiên dẫn đến thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu xảy ra.

(4) Trường hợp các điều khoản chính trong đoạn 1 hoặc trong đoạn 2 quy định những người được liệt kê dưới đây sẽ không phải chịu trách nhiệm đối với những thiệt hại đã gây ra, với điều kiện những thiệt hại ô nhiễm từ tàu chở dầu không do sự cố ý hoặc do cầu thả của bất kỳ ai trong số những người hiểu rõ những hành động đó có thể dẫn đến thiệt hại.

(i) Người làm thuê cho chủ tàu chở dầu.

(ii) Người thuê tàu chở dầu và những người làm thuê cho người thuê tàu.

(iii) Người thuê tàu chở dầu theo hợp đồng theo quy định tại khoản 4(c), điều 3 trong Công ước về trách nhiệm pháp lý, người quản lý hoặc điều hành và những người làm thuê cho họ.

(iv) Người phụ trách bảo dưỡng tàu chở dầu, ví dụ như sửa chữa và những người làm thuê.

(v) Người cung cấp dịch vụ có liên quan trực tiếp đến cứu sống con người, cứu trợ hàng hóa và tàu chở dầu và những người làm thuê theo thỏa thuận với chủ tàu hoặc theo những hướng dẫn của các cơ quan hành chính.

(vi) Người thực hiện các biện pháp được nêu trong mục 6(b), điều 3 (trừ chủ tàu chở dầu) và những người làm thuê.

(5) Điều khoản được nêu trong khoản trên không cản trở chủ tàu chở dầu người bồi thường thiệt hại trong việc sử dụng quyền của chủ tàu để đòi bồi thường đối với bên thứ ba.

Về giới hạn trách nhiệm pháp lý: Theo quy định Điều 6 Luật về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu từ dầu, chủ tàu chở dầu có thể giới hạn trách nhiệm pháp lý bất cứ một sự cố nào, tính theo tỷ lệ với trọng tải của tàu chở dầu ở mức tính gộp như sau:

a) Đối với tàu từ 5.000 GT trọng tải trở xuống là 4.510.000 quyền rút vốn đặc biệt (7 triệu USD).

b) Đối với tàu có trọng tải từ 5.000 GT đến 140.000 GT, thì cứ mỗi đơn vị tấn trọng tải gia tăng sẽ được tính là 631 đơn vị tính toán cộng thêm vào khoản tiền được quy định tại khoản (a)

(976 USD); tuy nhiên trong mọi trường hợp tổng cộng khoản tính gộp đó không được vượt quá 89.770.000 đơn vị tính toán (139 triệu USD).

Về bảo hiểm bắt buộc: Pháp luật Nhật Bản quy định các tàu chở dầu từ 2.000 tấn trở lên phải mua bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính bắt buộc khác. Điều 13 Luật trách nhiệm pháp lý quy định: (1) Một tàu chở dầu của Nhật Bản sẽ không được chở quá 2.000 tấn trừ khi có hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác đối với những thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu; (2) tàu chở hơn 2.000 tấn dầu sẽ không được vào hoặc ra khỏi các cảng của Nhật Bản hoặc sử dụng các trang thiết bị neo đậu của Nhật Bản trừ khi chúng có hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác.

Về thẩm quyền giải quyết vụ việc: Khi một sự cố gây ra thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu xảy ra ở Nhật Bản, vụ kiện thuộc về thẩm quyền của tòa án quận, cơ quan có thẩm quyền về vị trí nơi có thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu và nếu thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu xảy ra ở vùng đặc quyền kinh tế Nhật Bản thì vụ việc sẽ thuộc thẩm quyền của tòa án quận nơi có thẩm quyền đối với địa điểm của nguyên đơn trong khiếu nại bồi thường hữu hạn, hoặc nếu không có tòa như vậy, vụ kiện sẽ thuộc thẩm quyền của tòa do Tòa án Tối cao quyết định. Trong trường hợp cần phải chuyển giao xét xử [1]: Sự chuyển giao xét xử về giới hạn trách nhiệm pháp lý: khi tòa án thấy cần phải tránh thiệt hại nghiêm trọng hoặc tránh chậm trễ thì tòa có quyền chuyển giao các vụ xét xử về giới hạn trách nhiệm pháp lý cho tòa án khác có thẩm quyền hoặc các tòa án cấp quận có thẩm quyền về địa bàn của nguyên đơn trong khiếu nại bồi thường hữu hạn hoặc có thẩm quyền về giới hạn trách nhiệm pháp lý có cùng nguyên nhân đang chờ xét xử theo quy định về giới hạn trách nhiệm pháp lý của chủ tàu.

1.3. Những hình thức thiệt hại do ô nhiễm chính được đề cập như sau

Các biện pháp làm sạch và phòng ngừa: Đền bù được chi trả cho những chi phí cho các biện pháp làm sạch hợp lý và các biện pháp được áp dụng để ngăn chặn hoặc giảm thiểu

những thiệt hại do ô nhiễm ở những nơi các biện pháp này được áp dụng. Những chi phí cho các biện pháp phòng ngừa được phục hồi ngay cả khi không có dấu rò rỉ, miễn là ở đó có nguy cơ thiệt hại do ô nhiễm nghiêm trọng và rất nhiều khả năng xảy ra; đền bù cũng được trả cho những chi phí hợp lý đi cùng với việc bắt, làm sạch và tái cư trú của giới hữu sinh, điển hình là các loài chim, động vật có vú và bò sát, v.v...

Thiệt hại về tài sản: Đền bù được chi trả cho những chi phí hợp lý khi làm sạch, sửa chữa hoặc thay thế tài sản đã bị dầu làm ô nhiễm; đền bù cũng được chi trả cho những tổn thất về thu nhập người chủ tài sản bị ô nhiễm dầu phải chịu. Một ví dụ của tổn thất theo sau là tổn thất về thu nhập của ngư dân khi lưới của họ bị bám dầu, điều này khiến việc đánh bắt cá gặp khó khăn cho đến khi lưới của họ được làm sạch hoặc thay thế.

Tổn thất về kinh tế: Trong một số trường hợp, đền bù cũng được chi trả cho tổn thất về thu nhập của những người sở hữu tài sản bị ô nhiễm dầu (tổn thất kinh tế lành mạnh). Ví dụ, những ngư dân có lưới bị ô nhiễm có thể không đánh bắt cá được vì khu vực biển họ thường đánh bắt cá bị ô nhiễm và họ không thể đánh bắt cá ở đâu nữa; tương tự, người chủ của một khách sạn hoặc một nhà hàng ở gần khu vực bãi biển bị ô nhiễm có thể chịu những tổn thất bởi số lượng khách giảm trong suốt thời gian bị ô nhiễm; đền bù cũng được chi trả cho những chi phí cho những biện pháp hợp lý như các chiến dịch marketing nhằm ngăn chặn hoặc giảm những tổn thất về kinh tế thông qua việc tính đến những yếu tố tiêu cực có thể dẫn đến việc ô nhiễm.

Thiệt hại về môi trường: Đền bù được chi trả cho những biện pháp phục hồi hợp lý nhằm đẩy mạnh việc phục hồi tự nhiên của những thiệt hại về môi trường.

Việc sử dụng chuyên gia tư vấn: Người khởi kiện có thể muốn dùng đến chuyên gia tư vấn để hỗ trợ họ trong việc trình bày các yêu cầu bồi thường. Việc bồi thường được chi trả

cho những chi phí hợp lý của những công việc do chuyên gia tư vấn thực hiện.

2. Một số nhận xét về pháp luật Nhật Bản về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển

Thứ nhất, Pháp luật Nhật Bản về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển tương đối hoàn thiện. Cụ thể, Nhật Bản vừa là nước tích cực tham gia vào các công ước quốc tế và quỹ bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển, đồng thời thực hiện việc nội luật hóa các quy định của pháp luật quốc tế, tức là trên cơ sở các quy định của luật quốc tế, nghiên cứu đặc điểm hoàn cảnh cụ thể của nước mình để phù hợp với luật quốc tế, từ đó đưa ra bộ luật riêng. Điều này phù hợp với xu hướng chung của các nước trên thế giới (xu hướng xây dựng luật về ô nhiễm dầu dựa trên cơ sở nội luật hóa các công ước quốc tế), chẳng hạn như các quốc gia Australia, Singapore, Indonesia, Ukraina...

Thứ hai, về quy trình yêu cầu bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển, Nhật Bản không có một quy trình pháp lý riêng để áp dụng cho các vụ việc đòi bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra trên biển, mà sử dụng quy trình của các quỹ như CLC 1992, FUND 1992, một phần vì Nhật Bản đã tham gia ký kết CLC 1992 và FUND 1992, đồng thời “Luật về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại về ô nhiễm dầu từ tàu” được xây dựng trên cơ sở các quy định của CLC 1992 và FUND 1992, hơn nữa Nhật Bản cũng là một trong những quốc gia có vai trò rất quan trọng trong việc hình thành quỹ FUND 1992 (các nạn nhân có thể yêu cầu bồi thường trực tiếp từ P&I Club hoặc yêu cầu bồi thường trực tiếp từ Quỹ bồi thường ô nhiễm dầu quốc tế khi mức thiệt hại vượt quá mức giới hạn trách nhiệm của chủ tàu là 750 triệu SDR).

Thứ ba, pháp luật Nhật Bản quy định rõ thẩm quyền giải quyết của tòa án là: khi một sự cố gây ra thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu xảy ra ở Nhật Bản, vụ kiện thuộc về thẩm quyền của tòa án quận, cơ quan có thẩm quyền về vị trí nơi có

thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu và nếu thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu xảy ra ở vùng đặc quyền kinh tế Nhật Bản thì vụ việc sẽ thuộc thẩm quyền của tòa án quận nơi có thẩm quyền đối với địa điểm của nguyên đơn trong khiếu nại bồi thường hoặc nếu không có tòa như vậy, vụ kiện sẽ thuộc thẩm quyền của tòa do Tòa án Tối cao quyết định. Điều này rất thuận tiện cho các nguyên đơn khi yêu cầu bồi thường thiệt hại, đồng thời thuận tiện cho việc điều tra, thu thập chứng cứ và lượng giá tổn thất sau vụ tràn dầu.

Thứ tư, Việt Nam có một số điểm tương đồng về địa lý so với Nhật Bản. Việt Nam là một quốc gia ven biển có vùng biển thuộc chủ quyền rộng hơn ba lần diện tích đất liền và bờ biển dài hơn 3260 km, 37 cảng biển, gần 170 bến cảng với 39.674 m chiều dài cầu cảng. Hàng năm trung bình có hàng trăm nghìn lượt tàu thuyền nước ngoài ra vào các cảng biển Việt Nam hoặc hoạt động qua lại trên các tuyến hàng hải quốc tế gần lãnh hải nước ta, điều này đặt Việt Nam đứng trước nguy cơ ô nhiễm môi trường do dầu nhiên liệu từ tàu biển rất cao. Khi xảy ra ô nhiễm dầu biển, thiệt hại về môi trường biển trước mắt và lâu dài cũng như thiệt hại mà những đối tượng liên quan trực tiếp phải gánh chịu như hàng hải, đánh bắt - nuôi trồng thủy sản, nông nghiệp, ngư nghiệp, du lịch... là rất lớn. Nó đòi hỏi nhiều thời gian, tiền của và công sức trong công tác ngăn chặn, hạn chế và khắc phục môi trường biển. Đồng thời, việc tính toán thiệt hại để yêu cầu bồi thường thỏa đáng là rất khó khăn. Do đó, chúng ta cần phải hoàn thiện hệ thống pháp luật về ô nhiễm dầu, xây dựng nguồn nhân lực để có thể giải quyết những vấn đề phát sinh liên quan đến công tác ngăn chặn, hạn chế, khắc phục môi trường biển thiệt hại xảy ra do ô nhiễm dầu nhiên liệu từ tàu biển.

3. Bài học kinh nghiệm có thể vận dụng đối với Việt Nam

Trên cơ sở nghiên cứu các quy định của pháp luật Nhật Bản về phòng, chống và bồi

thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển, bài viết đưa ra một số bài học kinh nghiệm sau:

Thứ nhất, giống như Nhật Bản, hiện nay Việt Nam đã tham gia ký kết CLC 1992. Việc tham gia CLC 1992 đã góp phần hoàn thiện cơ chế bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu tại Việt Nam. Tuy nhiên, nếu chúng ta chỉ tham gia CLC 1992 mà không tham gia Công ước FUND 1992 thì sẽ rất khó khăn trong việc đòi bồi thường đầy đủ hoặc tương ứng đối với những thiệt hại xảy ra, đặc biệt là tai nạn gây thiệt hại ô nhiễm nghiêm trọng. Vùng biển Việt Nam nằm trên tuyến đường hàng hải quốc tế quan trọng, số lượng tàu thuyền ra vào ngày càng nhiều, nguy cơ xảy ra ô nhiễm biển từ tàu ngày càng tăng. Vì vậy, Việt Nam tham gia Công ước FUND 1992 là điều cần thiết, bởi khi đó nếu xảy ra thiệt hại do ô nhiễm dầu trên vùng biển Việt Nam thì chúng ta có thể yêu cầu bồi thường đầy đủ, thỏa đáng.

Thứ hai, pháp luật của nước ta đã có một số văn bản quy định về ô nhiễm môi trường, ô nhiễm dầu và các quy định về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu, nhưng các văn bản pháp luật liên quan đến vấn đề này vẫn còn điểm bất cập, thiếu thống nhất nên thường gặp vướng mắc trong giải quyết trách nhiệm, đặc biệt là việc quy trách nhiệm về nguồn gây ra ô nhiễm dầu và người chịu trách nhiệm đền bù thiệt hại. Vì vậy, để hoàn thiện hệ thống pháp luật về ô nhiễm dầu, song song với việc xây dựng lộ trình gia nhập các công ước quốc tế quan trọng, Việt Nam cần tiến hành xây dựng một đạo luật chuyên biệt để điều chỉnh vấn đề ô nhiễm dầu (học tập kinh nghiệm của Hoa Kỳ, Nhật Bản, Australia, Ukraina), đưa ra quy định cụ thể và rõ ràng đối với các chủ thể gây ô nhiễm để họ có thể dễ dàng thực hiện trách nhiệm của mình; cần quy định rõ thẩm quyền xét xử, quy trình, thủ tục đòi bồi thường; quy định về cách thức đánh giá thiệt hại, lượng giá thiệt hại, v.v...

Thứ ba, Việt Nam cần xây dựng chiến lược và kế hoạch tổng thể quốc gia về phòng chống, khắc phục và xử lý các sự cố tràn dầu trên biển, trong đó quy định rõ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của các tổ chức và cá nhân liên

quan khi xảy ra tràn dầu; ban hành các quy định về quy trình, thủ tục giải quyết bồi thường thiệt hại.

Thứ tư, Việt Nam cần nghiên cứu để tham gia các điều ước quốc tế quan trọng khác về ô nhiễm dầu như: Công ước sẵn sàng ứng phó và hợp tác chống ô nhiễm dầu (OPRC 1990); Công ước về thành lập quỹ đền bù thiệt hại do dầu năm 1992 và Công ước quỹ năm 1992; Công ước về ngăn ngừa ô nhiễm biển do nhân chìm chất thải và các chất khác năm 1972 và Nghị định thư năm 1996; Công ước về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại gắn liền với việc vận chuyển bằng đường biển các chất nguy hiểm và độc hại (HNS), v.v...

Thứ năm, con người là nhân tố rất quan trọng, chúng ta cần tăng cường công tác đào tạo nguồn nhân lực cho lĩnh vực này. Hiện nay nguồn nhân lực cho công tác ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu chưa được Nhà nước quan tâm. Do vậy, cần tăng cường công tác đào tạo nguồn nhân lực cho những người được giao nhiệm vụ quản lý và trực tiếp tham gia ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu, vì đội ngũ này chưa được đào tạo bài bản. Họ cần phải được trang bị các kiến thức và kỹ năng quản lý, phát hiện và xử lý khi có sự cố xảy ra, đặc biệt là việc tính toán thiệt hại để có cơ sở đòi bồi thường theo đúng quy định của pháp luật quốc tế.

Tài liệu tham khảo

- [1] Act on Liability for Oil Pollution Damage (Act No. 95 of 1975, December 27, 1975).
- [2] *Công ước Luật Biển 1982*, NXB. Chính trị Quốc gia, 1999.
- [3] *Tuyển tập các Công ước hàng hải quốc tế*, NXB. Lao động, 2003.
- [4] Nguyễn Bá Diên, “Tổng quan pháp luật Việt Nam về phòng, chống ô nhiễm dầu ở các vùng biển”, *Tạp chí Khoa học, ĐHQGHN, Kinh tế - Luật* 24(2008).
- [5] [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx).
- [6] <http://www.isponre.gov.vn/home/dien-dan/684-chinh-sach-phap-luat-ve-quan-ly-bien-cua-canada-trung-quoc-nhat-ban-va-kinh-nghiem-cho-viet-nam>.

- [7] https://s3.amazonaws.com/zanran_storage/www.stat.go.jp/ContentPages/31945681.xls
- [8] <http://www.mardep.gov.hk/en/publication/mias.html>
- [9] <http://www.mardep.gov.hk/en/publication/portstat.html>
- [10] http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/portstat_1_y_a3.pdf
- [11] <http://www.vinamarine.gov.vn/Index.aspx?page=detail&id=504>
- [12] <http://www.env.go.jp/en/earth/marine/conservation.html>
- [13] http://www.iopcfund.org/npdf/AR2010_e.pdf
- [14] http://www.higashimachi.jp/column/column_sp02.html
- [15] http://www.piclub.or.jp/pi/servlet/pi.web.PIU010?doc_id=1648&unique_url=140183065211225124155
- [16] http://www.env.go.jp/policy/hakusyo_e/honbun.php3?kid=221&bflg=1&serial=74

The Japanese Law for prevention and compensation of oil pollution damage in the sea and lessons learnt for Vietnam

MA. Mai Hai Dang

*VNU University of Economics and Business,
144 Xuan Thuy, Hanoi, Vietnam*

Abstract. This paper gives an overview of Japanese Law in regard to the prevention of oil pollution on the sea, especially the provisions on compensation and additional compensation for oil pollution damages in the sea as well as the liability of ship-owners in cases where oil pollution occurs in the sea. The paper proposed discussions and policy suggestions for Vietnam to strengthen Vietnamese law on prevention of oil pollution and compensation of oil pollution damages in the sea.