

# Một số quy định của pháp luật quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu

Mai Hải Đăng\*

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

Nhận ngày 29 tháng 12 năm 2011

**Tóm tắt.** Trong bài viết này, tác giả phân tích những vấn đề cơ bản của các công ước quốc tế quy định về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu, đặc biệt là giới hạn trách nhiệm pháp lý của chủ sở hữu tàu chở dầu và việc bồi thường bổ sung được cung cấp thông qua Quỹ IOPC. Trong phần kết luận tác giả đưa ra một số nhận định và đề xuất về chính sách đối với việc hoàn thiện hệ thống pháp luật để cải thiện việc bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu ở Việt Nam.

## 1. Đặt vấn đề

Hiện nay, ô nhiễm biển và đại dương do dầu luôn được xem là nguồn ô nhiễm nguy hiểm của môi trường biển, trong đó nguồn ô nhiễm do dầu từ tàu là đáng quan tâm hơn cả. Hậu quả của ô nhiễm biển do dầu từ tàu trong các vụ tai nạn rất nặng nề, thảm khốc, khi sự cố tràn dầu xảy ra, người ta thường ví nó như một thảm họa lớn của môi trường biển. Chúng ta không thể đoán trước được thảm họa của các vụ tràn dầu và rất khó để chúng ta có thể phân tích hết những thiệt hại của những vụ tràn dầu (thiệt hại về kinh tế, về con người và những mất mát đối với nguồn tài nguyên thiên nhiên).

Bên cạnh việc khó khăn để tính toán những thiệt hại về kinh tế, môi trường và các hậu quả để lại cho xã hội thì việc tính toán những tổn thất để đòi bồi thường là rất khó khăn. Đặc biệt là việc quy trách nhiệm ai sẽ là người chi trả cho những tổn thất sau vụ tràn dầu là rất phức tạp.

Nhận thức được tầm quan trọng nêu trên, Tổ chức Hàng hải quốc tế (gọi tắt là IMO) đã

đã thông qua các công ước quốc tế thiết lập khung pháp lý về bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu do các sự cố tràn dầu từ tàu gây ra: Công ước quốc tế 1969 về trách nhiệm dân sự đối với bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu (Công ước trách nhiệm dân sự 1969) và Công ước quốc tế 1971 về thành lập Quỹ quốc tế đối với đền bù thiệt hại do ô nhiễm dầu (Công ước Quỹ 1971). Công ước trách nhiệm dân sự 1969 được sửa đổi năm 1992 bởi hai Nghị định thư và các công ước sửa đổi này được gọi là Công ước trách nhiệm dân sự 1992 (CLC 1992) và Công ước Quỹ 1992 (Fund 1992). Các công ước này có hiệu lực vào ngày 30 tháng 5 năm 1996 [1].

Công ước trách nhiệm dân sự 1992 (CLC 1992) quy định trách nhiệm pháp lý của chủ tàu đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu. Công ước đưa ra nguyên tắc nghiêm ngặt về trách nhiệm pháp lý đối với chủ tàu và quy định chủ tàu phải mua bảo hiểm bắt buộc hoặc đảm bảo tài chính để đảm bảo trách nhiệm đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu gây ra. Chủ tàu được quyền giới hạn trách nhiệm pháp lý theo dung tích của tàu. Tuy nhiên công ước không quy định việc mua bảo hiểm hoặc đảm bảo tài chính đối với những tàu có trọng tải dưới 2.000 tấn dầu [2].

\*ĐT: 84-4-37547506 (524).  
E-mail: dangmh@vnu.edu.vn

Công ước Quỹ 1992 (Fund 1992) là công ước bổ sung cho (CLC 1992) thiết lập ra một cơ chế đối với việc đền bù thiệt hại cho các nạn nhân, khi việc đền bù theo (CLC 1992) chưa thỏa đáng. Quỹ đền bù ô nhiễm dầu 1992, được gọi tắt là Quỹ IOPC 1992 hay Quỹ 1992, được thành lập theo Công ước quỹ 1992. Quỹ 1992 là một tổ chức liên chính phủ mang tính toàn cầu, được thành lập với mục đích quản lý cơ chế bồi thường theo Công ước Quỹ 1992. Các nước tham gia ký kết Công ước Quỹ 1992, thì quốc gia đó sẽ trở thành thành viên của Quỹ 1992. Trụ sở của tổ chức này được đặt tại Luân đôn.

Nghị định thư bổ sung công ước Quỹ 2003 đã được Tổ chức Hàng hải quốc tế thông qua nhằm cung cấp đền bù bổ sung cho những thiệt hại do ô nhiễm tại những quốc gia là thành viên của Quỹ bổ sung 1992. Tiêu chí để có đủ tiêu chuẩn bồi thường từ Quỹ bổ sung giống như những tiêu chí trong Quỹ 1992.

Tính đến ngày 04/01/2011 đã có 123 quốc gia ký kết Công ước trách nhiệm dân sự 1992 và 105 nước tham gia ký kết Công ước Quỹ 1992 [3].

## 2. Công ước trách nhiệm dân sự 1992

Công ước trách nhiệm dân sự 1992 áp dụng đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu xảy ra: Trên vùng lãnh thổ, bao gồm cả vùng lãnh hải của một quốc gia thành viên, và trong vùng đặc quyền kinh tế của một quốc gia thành viên được thiết lập theo luật pháp quốc tế, hoặc nếu một quốc gia thành viên chưa thiết lập một vùng như vậy thì được coi là một diện tích nằm bên ngoài và tiếp giáp lãnh hải của quốc gia đó đã được quốc gia này xác định theo luật pháp quốc tế và không vượt quá 200 hải lý kể từ đường cơ sở dùng làm căn cứ để tính chiều rộng lãnh hải quốc gia đó.

Thiệt hại do ô nhiễm được định nghĩa là: Tồn thất hoặc thiệt hại xảy ra bên ngoài tàu do sự xâm nhiễm từ việc rò rỉ dầu hoặc thải dầu từ tàu, bất kể là ở địa điểm nào xảy ra sự cố rò rỉ hoặc thải dầu đó, với điều kiện là việc đền bù do môi trường bị ảnh hưởng ngoài những tổn

thất về lợi ích ảnh hưởng đó sẽ được giới hạn tương đương ở mức chi phí thực tế bỏ ra cho các biện pháp hợp lý nhằm khôi phục môi trường đã được hoặc sẽ được áp dụng. Các chi phí để thực hiện những biện pháp phòng ngừa và những tổn thất hoặc thiệt hại phát sinh từ việc áp dụng các biện pháp này.

Công ước trách nhiệm dân sự 1992 quy định nghiêm ngặt về trách nhiệm pháp lý của chủ tàu (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. Tuy nhiên, chủ tàu sẽ không bị ràng buộc trách nhiệm về thiệt hại ô nhiễm nếu chứng minh những thiệt hại đó là [4]:

1) Do hậu quả của chiến tranh, hành động thù địch, nội chiến, bạo động hoặc do các hiện tượng thiên nhiên bất thường, không tránh khỏi và không cưỡng lại được hoặc

2) Hoàn toàn do một hành động hoặc không hành động cố ý từ bên thứ ba gây ra thiệt hại đó, hoặc

3) Hoàn toàn là do sự bất cẩn hoặc hành động sai do bất kỳ một Chính phủ hoặc do cơ quan chuyên trách bảo dưỡng đèn hiệu hoặc các thiết bị trợ giúp hàng hải gây ra trong khi thực hiện chức năng đó.

Kể từ ngày 01/11/2003, mức giới hạn trách nhiệm pháp lý tăng lên 50.37% , theo đó, chủ tàu được quyền giới hạn trách nhiệm đối với bất cứ một sự cố nào ở mức tính gộp như sau [5]:

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) (976USD); 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).

Công ước trách nhiệm dân sự 1992 quy định chủ tàu đăng ký tại một quốc gia thành viên tham gia chuyên chở trên 2.000 tấn dầu theo hàng rời bắt buộc phải mua bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính, ví dụ như bảo lãnh ngân hàng hoặc một chứng chỉ của Quỹ bồi thường quốc tế cấp theo mức các khoản tiền xác định trên cơ sở áp dụng giới hạn trách nhiệm phù hợp với quy định của Điều 5, khoản 1 để đảm bảo trách nhiệm của người đó đối với thiệt hại theo công ước.

Mỗi tàu phải có Chứng chỉ xác nhận việc tham gia bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác có hiệu lực theo quy định của công ước sau khi cơ quan có thẩm quyền hữu quan của một quốc gia thành viên xác định rằng tàu đó đã đáp ứng các yêu cầu nêu tại khoản 1. Đối với tàu đăng ký tại quốc gia thành viên thì chứng chỉ này sẽ do cơ quan chức trách có thẩm quyền của Quốc gia nơi tàu đăng ký cấp hoặc xác nhận; Đối với tàu không đăng ký tại một quốc gia thành viên thì các chứng chỉ đó có thể do cơ quan chức trách có thẩm quyền của bất kỳ quốc gia thành viên cấp hoặc xác nhận. Chứng chỉ phải lập theo mẫu đính kèm tại phụ lục của công ước với những chi tiết sau (tên tàu và cảng đăng ký; tên và địa điểm kinh doanh chính của chủ tàu; loại bảo hiểm; tên và địa điểm kinh doanh chính người bảo hiểm hoặc người khác cung cấp bảo đảm tài chính và một khi cần thiết phải nêu rõ địa chỉ kinh doanh của người cấp bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính; thời hạn có hiệu lực của chứng chỉ không được dài hơn so với thời gian có hiệu lực của bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính).

### 3. Công ước Quỹ 1992

Quỹ Quốc tế bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu, 1992 được thiết lập nhằm mục đích bồi thường đối với thiệt hại ô nhiễm trong trường hợp mà sự bồi thường theo quy định của công ước trách nhiệm 1992 chưa thỏa đáng; thiệt hại đó vượt quá mức trách nhiệm pháp lý của chủ tàu theo công ước trách nhiệm 1992.

Công ước này sẽ chỉ được áp dụng trong những trường hợp sau [6]:

a) Đối với thiệt hại do ô nhiễm gây ra

(i) Trong lãnh thổ, bao gồm cả lãnh hải của quốc gia thành viên, và

(ii) Trong vùng đặc quyền kinh tế của một quốc gia thành viên được thiết lập phù hợp với luật quốc tế, hoặc trong trường hợp một quốc gia thành viên chưa thiết lập khu vực đó, thì trong vùng bên ngoài và vùng tiếp giáp lãnh hải của quốc gia đó mà được quốc gia đó xác định phù hợp với Luật biển quốc tế và kéo dài không quá 200 hải lý tính từ đường cơ sở sử dụng để xác định chiều rộng của vùng lãnh hải.

b) Đối với những biện pháp ngăn ngừa được thực hiện ở bất kỳ nơi nào, nhằm ngăn ngừa và hạn chế đến mức thấp nhất thiệt hại đó.

\* Quỹ sẽ chỉ bồi thường cho bất kỳ người nào bị thiệt hại do ô nhiễm nếu người đó chưa nhận được bồi thường đầy đủ và thỏa đáng đối với thiệt hại theo các điều khoản của công ước trách nhiệm 1992.

a) Vì Công ước trách nhiệm 1992 không chịu trách nhiệm đối với loại thiệt hại này

b) Vì chủ tàu chịu trách nhiệm đối với thiệt hại theo qui định tại Công ước trách nhiệm 1992 không có đủ khả năng tài chính đáp ứng đầy đủ nghĩa vụ của mình cũng như bất kỳ biện pháp bảo đảm tài chính nào được quy định tại Điều 7 Công ước đó, không đáp ứng đủ hoặc không thỏa mãn các khiếu nại về bồi thường thiệt hại; một chủ tàu được xem xét như không đủ khả năng tài chính để thực hiện trách nhiệm của mình và biện pháp bảo đảm tài chính cũng được xem là không đủ để bồi thường thiệt hại khi người bị thiệt hại không nhận đủ số tiền bồi thường theo quy định của Công ước trách nhiệm 1992 sau khi đã tiến hành tất cả các bước thích hợp để thực hiện đòi bồi thường theo pháp luật.

c) Vì thiệt hại vượt quá trách nhiệm của chủ tàu như đã được Công ước trách nhiệm 1992 giới hạn tại khoản 1, Điều 5 của Công ước đó hoặc dưới các điều khoản của bất kỳ Công ước quốc tế nào khác đã có hiệu lực hoặc mở ra để ký kết, thông qua hoặc gia nhập công ước này tại ngày đó.

Các khoản chi hợp lý hoặc sự hy sinh hợp lý được tiến hành một cách tự nguyện của chủ

tàu để phòng ngừa hoặc hạn chế thiệt hại do ô nhiễm cũng được xem là thiệt hại do ô nhiễm như quy định tại Điều này.

Quỹ sẽ không có nghĩa vụ đối với những điều nêu trên, nếu:

1) Chứng minh được rằng thiệt hại do ô nhiễm có nguyên nhân từ chiến tranh, các hành động thù địch, nội chiến hoặc bạo động hoặc do dầu tràn hoặc dầu thải ra từ tàu chiến hoặc tàu thuộc sở hữu của Nhà nước hoặc do Nhà nước khai thác, sử dụng với mục đích phi thương mại tại thời điểm xảy ra sự cố, hoặc

2) Người khiếu nại không chứng minh được thiệt hại có nguyên nhân do sự cố từ một tàu hay nhiều tàu gây nên.

Nếu Quỹ chứng minh được rằng thiệt hại do ô nhiễm hoàn toàn hay một phần là do nguyên nhân của một hành động hay không hành động được thực hiện với mục đích gây thiệt hại của người chịu thiệt hại hay một sự bất cẩn của chính người đó, thì Quỹ cũng được miễn trừ toàn phần hoặc một phần đối với nghĩa vụ chi trả tiền bồi thường cho người nêu trên. Trong bất kỳ trường hợp nào, Quỹ cũng được miễn trừ trách nhiệm nếu chủ tàu được miễn trách nhiệm được quy định tại Khoản 3, Điều 3 của Công ước trách nhiệm 1992. Tuy nhiên sẽ không có sự miễn trừ như vậy đối với các biện pháp phòng ngừa.

Số tiền bồi thường mà Quỹ có thể chi trả theo qui định đối với thiệt hại ô nhiễm xảy ra trước ngày 01/11/2003 không vượt quá 135 triệu đơn vị tính toán (209 triệu USD), bao gồm tổng số thực trả của chủ tàu (hoặc người bảo hiểm) theo Công ước trách nhiệm dân sự 1992. Từ ngày 01/11/2003 mức giới hạn trách nhiệm pháp lý tăng lên 50.37%, đến 203 triệu đơn vị tính toán (313.9 triệu USD)

Các khoản đóng góp hàng năm cho Quỹ sẽ do từng cá nhân thuộc mỗi quốc gia thành viên

thực hiện, mà cá nhân đó trong năm dương lịch đã tiếp nhận một tổng khối lượng dầu vượt quá 150.000 tấn: Tại các cảng hoặc bến bên trong lãnh thổ của quốc gia, mà khoản dầu đóng góp đó được vận chuyển bằng đường biển tới các cảng hoặc bến đó; và tại bất kỳ cơ sở nào nằm trong lãnh thổ của quốc gia thành viên, dầu đóng góp được vận chuyển bằng đường biển và được dỡ lên một cảng hoặc bến của quốc gia không phải là thành viên.

Khi mà tổng số lượng dầu đóng góp do bất kỳ một cá nhân tiếp nhận trong lãnh thổ của một quốc gia thành viên của công ước trong một năm dương lịch cộng với số lượng dầu đóng góp do người công tác khác nhận được tại quốc gia đó trong cùng một năm vượt quá khối lượng 150.000 tấn, thì từng cá nhân đó sẽ phải đóng góp theo số lượng mà người đó đã thực sự tiếp nhận mặc dù khối lượng tiếp nhận không vượt quá 150.000 tấn

Theo số liệu thống kê của IOPC, Quốc gia đóng góp lớn nhất cho Quỹ là Nhật Bản, chiếm (17%) tổng đóng góp; đứng thứ hai là Ý (9%) và Hà Lan (9%), tiếp đến là Hàn Quốc (8%), Ấn Độ (7%), Pháp (7%), Canada (5%), Anh (5%), Singapore (5%), Tây Ba Nha (4%) và các nước khác là (24%) [7].

Công ước Quỹ 1992 được hai cơ quan điều hành: Hội đồng và Ban thư ký của Hội đồng. Hội đồng bao gồm đại diện các quốc gia thành viên. Ban thư ký của Hội đồng gồm 15 quốc gia thành viên là một cơ quan con, được bầu ra bởi Hội đồng. Chức năng chính của Ban thư ký của Hội đồng là phê chuẩn các khoản bồi thường. Tuy nhiên, Ban thư ký của Hội đồng thực hiện thường trao hầu hết quyền cho Giám đốc quỹ phê duyệt và thanh toán các khoản bồi thường.

Bảng thống kê dưới đây cho ta thấy số lượng đóng góp cho Quỹ thời kỳ 1996 - 2010.

<b>Annual contributions</b>	<b>Date due</b>	<b>Total Contribution £</b>	<b>Contribution per tonne of contributing oil £</b>
	01.02.1997	01.09.1997	0.0110440
1996	01.09.1997	10 000 000	0.0188066
	01.02.1998	9 500 000	0.0114295
1997	Maximum deferred levy	30 000 000	(No deferred levy made)

	01.02.1999	28 200 000	0.0400684
1998	01.09.1999	9 000 000	0.0134974
	Credit: 01.03.2000	-3 700 000	-0.0056367
1999	01.09.2000	53 000 000	0.0552651
	01.03.2001	49 500 000	0.0545770
2000	Maximum deferred levy	43 000 000	(No deferred levy made)
	01.03.2002	41 000 000	0.0428439
2001	Maximum deferred levy	21 000 000	(No deferred levy made)
2002	01.03.2003	31 000 000	0.0274518
	01.03.2004	82 000 000	0.0052994
2003	Maximum deferred levy	40 500 000	(No deferred levy made)
2004	01.03.2005	37 800 000	0.0273362
	01.03.2006	0	
2005	Maximum deferred levy	5 500 000	(No deferred levy made)
2006	01.03.2007	3 000 000	0.0020156
2007	01.03.2008	3 000 000	0.0019699
	01.11.2008	50 000 000	0.0328304
	01.03.2009	10 000 000	0.0064870
2008	Maximum deferred levy	85 500 000	(No deferred levy made)
	01.03.2010	0	
2009	Maximum deferred levy	95 000 000	(No deferred levy made)
	01.03.2011	53 800 000	0.0351858
2010	Maximum deferred levy	65 000 000	

Nguồn: [http://www.iopcfund.org/npdf/AR2010\\_e.pdf](http://www.iopcfund.org/npdf/AR2010_e.pdf)

#### 4. Nghị định thư bổ sung Quỹ 2003

Nghị định thư bổ sung công ước Quỹ 2003 đã được Tổ chức Hàng hải quốc tế thông qua nhằm cung cấp đền bù bổ sung cho những thiệt hại do ô nhiễm tại những quốc gia là thành viên của Quỹ bổ sung 1992. Tiêu chí để có đủ tiêu chuẩn bồi thường từ Quỹ bổ sung giống như những tiêu chí trong Quỹ 1992 [8].

Số tiền bồi thường mà Quỹ bổ sung có thể chi trả theo qui định đối với thiệt hại ô nhiễm là 750 triệu đơn vị tính toán (1.159,8 triệu USD), bao gồm tổng số thực trả của chủ tàu (hoặc người bảo hiểm). Theo Công ước trách nhiệm dân sự năm 1992 mức giới hạn trách nhiệm pháp lý là 203 triệu đơn vị tính toán (313.9 triệu USD).

#### 5. Công ước Quỹ 1992 chi trả đối với những thiệt hại sau

##### 5.1. 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, các biện pháp

được áp dụng để ngăn chặn hoặc giảm thiểu những thiệt hại do ô nhiễm ở các quốc gia thành viên, 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 dầu 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...

##### 5.2. Thiệt hại về tài sản

Đền bù cũng 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 được chi trả cho những tổn thất về thu nhập người chủ tài sản bị ô nhiễm dầu phải chịu. Một ví dụ 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 của họ khó khăn đến khi lưới của họ được làm sạch hoặc thay thế.

### 5.3. 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 bắn do ô nhiễm dầu 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.

### 5.4. Thiệt hại về môi trường

Đền bù được chi trả cho những biện pháp hợp lý nhằm đẩy mạnh việc phục hồi tự nhiên của những thiệt hại về môi trường. Ví dụ như những chi phí cho việc khôi phục lại bãi san hô đã bị chết, cây cối trên các bãi tắm ở bờ biển, những đóng góp vào chi phí cho những nghiên cứu sau thiệt hại, v.v...

### 5.5. Việc sử dụng chuyên gia tư vấn

Người thừa 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 cùng với việc trình bày các yêu cầu trong khuôn khổ của Công ước. Câu hỏi về việc liệu những chi phí như vậy có được đền bù không được quyết định liên quan đến việc kiểm tra những yêu cầu đền bù cụ thể. Các yếu tố được xem xét như Tính cần thiết của người thừa kiện với việc sử dụng chuyên gia tư vấn, Sự hữu ích và chất lượng của công việc được thực hiện bởi chuyên gia tư vấn, thời gian cần thiết hợp lý và tỉ lệ thông thường ở một quốc gia liên quan đối với loại công việc đó.

## 6. Một số nhận xét và gợi ý chính sách đối với Việt Nam

Sau khi nghiên cứu các quy định của pháp luật quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu, tác giả có một số nhận xét sau:

*Thứ nhất*, hiện nay, Việt Nam đã tham gia ký kết Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu 1992 (CLC 1992), việc tham gia CLC 1992 đã góp phần hoàn thiện cơ chế đền bù thiệt hại do ô nhiễm dầu tại Việt Nam. Tuy nhiên nếu chúng ta chỉ tham gia CLC 1992, 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 những vụ tai nạn gây thiệt hại ô nhiễm nghiêm trọng. Biển Việt Nam nằm trên tuyến đường hàng hải quốc tế quan trọng, số lượng tàu thuyền ra vào vùng biển Việt Nam 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 cần thiết, khi đã tham gia Công ước Fund 1992 khi thiệt hại do ô nhiễm dầu xảy ra trên vùng biển Việt Nam chúng ta mới có thể yêu cầu bồi thường được đầy đủ, thỏa đáng.

*Thứ hai*, hiện nay, 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 môi trường, ô nhiễm dầu, tuy nhiên các văn bản pháp luật liên quan đến vấn đề này vẫn còn bất cập, thiếu thống nhất, nên thường gặp vướng mắc trong khi giải quyết, đặc biệt là việc quy trách nhiệm về nguồn gây ra ô nhiễm dầu, người chịu trách nhiệm đền bù thiệt hại. Vì vậy, để hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam về phòng, chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu, 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), để quy định cụ thể và rõ ràng 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 nhấn chìm chất thải và các chất khác năm 1972 và Nghị định thư năm 1996 (Công ước Luân đôn năm 1072); 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) [9], vv...

*Thứ năm*, yếu tố con người: Thực tế cho thấy trong mọi hoạt động để đạt được thành công vấn đề con người là quan trọng nhất. Do vậy, cần tăng cường công tác đào tạo, hiện nay nguồn nhân lực cho công tác ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu chưa được nhà nước quan tâm. Vì thế, 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] <http://www.iopcfund.org/intro.htm>.
- [2] *Tuyển tập các Công ước hàng hải Quốc tế*, NXB Lao động, 2003.
- [3] <http://en.iopcfund.org/npdf/genE.pdf>.
- [4] [http://www.transportrecht.org/dokumente/HaftungsUe\\_engl.pdf](http://www.transportrecht.org/dokumente/HaftungsUe_engl.pdf).
- [5] [http://www.iopcfund.org/npdf/AR2010\\_e.pdf](http://www.iopcfund.org/npdf/AR2010_e.pdf).
- [6] [http://www.weltvertrag.org/e375/e719/e995/TheInternationalOilPollutionCompensationFund1992\\_ger.pdf](http://www.weltvertrag.org/e375/e719/e995/TheInternationalOilPollutionCompensationFund1992_ger.pdf).
- [7] [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).
- [8] <http://en.iopcfund.org/npdf/genE.pdf>
- [9] Nguyễn Bá Diển, 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), tr. 224-238.

## Some regulations of international law on compensation for damage caused by oil pollution from tanker

Mai Hai Dang

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

This paper discusses important features of the international conventions regulating the compensation of oil pollution damage from tanker, more particularly the limitation of the liability of the tanker owner and the additional compensation provided through the IOPC Fund. In addition, the compensation of victims of oil pollution in Viet Nam is discussed. The paper concludes with a few policy conclusions and suggestions to improve the compensation of oil pollution damage in Viet Nam.