

Tổng quan pháp luật quốc tế về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển

Nguyễn Bá Diên*

*Khoa Luật, Đại học Quốc gia Hà Nội,
144 Xuân Thủy, Cầu Giấy, Hà Nội, Việt Nam*

Nhận ngày 22 tháng 02 năm 2011

Tóm tắt. Ô nhiễm do dầu trên biển gây thiệt hại nặng nề, thảm khốc và ảnh hưởng rất lâu dài. Nhận thức được điều đó, việc phòng chống, xử lý và bồi thường thiệt hại do sự cố ô nhiễm dầu trên biển được các quốc gia rất quan tâm. Chính vì vậy, nhiều quy phạm pháp lý quốc tế về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu đã lần lượt được ban hành. Việt Nam là một quốc gia biển và đang trong quá trình tự hoàn thiện chính sách, pháp luật về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu, việc nghiên cứu pháp luật quốc tế về phòng chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển là hết sức cấp thiết. Trong bài viết này, tác giả sẽ tập trung nghiên cứu các điều ước quốc tế chính về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển, từ đó khuyến nghị cho việc gia nhập các điều ước quốc tế của Việt Nam, đồng thời, rút ra những bài học kinh nghiệm hỗ trợ quá trình xây dựng chính sách, pháp luật Việt Nam trong lĩnh vực đặc biệt quan trọng này.

1. Bức tranh về ô nhiễm dầu trên thế giới

Trong lịch sử hiện đại, nhân loại đã từng chứng kiến những vụ tràn dầu lớn, để lại hậu quả nặng nề cho môi trường biển. Có thể điểm qua một số vụ ô nhiễm dầu điển hình trên thế giới từ 1967- 2010 như sau [1]:

Ngày 18/3/1967, tại vùng eo biển La Manche (Đại Tây Dương). Tàu chở dầu Torrey Canyon đã mắc cạn ở bờ biển của nước Anh, hệ quả là làm tràn 38 triệu gallon dầu.

Ngày 15/12/1976, tại Vịnh Buzzards, bang Massachusetts, Mỹ, tàu Argo Merchant va vào đất liền và vỡ tại đảo Nantucket, làm tràn 7,7 triệu gallon dầu

Ngày 16/3/1976, tại biển Portsall, Pháp, siêu tàu chở dầu Amoco Cadiz làm tràn 68 triệu gallon.

Tháng 4/1977 xảy ra vụ nổ giếng dầu tại dàn khoan dầu Ekofisk khiến 81 triệu gallon dầu thô tràn ra Biển Bắc.

Ngày 19/7/1979 hai tàu Atlantic Empress và Aegean Captain đâm nhau tại Tobago, Barbados làm tràn 46 triệu gallon dầu thô và 41 triệu gallon dầu (khi lai dắt tàu A.E.).

Ngày 1/11/1979, tại vịnh Mexico, khoảng 2,6 triệu gallon dầu tràn ra biển khi tàu Burmah Agate va chạm với tàu chở hàng Mimosa.

Ngày 4/2/1983, dàn khoan dầu Nowruz bị rò rỉ khiến 80 triệu gallon dầu tràn ở Vịnh Ba Tư, Iran.

Ngày 23/3/1989, tại eo biển Prince William, Alaska, Hoa Kỳ, tàu chở dầu Exxon Valdez va

*ĐT: 84-4-35650769.
E-mail: nbadien@yahoo.com

vào rặng san hô và làm tràn 10 triệu gallon dầu vào nước biển, gây nên vụ tràn dầu nghiêm trọng nhất lịch sử nước Mỹ.

Ngày 19/12/1989, tại biển Las Palmas, đảo Canary, nỗ lực cứu hộ của Iran Kharg-5 làm tràn 19 triệu gallon dầu thô ra biển Đại Tây Dương.

Ngày 8/6/1990, tại biển Galveston, Texas, Hoa Kỳ, tàu mega Borg khiến 5,1 triệu gallon dầu tràn ra biển sau khi xảy ra một vụ nổ trong phòng bơm.

Ngày 10/8/1993, tại Vịnh Tampa, xà lan Bouchard B155, tàu chở hàng Balsa 37 và xà lan Ocean 255 va vào nhau, làm tràn khoảng 336 gallon dầu.

Ngày 15/2/1996, tại biển xứ Wales, siêu tàu chở dầu Sea Empress va vào đất liền tại vịnh Milford Haven, làm tràn 70 triệu lít dầu thô.

Ngày 12/2/1999, tại bờ biển Đại Tây Dương thuộc Pháp, tàu chở dầu Erika bị vỡ và chìm ngoài khơi Brittany, làm tràn 3 triệu gallon dầu nặng.

Ngày 18/1/2000, đường ống dẫn dầu (thuộc doanh nghiệp Nhà nước Brazil) bị vỡ làm 343.200 gallon dầu nặng tràn ra Vịnh Guanabara, ngoài khơi bờ biển Rio de Janeiro

Ngày 28/7/2003, tàu chở dầu Tasman Spirit mắc cạn và nứt làm đôi, làm một trong số 4 bồn chứa dầu bị vỡ, tràn 28.000 tấn dầu thô, tại cảng Karachi, Pakistan.

Tháng 8-9/2005, Bão Katrina làm vỡ nhiều đường ống dẫn dầu, bồn chứa và nhà máy công nghiệp khiến 7 triệu gallon tràn trên biển, tại bang Louisiana của Hoa Kỳ.

Ngày 7/12/2007, Tàu Hebei Spirit đụng phải một dây thép nối giữa một tàu kéo và một xà lan làm tràn 2,8 triệu gallon dầu thô tại 5 dặm ngoài khơi bờ biển phía tây Hàn Quốc

Ngày 20-24/4/2010, dàn khoan dầu Deepwater Horizon (BP) bị nổ và chìm khiến 60.000 thùng dầu thô bị tràn mỗi ngày tại vịnh Mexico, Hoa Kỳ.

Như vậy, có thể nhận thấy, nguồn gây ô nhiễm dầu trên biển rất đa dạng, phong phú, không chỉ do

các tai nạn đắm và tàu chở dầu mà còn có thể do hoạt động của chính bản thân con tàu, từ sự cố tại các dàn khoan, thậm chí nhiều trường hợp nguồn gây ô nhiễm xuất phát từ đất liền.

2. Tổng quan các công ước quốc tế về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển

Nhận thức được hậu quả của những vụ ô nhiễm biển do dầu là không giới hạn trong vùng biển của một quốc gia nhất định nào, cũng như tổn thất của nó đưa lại thường vượt quá khả năng của riêng mỗi cá nhân, tổ chức, đôi khi với cả khả năng của một quốc gia. Nhằm khắc phục và giảm thiểu tối đa những thiệt hại, cộng đồng quốc tế cần phải xây dựng lên những tiêu chuẩn pháp lý có giá trị bắt buộc chung về kỹ thuật và con người trong lĩnh vực phòng chống ô nhiễm dầu. Vì vậy, dưới sự bảo trợ của IMO, nhiều công ước quốc tế về tiêu chuẩn tàu, tiêu chuẩn thuyền viên ra đời, như: Công ước về phòng chống ô nhiễm biển từ tàu - MARPOL 73/78; Công ước quốc tế liên quan đến can thiệp trên biển cả trong trường hợp tai nạn gây ô nhiễm dầu (INTERVENTION), 1969; Công ước quốc tế về sẵn sàng ứng phó và hợp tác trong xử lý ô nhiễm dầu (OPRC), 1990; Nghị định thư về sẵn sàng phản ứng và hợp tác trong trường hợp có tai nạn ô nhiễm do các chất có hại và chất độc (Nghị định thư HNS), 2000;...

Cùng với các điều ước quốc tế về kỹ thuật và hợp tác phòng chống ô nhiễm dầu, các điều ước quốc tế về giải quyết bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu đã ra đời, đó là: Công ước về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu (CLC) 1969, 1992; Công ước quốc tế về thành lập quỹ quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu (FUND), 1971, 1992; 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 (HNS), 1996; Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu Bunker, 2001; v.v...

3. Các công ước quốc tế chính về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển

3.1. Nhóm công ước đề ra nguyên tắc chung

Trong nhóm công ước này, điều ước quốc tế quan trọng nhất phải kể đến đó là Công ước quốc tế về Luật biển. Công ước được thông qua năm 1982 (UNLOCS 82) và có hiệu lực ngày 16/11/1994. Là “bản hiến chương của nhân loại về biển”, Công ước đã đặt ra những nguyên tắc pháp lý khá toàn diện trong lĩnh vực biển và đại dương. Mặc dù không đề cập sâu về vấn đề ô nhiễm dầu trên biển nhưng Công ước lại có những quy định cơ bản về bảo vệ môi trường biển mang tính định hướng, làm nền tảng cho các quy phạm pháp luật quốc tế về bảo vệ môi trường, bao gồm các quy phạm về phòng chống ô nhiễm dầu. Ngay tại Điều 192, phần XII về bảo vệ và giữ gìn môi trường biển, Công ước đã khẳng định một nguyên tắc chung: “*Các quốc gia có nghĩa vụ bảo vệ và giữ gìn môi trường biển*”.

Ngoài ra, để bảo đảm một sự đền bù nhanh chóng và thích đáng mọi thiệt hại này sinh từ ô nhiễm môi trường biển, theo quy định tại Điều 225.3, Công ước Luật biển 1982 đã chỉ rõ: “*các quốc gia cần hợp tác để đảm bảo áp dụng và phát triển pháp luật quốc tế về trách nhiệm liên quan đến việc đánh giá và bồi thường các thiệt hại và việc giải quyết các tranh chấp về mặt này, cũng như, nếu có thể, đến việc soạn thảo các tiêu chuẩn và thủ tục thanh toán tiền bồi thường thích đáng, chẳng hạn trừ định một khoản bảo hiểm bắt buộc hay các quỹ bồi thường*”.

Như vậy, theo Công ước luật biển năm 1982, việc phân định nghĩa vụ bồi thường thiệt hại giữa các quốc gia và tổ chức, cá nhân gây ô nhiễm, trong đó có ô nhiễm dầu cũng như phương án giải quyết là trách nhiệm của các quốc gia.

3.2. Nhóm công ước về phòng, chống ô nhiễm dầu trên biển

(1) Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu (OILPOL 54)

Ngày 12/5/1954, Hội nghị quốc tế đầu tiên về ô nhiễm biển do dầu đã được họp tại Anh. Hội nghị đã thông qua Công ước đầu tiên về ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu, gọi tắt là OILPOL 54/69 [2]. Mục đích của công ước là kiểm soát các hoạt động đổ thải dầu, theo đó các tàu chở dầu phải đổ thải dầu ở những khu vực cho phép và mọi hoạt động dỡ hàng và chất hàng phải được ghi trong sổ nhật ký dầu. Công ước đã có sự sửa đổi, bổ sung vào các năm 1962, 1969, 1971 chủ yếu tập trung vào việc mở rộng những khu vực cấm đổ thải dầu. Sự sửa đổi OILPOL 69 bắt nguồn từ vụ thảm họa tàu Torrey Canyon đã cho thấy sự yếu kém của OILPOL 54. Các sửa đổi năm 1971 quyết định mở rộng phạm vi áp dụng đối với tàu chở dầu cỡ nhỏ với lập luận rằng các tàu dầu cỡ nhỏ thường gây ra những thiệt hại nhỏ, đặc biệt trong trường hợp đắm va và mắc cạn. Điều này đã vấp phải sự phản đối gay gắt của ngành công nghiệp dầu khí và đã không bao giờ có hiệu lực [3].

Một điểm yếu của OILPOL 54 là không quy định cụ thể về trách nhiệm dân sự của chủ tàu và cơ chế bồi thường thiệt hại ô nhiễm biển do dầu. Theo quy định của Công ước này, những tàu nào vi phạm các quy định của Công ước sẽ bị xử lý theo luật của nước đăng ký tàu: Việc các tàu không tuân thủ các quy định về dỡ hàng, chất hàng, đổ thải dầu trong khu vực cho phép... nếu gây ô nhiễm sẽ phải bồi thường thiệt hại theo pháp luật của nước mà tàu đăng ký.

Để đáp ứng thực tiễn phòng chống ô nhiễm dầu, Công ước OILPOL 54 đã được thay thế bởi Công ước MARPOL 73/78. Tuy vậy, vào năm 1983 khi MARPOL chính thức có hiệu lực, công ước OILPOL 54 vẫn tiếp tục được áp dụng tại một số quốc gia cho đến khi các quốc gia này tuyên bố bãi bỏ nó.

(2) Công ước quốc tế liên quan đến can thiệp trên biển cả trong trường hợp tai nạn gây ô nhiễm dầu (INTERVENTION), 1969

Công ước này quy định quốc gia ven biển có thể thực hiện những biện pháp cần thiết trên biển cả để ngăn ngừa, hạn chế hoặc loại trừ nguy hiểm cho vùng bờ biển của họ khỏi bị ô nhiễm do dầu hay bị đe dọa ô nhiễm dầu sau

khi xảy ra tai nạn hàng hải. Tuy nhiên, quốc gia ven biển chỉ có quyền thực hiện những hành động can thiệp khi cần thiết và sau khi đã bàn bạc với những tổ chức thích hợp, đặc biệt là quốc gia mà tàu mang cờ, chủ tàu hoặc chủ hàng và trong hoàn cảnh cho phép.

(3) Công ước quốc tế về phòng ngừa ô nhiễm biển từ tàu 1973 được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định thư 1978 (MARPOL 73/78)

MARPOL 73/78 được Tổ chức Hàng hải Quốc tế thông qua năm 1973, sửa đổi bổ sung vào năm 1978 và có hiệu lực ngày 02/1/1983. Công ước MARPOL 73/78 đã khẳng định rằng bất kỳ một sự thải đổ cố ý, ngẫu nhiên hoặc vô ý dầu mỏ, chất có hại, nước thải, rác các loại từ một phương tiện thủy bất kỳ xuống biển được coi là hành động gây ô nhiễm môi trường biển. Đồng thời MAPOL 73/78 cũng đặt ra mục đích cuối cùng là chấm dứt toàn bộ việc cố ý làm ô nhiễm biển mà trước mắt là kiểm soát, chế ngự, hạn chế tới mức thấp nhất việc thải các chất có hại. MARPOL 73/78 được coi là một văn bản tổng hợp, một công cụ đặc lực nhất cụ thể hóa toàn bộ nội dung hành động thuộc phần XII “Bảo vệ và giữ gìn môi trường biển” của Công ước Liên hợp quốc về Luật biển 1982.

Trong 6 phụ lục của MARPOL 73/78, Phụ lục I - Các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm dầu là phụ lục bắt buộc và quan trọng nhất. Phụ lục này đưa ra những tiêu chuẩn mới và nghiêm ngặt hơn đối với hoạt động xả dầu xuống biển của tàu. Phụ lục yêu cầu một số tàu dầu lớn phải được bố trí kết ballast phân ly và hệ thống rửa dầu thô. Bên cạnh đó, Phụ lục còn yêu cầu cảng của quốc gia phải thiết lập phương tiện tiếp nhận tương xứng cho cặn dầu và các chất thải khác.

Có thể nói, việc xả dầu xuống biển đã giảm đáng kể từ khi Công ước MARPOL 73/78 ra đời. MARPOL 73/78 với các phụ lục của nó đã góp phần quan trọng vào việc bảo vệ môi trường biển, làm hạn chế những hoạt động có nguy cơ gây ô nhiễm cao như các vụ ô nhiễm môi trường biển do dầu.

(4) Công ước quốc tế về sẵn sàng ứng phó và hợp tác đối với ô nhiễm dầu (OPRC - London, ngày 30/11/1990)

Cũng như MARPOL, OPRC yêu cầu các quốc gia thành viên phải thiết lập một hệ thống ứng phó hiệu quả và kịp thời khi có tai nạn ô nhiễm xảy ra. Trong đó phải quy định: Cơ quan chịu trách nhiệm về sẵn sàng và ứng phó với ô nhiễm dầu; Cơ quan chịu trách nhiệm và truyền những thông báo về ô nhiễm dầu; Cơ quan có quyền thay mặt nhà nước yêu cầu giúp đỡ hoặc quyết định việc giúp đỡ khi có yêu cầu; Xây dựng một kế hoạch ứng cứu khẩn cấp ở mức quốc gia, phối hợp với các cơ quan hữu quan khác trong việc cung cấp, sử dụng trang thiết bị, tổ chức diễn tập huấn luyện ứng phó ô nhiễm dầu.

3.3. Nhóm công ước về trách nhiệm dân sự và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển

(1) Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường tổn thất liên quan đến vận chuyển các chất nguy hiểm và độc hại bằng đường biển 1996 (HNS)

Công ước HNS đưa ra một quy chế trách nhiệm và bồi thường trên cơ sở một hệ thống chế tài gồm hai mức như công ước CLC và FUND đối với ô nhiễm dầu: mức bồi thường thứ nhất thuộc trách nhiệm của chủ tàu và mức thứ hai do quỹ HNS chi trả (được đóng góp bởi những bên liên quan đến hàng hóa). Công ước không chỉ bao trùm vấn đề ô nhiễm mà còn cả nguy cơ khác như cháy, nổ gây ra bởi chất nguy hiểm và độc hại. Việc đền bù không chỉ đối với thiệt hại ô nhiễm xảy ra trên lãnh thổ, lãnh hải mà còn mở rộng đến vùng đặc quyền kinh tế. Giới hạn đền bù được tính toán trên cơ sở đơn vị của Quỹ tiền tệ quốc tế. Công ước HNS đưa ra trách nhiệm nghiêm ngặt đối với chủ tàu, những giới hạn trách nhiệm cao hơn chế độ giới hạn chung và một hệ thống bảo hiểm và giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc.

Công ước không áp dụng cho vật liệu phóng xạ, than và những hàng hóa chở xô ít gây thiệt hại khác, mà chỉ áp dụng đối với: Dầu chở xô liệt kê trong Phụ trương I, Phụ lục I; Chất lỏng độc hại chở xô liệt kê trong Phụ trương II, Phụ lục II cũng như chất được phân loại theo quy tắc 3(4) Phụ lục II, Marpol; Chất lỏng nguy hiểm nêu trong Chương 17, Bộ luật IBC; Chất,

vật liệu nguy hiểm, độc hại nêu trong Bộ luật IMDG; Khí hóa lỏng nêu trong chương 19 của Bộ luật về Cấu trúc và thiết bị tàu chở xô khí hóa lỏng, 1983; Chất lỏng chở xô có nhiệt độ cháy không quá 60°C; cặn của những chất trên. Tùy theo tổng dung tích của tàu, giới hạn đền bù theo mức thứ nhất sẽ không vượt quá 100 triệu SDRs và giới hạn cao nhất đền bù theo Công ước HNS là 250 triệu SDRs (tương đương với khoảng 362 triệu USD).

(2) Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với các thiệt hại do ô nhiễm dầu 1992 (CLC 1992)

Công ước CLC (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage) - Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu ra đời năm 1969 với hai tiêu chí: Bảo đảm cho an toàn hàng hải và an toàn môi trường. Sau đó Công ước được sửa đổi hai lần vào năm 1992 (có hiệu lực ngày 30/5/1996) và năm 2000 (có hiệu lực từ ngày 1/1/2003). Công ước đã bước đầu xây dựng được một quy trình đòi bồi thường thiệt hại khi có sự cố ô nhiễm dầu xảy ra theo các bước như sau:

i, Bước 1 - Thu thập chứng cứ và đánh giá thiệt hại

Trong Công ước CLC 1992 không quy định rõ chủ thể tiến hành thu thập chứng cứ và đánh giá thiệt hại. Tuy nhiên trên thực tế, khi các chủ tàu tham gia bảo hiểm hay bảo đảm tài chính thì cơ quan bảo hiểm là bên có thẩm quyền đánh giá thiệt hại và trên cơ sở đó để chi trả bồi thường cho bên khiếu nại.

Công ước quy định về những thiệt hại do ô nhiễm được bồi thường, cụ thể:

+ 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 tức 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 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 biện pháp này (khoản 6, điều I, Công ước CLC 1992).

ii, Bước 2 - Kiện đòi bồi thường thiệt hại

* Quyền khiếu kiện đòi BTTH

Người bị thiệt hại có quyền thực hiện quyền khiếu kiện đòi bồi thường. (Cá nhân, tổ chức, hiệp hội, công ty, các tổ chức tư nhân hay tổ chức công, bao gồm cả quốc gia và chính quyền địa phương).

* Bên chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại

Tổ chức/cá nhân có trách nhiệm bồi thường thiệt hại: *chủ tàu gây thiệt hại* (theo quy định tại khoản 1, Điều III, CLC 1992). Tuy nhiên chủ tàu sẽ không phải chịu trách nhiệm hoặc được miễn trừ trách nhiệm theo các điều kiện quy định tại khoản 2, 3 Điều III, Công ước CLC 1992, cụ thể:

“2. Chủ tàu sẽ không bị ràng buộc trách nhiệm về thiệt hại ô nhiễm nếu chứng minh những thiệt hại đó là:

a) Do hậu quả của chiến tranh, hành động thù địch, nội chiến, bạo động hoặc do các hiện tượng thiên nhiên có tính chất đặc biệt, không tránh khỏi và cưỡng lại được.

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

c) 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.

3. Nếu chủ tàu chứng minh được thiệt hại ô nhiễm một phần hoặc toàn bộ là do một hành động hoặc không hành động có chủ ý gây ra thiệt hại của người gánh chịu thiệt hại hoặc là do sự bất cẩn của người đó thì chủ tàu có thể được miễn trừ một phần hoặc toàn bộ trách nhiệm của mình đối với người đó”.

Trong trường hợp chủ tàu duy trì bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính (khi tham gia chuyên trở trên 2000 tấn dầu theo hàng rời, chủ tàu buộc phải tham gia bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính), *bên bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính* là chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

* Xác định phạm vi yêu cầu đòi bồi thường

Bên bị thiệt hại chỉ được bồi thường theo phần giới hạn trách nhiệm của chủ tàu theo 3 mức như sau: (1) Đối với những tàu có trọng tải từ 5.000 tấn trở xuống thì mức giới hạn trách nhiệm là 4,51 triệu SDR, tương đương khoảng 5,78 triệu USD; (2) Đối với những tàu có trọng tải trên 5.000 tấn đến 140.000 tấn, thì cứ mỗi đơn vị trọng tải gia tăng sẽ được tính tăng thêm 631 SDR/GT (80 USD); (3) Đối với những tàu có trọng tải trên 140.000 thì mức giới hạn là 89,77 triệu SDR (11,5 triệu USD).

* Xác định phương thức giải quyết và cơ quan có thẩm quyền giải quyết

Khi một sự cố gây ra thiệt hại ô nhiễm trong lãnh thổ kể cả vùng lãnh hải hoặc một khu vực như nêu tại Điều 2, Công ước CLC 1992, của một hoặc nhiều quốc gia thành viên hoặc khi mà các biện pháp phòng ngừa đã được thực hiện nhằm ngăn ngừa hoặc giảm thiểu thiệt hại từ ô nhiễm tại lãnh thổ đó, kể cả tại vùng lãnh hải và khu vực như vậy thì việc khiếu nại bồi thường chỉ có thể đưa ra Tòa án của bất kỳ quốc gia hoặc các quốc gia thành viên đó. Bị đơn phải nhận được thông báo phù hợp về việc khiếu kiện đó (Điều IX, Công ước CLC 1992).

* Quy trình, thủ tục yêu cầu đòi bồi thường thiệt hại

- Bên nguyên đơn gửi khiếu kiện

Nguyên đơn có thể gửi đơn khiếu kiện của mình đến Tòa án của một quốc gia thành viên công ước khi sự cố ô nhiễm dầu gây thiệt hại xảy ra tại lãnh thổ, lãnh hải hay vùng đặc quyền kinh tế của quốc gia đó (Điều IX.1)

- Bên bị đơn lập Quỹ bồi thường thiệt hại

Để được giới hạn trách nhiệm thì chủ tàu phải lập một Quỹ với tổng số tiền tương ứng với mức giới hạn trách nhiệm của mình tại Tòa án hoặc nhà chức trách có thẩm quyền thuộc bất kỳ một quốc gia thành viên nào mà tại đó có khiếu kiện bồi thường hoặc nếu chưa có khiếu nại bồi thường, thì Quỹ đó được lập tại Tòa án hoặc tại cơ quan chức trách có thẩm quyền của trong các quốc gia thành viên mà khiếu kiện bồi thường có thể được đưa ra xét xử (khoản 3, Điều V).

Trong trường hợp chủ tàu duy trì bảo hiểm hay bảo đảm tài chính thì phía bảo hiểm hay bảo đảm tài chính là bị đơn trong thủ tục tố tụng. Bên bảo hiểm hay bảo đảm tài chính cũng có quyền lập Quỹ giới hạn trách nhiệm như chủ tàu. Trong trường hợp, dù chủ tàu không được hưởng quyền giới hạn trách nhiệm thì bên bảo hiểm hay bảo đảm tài chính vẫn được tự giới hạn trách nhiệm của mình. Trong mọi trường hợp bị đơn có quyền yêu cầu chủ tàu cùng tham gia tố tụng (khoản 8, Điều VII)

- Quá trình tố tụng tại Tòa án

+ Thời hiệu khởi kiện

Thời hiệu khởi kiện tại Tòa án là 3 năm kể từ khi xảy ra thiệt hại. Trong trường hợp sự cố xảy ra bao gồm một loạt các biến cố thì thời hiệu khởi kiện là 6 năm kể từ ngày biến cố đầu tiên xảy ra (Điều VIII, công ước CLC 1992).

+ Xác định Tòa án có thẩm quyền trong việc phân chia Quỹ

Sau khi bị đơn thiết lập Quỹ thì Tòa án của quốc gia lập Quỹ đó sẽ là Tòa án duy nhất có thẩm quyền quyết định tất cả các vấn đề liên quan tới phân chia Quỹ này (khoản 3, Điều IX, Công ước CLC 1992).

+ Áp dụng các biện pháp khẩn cấp tạm thời

Tòa án chỉ được áp dụng các biện pháp khẩn cấp tạm thời khi bị đơn không lập Quỹ sau khi thiệt hại xảy ra như theo quy định tại điều V của Công ước.

Nếu chủ tàu đã lập Quỹ thì: (a) Người có khiếu nại không được thực hiện bất cứ quyền gì đối với các tài sản khác của chủ tàu trong các khiếu nại như vậy và (b) Tòa án hoặc cơ quan chức trách có thẩm quyền của bất kỳ một quốc gia ký kết nào sẽ ra lệnh giải phóng tàu hoặc bất cứ tài sản nào khác của chủ tàu mà trước đó đã bị thu giữ để đảm bảo khiếu nại bồi thường và giải phóng bất cứ bảo lãnh bằng tiền hay các bảo đảm khác được áp dụng (khoản 1, Điều VI).

+ Công nhận và thi hành phán quyết của Tòa án

Bất kỳ phán quyết được Tòa án có thẩm quyền đưa ra có hiệu lực thi hành tại quốc gia

nơi làm bản án mà không còn bị điều chỉnh bởi bất kỳ hình thức phúc thẩm nào thông thường sẽ được công nhận tại quốc gia thành viên khác trừ khi: (a) phán quyết của Toà án có được do lừa đảo hoặc (b) bị đơn không nhận được thông báo phù hợp và không có cơ hội bình đẳng để bào chữa (Điều X). Những phán quyết này sẽ có hiệu lực thi hành tại mỗi quốc gia thành viên ngay sau khi hoàn tất các thủ tục theo yêu cầu của quốc gia đó.

(3) Công ước quốc tế về thiết lập Quỹ quốc tế để bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu 1992 (FUND 1992)

FUND 1992 là Công ước bổ sung cho Công ước CLC 1992 nhằm thiết lập một hệ thống đền bù thiệt hại mà việc đền bù thực hiện theo Công ước CLC 1992 không đầy đủ. Quỹ quốc tế đền bù thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu 1992 (International oil pollution compensation fund 1992 - IOPC 1992) được thành lập theo Công ước FUND 1992 khi công ước này có hiệu lực vào ngày 30/5/1996. Quỹ 1992 là một tổ chức liên chính phủ mang tính toàn cầu được thành lập nhằm điều hành hệ thống đền bù thiệt hại theo FUND 1992. Quy trình đòi bồi thường thiệt hại theo FUND 1992 được tiến hành qua các bước sau:

i, Bước 1: Bên bị thiệt hại đệ trình khiếu nại

* Chủ thể tiến hành đòi bồi thường thiệt hại

Bất cứ người nào phải chịu thiệt hại trong một quốc gia thành viên của Công ước đều có quyền khiếu nại và tiến hành đòi bồi thường thiệt hại (điều IV, Công ước FUND 1992). Nguyên đơn tiến hành bồi thường thiệt hại có thể là cá nhân, tổ chức, hiệp hội, công ty, các tổ chức tư nhân hay tổ chức công, bao gồm cả quốc gia và chính quyền địa phương. Nếu một nhóm nguyên đơn phải chịu những thiệt hại giống nhau, họ có thể tìm kiếm những điều kiện thuận lợi hơn để đệ trình các khiếu nại phối hợp với nhau (2008 claim manual, mục 2.1.2).

* Bên bị thiệt hại đệ trình khiếu nại tới ai?

Khi một thiệt hại xảy ra Quỹ FUND 1992 phối hợp với bên bảo hiểm của chủ tàu, thường là Hiệp hội bảo đảm và bảo hiểm hàng hải (P&I

club) bảo hiểm cho trách nhiệm với bên thứ ba của chủ tàu, bao gồm cả trách nhiệm cho những thiệt hại do ô nhiễm dầu.

Khi một sự cố xảy ra mà phát sinh một số lượng lớn các khiếu nại, Quỹ FUND 1992 và P&I club sẽ cùng nhau thiết lập một văn phòng khiếu nại địa phương để các khiếu nại có thể được xử lý một cách dễ dàng hơn. Nguyên đơn sau đó nên đệ trình các khiếu nại của họ tới văn phòng này. (2008, claim manual, mục 2.2.2). Có thể viện dẫn một ví dụ trong vụ Heibei Spirit của Hàn Quốc Vào tháng 1 năm 2008, khi nhận được một lượng lớn các khiếu nại, Quỹ FUND và Skuld Club (P&I club) mở một Văn phòng khiếu nại (Trung tâm Heibei Spirit) ở Seoul để trợ giúp cho các nguyên đơn trong việc trình bày các khiếu nại bồi thường của họ. (Nguồn, Incidents involving the IOPC Funds October 2009, trang 36).

* Cách thức trình bày khiếu nại của nguyên đơn

Khiếu nại nên được làm bằng văn bản (kể cả telexfax hay thư điện tử). Nếu có thể thì P&I và/ hoặc FUND sẽ cấp mẫu khiếu nại để trợ giúp các nguyên đơn trong việc trình bày khiếu nại.

Một khiếu nại cần phải được trình bày một cách rõ ràng và với những thông tin đầy đủ nhất. Mỗi mục của khiếu nại phải được chứng minh bằng một hoá đơn, chứng từ hay những tài liệu được cung cấp có liên quan khác, chẳng hạn như giấy tờ công việc, những tài liệu giải thích, các khoản tính toán và tranh ảnh. Nguyên đơn có nghĩa vụ đệ trình những bằng chứng đầy đủ để trợ giúp cho những khiếu nại của mình [4].

* Những nội dung trình bày trong khiếu nại của nguyên đơn

Mỗi khiếu nại nên bao gồm những thông tin cơ bản sau đây: (1) Tên và địa chỉ của nguyên đơn và bất cứ đại diện nào; (2) Xác định con tàu có liên quan trong sự cố; (3) Ngày, nơi và các chi tiết đặc biệt của sự cố, nếu nguyên đơn biết, trừ khi thông tin này có sẵn với Quỹ 1992; (3) Loại thiệt hại ô nhiễm phải chịu; (4) Khoản bồi thường yêu cầu [4].

* Khiếu nại nên được làm vào thời gian nào?

Bên nguyên đơn nên gửi khiếu nại của họ ngay khi có thể sau khi thiệt hại xảy ra. Nếu một khiếu nại theo đúng nghi thức không thể được làm một cách nhanh nhất sau khi sự cố xảy ra thì Quỹ 1992 sẽ đánh giá và được thông báo ngay khi có thể về dự tính của bên nguyên đơn để trình bày khiếu nại vào thời gian sau. Bên nguyên đơn sẽ cung cấp những thông tin chi tiết trên khi có thể.

Bên nguyên đơn sẽ ước lượng tổn thất các quyền lợi của họ để bồi thường theo Công ước Quỹ 1992 trừ khi họ trao cho Tòa án hành động chống lại Quỹ Fund trong vòng 3 năm kể từ ngày thiệt hại xảy ra, hay làm một thông báo theo thủ tục tới Quỹ 1992 của một tòa án chống lại chủ tàu hay bên bảo hiểm của chủ tàu trong vòng 3 năm.

ii, Bước 2: Đánh giá thiệt hại

* Cơ quan có thẩm quyền đánh giá thiệt hại trong IOPC FUND 1992

Mặc dù Công ước FUND 1992 không có quy định cụ thể về chủ thể tiến hành đánh giá thiệt hại, song theo những tài liệu hướng dẫn của Quỹ FUND, các tổ chức có thể tham gia đánh giá thiệt hại bao gồm INTERTANKO, OGP, ICS, IOPCF, ITOPF, UNNEP, P&I club... Tuy nhiên, trên thực tế khi một sự cố xảy ra, *Quỹ FUND 1992 hợp tác với bên bảo hiểm của chủ tàu*, chỉ định ra các chuyên gia để chỉ đạo quá trình làm sạch, nghiên cứu, kiểm tra sự tương xứng về mặt kỹ thuật và *tiến hành sự đánh giá độc lập về những tổn thất và thiệt hại* [4].

* Những loại thiệt hại được bồi thường và cách thức đánh giá thiệt hại theo IOPC FUND 1992

Công ước FUND 1992 quy định về những thiệt hại do ô nhiễm được bồi thường tại khoản 2 Điều 1:

“Tổn 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 cho môi trường bị ảnh hưởng ngoài những tổn thất về lợi tức 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 và 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.

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”.

Cụ thể hơn trong sách về hướng dẫn khiếu nại của FUND (2008, claim manual) thì *những thiệt hại được xem xét đánh giá bao gồm*: Các chi phí cho dọn dẹp, làm sạch và các biện pháp ngăn ngừa ô nhiễm được tiến hành; Thiệt hại về tài sản; Thiệt hại kinh tế thuần túy; Thiệt hại về kinh tế trong nghề cá, nghề nuôi trồng động thực vật ở biển và các khu vực đánh bắt cá; Các thiệt hại về kinh tế trong các khu du lịch; Thiệt hại và môi trường và các bài học về tràn dầu.; Chi phí sử dụng cố vấn [4].

Trong từng loại thiệt hại khác nhau, Quỹ FUND lại đưa ra những hướng dẫn cho phạm vi và mức độ bồi thường trong các khiếu nại của nguyên đơn.

* Thông báo với nguyên đơn về kết quả đánh giá thiệt hại

Một khi Quỹ và hiệp hội P&I đưa ra quyết định về một khiếu nại, nguyên đơn sẽ được thông báo, thường là bằng văn bản, để giải thích cơ sở của sự đánh giá đó. Nếu nguyên đơn quyết định chấp nhận yêu cầu bồi thường đó, bên nguyên đơn sẽ được yêu cầu ký biên nhận thanh toán khoản đó. Trong trường hợp mà nguyên đơn không đồng ý với đánh giá khiếu nại, nguyên đơn có thể cung cấp các thông tin bổ sung và yêu cầu một mức giá trị cao hơn.

iii, Bước 3: Quyết định bồi thường

* Thẩm quyền quyết định bồi thường thiệt hại

Quỹ FUND 1992 thường phối hợp với bên bảo hiểm của chủ tàu chỉ định ra các chuyên gia để chỉ đạo quá trình làm sạch, điều tra và đánh giá thiệt hại một cách độc lập. Mặc dù Quỹ 1992 và P&I dựa vào các chuyên gia để trợ giúp trong việc đánh giá các khiếu nại, các quyết định chấp nhận hay từ chối một khiếu nại

cụ thể lại tùy thuộc vào Hiệp hội có liên quan và Quỹ. Nếu không thể đạt được một sự thỏa thuận về việc đánh giá khiếu nại, nguyên đơn có quyền đưa khiếu nại của họ ra tòa án có thẩm quyền tại quốc gia nơi thiệt hại xảy ra.

* Giới hạn bồi thường

- Bên bị thiệt hại chỉ được Quỹ FUND 1992 bồi thường trong giới hạn trách nhiệm của Quỹ. Cụ thể: 203 triệu SDR cho những sự cố xảy ra vào hay sau 1/11/2003, bất chấp kích cỡ của tàu như thế nào. (bao gồm cả khoản tiền được trả dưới Công ước trách nhiệm 1992); 135 triệu SDR cho những sự cố xảy ra trước 1/11/2003. (bao gồm cả khoản tiền được trả dưới Công ước trách nhiệm 1992) [5].

iv, Bước 4: Khởi kiện ra Tòa án có thẩm quyền

* Thời hiệu khởi kiện

Quyền đòi bồi thường chỉ có hiệu lực khi khiếu kiện được tiến hành hay có một thông báo được làm theo quy định tại khoản 6, Điều 7 của Công ước trong thời gian 3 năm kể từ khi thiệt hại xảy ra. Nếu khiếu kiện được đệ trình sau 6 năm kể từ ngày xảy ra sự cố gây thiệt hại thì sẽ không được xem xét. (Điều 6, Công ước Quỹ 1992).

* Xác định Tòa án có thẩm quyền

Nguyên tắc chung để xác định thẩm quyền đối với giải quyết vụ việc ô nhiễm dầu là “*tòa án có thẩm quyền của quốc gia nơi xảy ra thiệt hại*”. Tuy nhiên, khi một khiếu kiện đòi bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu đã được đưa ra trước Tòa án có thẩm quyền theo điều IX của Công ước trách nhiệm 1992 chống lại chủ tàu hoặc người bảo lãnh của chủ tàu thì tòa án đó sẽ có quyền tài phán duy nhất đối với bất kỳ khiếu kiện nào chống lại Quỹ để đòi bồi thường theo quy định của Công ước này liên quan đến cùng một thiệt hại.

Trong trường hợp một khiếu kiện đòi bồi thường do ô nhiễm dầu theo Công ước trách nhiệm 1992 đã được đưa ra trước tòa án của Quốc gia thành viên của Công ước trách nhiệm 1992 nhưng không phải là thành viên của Công ước Quỹ 1992, thì bất kỳ khiếu kiện nào đối với

Quỹ theo Công ước Quỹ sẽ phụ thuộc vào sự lựa chọn của bên khiếu nại để đưa ra trước tòa án của Quốc gia nơi mà Quỹ có trụ sở chính hoặc trước bất kỳ tòa án nào của một quốc gia là thành viên của Công ước này có thẩm quyền theo Điều 9 của Công ước trách nhiệm 1992.

* Công nhận và thi hành phán quyết của Tòa án

Tùy thuộc vào bất kỳ quyết định liên quan đến việc phân bổ, bất kỳ phán quyết nào liên quan đến Quỹ được Tòa án có thẩm quyền làm khi có hiệu lực ở quốc gia xét xử và không đòi hỏi xét xử phúc thẩm, thì xét xử đó có hiệu lực và được thi hành tại mỗi quốc gia thành viên công ước khác.

(4) Công ước quốc tế về Trách nhiệm dân sự và Bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ kho nhiên liệu của tàu, 2001 (BUNKER, 2001)

Công ước BUNKER 2001 được mở để các quốc gia phê chuẩn, chấp nhận tham gia từ 1/1/2001 đến 30/9/2002. Phạm vi áp dụng của Công ước là bất kỳ loại dầu khoáng hydrocarbon, kể cả dầu nhờn, sử dụng hoặc định sử dụng cho hoạt động hoặc làm động lực đẩy tàu và cặn thải của dầu đó gây thiệt hại ô nhiễm trên lãnh thổ, lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế hay vùng tiếp giáp với lãnh hải cách đường cơ sở không quá 200 hải lý (nếu không có vùng đặc quyền kinh tế và được xác định là phù hợp với luật pháp quốc tế) của quốc gia thành viên. Công ước quy định tàu có tổng dung tích từ 1000 GT trở lên phải có giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác do quốc gia thành viên cấp. Công ước là một sự bổ sung bên cạnh hệ thống CLC và FC đối với các ô nhiễm biển do các loại dầu khác không thuộc phạm vi điều chỉnh của CLC và FC gây ra.

Thống kê cho thấy hiện đã có 52 quốc gia là thành viên của Công ước này, có dung tích đội tàu chiếm khoảng 84,57% tổng dung tích đội tàu thương mại thế giới. Việc Việt Nam chính thức là thành viên của Công ước Bunker có ý nghĩa quan trọng, không chỉ giúp Việt Nam có đầy đủ căn cứ pháp lý giải quyết các khiếu kiện đòi bồi thường ô nhiễm dầu, mà còn nâng cao

uy tín của Việt Nam trong hoạt động hàng hải quốc tế.

4. Một số đánh giá nhận xét và kiến nghị cho việc gia nhập các công ước quốc tế về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển của Việt Nam

Với sự nỗ lực của các quốc gia và các tổ chức quốc tế, hàng loạt các điều ước quốc tế về bảo vệ môi trường biển nói chung và phòng, chống, bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu nói riêng đã ra đời, xác lập khung pháp lý quốc tế cho các hoạt động bảo vệ môi trường biển trên toàn cầu. Các công ước quốc tế nêu trên đã cụ thể hóa các chính sách bảo vệ môi trường của nhân loại trong lĩnh vực ô nhiễm dầu như sau [6]:

(1) *Biển là tài nguyên chung của nhân loại vì vậy bảo vệ môi trường biển là trách nhiệm của toàn thể loài người*, là trách nhiệm của các quốc gia, các chủ thể sử dụng và khai thác biển. Nguyên tắc này được quy định rất rõ tại các Công ước quốc tế như UNLOCS 82, Công ước về phòng ngừa ô nhiễm biển từ tàu (MARPOL 73/78), Công ước giới hạn trách nhiệm dân sự chủ tàu (CLC), Công ước thiết lập Quỹ bồi thường quốc tế về thiệt hại do ô nhiễm tàu (FC)...

(2) *Chính sách bảo hộ quyền lợi chủ tàu*: chính sách này thể hiện ở các quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự chủ tàu đối với thiệt hại môi trường. Nói một cách khác, chủ tàu chỉ chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do ô nhiễm từ tàu theo giới hạn của trọng tải tàu. Điều này được thể hiện rất rõ trong các Công ước như: Công ước CLC 1992, Công ước HNS 1996 và Công ước Bunker 2001.

(3) *Chính sách người sử dụng hàng hóa phải chịu trách nhiệm đối với các thiệt hại do ô nhiễm dầu*, sở dĩ như vậy vì hàng hoá được vận chuyển bằng đường biển là một trong những nguồn gây ô nhiễm biển và như vậy có nghĩa là chủ hàng có hàng hoá vận chuyển bằng đường biển cũng phải liên đới có trách nhiệm. Chính sách này hỗ trợ cho chính sách bảo hộ chủ tàu và được thể hiện ở Công ước FUND, đó là người

sử dụng dầu, hay nói một cách khác là người nhập khẩu dầu phải cùng chịu trách nhiệm đối với thiệt hại ô nhiễm biển do dầu từ tàu.

(4) *Chính sách “phòng hơn chữa”*: Chính sách này được thể hiện rất cụ thể tại Công ước MARPOL 73/78. Công ước này quy định các biện pháp phòng chống ô nhiễm biển từ tàu từ khâu thiết kế, trang thiết bị của tàu đến trách nhiệm của chủ tàu, thuyền trưởng trong việc thực hiện các quy định về thải các chất thải từ hoạt động của tàu, trách nhiệm của cảng trong việc tổ chức tiếp nhận các chất thải này thông qua hệ thống tiếp nhận chất thải bờ.

(5) *Chính sách bảo vệ quyền lợi của những người sử dụng biển*: chính sách này được thể hiện ở các quy định về bồi thường cho những đối tượng sử dụng biển bị thiệt hại do ô nhiễm biển. Các thiệt hại được bồi thường không chỉ bao gồm các thiệt hại trực tiếp mà còn bao gồm các thiệt hại gián tiếp. Nói một cách cụ thể là chi phí bồi thường không chỉ bao gồm các chi phí làm sạch môi trường biển, các thiệt hại về thủy hải sản... ngay khi bị ô nhiễm mà còn bao gồm các thiệt hại do ảnh hưởng sau ô nhiễm như doanh thu về du lịch, khách sạn, đánh bắt, nuôi trồng thủy hải sản... giảm đi. Các thiệt hại gián tiếp này có thể ảnh hưởng trong những năm sau như vắng khách du lịch, thủy sản giảm...

Có thể thấy rằng, các công ước quốc tế tạo nên một khung pháp lý quốc tế đầy đủ về bảo vệ môi trường biển nói chung và ngăn ngừa, ứng phó đối với các sự cố ô nhiễm dầu nói riêng. Từ góc độ tổng hợp, đánh giá hệ thống các công ước quốc tế về vấn đề ô nhiễm dầu và trên cơ sở tập hợp các công ước Việt Nam đã ký kết và gia nhập⁽¹⁾, có thể nhận định Việt Nam vẫn đang đứng ngoài nhiều công ước về ô nhiễm dầu. Để tạo cơ sở pháp lý cần thiết, trong thời gian tới Việt Nam phải khẩn trương xúc tiến tham gia các điều ước quốc tế quan trọng

⁽¹⁾ Hiện nay, liên quan trực tiếp đến lĩnh vực ô nhiễm dầu, Việt Nam đã gia nhập các Công ước quốc tế sau: Công ước quốc tế về luật biển 1982; Công ước MARPOL 73/78; Công ước CLC 1992 và Công ước Bunker 2001

khác về ô nhiễm dầu như: Công ước quốc tế về sẵn sàng hợp tác và ứng phó đối với ô nhiễm dầu (OPRC 1990), Công ước quốc tế liên quan đến can thiệp trên biển cả trong trường hợp tai nạn gây ô nhiễm dầu (INTERVENTION), 1969; Nghị định thư về sẵn sàng phản ứng và hợp tác trong trường hợp có tai nạn ô nhiễm do các chất có hại và chất độc (Nghị định thư HNS), 2000; 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 (HNS), 1996; và đặc biệt, Việt Nam cần xây dựng lộ trình gia nhập Công ước FUND 1992 để làm cơ sở pháp lý cho việc tiến hành quy trình đòi bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra trên các vùng biển Việt Nam. Việc gia nhập FUND 1992 sẽ mang lại cho Việt Nam những lợi ích sau:

+ Khi đã trở thành thành viên của Công ước FUND 1992 thì bất kỳ tàu chở dầu của quốc gia nào dù là thành viên của Công ước FUND hay không, chỉ cần gây ô nhiễm tại vùng biển Việt Nam thì Việt Nam đều có quyền khiếu nại yêu cầu bồi thường từ IOPC 1992. Quy định này đặc biệt có ý nghĩa với Việt Nam, khi theo dự báo trong thời gian tới, số lượng tàu chở dầu ra vào vùng biển Việt Nam sẽ tăng rất nhanh bởi sự tăng lên của sản phẩm dầu thô khai thác, của sản phẩm dầu nhập khẩu. Hơn nữa, số lượng tàu nước ngoài qua lại Việt Nam ngày càng lớn do vị trí của biển Việt Nam nằm trên đường hàng hải quốc tế, bên cạnh nền kinh tế Bắc Á và Đông Nam Á với nhu cầu về sản phẩm năng lượng gay gắt trong thời gian tới. Nghĩa là biển Việt Nam đang đứng trước nguy cơ bị ô nhiễm bởi dầu từ tàu là rất lớn. Ô nhiễm dầu từ tàu thường gây thiệt hại lớn và nếu không phải là thành viên Công ước FUND 1992, Việt Nam sẽ không được đền bù từ Quỹ quốc tế IOPC 1992;

+ Theo Công ước FUND 1992, những nhà nhập khẩu dầu thô phải đóng góp hàng năm cho IOPC 1992, dựa trên số lượng dầu nhập và chi phí mà IOPC 1992 phải thanh toán trong năm. Nghĩa là khi Việt Nam là thành viên của Công ước FUND 1992 thì Việt Nam giống như các thành viên khác phải cùng nhau thực hiện nghĩa

vụ đóng góp hàng năm cho IOPC 1992. Tuy nhiên, Việt Nam hiện nay vẫn đang là quốc gia xuất khẩu dầu thô và theo tinh thần của Công ước FUND 1992 thì chúng ta chưa phải đóng góp. Tương lai nếu phải đóng góp thì chỉ với phần dầu mà Việt Nam nhập khẩu. Điều này không đáng lo ngại vì theo dự báo, lượng dầu Việt Nam nhập khẩu không lớn so với lượng xuất khẩu, đặc biệt lượng dầu bèn vũng (dầu thô, dầu nặng) thuộc diện dầu đóng góp theo Công ước CLC 1992 lại càng nhỏ hơn. Do đó, dù có phải đóng góp cho IOPC 1992 Việt Nam vẫn luôn có lợi, lượng tiền phải đóng góp chỉ là phần nhỏ nhưng đổi lại, Việt Nam nhận được sự bảo trợ đầy đủ của IOPC 1992;

+ Việc đóng cho IOPC 1992 sẽ do các cá nhân, tổ chức nhập khẩu dầu trực tiếp nộp cho IOPC 1992, không phải qua Chính phủ Việt Nam. Do đó, Chính phủ Việt Nam không gặp phải phức tạp khi thu và nộp tiền cho IOPC 1992. Chính phủ Việt Nam chỉ có chuyên tâm vào công tác đảm bảo cho tổ chức, cá nhân nhập khẩu dầu phải thực hiện nghĩa vụ với IOPC 1992 (trong trường hợp phải đóng góp cho IOPC 1992). Từ đó, sẽ tạo thuận lợi rất lớn về mặt quản lý cho Nhà nước Việt Nam;

+ Là thành viên của Công ước FUND 1992 thì các quyết định, bản án đã có hiệu lực của Tòa án có thẩm quyền của Việt Nam về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu sẽ được các quốc gia thành viên khác đương nhiên công nhận;

+ Việc gia nhập FUND 1992 góp phần xây dựng, hoàn thiện quy chế đền bù thiệt hại cho môi trường biển phù hợp với khu vực và quốc tế; tạo mặt bằng pháp lý thúc đẩy quan hệ hợp tác quốc tế bảo vệ môi trường biển đáp ứng yêu cầu hội nhập.

5. Kết luận

Cùng với sự phát triển kinh tế biển, Việt Nam đang phải đối mặt với nguy cơ biển bị ô nhiễm và suy thoái nghiêm trọng do các sự cố tràn dầu. Trong khi đó, Việt Nam vẫn đang đứng ngoài nhiều công ước quốc tế liên quan đến bảo vệ môi trường từ hoạt động vận tải biển

(bao gồm hoạt động của tàu, cảng biển, các cơ sở đóng - sửa chữa tàu...) và đứng ngoài nhiều điều ước quốc tế về phòng chống ô nhiễm dầu, ứng phó đối với các sự cố tràn dầu. Việc chậm chễ trong việc gia nhập các công ước quốc tế này không chỉ làm giảm mức độ cạnh tranh của việc đăng ký tàu mang cờ Việt Nam mà còn ảnh hưởng trực tiếp tới an toàn hàng hải và môi trường biển Việt Nam.

Do đó, để nâng cao hiệu quả thực hiện các điều ước quốc tế về ô nhiễm dầu Việt Nam đã ký kết và gia nhập, cũng như để đảm bảo quyền và lợi ích quốc gia trong việc ký kết các điều ước quốc tế về an toàn hàng hải, bảo vệ môi trường biển, phòng chống và ứng phó đối với các sự cố tràn dầu, Việt Nam cần tiến hành đồng bộ các giải pháp, bao gồm giải pháp xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu, theo những lộ trình cụ thể phù hợp với điều kiện và hoàn cảnh của Việt Nam, tương thích với các quy định và thực tiễn quốc tế. Với sự quyết tâm của hệ thống chính trị và nỗ lực của các cơ quan, tổ chức, cá nhân hữu quan, hi vọng trong một tương lai không xa, Việt Nam sẽ không còn đứng ngoài nhiều công ước quốc tế về bảo vệ môi

trường biển, về ngăn ngừa ô nhiễm dầu; xây dựng được một hệ thống pháp luật hoàn chỉnh, khoa học và hiện đại về bảo vệ môi trường nói chung và phòng chống, xử phạt, đòi bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu.

Tài liệu tham khảo

- [1] Trần dầu và những thảm họa (Person Education, Oil Spills and Disasters, Information Please Database, 2007) trên trang web <http://www.infoplease.com/ipa/A0001451.html>.
- [2] TS. Nguyễn Hồng Thao, *Ô nhiễm môi trường biển Việt Nam, Luật pháp và thực tiễn*, NXB Thống kê, Hà Nội, 2003.
- [3] Đăng kiểm Việt Nam, *MARPOL 73/78*, ấn phẩm hợp nhất, 2002.
- [4] Công ước quốc tế về thiết lập quỹ bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu, sách hướng dẫn khiếu nại, 2008 (IOPC Fund, 2008 claims manual) trên trang web <http://www.iopcfund.org>
- [5] Quỹ quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu, Báo cáo thường niên năm 2009 (International oil pollution compensation Funds, Annual Report 2009).
- [6] Bảo vệ môi trường trong vận tải biển, *Biển* (2003) 21.

Overview of international legal regulations on prevention, protection and compensation of oil pollution on the sea

Nguyen Ba Dien

*School of Law, Vietnam National University, Hanoi,
144 Xuan Thuy, Cau Giay, Hanoi, Vietnam*

Oil pollution on the sea caused serious damages and long-term influence on the environment. For this reason, all states in the world are very interested in the prevention, protection and compensation of oil pollution on the sea. Many of international legal regulations have been established related to this issue. Vietnam is in the process of improving the policy and legislation on oil pollution, so the research of international legal regulations is very necessary. In this article, the author will focus on main conventions about prevention, protection and compensation of oil pollution on the sea. Thereby, the author make some recommendations for accession to oil pollution conventions in Vietnam and provide precious experience lessons in the formulating policies and legislation.