

ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI

KHOA LUẬT

MAI HẢI ĐĂNG

**PHÁP LUẬT QUỐC TẾ VÀ PHÁP LUẬT NƯỚC NGOÀI
VỀ CHỐNG Ô NHIỄM DẦU TRÊN BIỂN TỬ TÀU**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ LUẬT HỌC

HÀ NỘI - 2013

ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI
KHOA LUẬT

MAI HẢI ĐĂNG

PHÁP LUẬT QUỐC TẾ VÀ PHÁP LUẬT NƯỚC NGOÀI VỀ
CHỐNG Ô NHIỄM DẦU TRÊN BIỂN TỪ TÀU

Chuyên ngành : Luật quốc tế

Mã số : 62 38 60 01

LUẬN ÁN TIẾN SĨ LUẬT HỌC

Người hướng dẫn khoa học: PGS.TS. Nguyễn Bá Diển

Hạ nôi - 2013

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan Luận án là công trình nghiên cứu của riêng tôi dưới sự hướng dẫn của PGS.TS. Nguyễn Bá Điển. Các kết quả nêu trong Luận án chưa được công bố trong bất kỳ công trình nào khác. Các số liệu, ví dụ và trích dẫn trong Luận án đảm bảo tính chính xác, tin cậy và trung thực. Tôi đã hoàn thành tất cả các môn học và các chuyên đề theo quy định trong khung chương trình đào tạo tiến sĩ chuyên ngành Luật quốc tế của Đại học Quốc gia Hà Nội và đã thanh toán tất cả các nghĩa vụ tài chính theo quy định của Khoa Luật Đại học Quốc gia Hà Nội.

NGƯỜI CAM ĐOAN

Mai Hải Đăng

MỤC LỤC	
MỞ ĐẦU	1
Chương 1	28
MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ CHỐNG Ô NHIỄM DẦU TRÊN BIỂN	
TỪ TÀU THEO PHÁP LUẬT QUỐC TẾ VÀ PHÁP LUẬT NƯỚC NGOÀI	28
1.1. Một số vấn đề lý luận chung về ô nhiễm dầu trên biển.....	28
1.1.1. Khái niệm về dầu, ô nhiễm môi trường biển.....	28
1.1.2. Khái niệm về “Tàu”, “Tàu biển”.....	33
1.1.3. Khái niệm về chống ô nhiễm dầu.....	35
1.1.4. Về trách nhiệm dân sự của chủ tàu.....	37
1.2. Pháp luật quốc tế và pháp luật nước ngoài về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu.....	39
1.2.1. Pháp luật quốc tế về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu.....	39
1.2.2. Pháp luật nước ngoài về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu.....	46
1.3. Một số vấn đề lý luận chung về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng.....	47
1.3.1. Khái niệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng.....	49
1.3.2. Bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu.....	51
1.4. Thực trạng và nguyên nhân ô nhiễm dầu trên biển.....	56
1.4.1. Thực trạng ô nhiễm dầu trên biển từ tàu.....	56
1.4.2. Nguyên nhân ô nhiễm dầu trên biển.....	62
1.4.3. Thực trạng ô nhiễm dầu trên vùng biển Việt Nam.....	66
Chương 2	72

**QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT QUỐC TẾ VỀ CHỐNG Ô NHIỄM DẦU
TỪ TÀU BIỂN 72**

2.1. Công ước quốc tế về luật biển 1982 (UNCLOS 1982) 72

2.2. 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) 77

2.3. Các công ước quốc tế về phòng ngừa ô nhiễm dầu 79

 2.3.1. Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm Biển do Dầu (OILPOL 54) 79

 2.3.2. Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 được sửa đổi bổ sung bởi Nghị định thư 1978 (MARPOL73/78) 80

 2.3.3. Công ước quốc tế về An toàn sinh mạng con người trên biển 1974 và Nghị định thư bổ sung 1978 (SOLAS 74/78) 84

 2.3.4. Công ước quốc tế về Tiêu chuẩn huấn luyện, Cấp chứng chỉ và Trực ca cho Thuyền viên, 1978 sửa đổi 1995 (STCW 78/95) 86

2.4. Công ước quốc tế về sẵn sàng, hợp tác và Ứng phó đối với ô nhiễm dầu 1990 (OPRC 1990) 88

2.5. Các công ước quốc tế về trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu 91

 2.5.1. Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với các tổn thất do ô nhiễm dầu 1969 (CLC 1969) 93

 2.5.2. Công ước quốc tế về thành lập quỹ quốc tế để bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu (công ước quỹ 1971) 95

 2.5.3. Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với các tổn thất do ô nhiễm 1992 (CLC 1992) 96

 2.5.4. Công ước quốc tế về thành lập quỹ quốc tế để bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu 1992 (FUND 1992) 98

2.5.5. Nghị định thư bổ sung Quy 2003.....	103
2.5.6. Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại liên quan đến vận chuyển chất độc hại và nguy hiểm bằng đường biển 1996 (HNS 1996).....	104
2.5.7. Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu (Bunker 2001).....	107

Chương 3..... 114

PHÁP LUẬT MỘT SỐ QUỐC GIA VỀ CHỐNG Ô NHIỄM DẦU TỪ TÀU

BIỂN..... 114

3.1. Pháp luật của Nhật Bản về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.....	117
---	-----

3.1.1. Quy định của pháp luật Nhật Bản về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.....	117
--	-----

3.1.2. Một số đánh giá pháp luật Nhật Bản về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.....	124
---	-----

3.2. Pháp luật của Trung Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.....	125
---	-----

3.2.1. Quy định của pháp luật Trung Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.....	128
--	-----

3.2.2. Một số đánh giá về pháp luật Trung Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.....	135
--	-----

3.3. Pháp luật Hàn Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.....	137
---	-----

3.3.1. Quy định của pháp luật Hàn Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.....	138
--	-----

3.3.2. Kinh nghiệm của Hàn Quốc trong việc giải quyết sự cố Hebei Spirit	147
--	-----

3.3.3. <i>Đánh giá pháp luật Hàn Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển..</i>	151
3.4. Bài học kinh nghiệm từ việc nghiên cứu pháp luật một số quốc gia về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển	152
3.4.1. <i>Bài học thứ nhất.....</i>	152
3.4.2. <i>Bài học thứ hai.....</i>	153
3.4.3. <i>Bài học thứ ba.....</i>	154
3.4.4. <i>Bài học thứ tư</i>	155
Chương 4.....	157
GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ CHỐNG Ô NHIỄM DẦU TỪ TÀU BIỂN.....	157
4.1. Pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển	157
4.1.1. <i>Quy định của pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển</i>	<i>157</i>
4.1.2. <i>Các công ước quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu Việt Nam đã tham gia</i>	<i>171</i>
4.2. Hoàn thiện pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.....	175
4.2.1. <i>Sự cần thiết phải hoàn thiện pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển</i>	<i>175</i>
4.2.2. <i>Một số đề xuất hoàn thiện pháp luật về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển</i>	<i>177</i>
4.2.3. <i>Xây dựng Luật chống ô nhiễm dầu từ tàu biển của Việt Nam.....</i>	<i>181</i>
KẾT LUẬN.....	184
DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ.....	181
LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN	181

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

Chữ viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
BUNKERS	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage of 2001	Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu năm 2001
BHHH		Bảo hiểm hàng hải
BTTH		Bồi thường thiệt hại
BVMT		Bảo vệ môi trường
CLC	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage	Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu
COLREGs	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972	Công ước quốc tế về tránh đâm va trên biển năm 1972
CRISTAL	Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution 1971	Hiệp hội các chủ hàng chở Dầu
DW	Deadweight	Trọng tải
EEZ	Exclusive Economic Zone	Vùng đặc quyền kinh tế
FUND	International Convention on the Establishment of an International Fund for compensation for Oil Pollution Damage	Công ước Quốc tế về thiết lập Quỹ quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu
GDP	Gross Dometic Product	Tổng sản phẩm quốc nội
GT	Gross Tonnage	Tổng dung tích của tàu
GTVT		Giao thông vận tải
HNS	International Convention on Liability and	Công ước quốc tế về Trách nhiệm và Bồi thường thiệt hại liên quan

Chữ viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
	Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea	đền vận chuyên chất độc hại và nguy hiểm bằng đường biển
HST		Hệ sinh thái
IMO	International Marine Organization	Tổ chức Hàng hải Quốc tế
IMF	International Money Fund	Quỹ tiền tệ quốc tế
IOPC	International Oil Pollution Compensation Fund	Quỹ Quốc tế bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation Limited	Hiệp hội các tàu chở dầu quốc tế
KHCN		Khoa học công nghệ
KTXH		Kinh tế xã hội
LLMC	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims	Công ước về Giới hạn trách nhiệm đối với các khiếu nại hàng hải
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships	Công ước Quốc tế về Phòng ngừa Ô nhiễm từ Tàu biển
MEPC	Marine Environment Protection Committee	Ủy ban bảo vệ môi trường biển
MEPL	Marine Environmental Protection Law of the People's Republic of China	Luật Bảo vệ Môi trường biển Trung Quốc
OPA	Oil Pollution Act 1990	Luật ô nhiễm dầu của Hoa Kỳ 1990
OILPOL	International Convention for the Prevention of	Công ước quốc tế về chống ô nhiễm biển năm 1954

Chữ viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
	Pollution of the Sea by Oil 1954	
OPEC	Organization of the Petroleum Exporting Countries	Hiệp hội các quốc gia xuất khẩu dầu mỏ
OPRC	International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation	Công ước quốc tế về sẵn sàng, hợp tác và ứng phó đối với ô nhiễm dầu
P & I Clubs	Protection and Indemnity Clubs	Hiệp hội bảo hiểm
PTBV		Phát triển bền vững
SDR	Special Drawing Right	Quyền rút vốn đặc biệt
SCTD		Sự cố tràn dầu
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea	Công ước Quốc tế về An toàn Sinh mạng trên biển
TCVN		Tiêu chuẩn Việt Nam
TOVALOP	Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution	Hiệp hội các chủ tàu chở dầu
UBND		Ủy ban nhân dân
UNCLOS 82	United Nations Convention on the Law of the Sea 1982	Công ước của Liên hiệp quốc về luật biển 1992
UNDP	United Nations Development Programme	Chương trình phát triển của Liên hợp quốc
UNCTAD	The United Nations Conference on Trade and Development	Hội nghị Liên hợp quốc về thương mại và phát triển

Chữ viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
UNEP	United Nations Environment Programme	Chương trình Môi trường Liên hiệp quốc

DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng	Nội dung	Trang
Bảng 1.1.	Các vụ tràn dầu lớn trên thế giới từ năm 1970 - 2011	51
Bảng 1.2.	Nguyên nhân xảy ra các vụ tràn dầu dưới 7 tấn từ năm 1974 - 2010; từ 7 - 700 tấn và > 700 tấn từ 1970 -2011	53
Bảng 1.3.	Số vụ tràn dầu trên 7 tấn chia theo năm từ 1970 - 2011	55
Bảng 1.4.	Số tiền đóng góp cho quỹ Fund từ 1996 -2011	63
Bảng 2.1.	Thông kê lượng dầu tràn một số năm ở Việt Nam	95

DANH MỤC CÁC HÌNH

Hình	Nội dung	Trang
Hình 1.1.	Vị trí các vụ tràn dầu lớn trên thế giới từ năm 1970 - 2011	52
Hình 1.2.	Số vụ tràn dầu từ năm 1970 - 2011	54
Hình 1.3.	Số vụ tràn dầu trên 7 tấn từ 1970 - 2011	56
Hình 1.4.	Nguyên nhân xảy ra các vụ tràn dầu nhỏ và trung bình từ năm 1970 - 2011	57
Hình 1.5.	Nguyên nhân xảy ra các vụ tràn dầu lớn từ năm 1970 - 2011	58
Hình 2.1.	Mức bồi thường thiệt hại theo qui định của các công ước quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu.	87

MỞ ĐẦU

1. Sự cần thiết của đề tài

Kể từ giữa thế kỷ XX, việc bảo vệ môi trường biển là một trong những vấn đề được cả cộng đồng quốc tế đặc biệt quan tâm, vì biển có vai trò hết sức quan trọng đối với sự sống của con người. Ô nhiễm biển là một trong những thảm họa đáng ngại nhất của sự hủy hoại môi trường. Biển rất dễ bị ô nhiễm, nguyên nhân ô nhiễm có nhiều nguồn khác nhau: từ đất liền, từ hoạt động của tàu thuyền, từ khai thác dầu, từ rò rỉ tự nhiên, từ phóng xạ vv... có thể nói, nguồn ô nhiễm lớn nhất và tiềm ẩn nguy hiểm nhất là từ hoạt động của tàu biển đặc biệt là các tàu chở dầu.

Trên thế giới tính từ năm 1967 đến nay đã xảy ra nhiều vụ tràn dầu lớn, gây thiệt hại nặng nề tới môi trường biển cũng như gây thiệt hại về kinh tế cho con người. Khi biển bị ô nhiễm sẽ ảnh hưởng lớn đến đời sống của con người, ảnh hưởng đến toàn bộ sinh vật dưới đáy biển và có tác động to lớn đối với toàn bộ hoạt động của các cảng biển, hoạt động của ngành hàng hải trên phạm vi toàn thế giới, một hoạt động được coi như là xương sống của thương mại quốc tế ngày nay.

Những thiệt hại do ô nhiễm môi trường biển trước mắt và lâu dài cũng như các thiệt hại mà những người có liên quan trực tiếp phải gánh chịu như hàng hải, đánh bắt, nuôi trồng thủy sản, nông nghiệp, ngư nghiệp, du lịch vv... là rất lớn và đòi hỏi tốn kém thời gian, của cải và công sức cho công tác ngăn chặn, hạn chế, khắc phục môi trường biển, cũng như việc tính toán thiệt hại để đòi bồi thường thoả đáng là rất khó khăn.

Việt Nam là một quốc gia ven biển có vùng biển thuộc chủ quyền rộng hơn 3 lần diện tích đất liền và bờ biển dài hơn 3260 km. Biển của Việt Nam nằm trên

tuyến đường giao thông biển huyết mạch nối liền Thái Bình Dương - Ấn Độ Dương, Châu Âu - Châu Á, Trung Đông - Châu Á. Năm trong số mười tuyến đường biển thông thương lớn nhất trên thế giới liên quan đến biển của Việt Nam. Đây được coi là tuyến đường vận tải quốc tế nhộn nhịp thứ hai của thế giới. Mỗi ngày có khoảng từ 150 - 200 tàu các loại qua lại Biển Đông, trong đó có khoảng 50% là tàu có trọng tải trên 5.000 tấn, hơn 10% là tàu có trọng tải từ 30.000 tấn trở lên [116].

Do vậy, nghiên cứu vấn đề ô nhiễm biển do dầu từ tàu và nghiên cứu những quy định của pháp luật của các quốc gia trên thế giới về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển đã và đang là vấn đề được rất nhiều các học giả ở các quốc gia trên thế giới quan tâm, nó vừa là vấn đề lý luận và thực tiễn bức xúc hiện nay, đồng thời đây cũng là vấn đề mang tính cấp thiết. Chính lý do đó tác giả đã lựa chọn đề tài: **“Pháp luật quốc tế và pháp luật nước ngoài về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu”** làm luận án tiến sĩ.

2. Tình hình nghiên cứu

Các công trình nghiên cứu trong nước liên quan đến luận án

Các đề tài nghiên cứu liên quan tới ô nhiễm môi trường, ô nhiễm biển do dầu, chống ô nhiễm dầu từ tàu không phải là một chủ đề mới ở Việt Nam, bởi lẽ ô nhiễm biển là một trong những thảm họa đáng ngại nhất của sự hủy hoại môi trường. Khi biển bị ô nhiễm sẽ ảnh hưởng lớn đến mọi hoạt động kinh tế, xã hội, đời sống của con người, hệ sinh thái. Ở Việt Nam các công trình nghiên cứu liên quan đến ô nhiễm môi trường, ô nhiễm biển do dầu, chống ô nhiễm dầu từ tàu đã được nghiên cứu nhiều từ những thập niên cuối của thế kỷ XX bởi các cơ quan nghiên cứu uy tín về lĩnh vực này, ví dụ: Viện Địa chất, Viện Khoa học và Công nghệ Việt Nam; Viện Địa lý; Viện Tài nguyên Môi trường Biển, Viện Khoa học

và Công nghệ Việt Nam; Viện Khoa học Xã hội Việt Nam; Trung tâm Luật biển thuộc Khoa Luật, ĐHQGHN vv...

Các nghiên cứu ở các lĩnh vực khác nhau: luật học, kinh tế học, địa chất, môi trường, y học và được xem xét trên các khía cạnh khác nhau như: ô nhiễm dầu ảnh hưởng đến sức khoẻ con người, thiệt hại về kinh tế, thiệt hại đối với môi trường, tác động đến hệ sinh thái vv... và những nghiên cứu đó cũng thể hiện trên quy mô khác nhau: quy mô là một vùng, khu vực, một hệ thống tự nhiên và được xem xét trong những hoàn cảnh rất đa dạng như: ô nhiễm dầu ảnh hưởng đến các bãi cát biển, các rặng san hô, rừng ngập mặn và các hệ thống đầm nuôi, đến các bãi triều cửa sông, suy giảm nguồn giống, suy giảm số loài.

Các nghiên cứu liên quan đến tràn dầu

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 [84, tr.22].

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, những mất mát đối với nguồn tài nguyên thiên nhiên). Chính vì vậy, các đề tài ô nhiễm dầu trở nên hấp dẫn các nhà nghiên cứu, thu hút trí tuệ của nhiều nhà khoa học và nhiều cơ quan nghiên cứu, và là vấn đề quan tâm của cả xã hội.

Trong bối cảnh hiện nay, ô nhiễm dầu là một chủ đề nóng mà bất kỳ một tổ chức, một ngành nào cũng cần quan tâm xem xét và nghiên cứu, chính vì thế đã dẫn đến nhiều nghiên cứu về vấn đề này ở cấp quốc gia, cấp vùng và cấp tỉnh. Nguyễn Đình Dương (2010) đã nghiên cứu đề tài “Ô nhiễm dầu trên vùng biển

Việt Nam và Biển Đông” [35]. Trong nghiên cứu này, các tác giả đã trình bày khá rõ nét về các nguồn gây ô nhiễm dầu đối với vùng biển Việt Nam, theo đó các tác giả đã chỉ ra có 6 loại nguồn ô nhiễm biển chính là: ô nhiễm dầu tự nhiên; ô nhiễm do các hoạt động thăm dò, khai thác và chế biến dầu khí; ô nhiễm do các hoạt động giao thông vận tải biển; ô nhiễm từ các tàu bị đánh đắm trong chiến tranh thế giới thứ hai; ô nhiễm do các hoạt động kinh tế xã hội ven bờ; ô nhiễm dầu không rõ nguồn gốc; cũng trong nghiên cứu này các tác giả đã đưa ra cơ chế lan truyền và phân vùng nguy cơ ô nhiễm dầu; đồng thời cũng đưa ra quy trình công nghệ dự báo lan truyền ô nhiễm dầu do sự cố để phục vụ cho công tác xử lý ô nhiễm và giảm thiểu ảnh hưởng đến môi trường sinh thái, phát triển kinh tế xã hội. Trên cơ sở tiếp thu có chọn lọc các công nghệ trên thế giới, các nhà khoa học đã đề xuất các phương án áp dụng công nghệ phù hợp nhất trong các điều kiện khí hậu, hải văn cụ thể của biển Việt Nam.

Vấn đề mối quan hệ giữa nguy cơ tràn dầu và các biến cố địa chất tự nhiên trên vùng biển Việt Nam còn được đề cập trong nghiên cứu của Phan Trọng Trịnh (2010), với chủ đề “Nghiên cứu mối quan hệ giữa nguy cơ dầu tràn và các biến cố địa chất tự nhiên trên vùng biển Việt Nam”, trong nghiên cứu này, các tác giả đã làm rõ vai trò của cấu trúc kiến tạo, kiến tạo trẻ và địa động lực hiện đại trên thềm lục địa Biển Đông Việt Nam đối với nguy cơ tràn dầu tự nhiên cũng như đưa ra những dự báo nguy cơ tràn dầu do các biến cố địa chất; đánh giá chuyển dịch và biến dạng của thềm lục địa Việt Nam và lân cận liên quan với tràn dầu tự nhiên; mô phỏng tràn dầu tự nhiên liên quan với các biến cố địa chất; đưa ra dự báo nguy cơ tràn dầu tự nhiên, đưa ra sơ đồ các điểm có tiềm ẩn tràn dầu tự nhiên và quy trình nghiên cứu kèm theo bản đồ phân vùng [7, tr.151-152].

Có nhiều nghiên cứu đi sâu về các vấn đề lý luận liên quan đến ô nhiễm dầu như các công trình nghiên cứu của Nguyễn Bá Diển và các tác giả khác. Các công trình nghiên cứu này đã đề cập khá cơ bản và đầy đủ về bức tranh ô nhiễm biển

do dầu ở Việt Nam trong thời gian qua, đồng thời hệ thống hóa và phân tích các văn bản pháp luật chung và văn bản pháp luật chuyên ngành từ Trung ương tới địa phương quy định về phòng, chống ô nhiễm biển do dầu. Đây là các công trình có tính lý thuyết, làm cơ sở cho việc phân tích, đánh giá về pháp luật về ô nhiễm dầu. Trong số các công trình đó có thể kể đến đề tài nghiên cứu cấp nhà nước của tác giả Nguyễn Bá Diển “Xây dựng và cơ sở khoa học, pháp lý cho việc đánh giá và đòi bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra trên vùng biển Việt Nam.” Trong nghiên cứu này, tác giả đã tập trung nghiên cứu lý luận cơ bản khoa học pháp lý hiện đại, kinh nghiệm quốc tế và các nước trong việc thực thi pháp luật về đòi bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra trên các vùng biển, từ đó đánh giá những thành công, hạn chế và những bài học kinh nghiệm tham khảo, vận dụng đối với Việt Nam; xây dựng cơ sở pháp lý của việc đánh giá và đòi bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên các vùng biển theo các điều ước quốc tế trong lĩnh vực này, và dựa trên các nguyên tắc cơ bản của luật quốc tế hiện đại và pháp luật hiện hành của Việt Nam.

Nguyễn Bá Diển (2008) đã có nghiên cứu “pháp luật Việt Nam về phòng, chống ô nhiễm dầu ở các vùng biển”, trong nghiên cứu này, tác giả đã phác họa một số nét chính về bức tranh ô nhiễm biển do dầu ở Việt Nam trong thời gian qua, đồng thời hệ thống và phân tích các văn bản pháp luật chung và văn bản pháp luật chuyên ngành từ Trung ương tới địa phương quy định về phòng, chống ô nhiễm biển do dầu; đưa ra một số đánh giá bước đầu về hệ thống pháp luật về phòng, chống ô nhiễm dầu của Việt Nam; tác giả bài viết cũng đề xuất một số kiến nghị nhằm góp phần hoàn thiện hệ thống qui phạm pháp luật Việt Nam về phòng ngừa, xử lý và khắc phục ô nhiễm biển do dầu - trong đó có việc xây dựng một “Nghị định phòng, chống ô nhiễm do dầu” với ý nghĩa là văn bản pháp luật chuyên biệt [33, tr. 224].

Liên quan đến phương án ứng cứu sự cố tràn dầu, Phùng Chí Sỹ (2005) đã đề cập đến các biện pháp và phương án ứng cứu sự cố tràn dầu trong đề tài “Nghiên cứu đề xuất các biện pháp phòng ngừa và phương án ứng cứu sự cố tràn dầu mức I tại thành phố Đà Nẵng” [66]. Các tác giả đã phân tích về điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội và môi trường thành phố Đà Nẵng, trong đó nhấn mạnh về hiện trạng môi trường nước biển của thành phố Đà Nẵng đã có dấu hiệu bị ô nhiễm do chất thải từ các tàu thuyền, các bến cảng, từ hoạt động khai thác, chế biến và nuôi trồng thủy sản, từ các hoạt động phát triển kinh tế - xã hội trên bờ; phân tích các nguyên nhân xảy ra sự cố tràn dầu, trong đó nguyên nhân tràn dầu liên quan đến hoạt động tàu thuyền là rất lớn (chiếm từ 85% đến 87,8% lượng dầu tràn hàng năm). Mức độ sự cố tràn dầu được phân theo 3 mức: Mức I (dưới 100 tấn), mức II (100 - 2.000 tấn) và mức III (trên 2000 tấn). Từ các phân loại mức độ dầu tràn, thành phố Đà Nẵng cần thiết phải có kế hoạch cụ thể để phòng ngừa và phản ứng kịp thời khi có sự cố tràn dầu xảy ra trên địa bàn ở mức I, đồng thời sẵn sàng tham gia vào ứng phó sự cố ở mức II và mức III khi được yêu cầu.

Liên quan tới vấn đề cơ sở lý luận trong việc nghiên cứu và ứng dụng các công nghệ phục vụ nghiên cứu ô nhiễm dầu trên biển, tác giả Nguyễn Kim Anh đã nghiên cứu đề tài “Phương pháp luận xây dựng cơ sở dữ liệu phục vụ nghiên cứu ô nhiễm dầu trên biển” trong nghiên cứu này, tác giả đã xây dựng cơ sở lý luận trong việc nghiên cứu và ứng dụng các công nghệ phục vụ nghiên cứu ô nhiễm dầu trên biển; cơ sở dữ liệu và hệ thống chia sẻ dữ liệu được xây dựng có ý nghĩa quan trọng trong công tác phối hợp giữa các cơ quan đơn vị để thực hiện các mục tiêu như nâng cao chất lượng quản lý, hiệu quả các công tác cứu hộ cứu nạn cũng như theo dõi, quan trắc môi trường. Với một hệ thống cơ sở dữ liệu đa người dùng có thể cho một tập thể cán bộ làm việc trên quy mô tập trung hay phân tán. Bên cạnh đó, hệ thống chia sẻ cơ sở dữ liệu thông qua ứng dụng Web cũng đã góp phần truyền tải thông tin ô nhiễm dầu, cho người dùng không chuyên

nghiệp về GIS cũng có thể khai thác sử dụng và chỉnh sửa thông tin trực tuyến thông qua trình duyệt Web.

Về vấn đề kiểm soát ô nhiễm môi trường biển trong hoạt động hàng hải tác giả Lưu Ngọc Tố Tâm (2012) có đề tài “Pháp luật kiểm soát ô nhiễm môi trường biển trong hoạt động hàng hải ở Việt Nam” [68]. Trong nghiên cứu này tác giả đã phân tích các yếu tố cấu thành của pháp luật kiểm soát ô nhiễm môi trường biển trong hoạt động hàng hải với những nội dung, vai trò, những yếu tố ảnh hưởng đến việc ban hành pháp luật kiểm soát ô nhiễm môi trường biển trong hoạt động hàng hải; nghiên cứu các quy định của pháp luật Việt Nam về kiểm soát ô nhiễm biển nhằm điều chỉnh các hoạt động hàng hải, phân tích các quy định trong các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam tham gia với tư cách thành viên. Chủ yếu tác giả tập trung đến các vấn đề nêu trên dưới góc độ pháp luật kinh tế, được thể hiện qua các định chế pháp lí, các công cụ, phương tiện, các cách tiếp cận việc kiểm soát ô nhiễm môi trường biển trong hoạt động hàng hải ở Việt Nam mang nội dung kinh tế, phản ánh các yêu cầu, qui luật kinh tế.

Nguyễn Thị Ánh Nguyệt (2011) với đề tài “Pháp luật Việt Nam về việc bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trong tương quan so sánh với pháp luật Australia” trong nghiên cứu này tác giả đã nghiên cứu pháp luật của Australia đối với vấn đề bảo vệ môi trường biển, phòng, chống ô nhiễm dầu trên biển, và đưa ra một số gợi ý về hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam theo kinh nghiệm của Australia [63];

Đoàn Thị Vân (2009) với đề tài “Pháp luật về phòng, chống ô nhiễm dầu từ tàu biển” tác giả đã nghiên cứu các quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế về vấn đề ô nhiễm dầu trên biển, phân tích các quy định của một số các công ước quốc tế nói chung và pháp luật Việt Nam nói riêng về vấn đề ô nhiễm dầu từ tàu biển, tác giả cũng chỉ ra thực trạng ô nhiễm dầu tại Việt Nam và trên thế giới, đưa ra những nhận xét về hệ thống pháp luật Việt Nam trong việc điều

chính về vấn đề ô nhiễm dầu [81].

Đặng Thanh Hà (2005) đề cập đến khía cạnh thực hiện công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu tại Việt Nam, với chủ đề “Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu 1992 và việc tổ chức thực hiện tại Việt Nam” [39]. Trong công trình này, tác giả đã nghiên cứu cơ chế bồi thường thiệt hại ô nhiễm biển do dầu trong Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu 1992; khái quát quá trình thực hiện Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu 1992 tại Việt Nam, qua đó tác giả có những đề xuất, kiến nghị, giải pháp xây dựng và hoàn thiện cơ chế tổ chức thực hiện, hoàn thiện hệ thống pháp luật về bồi thường thiệt hại ô nhiễm biển do dầu từ tàu tại Việt Nam.

Liên quan đến pháp luật về ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển, tác giả Trần Ngọc Toàn (2011) đã có nghiên cứu với đề tài “Pháp luật về ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển và việc thực thi công ước MARPOL 73/78 tại Việt Nam” [74]. Trong nghiên cứu này, tác giả đã nghiên cứu một số nội dung cơ bản của công ước MARPOL 73/78 về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển, thực trạng pháp luật về ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển tại Việt Nam; trách nhiệm thực thi các công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển; thực thi pháp luật về ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển ở Việt Nam.

Về vấn đề bồi thường thiệt hại khi có ô nhiễm dầu xảy ra được tác giả Nguyễn Song Hà (2011) nghiên cứu, với chủ đề “Vấn đề bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển theo pháp luật quốc tế và pháp luật nước ngoài”, trong nghiên cứu này, tác giả đã chỉ ra những nguyên nhân gây ô nhiễm dầu, hành vi gây ô nhiễm và vấn đề xác định lỗi; hậu quả của ô nhiễm dầu đối với môi trường, đời sống kinh tế - xã hội vv... chỉ ra một số bài học kinh nghiệm của một số quốc gia về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển [38].

Về vấn đề phòng ngừa, khắc phục ô nhiễm môi trường biển do hoạt động và

tai nạn của tàu biển được tác giả Nguyễn Thu Hà (2002) nghiên cứu với đề tài “Pháp luật về phòng ngừa, khắc phục ô nhiễm môi trường biển do hoạt động và tai nạn của tàu biển gây ra ở Việt Nam”. Trong nghiên cứu của mình tác giả đã đi sâu tìm hiểu những vấn đề chung về bảo vệ môi trường biển, pháp luật về phòng ngừa, khắc phục ô nhiễm môi trường biển do hoạt động và tai nạn tàu biển gây ra; nghiên cứu thực trạng pháp luật Việt Nam về phòng ngừa khắc phục ô nhiễm môi trường biển từ hoạt động và tai nạn tàu biển. Trên cơ sở đó đưa ra định hướng xây dựng và hoàn thiện pháp luật về phòng ngừa, khắc phục ô nhiễm môi trường biển do hoạt động và tai nạn tàu biển ở Việt Nam.

Nguyễn Thị Vĩnh Hà (2005) với đề tài nghiên cứu khoa học cấp Đại học Quốc gia Hà Nội “Lượng giá thiệt hại kinh tế tài nguyên, môi trường các hệ sinh thái biển do sự cố dầu tràn, đề xuất biện pháp trước mắt và lâu dài để phục hồi môi trường các khu vực bị ô nhiễm dầu” [40]. Trong nghiên cứu của mình tác giả đã nghiên cứu và đánh giá tác động dầu tràn đến các hệ sinh thái biển; chỉ ra phương pháp lượng hóa thiệt hại kinh tế, môi trường và hệ sinh thái biển do sự cố tràn dầu; đưa ra các phương pháp lượng giá thiệt hại kinh tế các giá trị sinh thái - môi trường do ảnh hưởng của ô nhiễm dầu tràn, đó là các phương pháp đo lường thiệt hại đối với giá trị sử dụng trực tiếp của tài nguyên, môi trường; các phương pháp đo lường thiệt hại đối với giá trị sử dụng gián tiếp của tài nguyên, môi trường và các phương pháp đo lường thiệt hại đối với giá trị phi sử dụng của tài nguyên, môi trường. Đặc biệt tác giả đã sử dụng cách tiếp cận lượng giá và phân tích kết quả thực địa để nghiên cứu, lượng giá thiệt hại kinh tế, tài nguyên môi trường biển do sự cố tràn dầu tại cửa biển Đại An và Cù Lao Chàm của Việt Nam, từ đó đề xuất các phương pháp lượng giá thiệt hại kinh tế do tác động tràn dầu ở Việt Nam và đề xuất các biện pháp trước mắt và lâu dài để phục hồi môi trường các khu vực bị ô nhiễm dầu.

Phạm Văn Ninh (2001) “cơ sở khoa học và kế hoạch ứng cứu sự cố tràn dầu

Hải Phòng - Quảng Ninh” tác giả đã xây dựng được mô hình lan truyền dầu trên mặt biển (Vịnh Bắc Bộ và thềm lục địa Nam Bộ) theo cách tiếp cận EULER với công thức tính hệ số tán xạ rối truyền thống. Bên cạnh việc nghiên cứu đánh giá chung khả năng, mức độ nguy cơ xảy ra sự cố ô nhiễm dầu, tác giả đã đề cập đến việc nghiên cứu các quá trình lý - hóa diễn ra khi xảy ra sự cố như quá trình bay hơi, loang dầu cơ học, phân tán, hoà tan, ô xy hoá, nhũ tương hoá, lắng đọng, phân hủy sinh học, lan truyền vv ...

Ngoài ra, các ấn phẩm báo chí và bài viết trên tạp chí chuyên ngành cũng đề cập khá toàn diện các lĩnh vực, các khía cạnh và góc độ của ô nhiễm dầu. Bài viết của PGS.TS. Nguyễn Bá Diên “Pháp luật một số quốc gia về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển”; bài viết của TS. Nguyễn Quang Tuyền, ThS. Đoàn Thanh Mỹ “Chính sách, pháp luật về quản lý biển của Canada, Trung Quốc và Nhật Bản và Kinh nghiệm cho Việt Nam”; TS.Vũ Thu Hạnh với bài viết “Bồi thường thiệt hại do ô nhiễm, suy thoái môi trường” và bài “Ô nhiễm biển do dầu và những vấn đề liên quan” của ThS. Hoàng Minh Bình và nhiều bài viết khác liên quan đến ô nhiễm môi trường biển, ô nhiễm dầu từ tàu biển. Các vấn đề từ lý thuyết cho tới những giải pháp cho ô nhiễm dầu trong từng vùng, các vấn đề còn tranh luận cũng đều được đề cập.

Từ những phân tích ở trên có thể thấy trong vòng 10 năm lại đây, Việt Nam đã có những cố gắng vượt bậc trong nghiên cứu ảnh hưởng của dầu đến tài nguyên môi trường biển và có những kết quả bước đầu dưới đây:

Thứ nhất, đã bước đầu sử dụng cơ sở luật pháp Quốc tế và pháp luật nước ta trong việc đánh giá, lượng giá và đòi bồi thường thiệt hại về kinh tế, môi trường khi sự cố ô nhiễm dầu xảy ra.

Thứ hai, các phương pháp lượng giá thiệt hại kinh tế, môi trường và hệ sinh thái biển đã được đưa ra nghiên cứu nhằm đánh giá tác động tràn dầu đến hệ sinh thái biển trên vùng biển của Việt Nam.

Thứ ba, đã cảnh báo mức độ ô nhiễm dầu ở vùng biển nước ta đang có xu hướng gia tăng; đã thu thập được một số bằng chứng ô nhiễm dầu do sự cố tràn dầu tác động đến môi trường, tài nguyên biển, hệ sinh thái biển.

Thứ tư, có nhiều nhà khoa học quan tâm nghiên cứu vấn đề ô nhiễm dầu, ô nhiễm môi trường, các công trình nghiên cứu trong nhiều lĩnh vực khác nhau: pháp luật, kinh tế, môi trường, địa lý vv... điều này cho chúng ta thấy đội ngũ khoa học nghiên cứu về ô nhiễm dầu ngày càng trưởng thành, có năng lực để nghiên cứu vấn đề tác động của ô nhiễm dầu đến hệ sinh thái, môi trường biển.

Những vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu:

- So với yêu cầu thực tế, cơ sở pháp lý chung về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu của Việt Nam, những quy định về khắc phục sự cố khi có tràn dầu, đặc biệt là những quy định về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu còn thiếu. Các văn bản hiện có mới chỉ đưa ra các quy định chung chung về nghĩa vụ bồi thường của các chủ thể gây ra ô nhiễm mà hoàn toàn chưa đề cập đến các vấn đề như: trình tự, thủ tục, cơ sở đòi bồi thường, bồi thường khi thiệt hại vượt quá mức giới hạn bảo hiểm cho phép, quy trình đòi bồi thường đối với các vụ việc trong nước và các vụ việc có yếu tố nước ngoài, cơ quan chuyên trách giải quyết bồi thường khi có ô nhiễm xảy ra vv... Nhiều quy định về trách nhiệm dân sự của chủ tàu đối với các sự cố tràn dầu còn bất hợp lý, như: mức bồi thường thấp so với thiệt hại thực tế, chưa quy định đầy đủ trách nhiệm bồi thường trong các trường hợp chủ tàu không đủ khả năng tài chính.

- Hiện nay đã có một số công trình nghiên cứu về vấn đề ô nhiễm dầu trên biển, nhưng về phạm vi và mức độ đầu tư để nghiên cứu chưa xứng tầm với tính chất và tầm quan trọng của vấn đề này.

- Các công trình nghiên cứu trước đây đã có được kết quả ban đầu về ô nhiễm biển do dầu tràn mà chưa đi sâu vào nghiên cứu tổng thể pháp luật quốc tế, pháp luật nước ngoài và pháp luật của Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

- Cần có nghiên cứu, luận giải toàn diện, đầy đủ và có hệ thống cơ sở khoa học, quy trình pháp lý của việc đánh giá, đòi bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra từ tàu.

Trong xu thế chung của tiến trình toàn cầu hoá, hội nhập kinh tế quốc tế và chiến lược phát triển bền vững, Việt Nam đã ký kết nhiều điều ước quốc tế về biển, trong đó có một số điều ước trực tiếp liên quan đến vấn đề chống ô nhiễm dầu từ tàu biển. Tuy nhiên nhiều điều ước quốc tế quan trọng khác Việt Nam lại chưa gia nhập, vì vậy Việt Nam cần tiếp tục nghiên cứu, phân tích để có kế hoạch gia nhập các công ước quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển để hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

Các công trình nghiên cứu ở nước ngoài liên quan đến luận án

Dầu mỏ là nguồn nhiên liệu chủ yếu của thế giới, sau chiến tranh thế giới lần II nguồn dầu mỏ trên thế giới được vận chuyển không ngừng tăng và phần lớn dầu mỏ được vận chuyển bằng đường biển, dẫn đến những nguy cơ tràn dầu cao và thực tế đã xảy ra vụ tràn dầu lớn như: Torey Canyon năm 1967, Sea Star năm 1972, Jakob Maersk năm 1975, Hawaiian Patriot năm 1977, Amoco Cadiz năm 1978, Atlantic Empress năm 1979, Irenes Serenade năm 1980, Castillo de Bellver năm 1983, Exxon Valdez năm 1989, ABT Summer năm 1991, Sea Empress năm 1996, Prestige năm 2002, Heibe Spirit năm 2007 vv... đã có nhiều nghiên cứu của các học giả nước ngoài về ô nhiễm môi trường biển, ô nhiễm biển do dầu từ tàu. Một số nghiên cứu phân tích tác động của các vụ tràn dầu đối với con người, đối với hệ sinh thái biển, đối với môi trường; một số nghiên cứu đi sâu vào phân tích về quá trình hình thành các công ước quốc tế dưới góc độ kinh tế, pháp lý; một số nghiên cứu tập trung vào pháp luật một số quốc gia điển hình (Hoa Kỳ, Nhật Bản, Niu Dilân); các nghiên cứu đi sâu nghiên cứu ở các quy mô khác nhau: quy mô là một vùng, khu vực, một hệ thống tự nhiên và được xem xét trong những hoàn

cảnh rất đa dạng như: ô nhiễm dầu ảnh hưởng đến các bãi cát biển, các rạn san hô, rừng ngập mặn và các hệ thống đầm nuôi, đến các bãi triều cửa sông, suy giảm nguồn giống, suy giảm số loài, suy giảm nguồn lợi và tăng cường dịch bệnh tại khu vực bị ô nhiễm, tác động đến cảnh quan của các bãi biển làm thiệt hại về kinh tế vv.... Cũng có một số tác giả nghiên cứu pháp luật của một nước để so sánh với những quy định của pháp luật quốc tế đối với vấn đề bảo vệ môi trường biển, phòng, chống ô nhiễm dầu trên biển. Một số công trình nghiên cứu tiêu biểu có thể kể đến đó là:

Nghiên cứu của Hoeberechts (2006) với đề tài “Oil Spills in New Zealand’s Territorial Sea A Fence at the Top of the Cliff” [109]. Trong nghiên cứu này, Hoeberechts đã đánh giá những tác động của các vụ tràn dầu đối với hệ sinh thái biển, các loài chim, các loài động vật có vú, các bãi cát, rạn san hô, và môi trường cảnh quan tại các bãi biển của Niu Dilân, đồng thời chỉ ra các nguyên nhân gây ra sự cố tràn dầu là do hoạt động kinh doanh của các công ty vận chuyển đường biển, các tàu chở hàng, tàu chở dầu vv...tác giả cũng đã đưa ra một số đề xuất, biện pháp xử lý nhằm ngăn ngừa, giảm thiểu thiệt hại khi có ô nhiễm dầu xảy ra đó là: thứ nhất, cần chủ động, phòng, chống, đối phó khi có sự cố tràn dầu xảy ra theo những quy định của các công ước quốc tế về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, tuân thủ tuyệt đối những quy định của pháp luật quốc tế và pháp luật quốc gia về bảo vệ môi trường, phòng, chống ô nhiễm dầu; tăng cường công tác dự báo, cảnh báo về sự cố tràn dầu; thứ hai, cần ban hành các điều luật trong nước sao cho phù hợp với những quy định của pháp luật quốc tế về phòng, chống ô nhiễm dầu và bồi thường thiệt hại trên vùng lãnh thổ, lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải của Niu Dilân.

Nghiên cứu của Wang Hui (2011) với đề tài “Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage - A comparative and economic study of the international, US and the Chinese compensation regime” [112]. Trong công trình nghiên cứu của

mình, Wang Hui đã có những phân tích khá cơ bản về quá trình hình thành các công ước quốc tế, phân tích các công ước dưới góc độ kinh tế, pháp lý, đồng thời tác giả cũng đi sâu phân tích những quy định của pháp luật của Trung Quốc đối với vấn đề bảo vệ môi trường biển, phòng, chống ô nhiễm dầu trên biển, những quy định về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm được quy định tại Luật hàng hải, Luật bảo vệ môi trường biển của Trung Quốc, đồng thời tác giả cũng đưa ra một số nhận định lý do tại sao hiện nay Trung Quốc không tham gia Công ước Quỹ 1992 về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển. Cũng trong nghiên cứu này tác giả đã có những phân tích, so sánh giữa pháp luật của Trung Quốc đối với vấn đề bảo vệ môi trường biển, bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu so với những quy định của pháp luật của Hoa Kỳ, Australia vv...

Wu (1996) với nghiên cứu “Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation”, trong nghiên cứu này, bà đã phân tích cơ chế bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu được quy định trong các công ước quốc tế so với cơ chế bồi thường thiệt hại được quy định trong pháp luật của Hoa Kỳ [113].

Brans (2001) cũng đã đánh giá cơ chế ô nhiễm dầu ở cả cấp độ quốc tế và Hoa Kỳ. Trong công trình của mình “Liability for Damage to Public Natural Resources: Standing, Damage and Damage Assessment” [91], ông đã tập trung vào các khía cạnh cụ thể của hệ thống trách nhiệm pháp lý và bồi thường cho các thiệt hại đối với tài nguyên thiên nhiên. Không giống như những công trình trước đây, trong nghiên cứu này Brans xem xét tính lịch sử đối với những quy định pháp luật về trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu quốc tế (không chỉ từ khía cạnh lịch sử, và còn kết hợp với cả các công cụ kinh tế). Khía cạnh mới của nghiên cứu này chủ yếu ở tính liên ngành, tính so sánh và tích hợp.

Clotilde Armand (1997) với đề tài: “Damage assessment and liability compensation for marine oil spills : short and long term strategies that achieve international consensus” tại học viện công nghệ Massachusetts [90]. Trong công

trình nghiên cứu của mình Armand đã đánh giá về những quy định của pháp luật quốc tế về phòng, chống ô nhiễm dầu, đặc biệt là những quy định về việc mua bảo hiểm hoặc đảm bảo tài chính để bảo lãnh cho những thiệt hại phát sinh khi xảy ra ô nhiễm, đồng thời Armand cũng nghiên cứu pháp luật của Hoa Kỳ về bồi thường thiệt hại được quy định trong OPA 1990, tác giả cũng phân tích những tác hại của tràn dầu có ảnh hưởng đến các công ty dầu mỏ, các nhà máy đóng tàu, các công ty vận chuyển, các công ty bảo hiểm, các ngư dân, người sống xung quanh khu vực tràn dầu vv...

Sau khi phân tích những ảnh hưởng của các vụ tràn dầu đến hệ sinh thái biển, môi trường biển và tác động đến đời sống kinh tế xã hội tác giả đã nhấn mạnh nguyên tắc “phòng bệnh hơn chữa bệnh” để nhắc nhở tất cả các cá nhân trong xã hội cần phải có ý thức bảo vệ môi trường biển và mỗi cá nhân thì vẫn chưa đủ mà cần có sự đồng thuận của tất cả chúng ta, tất cả cộng đồng trên thế giới cần phải có ý thức phòng ngừa ô nhiễm biển. Armand đề nghị cần đưa ra những quy định nghiêm khắc hơn so với quy định trong các công ước quốc tế hiện nay đối với vấn đề phòng, chống ô nhiễm môi trường và bồi thường thiệt hại. Cụ thể, mỗi quốc gia cần đưa ra những quy định để cụ thể hóa các công ước quốc tế vào pháp luật quốc gia, có kế hoạch ứng phó khi có sự cố tràn dầu, giáo dục các thế hệ về bảo vệ môi trường, phòng, chống ô nhiễm dầu.

Các tổ chức quốc tế như UNDP/UNESSO, UNEP trong thời gian qua cũng đã tiến hành hàng loạt các dự án điều tra, đánh giá tài nguyên môi trường biển, hệ sinh thái biển như tiến hành điều tra hệ sinh thái rừng ngập mặn; điều tra quản lý các hệ sinh thái, khu bảo tồn thiên nhiên, ngăn ngừa ô nhiễm từ đất liền và khoan thủng môi trường biển.

Quỹ bồi thường quốc tế do ô nhiễm dầu (IOPC) cũng ấn bản nhiều tài liệu liên quan đến vấn đề ô nhiễm dầu từ tàu biển, đây là tài liệu rất hữu ích cho tác giả, ví dụ cuốn Claim manual (2008); cuốn Oil Spill Compensation - A Guide to

the International Conventions on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage (2007) vv...

Đây là tài liệu tham khảo cho tác giả luận án trong việc xây dựng khung khổ lý thuyết để nghiên cứu đề tài.

Đánh giá tình hình nghiên cứu ngoài nước liên quan đến vấn đề ô nhiễm dầu từ tàu biển

Vấn đề ô nhiễm môi trường biển nói chung, ô nhiễm môi trường biển do dầu cũng như những quy định của pháp luật về phòng chống ô nhiễm dầu từ tàu biển không phải là vấn đề mới. Nó phát sinh và gắn liền với quá trình phát triển kinh tế - xã hội, đặc biệt là lĩnh vực công nghiệp và hàng hải, nhanh chóng trở thành dạng ô nhiễm phức tạp và tác động cực kỳ to lớn đối với môi trường sống con người.

Từ đầu thế kỷ XX, nhiều quốc gia trên thế giới đã liên minh tìm cách hạn chế tình trạng ô nhiễm biển do dầu. Tuy vậy, phải đến năm 1948, khi Tổ chức Hàng hải quốc tế (International Marine Organization - IMO) ra đời, hoạt động phòng chống ô nhiễm biển do dầu mới thực sự tạo được bước phát triển mới.

IMO đã ban hành hàng loạt công ước điều chỉnh vấn đề này như: Công ước quốc tế về phòng ngừa ô nhiễm dầu 1954 (OILPOL 54), sau này được thay thế bằng Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do tàu gây ra (MARPOL 73/78); Công ước quốc tế về sẵn sàng ứng phó và hợp tác chống ô nhiễm dầu 1990 (OPRC 1990); Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với các tổn thất do ô nhiễm dầu (CLC 71/92,); Công ước quốc tế về thành lập quỹ quốc tế để bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu (Fund 71/92) vv... Liên hợp quốc và các tổ chức khu vực cũng đã ban hành nhiều công ước, văn kiện liên quan như: Công ước Geneve về biển cả 1958; Công ước về Luật biển 1982; Thoả thuận ghi nhớ khu vực Châu Á - Thái Bình Dương 1993 (MOU TOKYO); Chương trình hợp tác khu

vực các biển Đông Á (PEMSEA) ... Những điều ước này hợp thành cơ sở pháp lý quốc tế cho vấn đề chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

Tựu trung lại, có thể đưa ra một số nhận xét chung về các công trình nghiên cứu nước ngoài như sau:

Một là, đã có một số công trình nghiên cứu trực tiếp về vấn đề chống ô nhiễm dầu trên biển, một số công trình nghiên cứu, đánh giá vấn đề bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra trên các vùng biển; vấn đề chi phí khắc phục ô nhiễm biển do tàu gây ra và khiếu nại bồi thường thiệt hại; trách nhiệm bồi thường do tràn dầu theo pháp luật quốc gia và các điều ước quốc tế.

Hai là, Các công trình nghiên cứu chứng tỏ bước phát triển mới về trình độ khoa học công nghệ trong lĩnh vực ứng phó, xử lý và khắc phục ô nhiễm môi trường biển do dầu; đặc biệt là đã góp phần thể hiện rõ những thành tựu xây dựng pháp luật quốc tế về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển từ tàu.

Ba là, mặc dù đã có nhiều công trình nghiên cứu về ô nhiễm dầu trên biển, có công trình nghiên cứu tổng quan pháp luật quốc tế, pháp luật nước ngoài về ô nhiễm dầu, nhưng chưa có công trình nào nghiên cứu chuyên sâu pháp luật quốc tế và pháp luật nước ngoài về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu.

Tóm lại, các nghiên cứu trước đây về ô nhiễm dầu từ tàu đã có những đóng góp quan trọng về cơ sở lý luận và thực tiễn đồng thời tạo ra những tiền đề để tiếp tục nghiên cứu. Tuy nhiên vấn đề ô nhiễm dầu trên biển từ tàu là vấn đề rất phức tạp, liên quan đến nhiều chủ thể, ô nhiễm có thể xảy ra trên phạm vi không chỉ ở một quốc gia mà tại nhiều quốc gia, xử lý hậu quả sau các vụ tràn dầu là công việc rất khó khăn và phức tạp. Chính vì lý do đó nghiên cứu pháp luật quốc tế và pháp luật nước ngoài về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu để từ đó học tập những kinh nghiệm của các nước là yêu cầu bức thiết đối với nước ta trong giai đoạn hiện nay.

3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu.

- Nghiên cứu các Điều quốc tế, pháp luật một số quốc gia và pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

- Nghiên cứu lý luận cơ bản khoa học pháp lý hiện đại, kinh nghiệm quốc tế và các nước trong việc thực thi pháp luật về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

- Phân tích, so sánh những quy định của pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển với các quy định của pháp luật Trung Quốc, Hàn Quốc và Nhật Bản.

- Đề xuất dự thảo Luật chống ô nhiễm dầu từ tàu biển của Việt Nam.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án là những quy định của pháp luật quốc tế, về phòng, chống ô nhiễm dầu từ tàu biển; pháp luật của một số quốc gia như: Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc quy định về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

Phạm vi nghiên cứu

Ô nhiễm dầu trên biển có thể phát sinh từ nhiều nguyên nhân khác nhau như: do tàu chở dầu bị tai nạn đắm trên đại dương; do hoạt động của các cảng biển trong vùng nước ven bờ; do sự cố tràn dầu từ dàn khoan dầu; do quá trình khai thác dầu trong thềm lục địa; do chế biến dầu tại các cơ sở lọc dầu; do rò rỉ, tháo thải trên đất liền; do đánh đắm các giàn khoan dầu quá hạn; do chiến tranh, và có thể là hậu quả của các hoạt động kiến tạo địa chất làm cho các vỉa dầu khai thác cũ và mới gây tràn dầu v.v..., nhưng trong phạm vi luận án tác giả chỉ đi sâu nghiên cứu các Điều ước quốc tế; pháp luật một số quốc gia điển hình (Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản); một số quy định của pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

5. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp nghiên cứu được quy định bởi mục đích, mục tiêu và đối tượng nghiên cứu, vì vậy trong luận án này tác giả sử dụng đồng bộ các phương pháp nghiên cứu sau:

- *Phương pháp mô tả*: Phương pháp mô tả được sử dụng nghiên cứu luận án vì nhiệm vụ của khoa học là mô tả, giải thích và đưa ra dự báo. Đây là chức năng chính của khoa học

- *Phương pháp so sánh*: Trong nghiên cứu phải có phương pháp so sánh mới xác định rõ hơn được đặc điểm và bản chất của vấn đề nghiên cứu, vì các vấn đề nghiên cứu nằm trong sự đối lập với nhau. Tác giả sẽ tập chung phân tích, so sánh những quy định của pháp luật quốc tế; pháp luật của một số quốc gia trên thế giới về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, các quy trình, thủ tục bồi thường do ô nhiễm dầu, để tìm lời giải cho các mâu thuẫn, xung đột để đưa ra các giải pháp để hoàn thiện pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, phù hợp với các nguyên tắc và tiêu chuẩn chung về ô nhiễm môi trường biển theo thông lệ quốc tế, phù hợp với hoàn cảnh đặc thù của Việt Nam.

- *Phương pháp đánh giá*: Tác giả sử dụng phương pháp đánh giá để kiểm tra những quy định của pháp luật quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu được các quốc gia trên thế giới đã và đang thực thi như thế nào và những quy định đó đang được Việt Nam thực thi như thế nào, để từ đó đưa ra những đánh giá việc thực thi các công ước quốc tế của các nước trên thế giới khác với việc thực thi các công ước quốc tế ở Việt Nam thế nào, từ đó đưa ra những đề xuất, kiến nghị về định hướng quản lý cho phù hợp.

- *Phương pháp luận duy vật biện chứng*: Quan điểm lịch sử cụ thể luôn được quán triệt trong quá trình nghiên cứu, đánh giá, phân tích tình hình thực tiễn. Đối tượng nghiên cứu của luận án là các Điều ước quốc tế; pháp luật một số quốc gia về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, nên cần phải có cái nhìn toàn diện,

lịch sử và phát triển.

Trong các phương pháp nghiên cứu trên, phương pháp mô tả, phương pháp so sánh và phương pháp đánh giá là những phương pháp chủ đạo được áp dụng trong suốt quá trình nghiên cứu hoàn thiện luận án, đặc biệt là trong chương 3 nghiên cứu pháp luật của một số quốc gia về chống ô nhiễm dầu từ tàu, còn các phương pháp khác là phương pháp được sử dụng bổ trợ trong quá trình nghiên cứu luận án.

6. Những đóng góp mới của luận án

- Hệ thống và phân tích có hệ thống các Điều ước quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, pháp luật một số quốc gia và pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, từ đó đưa ra những đánh giá về hệ thống pháp luật của các nước trên thế giới về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

- Đưa ra các luận cứ khoa học nhằm góp phần xây dựng hệ thống pháp luật Việt Nam chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

- Phân tích, so sánh những quy định của pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển với các quy định của pháp luật quốc tế, pháp luật của Trung Quốc, Hàn Quốc và Nhật Bản.

- Đề xuất một số kiến nghị nhằm hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật của Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển thông qua việc học hỏi kinh nghiệm của các nước trên thế giới (Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc)

- Đề xuất dự thảo Luật chống ô nhiễm dầu từ tàu biển của Việt Nam.

7. Bố cục của luận án

Ngoài các trang bìa, mục lục, danh mục bảng, danh mục hình, danh mục chữ viết tắt, mở đầu, kết luận, tài liệu tham khảo, luận án được bố cục với kết cấu 04 chương như sau:

*Chương 1: Một số vấn đề lý luận về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu
theo Pháp luật quốc tế và Pháp luật nước ngoài*

*Chương 2: Quy định của pháp luật quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu
biển*

Chương 3: Pháp luật một số quốc gia về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

*Chương 4: Giải pháp hoàn thiện pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm
dầu từ tàu biển*

Chương 1
MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ CHỐNG Ô NHIỄM DẦU TRÊN
BIỂN TỪ TÀU THEO PHÁP LUẬT QUỐC TẾ VÀ PHÁP LUẬT
NƯỚC NGOÀI

1.1. Một số vấn đề lý luận chung về ô nhiễm dầu trên biển

1.1.1. Khái niệm về dầu, ô nhiễm môi trường biển

Bảo vệ môi trường biển là trách nhiệm của tất cả các quốc gia trên thế giới, vì biển có vai trò hết sức quan trọng đối với sự sống của con người. Hiện nay, biển đang bị ô nhiễm từ nhiều nguồn khác nhau như từ đất liền, từ hoạt động của tàu thuyền, từ hoạt động khai thác dầu, từ rò rỉ tự nhiên, từ phóng xạ v.v.. Trong đó, nguồn ô nhiễm lớn nhất và tiềm ẩn hậu quả nghiêm trọng nhất là từ hoạt động của tàu biển, đặc biệt là các tàu chở dầu [84, tr.12]. Chính vì vậy nghiên cứu vấn đề ô nhiễm môi trường, ô nhiễm biển do dầu là việc rất khó khăn và phức tạp. Để có cơ sở nghiên cứu vấn đề ô nhiễm biển do dầu một cách có hệ thống, chúng ta cần phải có cách hiểu thống nhất những thuật ngữ, khái niệm về tàu, tàu biển, dầu, ô nhiễm biển, ô nhiễm biển do dầu, ô nhiễm môi trường, ô nhiễm biển từ tàu biển vv...

1.1.1.1. Khái niệm “Dầu”

“Dầu” là thuật ngữ được sử dụng trong nhiều lĩnh vực khoa học khác nhau như kinh tế học, tâm lí học, chính trị học, hóa học, y học, pháp luật... Khi sử dụng kết hợp với một số thuật ngữ khác, thuật ngữ “Dầu” góp phần tạo thành các khái niệm chuyên môn của các lĩnh vực khoa học đó như “ô nhiễm dầu”, “tràn dầu”, “dầu mỏ” vv... Trong khoa học pháp lí tồn tại khái niệm “Dầu”, “ô nhiễm dầu”, “chống ô nhiễm dầu”... Tuy nhiên, nội dung của thuật ngữ

“Dầu” được giải thích đôi khi khác nhau.

Khái niệm “Dầu” trong Tiếng Việt được các nhà ngôn ngữ giải thích là chất lỏng nhờn, không hoà tan trong nước, nhẹ hơn nước, lấy từ các nguồn thực vật, động vật hay khoáng vật dùng để ăn, để chữa bệnh, thắp đèn, chạy máy [84, tr.248].

Còn Tiếng Anh “Oil” thường được giải thích là chất lỏng đặc, lầy nhầy, không hoà tan với nước và thường dễ cháy lấy từ động vật, thực vật, khoáng vật [82, tr.1165].

Theo Công ước quốc tế liên quan đến sự can thiệp trên biển cả trong trường hợp tai nạn gây ra ô nhiễm dầu 1969 đã đưa ra giải thích “Dầu” có nghĩa là dầu thô, dầu nặng, dầu nhẹ và dầu bôi trơn [80, tr.66].

Còn theo quy định trong Công ước MARPOL 73/78, thì “Dầu” là dầu mỏ dưới bất kỳ dạng nào, kể cả dầu thô, dầu đốt, dầu cặn, dầu thải và các sản phẩm dầu mỏ đã được lọc [78, tr.38].

Tuy nhiên tại Điều 2 Công ước Quốc tế về sẵn sàng hợp tác và ứng phó đối với ô nhiễm dầu 1990 thì “Dầu” có nghĩa là dầu mỏ dưới bất kỳ dạng nào bao gồm dầu thô, dầu nhiên liệu, dầu cặn, dầu thừa và các sản phẩm sau tinh lọc [80, tr.342].

Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu 1992 lại đưa ra khái niệm về “Dầu” như sau: “Dầu” là dầu không phân hủy như dầu thô, nhiên liệu, dầu diesel nặng, dầu bôi trơn, bất kể là được vận chuyển trên tàu dưới dạng hàng hóa hay trong khoang dầu nhiên liệu của tàu đó [80, tr.356].

Từ các định nghĩa trên có thể nhận thấy là, khái niệm về “Dầu” trong các công ước quốc tế do IMO phát hành cũng có những nội dung khác nhau và tùy thuộc vào mục đích của từng công ước mà phạm vi áp dụng của nó cũng khác nhau, chẳng hạn, khái niệm dầu thuộc phạm vi áp dụng của CLC

92 dường như hẹp hơn khái niệm “Dầu” được quy định trong Công ước MARPOL 73/78.

Trong văn bản pháp luật của một số nước đưa ra khái niệm về “Dầu” cũng khác nhau, cụ thể theo Điều 2 Luật ngăn ngừa ô nhiễm biển của Hàn Quốc thì “Dầu” bao gồm dầu thô và dầu thành phẩm (ngoại trừ khí gas) được quy định cụ thể trong Luật về Hoạt động kinh doanh xăng dầu, các loại dầu tạp chất và dầu thải [59, tr.2].

Còn theo Điều 2(iii) Luật về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu của Nhật Bản thì đưa ra khái niệm về dầu như sau: “Dầu” được hiểu là dầu thô, dầu nhiên liệu, dầu bôi trơn hoặc các loại dầu khác khó bay hơi theo phân loại của chính phủ [51, tr.5].

Ở Việt Nam trong các văn bản pháp luật không đưa ra khái niệm về “Dầu”, chỉ có khái niệm “Dầu và các sản phẩm của dầu” được giải thích trong Quyết định số 103/2005/QĐ-TTg ngày 12 tháng 5 năm 2005 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu “Dầu và các sản phẩm của dầu” bao gồm [17]:

a) Dầu thô: là dầu từ các mỏ dầu khai thác chưa qua chế biến.

b) Dầu thành phẩm: là các loại dầu đã qua chế biến như xăng, dầu hoả, dầu máy bay, dầu diesel (DO), dầu mazut (FO) và các loại dầu bôi trơn, bảo quản, làm mát khác.

c) Các loại khác: dầu thải, nước la canh từ hoạt động của tàu biển, tàu sông, của các công trình nổi hoặc từ súc rửa, sửa chữa tàu.

Thuật ngữ “Dầu thô” theo quy định của Fund 1992 là bất kỳ loại dung dịch có chứa Hydrocacbon ở dạng tự nhiên từ trong lòng đất đã qua xử lý hoặc chưa qua xử lý nhằm tạo thuận lợi cho việc vận chuyển. Nó cũng bao gồm cả loại dầu thô đã được trích ly một số thành phần dễ bay hơi (đôi khi

còn được gọi là “dầu thô phần đỉnh” hoặc dầu thô đã được bổ sung một số thành phần dễ bay hơi (đôi khi còn gọi là “dầu thô pha” hoặc dầu thô đã được thay đổi cấu trúc- “spiked” or “reconstituted” crudes) [80, tr.386].

Còn theo quy định tại Phụ lục I của Công ước MARPOL 73/78 “Dầu thô” có nghĩa là bất kỳ hợp chất hydro carbon lỏng nào có trong tự nhiên trên trái đất, có thể được xử lý hoặc không được xử lý để phù hợp cho việc vận chuyển và bao gồm: dầu thô có một số thành phần chưng cất có thể đã được lấy đi; và dầu thô có một số thành phần chưng cất có thể đã được thêm vào [27, tr. 38].

Như vậy ngay khái niệm về “Dầu thô” được đưa ra trong các công ước quốc tế và khái niệm “Dầu thô” theo quy định của pháp luật Việt Nam cũng không hoàn toàn giống nhau. Theo quy định của Fund 92 thì dầu thô có phạm vi rộng hơn “là bất kỳ loại dung dịch có chứa Hydrocacbon ở dạng tự nhiên từ trong lòng đất đã qua xử lý hoặc chưa qua xử lý” còn Quy chế hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu ban hành kèm theo Quyết định số 103/2005/QĐ -TTg ngày 12/5/2005 của Thủ tướng Chính phủ lại quy định “Dầu thô” là dầu từ các mỏ dầu khai thác chưa qua chế biến; “Dầu thành phẩm”: là các loại dầu đã qua chế biến như xăng, dầu hoả, dầu máy bay, dầu diesel (DO), dầu mazut (FO) và các loại dầu bôi trơn, bảo quản, làm mát khác.

Như vậy “Dầu” trong luận án này được hiểu là tất cả các loại: dầu thô, hỗn hợp chứa dầu thô, dầu diesel, dầu đốt nặng, dầu rải đường, dầu biến thế, dầu thơm, dầu bôi trơn và các cấu tử pha trộn, dầu khoáng chất, dầu mô tơ, dầu thẩm thấu, dầu trục quay, dầu tua bin và các sản phẩm dầu khác từ dầu, là bất kỳ loại dung dịch có chứa Hydrocacbon ở dạng tự nhiên từ trong lòng đất đã qua xử lý hoặc chưa qua xử lý.

1.1.1.2. Khái niệm “Ô nhiễm môi trường biển”

Hội nghị của Liên hợp quốc về các vấn đề môi trường tại Stockholm, Thụy Điển năm 1972 đưa ra định nghĩa về ô nhiễm môi trường biển là tất cả các chất hoặc năng lượng do con người trực tiếp hay gián tiếp đưa vào môi trường biển (kể cả các vùng cửa sông) kéo theo những hậu quả tai hại, như gây thiệt hại tài nguyên sinh vật, nguy hiểm với sức khỏe con người, khó khăn cho hoạt động trên biển (kể cả đánh bắt cá), làm suy thoái chất lượng và giảm các tính chất hữu ích của nước biển [39, tr.6].

Trong Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển 1982 đã đưa ra định nghĩa về ô nhiễm môi trường biển như sau: ô nhiễm môi trường biển là việc con người trực tiếp hoặc gián tiếp đưa các chất liệu hoặc năng lượng vào môi trường biển, bao gồm cả các cửa sông, khi việc đó gây ra hoặc có thể gây ra những tác hại như gây tổn hại đến nguồn lợi sinh vật, và đến hệ động vật và hệ thực vật biển, gây nguy hiểm cho sức khỏe con người, gây trở ngại cho các hoạt động ở biển, kể cả việc đánh bắt hải sản và các việc sử dụng biển một cách hợp pháp khác, làm biến đổi chất lượng nước biển về phương diện sử dụng nó và làm giảm sút các giá trị mỹ cảm của biển [26, tr.2].

Cũng liên quan đến thuật ngữ ô nhiễm môi trường, thì Tổ chức Y tế thế giới đã đưa ra giải thích về ô nhiễm môi trường như sau: “Ô nhiễm môi trường được hiểu là việc chuyển các chất thải hoặc năng lượng vào môi trường đến mức có khả năng gây hại đến sức khỏe con người, đến sự phát triển sinh vật hoặc làm suy giảm chất lượng môi trường” [39, tr.6].

“Ô nhiễm môi trường” được giải thích tại Khoản 6 Điều 3 Luật Bảo vệ môi trường năm 2005 như sau: “Ô nhiễm môi trường là sự biến đổi của các thành phần môi trường không phù hợp với tiêu chuẩn môi trường, gây ảnh hưởng xấu đến con người, sinh vật” [56]. Còn tại Nghị định 25/2009/NĐ-CP về quản lý tổng hợp tài nguyên và bảo vệ môi trường biển, hải đảo: “Môi trường biển” là các yếu tố vật lý, hóa học và sinh học đặc trưng cho nước

biển, đất ven biển, trầm tích dưới biển, không khí trên mặt biển và các hệ sinh thái biển tồn tại một cách khách quan, ảnh hưởng đến con người và sinh vật [22, tr.2].

1.1.2. Khái niệm về “Tàu”, “Tàu biển”

Thuật ngữ “Vessel” được giải thích trong Từ điển Black’s Law Dictionary như sau “Vessel” nghĩa là tàu đi biển và tàu vận chuyển đường biển hoặc tàu hoạt động trong môi trường biển [92, tr.1698].

Còn trong từ điển Anh -Việt của Viện Ngôn ngữ học giải thích “Vessel” là thuyền hay tàu lớn, những con tàu lớn vượt đại dương, những tàu chở hàng và một thuật ngữ tương tự cũng được sử dụng đó là “Tanker” nghĩa là tàu thủy hoặc tàu chở dầu lửa với khối lượng lớn [82, tr.1807].

Khái niệm “Tàu” trong Tiếng Việt được các nhà ngôn ngữ học giải thích “Tàu” là tên gọi chung các phương tiện vận tải lớn và hoạt động bằng máy móc phức tạp. Tàu thủy, tàu bè, tàu biển [83, tr.892].

Công ước quốc tế liên quan đến sự can thiệp trên biển cả trong trường hợp tai nạn gây ra ô nhiễm dầu 1969 thì “Tàu” nghĩa là: tất cả các loại tàu biển và các loại bè nổi, loại trừ các trạm và các thiết bị tham gia vào việc thăm dò và khai thác nguồn tài nguyên dưới đáy biển, đáy đại dương hay lòng đất dưới đáy biển [80, tr.66].

Còn Công ước Marpol 73/78 lại đưa ra khái niệm về “Tàu” là bất kỳ kiểu tàu nào hoạt động trong môi trường biển, kể cả tàu cánh ngầm, tàu đệm khí, tàu ngầm, phương tiện nổi, cũng như các công trình nổi cố định hoặc di động (Điều 2.4 Công ước Marpol 73/78) [27, tr.3].

Tuy nhiên theo quy định tại Điều 1.1 công ước CLC 1992 thì “Tàu” nghĩa là bất kỳ tàu đi biển và tàu vận chuyển đường biển thuộc bất cứ loại nào được đóng hoặc được hoán cải để vận chuyển dầu theo dạng hàng rời, với

điều kiện là một tàu có khả năng vận chuyển dầu và các loại hàng hóa khác chỉ được coi như tàu theo định nghĩa khi tàu đó đang thực sự vận chuyển dầu ở dạng hàng rời như hàng hóa và đang trong bất kỳ hành trình nào sau đợt vận chuyển như vậy, trừ khi chứng minh được là tàu đó không còn lại dầu cặn trên tàu của chuyến vận chuyển dầu theo hàng rời [80, tr.356].

Điều 2 Công ước OPRC 1990 thì đưa ra giải thích đơn giản hơn “Tàu” có nghĩa là mọi loại tàu hoạt động trên biển bao gồm cả tàu cao tốc, thủy phi cơ, tàu ngầm và bất kỳ phương tiện nổi nào khác [80, tr.342].

Trong lĩnh vực pháp luật có khái niệm “Tàu dầu” được quy định trong phần Phụ lục I của Công ước Marpol 73/78 như sau: “Tàu dầu” là tàu được đóng hoặc hoán cải cho mục đích chính là chở dầu thô trong các két hàng và bao gồm cả tàu hàng hỗn hợp và tàu “NLS” [27, tr.38].

Tại Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005 giải thích khái niệm “Tàu biển” là tàu hoặc cấu trúc nổi di động khác chuyên dùng hoạt động trên biển. Tàu biển không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ và tàu cá" (Điều 11 Theo Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005) [5, tr.3].

Luật biển Việt Nam năm 2012 không đưa ra khái niệm “Tàu” hay “Tàu biển” mà đưa ra khái niệm “Tàu thuyền” là phương tiện hoạt động trên mặt nước hoặc dưới mặt nước bao gồm tàu, thuyền và các phương tiện khác có động cơ hoặc không có động cơ [10, tr.3]. Còn “Tàu quân sự” là tàu thuyền thuộc lực lượng vũ trang của một quốc gia và mang dấu hiệu bên ngoài thể hiện rõ quốc tịch của quốc gia đó, do một sĩ quan hải quân phục vụ quốc gia đó chỉ huy, người chỉ huy này có tên trong danh sách sĩ quan hay trong một tài liệu tương đương; được điều hành bởi thủy thủ đoàn hoạt động theo các điều lệnh kỷ luật quân sự [57, tr.4].

Tại Điều 29 Công ước luật biển 1982 quy định “Tàu chiến” là mọi tàu thuyền thuộc lực lượng vũ trang của một quốc gia và mang dấu hiệu bên

ngoài đặc trưng của các tàu thuyền quân sự thuộc quốc tịch nước đó; do một sĩ quan hải quân phục vụ quốc gia đó chỉ huy, người chỉ huy này có tên trong danh sách các sĩ quan hay trong một tài liệu tương đương; và đoàn thủy thủ phải tuân theo các điều lệnh kỷ luật quân sự [26 tr.14].

Như vậy, thuật ngữ “Tàu” và “Tàu biển” trong quy định của pháp luật Việt Nam so với các quy định trong các điều ước quốc tế chưa hoàn toàn đồng nhất. Để thống nhất, khái niệm “Tàu” trong luận án này được hiểu là bất kỳ kiểu tàu nào hoạt động trong môi trường biển, là phương tiện hoạt động trên mặt nước hoặc dưới mặt nước, tàu cánh ngầm, tàu đệm khí, tàu ngầm, phương tiện nổi, cũng như các công trình nổi cố định hoặc di động nhằm phục vụ mục đích dân sự thương mại.

1.1.3. Khái niệm về chống ô nhiễm dầu

Mặc dù trong tất cả các công ước quốc tế liên quan đến bảo vệ môi trường, phòng chống ô nhiễm dầu và bồi thường thiệt hại không sử dụng thuật ngữ chống ô nhiễm dầu, nhưng với tổng thể những quy định trong các công ước quốc tế quy định về bảo vệ môi trường biển, phòng, chống ô nhiễm dầu, quy định về trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu, đều thể hiện mục đích là chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu. Do đó chúng ta có thể hiểu “Chống ô nhiễm dầu” là việc các chủ thể tiến hành mọi hoạt động của mình nhằm phòng ngừa (Prevention), ngăn chặn (Response) không cho điều bất lợi có thể xảy ra đối với môi trường biển, con người và sinh vật, và nếu khi đã xảy ra ô nhiễm thì các chủ thể sẽ tiến hành mọi biện pháp để xử lý các hậu quả đối với môi trường biển, con người và sinh vật. Hay hiểu cách khác chống ô nhiễm dầu là tổng thể những quy định, quy trình, biện pháp mà con người sử dụng để phòng ngừa, ngăn chặn và khắc phục những thiệt hại đối với môi trường biển, hệ sinh thái, con người.

Như vậy, việc chống ô nhiễm dầu nói chung và kiểm soát ô nhiễm môi trường biển nói riêng, thì “phòng ngừa” (Prevention) luôn có ý nghĩa đặc biệt quan trọng. Thuật ngữ phòng ngừa được hiểu là các hoạt động được tiến hành từ khi chưa xảy ra ô nhiễm môi trường hay sự cố, các hoạt động cần phải được kiểm soát ngay từ khi chưa xảy ra ô nhiễm môi trường. Đó là việc ngăn ngừa những sự cố không mong đợi do các thiết bị hoặc những tổn hại đến sinh mạng con người gây thiệt hại đối với môi trường, hệ sinh thái hay những mất mát tài sản. Nếu để xảy ra tình trạng ô nhiễm môi trường biển, suy thoái tài nguyên biển hay sự cố môi trường biển thì việc giải quyết hậu quả sẽ vô cùng phức tạp và tốn kém về tiền bạc, thời gian, công sức của cả các cơ quan nhà nước, các chủ thể có liên quan và người dân. Thậm chí trong nhiều trường hợp, chúng ta rất khó để có thể khôi phục lại tình trạng môi trường ban đầu như trước xảy ra sự cố, để lại hậu quả nặng nề cho thiên nhiên, con người, hệ sinh thái hay môi trường biển. Vì vậy, pháp luật quy định các chủ thể khi tiến hành các hoạt động của mình luôn luôn phải đề cao việc phòng ngừa và hạn chế đến mức thấp nhất những tác động có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường biển.

Thuật ngữ “Ngăn chặn” (Response) hay ứng phó được hiểu là các hoạt động được tiến hành khi xảy ra ô nhiễm môi trường hay “ứng phó sự cố tràn dầu” là các hoạt động sử dụng lực lượng, phương tiện, thiết bị nhằm xử lý kịp thời, loại trừ hoặc hạn chế tối đa nguồn dầu tràn ra môi trường [13, tr.2]. Ứng phó là chủ động đối phó một cách kịp thời. Công tác ngăn chặn, ứng phó khi có sự cố tràn dầu xảy ra có ý nghĩa hết sức quan trọng. Việc kiểm soát ô nhiễm môi trường biển không chỉ nhằm mục đích phòng ngừa và hạn chế các tác động tiêu cực gây ô nhiễm môi trường biển và suy thoái tài nguyên biển mà nó còn nhằm khắc phục những hậu quả xảy ra đối với môi trường biển. Khi có tràn dầu xảy ra thì việc khắc phục những thiệt hại đối với môi trường, hệ sinh thái, con người và sinh vật là vô cùng quan trọng. “Khắc phục hậu quả

sự cố tràn dầu” là các hoạt động nhằm làm sạch đất, nước, hệ sinh thái khu vực bị nhiễm dầu và các biện pháp hạn chế thiệt hại, phục hồi môi sinh, môi trường sau sự cố tràn dầu [17, tr.3]. Và cả việc đánh giá thiệt hại, giải quyết hậu quả, bồi thường thiệt hại đến trách nhiệm của tổ chức, cá nhân đối với sự cố tràn dầu. Đây có thể nói là công việc phức tạp, liên quan đến nhiều chủ thể, nhiều quốc gia khác nhau.

1.1.4. Về trách nhiệm dân sự của chủ tàu

Trong qua trình kinh doanh khai thác tàu, chủ tàu hoặc người quản lý tàu, người thuê tàu phải chịu trách nhiệm về những rủi ro, tổn thất gây ra cho người khác. Đồng thời chủ tàu hoặc người quản lý tàu, người thuê tàu phải có trách nhiệm bồi thường cho những thiệt hại phát sinh do tàu của mình gây ra.

Câu hỏi đặt ra là trách nhiệm dân sự của chủ tàu là gì? Trách nhiệm dân sự của chủ tàu có thể hiểu đó là việc chủ tàu có trách nhiệm bồi thường dân sự các tổn thất phát sinh trong việc sử dụng tàu biển, nếu không chứng minh được rằng mình đã không có lỗi gây ra tổn thất đó.

Liên quan đến chế định trách nhiệm dân sự thì trong lĩnh vực hàng hải có một chế định khá đặc biệt và chỉ trong lĩnh vực này mới có, đó là quy tắc cho phép chủ tàu được giới hạn trách nhiệm của mình theo những mức giới hạn nhất định đối với những tổn thất hoặc thiệt hại do lỗi về hành trình (navigation) hoặc lỗi quản lý (management) của chủ tàu. Giới hạn này được gọi là giới hạn trách nhiệm dân sự của chủ tàu (limitation of liability). Điều đó cho phép chủ tàu trong trường hợp tàu gây thiệt hại về người hoặc tài sản không nhất thiết phải bồi thường toàn bộ cho những người bị thiệt hại mà được hưởng quyền giới hạn trách nhiệm theo đặc điểm (dung tích, giá trị của tàu mình) [29, tr. 195].

Có hai phương thức về giới hạn trách nhiệm: giới hạn trách nhiệm dân sự của chủ tàu theo giá trị tàu và giới hạn trách nhiệm theo dung tích con tàu. Đối với phương thức thứ nhất sẽ không có lợi cho người khiếu nại, nhất là đối với những tàu cũ nát, được bảo dưỡng kém hay những tàu bị chìm sau khi đâm va không trục vớt được. Phương thức thứ hai ra đời sau đã khắc phục được nhược điểm này khi đưa ra cách xác định mức giới hạn trách nhiệm căn cứ theo dung tích tàu [39, tr.17].

Tại Điều 5 Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với các tổn thất do ô nhiễm dầu 1992 quy định chủ tàu được quyền giới hạn trách nhiệm đối với bất cứ một sự cố nào ở mức tính gộp như sau:

a). 3 triệu đơn vị tính toán đối với tàu từ 5.000 GT đơn vị tấn trọng tải trở xuống;

b). Đối với tàu có trọng tải trên mức 5.000 tấn, thì cứ mỗi đơn vị tấn trọng tải gia tăng sẽ được tính là 420 đơn vị tính toán cộng thêm vào khoản tiền được quy định tại khoản (a);

Tuy nhiên, trong mọi trường hợp tổng cộng khoản tính gộp đó không được vượt quá 59,7 triệu đơn vị tính toán [80, tr.360].

Trong Bộ luật hàng hải 2005 của Việt Nam có 1 chương quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải (Chương 15), trong đó có đưa ra quy định về việc giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải (Điều 119, Điều 120 và Điều 122). Nhưng cũng trong quy định của Bộ luật này, lại không quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với khiếu nại trong trường hợp thiệt hại do ô nhiễm dầu. Cụ thể tại Khoản 2 Điều 221 quy định “các khiếu nại hàng hải không áp dụng giới hạn trách nhiệm dân sự đối với khiếu nại về thiệt hại do ô nhiễm dầu”. Đây là một trong những vấn đề chúng ta cần phải tiếp tục quan tâm, nghiên cứu [10].

1.2. Pháp luật quốc tế và pháp luật nước ngoài về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu

1.2.1. Pháp luật quốc tế về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu

Pháp luật quốc tế về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu được hiểu là tổng thể các nguyên tắc và quy phạm pháp luật quốc tế mà các chủ thể của luật quốc tế sử dụng nhằm phòng ngừa, ngăn chặn và khắc phục hậu quả khi có sự cố tràn dầu xảy ra. Theo quy định tại Điều 38 Quy chế Toà án Quốc tế, các vụ tranh chấp được chuyển đến Tòa án, sẽ áp dụng [170]:

1. Các điều ước quốc tế, chung hoặc riêng, đã quy định về những nguyên tắc được các bên đang tranh chấp thừa nhận;
2. Các tập quán quốc tế như những chứng cứ thực tiễn chung, được thừa nhận như những quy phạm pháp luật;
3. Nguyên tắc chung của luật được các quốc gia văn minh thừa nhận
4. Các án lệ và các học thuyết của các chuyên gia có chuyên môn cao nhất về luật quốc tế của các quốc gia khác nhau được coi là phương tiện để xác định các qui phạm pháp luật.

Ngoài 4 nguồn trên Pháp luật quốc tế còn bao gồm pháp luật của các quốc gia có liên quan và các Nghị quyết của các tổ chức quốc tế.

1.2.1.1. Các Điều ước quốc tế

Điều ước quốc tế là một trong những nguồn cơ bản, quan trọng của pháp luật quốc tế hiện đại. Điều ước quốc tế là sự thoả hiệp giữa các chủ thể, trước hết và chủ yếu là giữa các quốc gia, trên cơ sở tự nguyện, bình đẳng nhằm ấn định, thay đổi hoặc chấm dứt các quyền và nghĩa vụ đối với nhau. Điều ước quốc tế có thể là điều ước quốc tế song phương, đa phương; có thể có tính chất khu vực hoặc toàn cầu, được công nhận là nguồn của luật quốc tế hiện đại nếu được ký kết trên cơ sở các nguyên tắc cơ bản của luật quốc tế

hiện đại [46, tr.15]. Tại Điều 2 Công ước Vienna năm 1969 đưa ra khái niệm về điều ước quốc tế như sau: Điều ước quốc tế có nghĩa là thỏa thuận quốc tế được ký kết giữa các quốc gia dưới dạng văn bản và được điều chỉnh bằng luật quốc tế, không phụ thuộc vào việc thỏa thuận đó được ghi nhận trong một văn bản hoặc trong hai hay một số văn bản có liên quan với nhau, đồng thời không phụ thuộc vào tên gọi của nó [1, tr.30]

Hệ thống pháp luật quốc tế hiện đại đã hình thành các chế định pháp luật qui định về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển bởi một loạt các điều ước quốc tế song phương và các điều ước quốc tế đa phương. Trong số các điều ước đó có thể kể đến như: Công ước New York 1958 về Công nhận và cho thi hành quyết định của trọng tài nước ngoài; Công ước Washington năm 1965 về giải quyết tranh chấp giữa các quốc gia và các điều kiện dân nước ngoài về đầu tư; Công ước của Liên Hiệp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển năm 1978; Luật mẫu của UNCITRAL về Trọng tài thương mại quốc tế ngày 21/6/1985.

Một số điều ước quy định khung pháp lý chung đối với việc giải quyết vấn đề ô nhiễm biển, một số điều ước lại đưa ra những quy định cụ thể để điều chỉnh các vấn đề liên quan đến ô nhiễm biển.

Điều ước quy định khung pháp lý chung đối với việc giải quyết vấn đề ô nhiễm biển có thể kể đến như: Công ước quốc tế về luật biển 1982 (UNCLOS 1982); 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).

Một số Điều ước đưa ra những quy định cụ thể để điều chỉnh các vấn đề liên quan đến ô nhiễm biển như: Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu 1954 (OILPOL 54); Công ước quốc tế về phòng ngừa ô nhiễm từ tàu biển (MARPOL 73/78); Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển 1974 được sửa đổi bằng nghị định thư bổ sung 1978 (SOLAS

74/78); Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên 1978 sửa đổi năm 1995 (STCW 78/95); Công ước quốc tế về tránh đâm va trên biển năm 1972 (Công ước COLREGs); Công ước quốc tế sẵn sàng ứng phó khi có sự cố tràn dầu 1990 (OPRC 1990); Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu (CLC 69/92); Công ước Quốc tế về thiết lập Quỹ quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu, (Fund 71/92); Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại liên quan đến vận chuyển chất độc hại và nguy hiểm bằng đường biển 1996 (HNS 1996); Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu 2001 vv...)

Hệ thống pháp luật quốc tế hiện đại cũng đã hình thành các chế định pháp luật qui định về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển bởi một loạt các điều ước quốc tế song phương. Trong số đó có thể kể đến như: Thỏa thuận chung về bảo vệ môi trường biển giữa Hàn Quốc với Nga về hợp tác và bảo vệ môi trường biển năm 1986; thỏa thuận chung về bảo vệ môi trường biển giữa Hàn Quốc với Trung Quốc về hợp tác và bảo vệ môi trường biển năm 1992, Hiệp định tương trợ tư pháp về các vấn đề dân sự, gia đình và hình sự giữa nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và nước Cộng hòa nhân dân Bun - ga - ri ký ngày 01 tháng 10 năm 1979, Hiệp định tương trợ tư pháp về các vấn đề dân sự, gia đình và hình sự giữa nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và nước Cộng hòa nhân dân Hung - ga - ri, với Cộng hòa Pháp (năm 2000), với CHDCND Triều Tiên (năm 2002) vv...

1.2.1.2. Các tập quán quốc tế như những chứng cứ thực tiễn chung, được thừa nhận như những quy phạm pháp luật

Tập quán quốc tế là quy tắc xử sự do một số quốc gia áp dụng trong quan hệ quốc tế, dần dần được các quốc gia khác chấp nhận và áp dụng như một quy phạm pháp luật quốc tế. Tuy nhiên không phải tất cả các tập quán

quốc tế đều được công nhận là nguồn của luật quốc tế hiện đại, trong thực tiễn quan hệ quốc tế có những tập quán chỉ áp dụng trong quan hệ giữa hai hay một nhóm quốc gia, và có những tập quán được đại bộ phận hay tất cả các quốc gia thừa nhận và áp dụng [49, tr.16]. Những tập quán quốc tế có thể kể đến như: Các điều kiện thương mại quốc tế (INCOTERMS) đã được Phòng Thương mại quốc tế Paris (Paris ICC) tập hợp và ban hành từ năm 1936 (sửa đổi vào các năm 1953, 1968, 1976, 1980, 1990 và 2000); Bản quy tắc trọng tài của UNCITRAL; Quy tắc York - Antwerp về tổn thất chung;

Pháp luật Việt Nam hiện nay đều thừa nhận tập quán quốc tế là nguồn của pháp luật Việt Nam về bảo vệ môi trường biển, phòng, chống ô nhiễm dầu trên biển và cho phép áp dụng tập quán với điều kiện việc áp dụng tập quán đó không trái với các nguyên tắc cơ bản của Pháp luật Việt Nam.

1.2.1.3. Nguyên tắc chung của luật được các quốc gia văn minh thừa nhận

Trong khoa học pháp lý, nguyên tắc của pháp luật được hiểu là những tư tưởng, quan điểm chính trị - pháp lý chỉ đạo quá trình xây dựng và thi hành pháp luật. Và như vậy có thể khẳng định nguyên tắc cơ bản của luật quốc tế hiện đại là những tư tưởng, quan điểm chính trị - pháp lý chỉ đạo làm cơ sở xây dựng và thi hành luật quốc tế hiện đại. Những nguyên tắc cơ bản của pháp luật quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển là những tư tưởng chỉ đạo cơ bản, có tính chất xuất phát điểm, thể hiện tính toàn diện, linh hoạt và có ý nghĩa bao trùm, quyết định nội dung và hiệu lực của luật quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

Hội nghị về Môi trường và Phát triển của Liên Hợp Quốc (UNCED) đã họp năm 1992 tại Rio de Janeiro, Brazil. Tại đây, các đại biểu tham gia đã thống nhất những nguyên tắc cơ bản và phát động một chương trình hành động vì sự phát triển bền vững có tên Chương trình Nghị sự 21 và đưa ra 27

nguyên tắc chung, xác định những quyền và trách nhiệm của các quốc gia nhằm làm cho thế giới phát triển bền vững, trong đó nguyên tắc 16 quy định “Các nhà chức trách quốc gia nên cố gắng đẩy mạnh sự quốc tế hoá những chi phí môi trường và sự sử dụng các biện pháp kinh tế, căn cứ vào quan điểm cho rằng về nguyên tắc người gây ô nhiễm phải chịu phí tổn ô nhiễm, với sự quan tâm đúng mức đối với quyền lợi chung và không ảnh hưởng xấu đến nền thương mại và đầu tư quốc tế”. Nguyên tắc này hiện nay đã được hầu hết các quốc gia thừa nhận.

Nguyên tắc “người gây ô nhiễm phải trả tiền” được ghi nhận trong văn kiện của Tổ chức hợp tác và phát triển kinh tế (OECD) đã được coi là nguồn của pháp luật quốc tế và đã được các nước áp dụng. Một số quốc gia cũng đã áp dụng nguyên tắc này, ví dụ tại Điều 124 Luật Dân sự của nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa năm 1987 quy định “bất cứ người nào gây ô nhiễm môi trường và gây thiệt hại cho người khác vi phạm các quy định của nhà nước đối với việc bảo vệ môi trường và ngăn ngừa ô nhiễm phải chịu trách nhiệm dân sự theo quy định của pháp luật”.

Nguyên tắc tôn trọng chủ quyền quốc gia

Trong phạm vi lãnh thổ của mình, quốc gia có quyền tối cao về lập pháp, hành pháp và tư pháp. Mọi vấn đề về chính trị, kinh tế, văn hoá, xã hội của quốc gia phải do quốc gia quyết định, các quốc gia khác cũng như các tổ chức quốc tế không có quyền can thiệp vào; mọi tổ chức, cá nhân cư trú trên lãnh thổ của quốc gia phải tuân thủ pháp luật của quốc gia, nếu điều ước quốc tế mà quốc gia ký kết hoặc tham gia không có quy định khác [49, tr.31]

Trong quan hệ quốc tế, quyền độc lập của quốc gia thể hiện ở chỗ quốc gia có quyền tự quyết định mọi vấn đề đối nội và đối ngoại của mình, các quốc gia khác không có quyền can thiệp hoặc áp đặt; không có một thể lực nào, cơ quan nào đứng trên quốc gia, có quyền áp đặt pháp luật và bắt quốc

gia phải thực hiện. Quốc gia chỉ có nghĩa vụ tuân thủ các nguyên tắc cơ bản của luật quốc tế hiện đại, các quy định của điều ước quốc tế mà quốc gia ký kết hoặc tham gia, đồng thời tôn trọng các tập quán quốc tế cũng như các điều ước quốc tế do các quốc gia khác ký kết phù hợp với những nguyên tắc cơ bản của luật quốc tế hiện đại.

Tôn trọng chủ quyền quốc gia còn có nghĩa là tôn trọng sự thống nhất và toàn vẹn lãnh thổ quốc gia được ghi nhận và khẳng định trong Hiến chương Liên Hợp Quốc (Điều 2) và nhiều văn kiện quan trọng của Đại hội đồng Liên Hợp Quốc, trong đó có Tuyên bố của Đại hội đồng Liên hợp quốc ngày 24/10/1970 về những nguyên tắc của Luật quốc tế điều chỉnh quan hệ hữu nghị và hợp tác giữa các quốc gia phù hợp với Hiến chương Liên Hợp Quốc.

Nguyên tắc các quốc gia có trách nhiệm hợp tác với nhau

Vấn đề hợp tác giữa các quốc gia là vấn đề của riêng luật quốc tế hiện đại. Bản thân tên nguyên tắc cũng thể hiện đầy đủ nội dung của nó là các quốc gia có nghĩa vụ phải hợp tác với nhau. Và một trong những mục đích của liên hợp quốc là thực hiện hợp tác quốc tế, để giải quyết các vấn đề quốc tế trong lĩnh vực kinh tế, xã hội, văn hóa và môi trường. Trong lĩnh vực bảo vệ môi trường, phòng chống ô nhiễm dầu từ tàu biển muốn đạt hiệu quả cao thì phụ thuộc rất nhiều vào sự hợp tác của các quốc gia. Điều 197 Công ước luật biển 1982 quy định “Các quốc gia hợp tác trên phạm vi thế giới và nếu có thể thì trên phạm vi khu vực, trực tiếp hay qua trung gian của các tổ chức quốc tế có thẩm quyền, trong việc hình thành và soạn thảo các quy tắc và các quy phạm, cũng như các tập quán và thủ tục được kiến nghị mang tính chất quốc tế phù hợp với Công ước, để bảo vệ và gìn giữ môi trường biển, có tính đến các đặc điểm có tính chất khu vực”. Một điều khoản khác trong Công ước luật biển 1982 (Điều 123) quy định sự hợp tác giữa các quốc gia ven biển kín hay nửa kín. Các quốc gia ở ven bờ một biển kín hay nửa kín cần hợp tác với

nhau trong việc sử dụng các quyền và thực hiện các nghĩa vụ của họ theo Công ước. Các quốc gia này cố gắng phối hợp trong việc sử dụng các quyền và thực hiện các nghĩa vụ của họ có liên quan đến việc bảo vệ và giữ gìn môi trường biển.

Nguyên tắc tôn trọng các quyền cơ bản của con người

Về mặt lý luận cũng như trên thực tế, tôn trọng các quyền cơ bản của con người là tôn trọng các quyền không thể thiếu để cá nhân, con người có thể tồn tại và phát triển bình thường với tư cách là một thành viên cộng đồng xã hội trong một giai đoạn lịch sử nhất định. Những quyền đó gồm: quyền sống và quyền bất khả xâm phạm về thân thể, được tôn trọng danh dự và phẩm giá, tự do tư tưởng, tự do tín ngưỡng vv... Tất cả các quốc gia có nghĩa vụ tôn trọng, bảo đảm các quyền cơ bản của con người trên tất cả các lĩnh vực chính trị, dân sự, kinh tế - xã hội và văn hoá, hợp tác với các quốc gia khác trong việc bảo vệ và phát triển quyền con người, thực hiện các cam kết quốc tế về bảo vệ quyền con người.

1.2.1.4. Các án lệ và các học thuyết của các chuyên gia có chuyên môn cao nhất về luật quốc tế của các quốc gia

Án lệ được hiểu là các bản án hoặc quyết định đã có hiệu lực do toà án hoặc cơ quan trọng tài ban hành (ví dụ các bản án, quyết định của Toà án trọng tài của Phòng Thương mại quốc tế Paris) được sử dụng làm khuôn mẫu để giải quyết các vụ việc tương tự xảy ra sau này. Ở các nước phát triển và các nước thuộc hệ thống Common law [61,tr.21] Trong hệ thống pháp luật Common law, án lệ trở thành nguồn quan trọng, chủ yếu, nó tồn tại như một nguồn luật. Học thuyết về án lệ đã bám rễ rất sâu trong hệ thống pháp luật nước Anh. Rupert Cross đã nêu ra quan điểm lý luận về học thuyết về án lệ tồn tại trong hệ thống Common law là nguyên tắc cơ bản trong hoạt động của các cơ quan toà án, từ đó các vụ việc giống nhau cần được xét xử như nhau

[61, tr.24]. Từ thời cổ đại trong hệ thống pháp luật Civil Law, án lệ được coi là nguồn thứ cấp. Truyền thống pháp luật Civil Law từ thời cổ đại đã nhìn nhận vai trò rất giới hạn của cơ quan tư pháp trong quyết định các vụ việc cụ thể mà không có luật điều chỉnh. Tuy nhiên, trong hệ thống pháp luật các nước thuộc hệ thống pháp luật Civil Law thời hiện đại đã coi trọng vai trò của án lệ [61, tr.23]. Hệ thống các bản án có giá trị nhất định đối với các vụ việc trong tương lai. Ví dụ, các quyết định của Toà án Hiến pháp ở Đức sẽ được tuân theo bởi các Toà án cấp dưới trong hệ thống cơ quan toàn án của nước này.

1.2.2. Pháp luật nước ngoài về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu

Cơ sở pháp lý pháp luật nước ngoài về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu có thể được hiểu là tổng thể các nguyên tắc và quy phạm pháp luật quốc tế được ban hành bởi các chủ thể của luật quốc tế hiện đại nhằm phòng ngừa, ngăn chặn và khắc phục hậu quả khi có sự cố tràn dầu. Bao gồm: Pháp luật trong nước; các điều ước quốc tế mà các quốc gia tham gia ký kết; các Tập quán quốc tế; và thực tế xét xử của toà án và trọng tài quốc tế (Án lệ).

Theo thống kê sơ bộ, hiện nay có khoảng 30 quốc gia đã ban hành các chính sách, đạo luật về ô nhiễm dầu trên biển hoặc các văn bản có liên quan. Đó là các quốc gia Australia, Trung Quốc, Ấn Độ, Hàn Quốc, Indonesia, Nhật Bản, New Zealand, Singapore, Thái Lan, Philippines, Anh, Phần Lan, Pháp, Ireland, Na Uy, Liên bang Nga, Malta, Đan Mạch, Libya, Ai Cập, Madagascar, Nigeria, Nam Phi, Canada, Colombia, Cuba, Chile, Panama, Hoa Kỳ [34, tr.52].

Hiện nay các quốc gia trên thế giới đã ký kết hơn 60 Công ước quốc tế đa phương [191] và nhiều điều ước quốc tế song phương liên quan đến lĩnh vực bảo vệ môi trường biển, chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu. Các điều ước

này đã tạo thành cơ sở pháp lý cho các quan hệ quốc tế trong việc ngăn ngừa, ứng phó và xử lý khi có ô nhiễm dầu xảy ra.

Ngoài việc ký kết các điều ước quốc tế đa phương, song phương, hiện nay hầu hết các quốc gia trên thế giới đều thừa nhận các tập quán quốc tế, các án lệ là nguồn của pháp luật để giải quyết khi có ô nhiễm dầu xảy ra.

Tuy nhiên cho đến nay, Pháp luật Việt Nam nói chung cũng như pháp luật về bảo vệ môi trường, chống ô nhiễm dầu từ tàu nói riêng cũng chỉ mới thừa nhận nguồn của pháp luật bao gồm: Các văn bản pháp luật do cơ quan có thẩm quyền của Nhà nước Việt Nam ban hành, các điều ước quốc tế mà Việt Nam ký kết và các tập quán quốc tế được Việt Nam thừa nhận. Án lệ chưa được coi là nguồn luật nói chung cũng như nguồn của luật bảo vệ môi trường biển, chống ô nhiễm dầu từ tàu. Như vậy, sẽ là sai lầm nếu chúng ta cho rằng án lệ không phải là nguồn của pháp luật để giải quyết các quan hệ kinh tế, thương mại, dân sự có yếu tố nước ngoài nói chung và giải quyết các quan hệ liên quan đến ô nhiễm dầu từ tàu biển nói riêng. Vấn đề án lệ cần phải được tiếp cận cả từ góc độ lý luận và thực tiễn. Đây là vấn đề chúng ta cần tiếp tục quan tâm nghiên cứu.

1.3. Một số vấn đề lý luận chung về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng

Trong đời sống xã hội phần lớn thiệt hại xảy ra là thiệt hại ngoài hợp đồng, nó không xuất phát từ sự vi phạm nghĩa vụ đã được các bên chủ thể thiết lập sẵn. Việc giải quyết bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng là một vấn đề pháp lý lớn và phức tạp, những sự kiện pháp lý này thường phát sinh trong đời sống xã hội và là vấn đề cần giải quyết kịp thời nhằm khôi phục lại những lợi ích đã bị xâm phạm, bù đắp những thiệt hại xảy ra do hành vi trái pháp

luật gây ra và quy trách nhiệm pháp lý ở những người có hành vi trái pháp luật gây ra những thiệt hại đó.

Trách nhiệm dân sự bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng với mục đích đó được xem như phương tiện pháp lý cần thiết để bảo vệ những quyền, lợi ích chính đáng của cá nhân, tổ chức khi bị xâm phạm trái pháp luật; giáo dục người gây thiệt hại và mọi công dân trong xã hội nói chung về ý thức tuân theo pháp luật, tôn trọng lợi ích của người khác, lợi ích của tập thể và lợi ích công cộng là một điều cần thiết [77, tr.259].

Pháp luật dân sự đặt ra chế định trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng trước hết là để bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho chủ thể có quyền và lợi ích hợp pháp bị xâm hại, tiếp đến là để thực hiện lẽ công bằng trong xã hội. Nếu như trong quan hệ hợp đồng, sự công bằng được tạo lập trên cơ sở những thoả thuận về lợi ích giữa các bên, bên nào vi phạm mà gây thiệt hại sẽ phải chịu bồi thường theo nội dung của sự thoả thuận hoặc theo pháp luật, thì trong quan hệ bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, sự công bằng được tạo lập trên cơ sở những quyền lợi tự nhiên và toàn bộ những quyền năng mà pháp luật đã trao cho cá nhân công dân của mình. Nó là sự công bằng xã hội nói chung, tức là con người phải chịu trách nhiệm về hành vi của mình [36, tr. 23].

Do vậy, việc nghiên cứu chế định bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng để vận dụng những nguyên tắc, nguyên lý của chế định này để giải quyết vấn đề bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu là rất cần thiết. Vì bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng do ô nhiễm dầu từ tàu thường có yếu tố nước ngoài (Các bên chủ thể tham gia quan hệ trách nhiệm bồi thường thiệt hại không cùng quốc tịch hoặc không cùng nơi cư trú, hoặc không cùng nơi đóng trụ sở trên lãnh thổ một quốc gia; hành vi gây ra thiệt hại hoặc hậu quả thực tế của hành vi gây ra thiệt hại xảy ra ở nước ngoài).

Do đó, khi giải quyết bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng hiện tượng xung đột pháp luật tất yếu sẽ phát sinh, vì vậy việc áp dụng pháp luật nước nào để giải quyết xung đột pháp luật về bồi thường thiệt hại cần phải được quan tâm nghiên cứu.

1.3.1. Khái niệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng

Trách nhiệm dân sự bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng là một loại trách nhiệm pháp lý. Ở mức độ khái quát, về bản chất trách nhiệm dân sự bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng là một dạng cụ thể của trách nhiệm dân sự, được hiểu là nghĩa vụ phải gánh chịu những biện pháp cưỡng chế, áp dụng với người có hành vi vi phạm pháp luật xâm phạm đến tính mạng, sức khoẻ, danh dự, nhân phẩm, uy tín, tài sản, các quyền và lợi ích hợp pháp của người khác mà gây thiệt hại và phải chịu trách nhiệm bồi thường cho người bị thiệt hại.

Trách nhiệm dân sự bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng không phát sinh trên cơ sở hợp đồng mà trên cơ sở do pháp luật quy định. Trong thực tế đời sống xã hội, một quan hệ pháp luật về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng sẽ phát sinh khi một chủ thể này bằng hành vi của chính mình gây thiệt hại đối với một chủ thể khác mà trước đó không có quan hệ hợp đồng với nhau (hoặc trước đó có tồn tại một quan hệ hợp đồng nhưng hành vi gây thiệt hại không liên quan gì đến việc thực hiện hợp đồng đó). Bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng là bồi thường thiệt hại gây nên không phải do vi phạm nghĩa vụ đã thoả thuận trong hợp đồng mà là do vi phạm pháp luật.

Trách nhiệm dân sự bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng chủ yếu phát sinh do ngẫu nhiên, bất chợt, không được dự liệu trước. Và như vậy, mục đích cơ bản của trách nhiệm dân sự bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng là nhằm khắc phục hậu quả, đền bù tổn thất do hành vi vi phạm pháp luật đã gây ra

(bao gồm cả tổn thất về vật chất và tổn thất về tinh thần), khôi phục lại quyền và lợi ích đã bị xâm phạm của người bị thiệt hại, bảo vệ, giữ gìn sự phát triển bình thường của các quan hệ nhân thân, quan hệ tài sản từ đó nhằm giáo dục mọi người về ý thức tuân thủ pháp luật, bảo vệ Nhà nước, tôn trọng quyền và lợi ích hợp pháp của người khác. Hậu quả của việc áp dụng trách nhiệm này luôn mang đến những hậu quả bất lợi về tài sản của người gây ra thiệt hại để bù đắp những thiệt hại mà họ đã gây ra cho các chủ thể khác, đặc biệt đối với các hành vi phạm tội có động cơ vụ lợi.

Như vậy, dù bồi thường thiệt hại được quy định dưới góc độ nào, phạm vi nào cũng có thể hiểu là một quan hệ pháp luật dân sự phát sinh khi có hành vi xâm phạm các lợi ích được pháp luật dân sự bảo vệ (tính mạng, sức khỏe, tài sản...) và gây thiệt hại. Theo đó, người gây thiệt hại phải bồi thường những tổn thất về vật chất và tinh thần cho người bị xâm phạm lợi ích được pháp luật dân sự bảo vệ. Bồi thường thiệt hại là một loại quan hệ dân sự phát sinh do lỗi cố ý hoặc vô ý, xâm phạm đến tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm, uy tín, tài sản và các quyền, lợi ích hợp pháp của cá nhân, tổ chức thì người gây thiệt hại phải bồi thường cho người bị thiệt hại cả thiệt hại về vật chất và thiệt hại về tinh thần.

Trong khoa học pháp lý, vấn đề trách nhiệm pháp lý là một trong những vấn đề phức tạp bậc nhất của lý luận về nhà nước và pháp luật. Trách nhiệm pháp lý là một loại quan hệ đặc biệt giữa nhà nước, thông qua cơ quan nhà nước có thẩm quyền và chủ thể vi phạm pháp luật, trong đó bên vi phạm phải gánh chịu những hậu quả bất lợi, những biện pháp cưỡng chế được quy định ở những chế tài pháp luật. Trách nhiệm pháp lý là sự thực hiện chế tài được xác định trong quy phạm pháp luật đối với người có hành vi vi phạm. Việc cơ quan nhà nước có thẩm quyền buộc người có hành vi vi phạm phải gánh chịu những tước đoạt tài sản hay những hạn chế về nhân thân là biểu thị

thái độ phản ứng của nhà nước trước những hành vi trái pháp luật. Với ý nghĩa đó, trách nhiệm pháp lý gắn liền với vi phạm pháp luật và là hậu quả tất yếu của việc không thực hiện hoặc không thực hiện đúng các quy tắc xử sự mà pháp luật đã quy định.

Do sự phát triển của xã hội, các chế định pháp luật cũng dần thay đổi, trách nhiệm bồi thường thiệt hại không còn coi là hình phạt mà là nghĩa vụ, bổn phận của người gây thiệt hại phải bồi thường cho người bị thiệt hại nhằm phục hồi tình trạng tài sản của người bị thiệt hại. Bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng là một chế định quan trọng trong luật dân sự

Như vậy có thể hiểu bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng là một loại trách nhiệm dân sự mà khi người nào có hành vi vi phạm nghĩa vụ do pháp luật quy định ngoài hợp đồng xâm phạm đến quyền và lợi ích hợp pháp của người khác thì phải bồi thường thiệt hại do mình gây ra.

1.3.2. Bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu

Khác với trách nhiệm trong hợp đồng, vấn đề trách nhiệm dân sự ngoài hợp đồng có đặc trưng cơ bản là không tuân theo sự thoả thuận giữa các bên tham gia quan hệ, mà căn cứ vào quy định của pháp luật. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng trong trường hợp bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu thường có yếu tố nước ngoài. Quan hệ trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng có yếu tố nước ngoài là quan hệ trách nhiệm có một trong các yếu tố sau đây [51, tr. 217]

- Các bên chủ thể tham gia quan hệ trách nhiệm bồi thường thiệt hại không cùng quốc tịch hoặc không cùng nơi cư trú, hoặc không cùng nơi đóng trụ sở trên lãnh thổ một quốc gia. Ví dụ: Một tàu chở 100.000 tấn dầu mang quốc tịch của Nhật Bản đâm va với một tàu chở Nike của Hàn Quốc trên vùng

biển của Trung Quốc làm tràn ra hơn 100.000 tấn dầu thô, sau đó thủy triều lên, gió thổi dầu dạt vào bờ biển của Trung Quốc, Việt Nam gây thiệt hại về kinh tế, môi trường (bao gồm 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; những tổn thất về thu nhập người chủ tài sản bị ô nhiễm dầu phải chịu, 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 vv...) Trong trường hợp này, các bên chủ thể tham gia quan hệ trách nhiệm bồi thường thiệt hại không cùng quốc tịch hoặc không cùng nơi cư trú (Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Việt Nam)

- Hành vi gây ra thiệt hại hoặc hậu quả thực tế của hành vi gây ra thiệt hại xảy ra ở nước ngoài. Ví dụ: vụ tai nạn dầu Torrey Canyon xảy ra ngày 18 tháng 3 năm 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 119.000 tấn dầu. Việc tràn dầu đã làm ô nhiễm nặng vùng biển bán đảo Cornwall Anh và Bretagne Pháp.

Hiện nay, điều chỉnh trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng có yếu tố nước ngoài, đa số pháp luật của các nước đều áp dụng pháp luật của nước nơi xảy ra hành vi vi phạm pháp luật (*Lex loci delicti commisi*). Tuy nhiên, trong thực tế của đời sống quốc tế thường xảy ra trường hợp là hành vi gây thiệt hại được thực hiện ở nước này nhưng hậu quả của hành vi gây thiệt hại đó lại phát sinh ở một nước khác [51, tr.218].

Vấn đề ở chỗ là cần phải xác định đâu là nơi xảy ra hành vi vi phạm; nước nơi xảy ra hành vi gây thiệt hại hay nước nơi phát sinh hậu quả? Các vụ

gây ô nhiễm dầu thường chứa đựng những yếu tố này và cần có lời giải đáp thoả đáng.

Thực tế hiện nay các nước trên thế giới chưa có quan điểm thống nhất đâu được coi là nơi xảy ra hành vi gây thiệt hại. Có nước quy định nơi vi phạm pháp luật là nơi xảy ra hành vi gây thiệt hại, (Italia, Hy Lạp) [51, tr.218].

Theo quan điểm này, thì khi giải quyết xung đột pháp luật về trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng có yếu tố nước ngoài, các cơ quan Tư pháp của các nước này sẽ áp dụng hệ thuộc luật nơi có hành vi vi phạm. Trong khi đó, pháp luật một số nước khác lại quy định nơi vi phạm pháp luật là nơi phát sinh hậu quả thực tế do hành vi gây thiệt hại gây ra (Anh, Hoa Kỳ).

Như vậy, ở những nước theo quan điểm này, người ta sẽ áp dụng pháp luật của nước nơi có hiện diện của hậu quả thiệt hại để xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng. Kết hợp cả hai quan điểm nêu trên, pháp luật của một số nước (Đức, Việt Nam) quy định áp dụng cả hai. Đó là pháp luật của nước nơi xảy ra hành vi gây thiệt hại hoặc pháp luật của nước nơi phát sinh hậu quả thực tế tùy theo hoàn cảnh cụ thể pháp luật nước nào có lợi hơn khi áp dụng.

Theo quy định của pháp luật Việt Nam để áp dụng giải quyết bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng được quy định trong Bộ Luật Dân sự Việt Nam (Điều 773); Nghị định số 138 - CP ngày 15 tháng 11 năm 2006 của Chính phủ và trong các Hiệp định tương trợ tư pháp về dân sự, gia đình và hình sự giữa nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam với các nước nước ngoài, cụ thể:

Điều 773 của Bộ luật dân sự năm 2005 thì việc bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng có yếu tố nước ngoài được xác định theo pháp luật của nước nơi xảy ra hành vi gây thiệt hại hoặc nơi phát sinh hậu quả thực tế của hành vi

gây hại. Trong trường hợp tổ chức, cá nhân nước ngoài gây thiệt hại cho Nhà nước, tổ chức và cá nhân Việt Nam hoặc tổ chức, cá nhân Việt Nam gây thiệt hại cho tổ chức, cá nhân nước ngoài tại vùng trời, vùng biển thuộc quyền tài phán của Việt Nam thì việc bồi thường thiệt hại được xác định theo quy định của pháp luật Việt Nam [9].

Bên cạnh việc áp dụng pháp luật của nước nơi xảy ra hành vi vi phạm (*Lex loci delicti commisi*), pháp luật Việt Nam quy định áp dụng hệ thuộc luật quốc tịch của các bên đương sự, tức bên gây thiệt hại và bên bị thiệt hại và hệ thuộc luật quốc tịch của phương tiện. Cụ thể tại khoản 3 Điều 773 quy định: Trong trường hợp hành vi gây thiệt hại xảy ra ở ngoài lãnh thổ của Việt Nam mà người gây thiệt hại và người bị thiệt hại đều là công dân hoặc pháp nhân Việt Nam, thì áp dụng pháp luật Việt Nam (*Lex Nationalis*). Việc bồi thường thiệt hại do tàu bay, tàu biển gây ra ở không phận quốc tế hoặc biển cả được xác định theo pháp luật của nước mà tàu bay, tàu biển mang quốc tịch (*lex banderae*), trừ trường hợp pháp luật về hàng hải, pháp luật về hàng không của Việt Nam có quy định khác (Điều 773 khoản 2) [9].

Giải quyết bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng còn được quy định trong Hiệp định tương trợ tư pháp về các vấn đề dân sự, gia đình và hình sự giữa nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và nước Cộng hoà nhân dân Bun - ga - ri ký ngày 01 tháng 10 năm 1979, cụ thể tại Điều 31 quy định: Trách nhiệm bồi thường thiệt hại được xác định theo pháp luật của nước ký kết nơi xảy ra hành vi gây thiệt hại. Nếu người gây thiệt hại và người bị hại cùng quốc tịch hoặc cùng sống trên lãnh thổ của một nước ký kết, thì áp dụng pháp luật của nước ký kết. Cũng trong Hiệp định này còn đưa ra cả cơ quan có thẩm quyền giải quyết những tranh chấp về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, cụ thể tại Khoản 3 Điều 31 quy định “Cơ quan có thẩm quyền giải quyết những tranh chấp về bồi thường thiệt hại là cơ quan của nước ký kết nơi

thực tế đã xảy ra hành vi gây thiệt hại hoặc cơ quan của nước ký kết nơi bị đơn thường trú” [45, tr.198].

Giải quyết bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng còn được quy định trong Hiệp định tương trợ tư pháp về các vấn đề dân sự, gia đình và hình sự giữa nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và nước Cộng hoà nhân dân Hung - ga - ri, cụ thể tại Điều 30 quy định về trách nhiệm do dây thiệt hại. Tại Khoản 1 Điều 30 quy định “Về trách nhiệm do gây thiệt hại, sẽ áp dụng pháp luật của nước ký kết nơi đã xảy ra hành vi gây thiệt hại. Tuy nhiên, nếu các đương sự thường trú trên lãnh thổ nước ký kết kia thì áp dụng pháp luật của nước ký kết kia”. Hiệp định này còn đưa ra cơ quan có thẩm quyền giải quyết những tranh chấp về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng đó là “Toà án có thẩm quyền giải quyết các vụ kiện do gây thiệt hại là Toà án của nước ký kết nơi đã xảy ra hành vi gây thiệt hại hoặc nơi người bị kiện thường trú. Ngoài ra Toà án của nước ký kết nơi người đưa đơn kiện thường trú cũng có thẩm quyền trong trường hợp người bị kiện có tài sản ở nước này” [45, tr.158].

Như vậy, chúng ta có thể nhận thấy, nguyên tắc áp dụng chủ yếu để giải quyết vấn đề này là Luật nơi xảy ra hành vi vi phạm (Lex loci delicti Commissi). Việc áp dụng luật nơi xảy ra hành vi vi phạm để giải quyết các vấn đề liên quan đến trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng có những ý nghĩa:

Một là, nguyên tắc Luật nơi xảy ra hành vi vi phạm pháp luật (lex loci delicti Commissi) thể hiện tính khách quan, trong trường hợp bên gây thiệt hại và bên bị thiệt hại không cùng quốc tịch hoặc nơi cư trú thì áp dụng nguyên tắc này là phù hợp.

Hai là, việc xác định nơi xảy ra thiệt hại (lex loci delicti Commissi) thuận lợi dễ dàng, tạo điều kiện thuận lợi cho việc giải quyết của toà án. Toà

án có thể dễ dàng hơn trong việc điều tra, thu thập chứng cứ, xác minh về thiệt hại.

Ba là, nhìn chung thì nơi xảy ra thiệt hại là nơi có mối quan hệ gần gũi nhất đối với loại tranh chấp trong lĩnh vực bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, xét về tính chất loại vụ việc thì áp dụng luật nơi xảy ra thiệt hại là quy phạm thể hiện đúng bản chất của quan hệ. Do vậy ưu điểm nổi bật của nguyên tắc này là đơn giản, dễ áp dụng, chắc chắn và có thể dự tính trước trong việc xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

Tóm lại việc nghiên cứu chế định bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng để vận dụng những nguyên tắc, nguyên lý của chế định này để giải quyết vấn đề bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu là rất cần thiết.

1.4. Thực trạng và nguyên nhân ô nhiễm dầu trên biển

1.4.1. Thực trạng ô nhiễm dầu trên biển từ tàu

Ngày nay phần lớn dầu mỏ trên thế giới được vận chuyển bằng đường biển, do vậy nguy cơ ô nhiễm biển do dầu ngày càng tăng. Khi dầu bị tràn ra biển sẽ gây ô nhiễm môi trường biển, ảnh đến hệ sinh thái biển, cuộc sống của con người.

Trên thế giới, từ năm 1967 đến nay, chúng ta đã chứng kiến những vụ tràn dầu lớn, để lại hậu quả nặng nề về kinh tế, môi trường, ảnh hưởng đến sức khoẻ của người dân, hệ sinh thái biển, và thậm chí ảnh hưởng đến cả sự phát triển kinh tế xã hội.

Tác giả xin đưa ra các vụ tràn dầu lớn từ tàu biển trên thế giới xảy ra từ năm 1970 đến năm 2011.

Bảng 1.1. Các vụ tràn dầu lớn từ tàu từ 1970 – 2011

TT	Tên tàu	Năm	Địa điểm	Lượng dầu tràn (Tấn)
1	<u>Atlantic Empress</u>	1979	Trinidad và Tobago, Tây Ấn.	287,000
2	<u>ABT Summer</u>	1991	Bờ biển Ấn gô la	260,000
3	<u>Castillo de Bellver</u>	1983	Ngoài khơi vịnh Saldanha, Nam Phi.	252,000
4	<u>Amoco Cadiz</u>	1978	Vùng biển ngoài khơi Pháp	223,000
5	Haven	1991	Vùng biển Genoa, Ý	144,000
6	<u>Odyssey</u>	1988	700 hải lý ngoài khơi bờ biển Nova Scotia, Ca na đa	132,000
7	<u>Torrey Canyon</u>	1967	Tây Nam bờ biển nước Anh	119,000
8	<u>Sea Star</u>	1972	Vịnh Oman	115,000
9	<u>Irenes Serenade</u>	1980	Vịnh Navarino, Hy Lạp	100,000
10	<u>Urquiola</u>	1976	Tây Ba Nha	100,000
11	<u>Hawaiian Patriot</u>	1977	Ngoài khơi vịnh Honolulu, Hoa Kỳ	95,000
12	Independenta	1979	Bosphorus, Thổ Nhĩ Kỳ	95,000
13	<u>Jakob Maersk</u>	1975	Vùng biển Oporto, Bồ Đào Nha	88,000
14	<u>Braer</u>	1993	Đảo Shetland, nước Anh	85,000
15	Khark 5	1989	Vùng biển Mô rô cô	80,000
16	<u>Aegean Sea</u>	1992	La Coruna, Tây Ba Nha	74,000
17	<u>Sea Empress</u>	1996	Eo biển Prince William, nước Anh	72,000
18	Nova	1985	Gần đảo Kharg, của Iran	70,000
19	Katina P	1992	Vùng biển Maputo, Mô Dăm Bích	66,700
20	<u>Prestige</u>	2002	Ngoài khơi phía tây bắc Tây Ban Nha	63,000
35	<u>Exxon Valdez</u>	1989	Eo biển Prince William thuộc miền duyên hải phía nam Alaska, Hoa Kỳ	37,000

Nguồn: www.itopf.org

Dưới đây là vị trí các vụ tràn dầu lớn đã xảy ra từ năm 1970 đến năm 2011



Hình 1.1. Vị trí các vụ tràn dầu từ tàu từ 1970 - 2011

Nguồn: www.itopf.org

Theo thống kê của ITOPF thì từ năm 1969 đến nay đã xảy ra hơn 10.000 vụ tràn dầu. Trong số những vụ tràn dầu từ tàu đó cũng được ITOPF phân ra thành các loại sau: vụ tràn dầu từ tàu với số lượng nhỏ hơn 7 tấn; vụ tràn dầu từ tàu với số lượng từ 7 tấn đến 700 tấn và vụ tràn dầu từ tàu với số lượng trên 700 tấn.

- Những vụ tràn dầu từ tàu với số lượng dưới 7 tấn được coi là các vụ tràn dầu nhỏ

- Những vụ tràn dầu từ tàu với số lượng từ 7 đến 700 tấn được coi là vụ tràn dầu trung bình

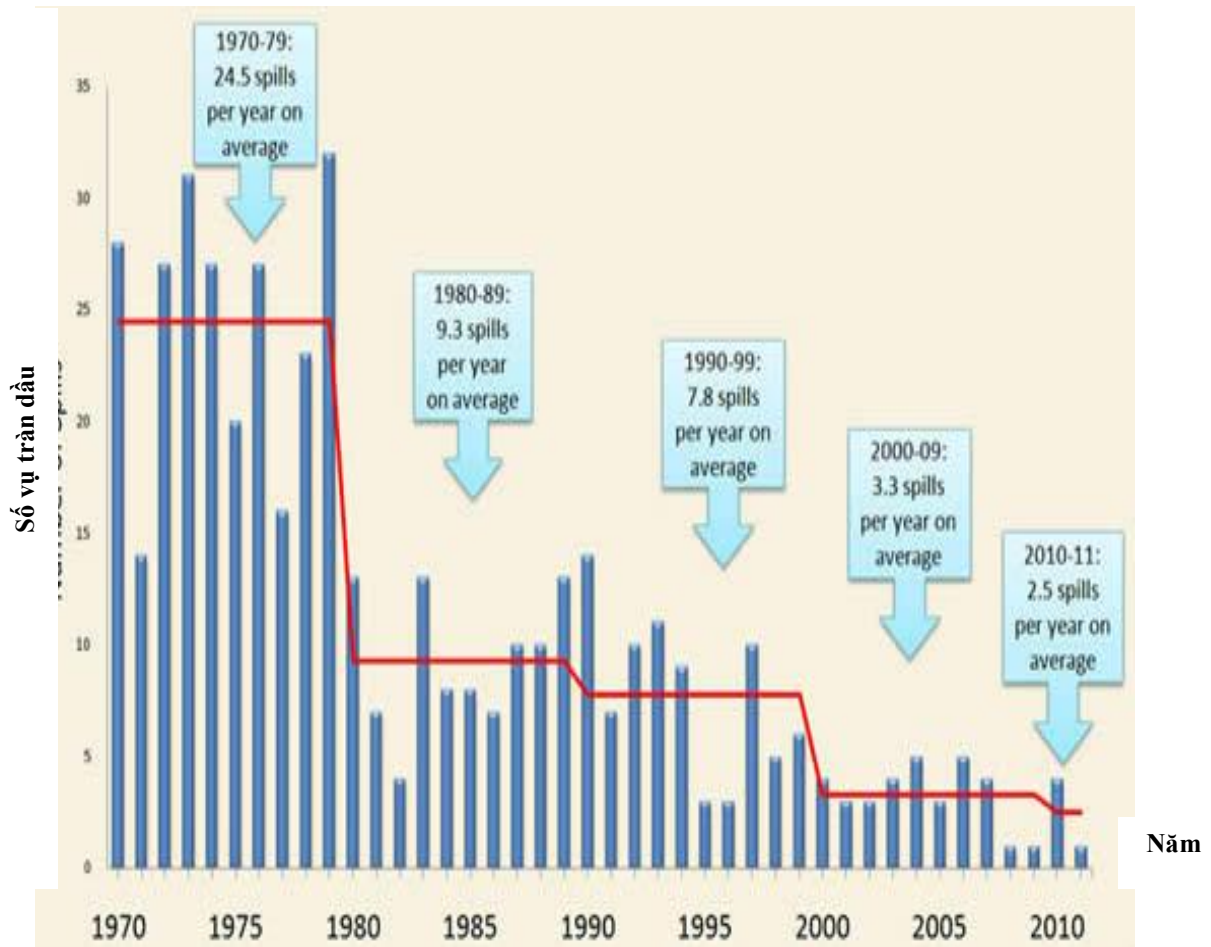
- Những vụ tràn dầu từ tàu với số lượng dầu tràn trên 700 tấn được coi là vụ tràn dầu lớn.

Các thống kê của ITOPF cũng chỉ ra trong tổng số hơn 10.000 vụ tràn dầu từ tàu, thì 81% là các vụ tràn dầu với số lượng nhỏ (dưới 7 tấn)

Bảng 1.2. Nguyên nhân gây ra các vụ tràn dầu
(dưới 7 tấn từ năm 1974 - 2010; Từ 7-700 tấn và > 700 tấn từ 1970 -2011)

Nguyên nhân	< 7 tấn	7 -700 tấn	> 700 tấn	Tổng số
Hoạt động của tàu				
Xả thải	3157	385	37	3579
Sang triết	562	33	1	596
Hoạt động khác	1250	61	15	1326
Tai nạn				
Đâm va	180	337	132	649
Chìm đắm	237	269	160	666
Máy hỏng	198	57	55	310
Hỏng trang thiết bị	202	39	4	245
Cháy nổ	84	33	34	151
Nguyên nhân khác	1975	121	22	2118
TỔNG CỘNG	7845	1335	460	9640

Nguồn: www.itopf.org



Hình 1.2. Số vụ tràn dầu từ tàu từ 1970 -2011

Nguồn: www.itopf.org

Nhìn vào bảng thống kê số vụ tràn dầu từ năm 1970 đến 2011 trên chúng ta cũng dễ nhận thấy là số lượng các vụ tràn dầu với số lượng lớn (trên 700 tấn) đã giảm đáng kể từ 42 năm qua.

Số vụ tràn dầu trung bình của thập kỷ trước (2000 - 2009) ít hơn 8 lần so với những năm 1970.

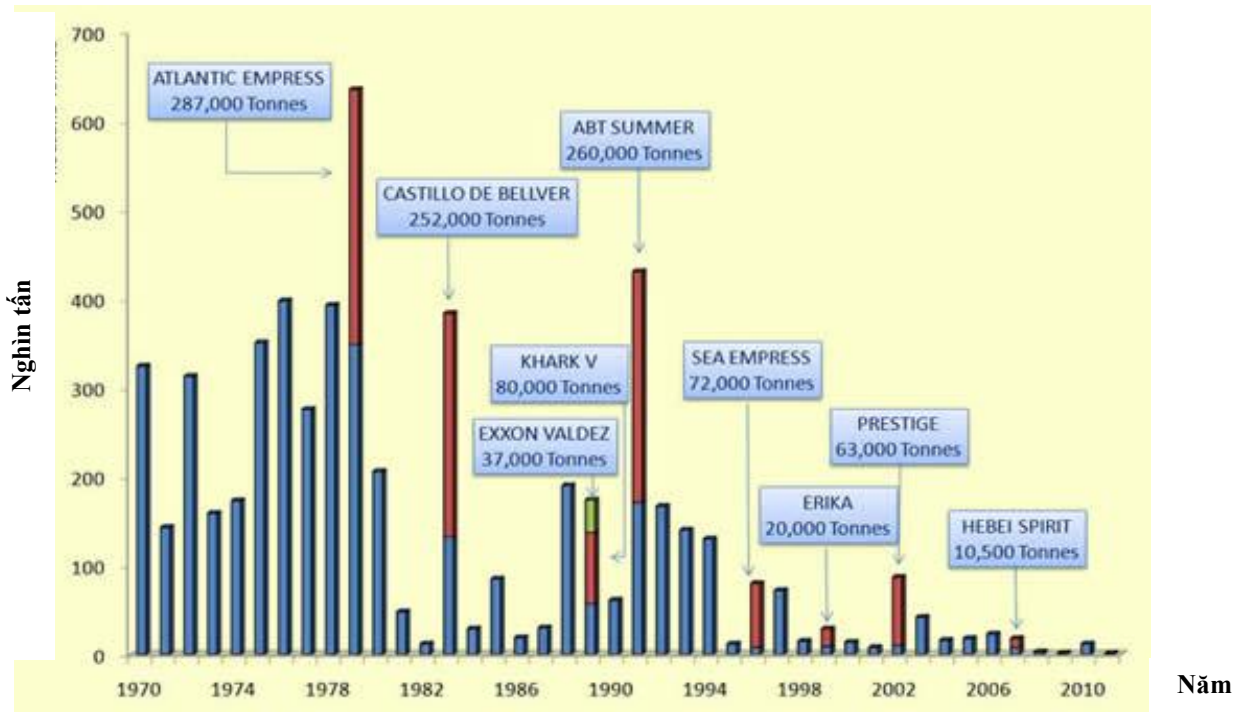
Điều đáng mừng là nhìn vào bảng này thì năm 2011 chỉ có 1 vụ tràn dầu. Lượng dầu tràn trong năm 2011 là dưới 7 tấn, có thể nói vụ tràn dầu trong năm 2011 là thấp nhất kể từ trước đến nay và giảm đáng kể so với các vụ tràn dầu ở thập kỷ trước.

Bảng 1.3. Số lượng các vụ tràn dầu từ tàu trên 7 tấn chia theo năm

Năm	7 -700 tấn	> 700 tấn	Năm	7 -700 tấn	> 700 tấn
1970	7	28	1991	30	7
1971	18	14	1992	31	10
1972	48	27	1993	31	11
1973	28	31	1994	26	9
1974	90	27	1995	20	3
1975	96	20	1996	20	3
1976	67	27	1997	28	10
1977	69	16	1998	26	5
1978	59	23	1999	20	6
1979	60	32	2000	21	4
1980	52	13	2001	17	3
1981	54	7	2002	13	3
1982	46	4	2003	17	4
1983	52	13	2004	17	5
1984	26	8	2005	22	3
1985	33	8	2006	13	5
1986	27	7	2007	13	4
1987	27	10	2008	8	1
1988	11	10	2009	7	1
1989	33	13	2010	4	4
1990	51	14	2011	4	1

Nguồn: www.itopf.org

Bảng thống kê các vụ tràn dầu từ tàu chia theo năm cho chúng ta thấy, từ năm 1970 đến nay, năm nào cũng xảy ra các vụ tràn dầu từ tàu, có năm xảy ra hơn 30 vụ tràn dầu với số lượng lớn, tuy nhiên những năm gần đây số vụ tràn dầu với số lượng lớn đã giảm đáng kể, năm 2008 là 01 vụ, năm 2009 là 1 vụ, năm 2010 là 4 vụ và năm 2011 là 01 vụ.



Hình 1.3. Số lượng dầu tràn từ tàu trên 7 tấn từ năm 1970 đến 2011

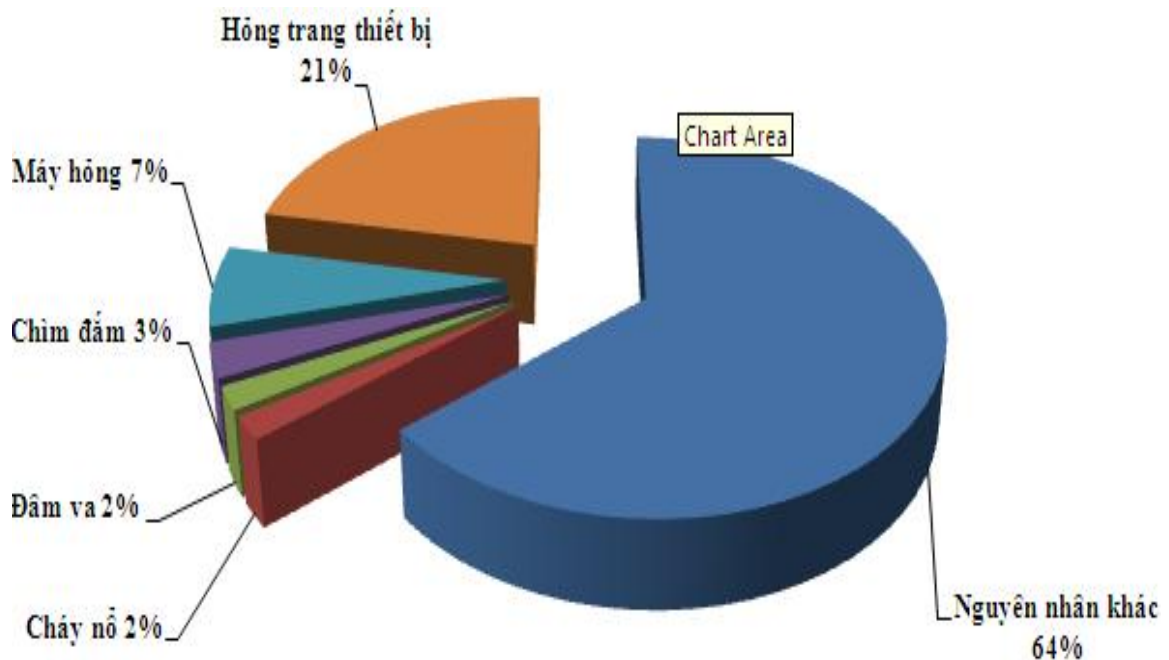
Nguồn: www.itopf.org

1.4.2. Nguyên nhân ô nhiễm dầu trên biển

Ô nhiễm dầu trên biển có thể phát sinh từ nhiều nguyên nhân khác nhau như: do tàu chở dầu bị tai nạn đắm trên Đại dương; do hoạt động của các cảng biển trong vùng nước ven bờ; do sự cố tràn dầu từ dàn khoan dầu; do quá trình khai thác dầu trong thềm lục địa; do chế biến dầu tại các cơ sở lọc dầu; do rò rỉ, tháo thải trên đất liền; do đánh đắm các giàn khoan dầu quá hạn; do chiến tranh, từ các thiết bị hay phương tiện được sử dụng để thăm dò hay khai thác các tài nguyên thiên nhiên của đáy biển và lòng đất dưới đáy biển và

có thể là hậu quả của các hoạt động kiến tạo địa chất làm cho các vỉa dầu khai thác cũ và mới gây tràn dầu. Ô nhiễm dầu từ tàu biển có thể do hoạt động của bản thân con tàu thải ra những chất CO₂ trong quá trình hoạt động của tàu gây ô nhiễm môi trường biển; có thể do quá trình làm sạch các hầm hàng có chứa cặn dầu hay hóa chất độc hại hoặc tháo nước dằn bản (ballast) có chứa cặn dầu; có thể do tai nạn đâm va, chìm đắm tàu gây sự cố tràn dầu trên biển, có thể do khâu giao nhận dầu nhiên liệu thiếu cẩn thận trong các khâu kỹ thuật, không tuân thủ những quy tắc kỹ thuật trong bốc dỡ. Ngoài ra, bản thân con tàu khi hoạt động bình thường cũng thải ra một lượng dầu đáng kể.

Theo thống kê của ITOPF thì từ năm 1969 đến nay đã xảy ra hơn 10.000 vụ tràn dầu từ tàu. Hình vẽ dưới đây cho ta thấy nguyên nhân xảy ra các vụ tràn dầu nhỏ và trung bình từ năm 1970 đến năm 2011.

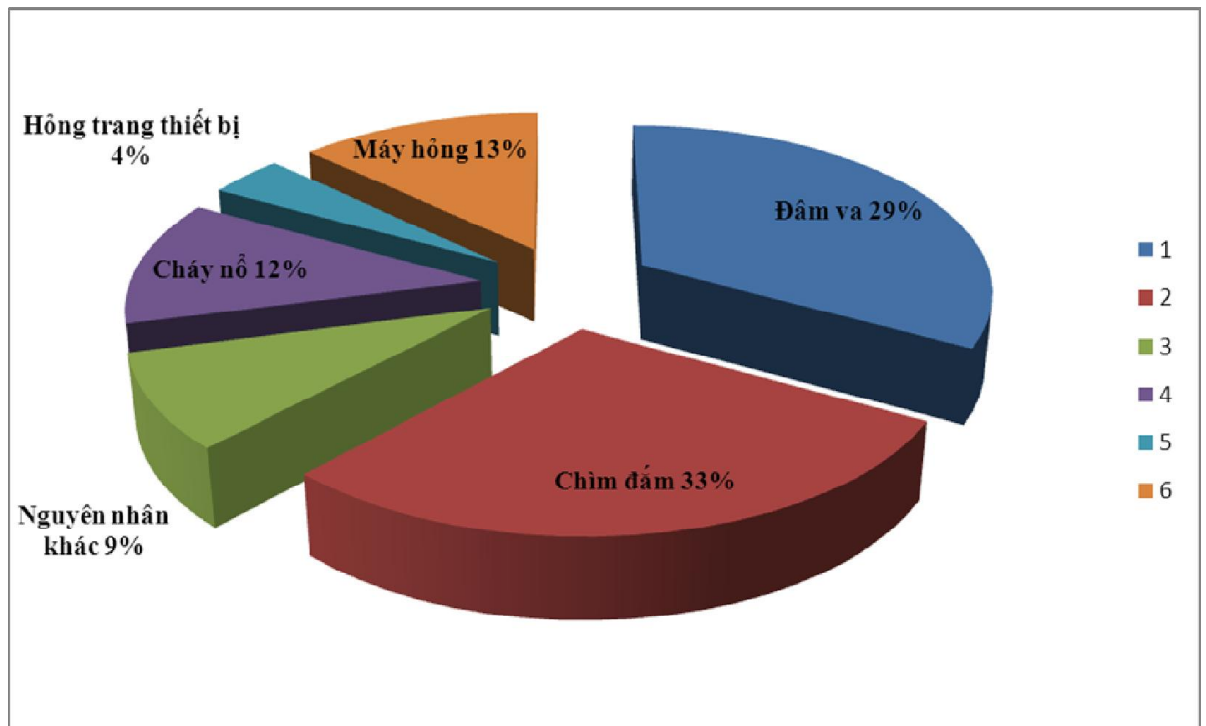


Hình 1.4. Nguyên nhân xảy ra các vụ tràn nhỏ và trung bình từ 1970 -2011

Nguồn: www.itopf.org

Đối với các vụ tràn dầu lớn (có số lượng dầu tràn trên 700 tấn, chiếm 5 % tổng số vụ tràn dầu) phần lớn là do đâm và hoặc chìm đắm

Bảng thống kê dưới đây cho ta thấy nguyên nhân xảy ra các vụ tràn lớn trên thế giới kể từ năm 1970 đến nay:



Hình 1.5. Nguyên nhân xảy ra các vụ tràn lớn từ 1970 - 2011

Nguồn: www.itopf.org

Việc kiểm soát ô nhiễm biển do dầu hiện nay vẫn đang là một vấn đề nhức nhối đối với nhiều quốc gia vì rất nhiều lý do:

Thứ nhất, dầu bị đổ ra biển có thể lan đi rất xa, làm ô nhiễm cả một vùng biển rộng lớn, hủy hoại nghiêm trọng chất lượng nước biển và làm chết các nguồn sinh vật biển. Người ta tính toán được rằng cứ một tấn dầu đổ ra biển có thể lan ra làm nhiễm bẩn trên một diện tích tối thiểu 12km² mặt biển với một lớp dầu dày từ 1/1000mm [35, tr.106].

Lớp dầu này ngăn cách nước với không khí cũng đủ làm cho sinh vật

sống trong nước bị chết ngạt. Dầu mỏ lan nhanh trên mặt biển do tính chất lý hóa học của nó, dưới tác động của dòng chảy, thủy triều và của gió, ảnh hưởng lớn đến sinh hoạt và sự sống của các loài sinh vật, động vật sống ở biển và thực vật của rừng ngập mặn. Ô nhiễm biển do dầu từ các con tàu gây ra trong các vụ tai nạn có tác hại rất lớn về nhiều mặt (khí hậu, môi trường kinh tế), ảnh hưởng gián tiếp đến sự phát triển của ngành du lịch và nuôi trồng thủy sản. Trong khi đó, việc xử lý và thu gom dầu đổ lại rất tốn kém và đòi hỏi trình độ khoa học công nghệ cao mà hiện nay rất nhiều nước không có khả năng đáp ứng được. Trong tổng số lượng hàng hóa thông qua cảng có khoảng 28% là sản phẩm dầu nhập và xuất khẩu của nước ta ngày càng gia tăng.

Thứ hai, không một ai có thể đảm bảo được rằng các vụ tai nạn hàng hải đắm tàu chở dầu lại không thể xảy ra; các hoạt động khai thác dầu khí lại vẫn cần thiết được tiến hành để phục vụ cho nhu cầu phát triển kinh tế của quốc gia ven biển; không ai có thể nói trước rằng có xảy ra sự cố hay không trong quá trình khai thác.

Nhận thức rõ tầm quan trọng của biển đối với loài người và tính nghiêm trọng, hậu quả của những vụ ô nhiễm biển do dầu từ tàu hiện nay, các quốc gia đã có những nỗ lực to lớn trong việc hợp tác xây dựng những quy phạm, tiêu chuẩn pháp lý quốc tế có giá trị bắt buộc chung về kỹ thuật và con người trong lĩnh vực ô nhiễm môi trường biển từ tàu để cấm tàu thải chất thải và hạn chế đến mức thấp nhất tổn thất do tai nạn, sự cố tràn dầu trong các vùng biển của mình và để cải thiện tình trạng ô nhiễm dầu từ tàu. Có thể nói đây là biện pháp tối ưu bởi vì trong mọi trường hợp, việc phòng ngừa luôn có hiệu quả cao hơn là chống và xử lý ô nhiễm. Hơn nữa, hoạt động phát triển kinh tế biển hiện đang là hướng phát triển của các quốc gia ven biển. Hoạt động kinh tế là việc sử dụng không gian biển vào mục đích kinh tế, điều đó tất yếu sẽ làm ảnh

hường tới môi trường biển, hệ sinh thái biển.

Để có thể thực hiện được cả hai mục đích phát triển kinh tế và bảo vệ môi trường theo hướng phát triển bền vững, các quốc gia đều sử dụng công cụ pháp lý để điều chỉnh các hoạt động kinh tế, quản lý hoạt động của các phương tiện tham gia hoạt động trên biển. Mặt khác, do tính chất nghiêm trọng của vấn đề ô nhiễm môi trường biển từ tàu biển và đặc điểm quốc tế của hàng hải, việc xây dựng khung pháp lý để kiểm soát các hoạt động của con người có vai trò cực kỳ quan trọng trong việc bảo vệ môi trường biển.

1.4.3. Thực trạng ô nhiễm dầu trên vùng biển Việt Nam

Biển của Việt Nam nằm trên tuyến đường giao thông biển huyết mạch nối liền Thái Bình Dương - Ấn Độ Dương, châu Âu - châu Á, Trung Đông - châu Á. Nằm trong số mười tuyến đường biển thông thương lớn nhất trên thế giới liên quan đến biển của Việt Nam gồm: tuyến Tây Âu, Bắc Mỹ qua Địa Trung Hải, kênh đào Xuy-ê, Trung Đông đến Ấn Độ, Đông Á, Úc, Niu-di-lân; tuyến Đông Á đi qua kênh đào Panama đến bờ Đông Bắc Mỹ và Caribê; tuyến Đông Á đi Úc và Niu-di-lân, Nam Thái Bình Dương; tuyến Tây Bắc Mỹ đến Đông Á và Đông Nam Á. Đây được coi là tuyến đường vận tải quốc tế nhộn nhịp thứ hai của thế giới. Hàng năm, trung bình có hàng trăm ngàn lượt tàu thuyền nước ngoài vào, rời 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 biển là rất cao, đặc biệt là ô nhiễm môi trường biển do dầu [116].

Trung bình mỗi ngày có hơn 300 tàu biển các loại đi qua biển Đông, trong đó có 15-20% tàu biển cỡ lớn trọng tải trên 30.000 tấn. Hiện nay nhiều nước trong khu vực như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan, Singapo vv... có nền kinh tế hầu như phụ thuộc nhiều vào con đường biển

này. Hàng năm có khoảng 70% khối lượng dầu mỏ nhập khẩu và 45% hàng hóa xuất khẩu của Nhật Bản, khoảng 90% khối lượng hàng hóa xuất khẩu của Trung Quốc được vận chuyển bằng đường biển qua biển Đông.

Số lượng dầu chuyên chở qua biển Đông hàng năm vào khoảng 2,1 tỉ tấn và vào bất cứ thời điểm nào cũng có khoảng 51 tàu chở dầu cỡ lớn hoạt động trong khu vực. Nếu tính lượng rò rỉ là 1% thì hàng năm lượng dầu tràn ra khu vực lên tới 2 triệu tấn. Các tài liệu thống kê của tổ chức Hải Dương học liên chính phủ IOC, tổ chức khí tượng thế giới WMO [35, tr.95].

Theo thống kê của Cục Hàng hải VN, từ năm 1992-2011 xảy ra gần 1.000 vụ tai nạn tàu biển tại một số vùng biển Việt Nam, có thể kể ra một số vụ điển hình như:

- Ngày 06/4/2011 tại vùng biển Cù Lao Chàm (Quảng Nam), tàu Bình Minh 28 (chủ tàu: Công ty TNHH VTB Đông Phú, Trọng tải: 1.955 DWT, thuyền viên: 11 người) trên đường hành trình chở 1886 tấn Clinker từ cảng Nghi Sơn - Thanh Hóa đi cảng An Giang đã đâm va với tàu Phúc Hải 5 (chủ tàu: Công ty cho thuê tài chính II, trọng tải 15.100DWT, thuyền viên 28 người; chạy từ Indonesia về) và bị chìm tại vị trí có tọa độ 15°54'432 vĩ độ Bắc; 108°36'823 kinh độ Đông, cách Cù Lao Chàm khoảng 06 hải lý về phía Đông Nam. Hậu quả: tàu Bình Minh 28 bị chìm cùng toàn bộ hàng hóa và nhiên liệu khoảng 8000 lít dầu DO và 150 lít dầu nhớt, 03 người chết và 02 người mất tích; tàu Phúc Hải 5 bị rách tôn vỏ phía mũi khoảng 02 m² [30, 2].

- Ngày 21/7/2011 tàu METHI BHUM trong khi hành trình vào cảng Chùa Vẽ (Hải Phòng) đã va chạm với tàu hải quân HQ 881 và HQ 885 đang buộc tại cầu cảng Đoàn 6 Hải quân, hậu quả tàu HQ 881 bị bục két nước khoang lái, rách mạn trái, thân vỏ bị biến dạng và HQ 885 bị rách mũi mạn phải, gãy cầu, bẹp cabin, biến dạng thân vỏ, tàu METHI BHUM bị thủng mũi [30, 2].

- Ngày 18/12/2011 tàu Hương Điền 09 khi hành trình khu vực gần đảo Cô Tô (Quảng Ninh) bị hỏng máy, gặp sóng to đã bị lật chìm cùng khoảng 1.000T than. Hậu quả 03 người chết, 02 người bị mất tích (cứu được 04 người) [30, 3].

- Ngày 2/3/2008, tàu Đức Trí Công ty TNHH Vận tải Đức Trí bị chìm làm khoảng 30 tấn dầu DO tràn ra biển.

- Ngày 12/5/2005, tàu Mimosa của Petro Việt Nam bị tàu Trinity quốc tịch Liberia đâm đắm ở khu vực mỏ Đại Hùng, cách thành phố Vũng Tàu 180 hải lý, với hơn 100 tấn dầu trong bụng. Mặc dù máy trưởng người Nga đã cho khóa van dầu, giảm thiểu khả năng tràn dầu, song một số lượng dầu vẫn thoát ra ngoài gây ô nhiễm. Tàu Mimosa chìm sâu 106m nên công tác trục vớt sẽ rất khó khăn, nguy cơ tràn dầu bất cứ lúc nào.

- Vào hồi 09h45m ngày 20/12/2003, tàu Mỹ Đình (thuộc Công ty Vận tải Biển Đông, trọng tải 7276 tấn) chở 1200 tấn hàng. Tàu bị thủng hầm máy, hầm hàng số 2,3,4 và tàu bị nghiêng 500 - 550, cùng 50 tấn dầu DO và 150 tấn dầu FO.

- Ngày 31/12/2002, tàu Bạch Đằng Giang (thuộc Vinashin). Số lượng dầu tràn ra ngoài từ la canh buồng máy và các tắc te được quây kín và thu bơm được gần 50 tấn.

- Ngày 15/1/1999, tàu Vega I (Thái lan) trong khi đang neo để chờ hoa tiêu, do gió mạnh và thủy triều lên, đã bị rê neo và trôi dạt vào bãi cạn tại khu vực phao số “0” luồng Định an. Sau đó tàu Vega đã bị chìm. Trên tàu còn khoảng 100 tấn dầu DO.

- Ngày 19/11/1998, tàu Sunny (Panama) trên đường hành trình từ Hồng Kông đi Malaysia gặp cơn bão số 5 đã bị tấp vào ghềnh đá. Trên tàu Sunny còn khoảng 150 tấn dầu DO, FO và LO.

- Vụ tàu chở dầu Neptune Aries (Singapore) đâm vào cầu tàu cảng Cái Tiên trên sông Sài Gòn hồi tháng 10 năm 1994, làm tràn 1.584 tấn dầu DO và hơn 150 tấn xăng dầu các loại từ đường ống dẫn dầu của cầu cảng.

- Ngày 20/9/1993 vụ chìm tàu Panharvest vào cách mũi Kỳ Vân khoảng 8-10 km. Hậu quả làm tràn hơn 300 tấn dầu nhiên liệu ra biển.

Bảng 1.4. Thống kê lượng dầu tràn một số năm ở Việt Nam

Nguồn	Đơn vị tính	Năm 1992	Năm 1995	Năm 2000
Giàn khoan ngoài khơi	Tấn	200	270	550
Nguồn từ đất liền	Tấn	4.040	5.300	7.500
Sự cố hàng hải	Tấn	500	500	1.500
Tàu chở dầu	Tấn	2.300	3.500	7.500
Hoạt động cảng	Tấn	340	450	600
Tổng số	Tấn	7.380	10.020	17.650

Nguồn: Cục Môi trường, TRIMAR - AB, Thủy Điển, 1995

Chúng ta có thể nhận thấy, nếu lượng dầu tràn liên quan đến nguồn từ giàn khoan ngoài khơi năm 1992 là 200 tấn thì đến năm 1995 là 270 tấn và 550 tấn vào năm 2000, trong khi đó lượng dầu tràn do sự cố hàng hải năm 1992 là 500 đến năm 1995 là 500 tấn, thì năm 2000 đã là 1.500 tấn, điều này cho thấy nguy cơ ô nhiễm dầu từ hoạt động hàng hải là rất lớn. Số vụ tràn dầu do tàu chở dầu cũng tăng rất mạnh năm 1992 là 2.300 tấn thì đến năm 2000 đã là 7.500 tấn.

Khi có ô nhiễm dầu xảy ra sẽ ảnh hưởng đến hệ sinh thái biển, ảnh hưởng đến môi trường biển và có thể sẽ bị ảnh hưởng đến nền kinh tế của quốc gia, do đó chúng ta cần phải có biện pháp hợp lý nhằm phòng ngừa,

ngăn chặn và khắc phục đối đa sự cố gây ô nhiễm với phương châm “phòng bệnh hơn chữa bệnh”.

TIỂU KẾT CHƯƠNG 1

1. Nghiên cứu những quy định pháp luật quốc tế và pháp luật một số quốc gia về chống ô nhiễm dầu từ tàu có ý nghĩa nhất định đối với việc hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam về bảo vệ môi trường biển nói chung, chống ô nhiễm dầu từ tàu biển nói riêng và đặc biệt là với nền kinh tế chuyển đổi và hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng. Muốn nghiên cứu những quy định pháp luật quốc tế và pháp luật một số quốc gia về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển cần phải nghiên cứu cơ sở lý luận về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu, pháp luật một số quốc gia về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, đồng thời phải đối chiếu lý luận với thực tiễn để làm sáng tỏ những vấn đề cốt lõi về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

Trong chương này, tác giả đã hệ thống các khái niệm cơ bản về tàu biển, ô nhiễm môi trường, chống ô nhiễm dầu, về trách nhiệm dân sự của chủ tàu; một số vấn đề lý luận về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu. Việc nghiên cứu chế định bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng để vận dụng những nguyên tắc, nguyên lý của chế định này để giải quyết vấn đề bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu là rất cần thiết. Cơ sở lý luận ở chương 1 làm nền tảng, cơ sở để tác giả tiếp tục nghiên cứu những quy định của pháp luật quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển trong chương 2.

2. Tuy nhiên với khuôn khổ của luận án và với thời gian có hạn, tác giả mới chỉ nghiên cứu được các điều ước quốc tế cơ bản về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, chưa đi sâu nghiên cứu: các tập quán quốc tế như những chứng cứ thực tiễn chung, được thừa nhận như những quy phạm pháp luật; những nguyên tắc chung của luật được các quốc gia văn minh thừa nhận; các án lệ

và các học thuyết của các chuyên gia có chuyên môn cao nhất về luật quốc tế của các quốc gia. Các nội dung này sẽ được tác giả tiếp tục bổ sung và làm rõ trong các nghiên cứu tiếp theo.

Chương 2

QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT QUỐC TẾ VỀ CHỐNG Ô NHIỄM DẦU TỪ TÀU BIỂN

Như đã đề cập ở phần trên, hệ thống pháp luật quốc tế hiện đại đã hình thành các chế định pháp luật qui định về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển bởi một loạt các điều ước quốc tế đa phương. Một số công ước quy định khung pháp lý chung đối với việc giải quyết vấn đề ô nhiễm biển, một số công ước đưa ra những quy định cụ thể để điều chỉnh các vấn đề liên quan đến ô nhiễm biển, dưới đây tác giả xin trình bày một số nội dung cơ bản của các công ước.

2.1. Công ước quốc tế về luật biển 1982 (UNCLOS 1982)

Công ước quốc tế về luật biển (UNCLOS 1982) được thông qua ngày 30/4/1982, Công ước quy định các nghĩa vụ trực tiếp của các quốc gia liên quan đến bảo vệ và giữ gìn môi trường biển và tài nguyên biển của mình. Công ước yêu cầu các quốc gia tiến hành tất cả các biện pháp cần thiết để ngăn ngừa, giảm bớt và kiểm soát ô nhiễm môi trường biển từ bất kỳ nguồn nào.

Liên quan đến nguồn ô nhiễm do tàu thuyền gây ra công ước yêu cầu các quốc gia áp dụng các bộ luật và quy định và thi hành mọi biện pháp khác có thể để ngăn ngừa, giảm thiểu ô nhiễm môi trường biển do tàu thuyền mang cờ hay đăng kiểm nước mình gây ra; có quyền đặt ra các điều kiện đặc biệt cho các tàu thuyền nước ngoài đi vào các cảng hay nội thủy nước mình; ngăn ngừa và giảm thiểu ô nhiễm môi trường biển do tàu thuyền nước ngoài gây ra, kể cả tàu thuyền đang thực hiện quyền đi qua không gây hại trong lãnh hải cũng như tại các vùng đặc quyền kinh tế.

Các điều khoản của UNCLOS về bảo vệ và gìn giữ môi trường biển nhìn chung được áp dụng với các quốc gia, bằng việc quy định những nghĩa vụ và

trách nhiệm cũng như quyền hạn mà quốc gia thực hiện đối với những khu vực trong hoặc ngoài quyền tài phán của mình nhằm ngăn ngừa, giảm thiểu và kiểm soát ô nhiễm môi trường biển từ các nguồn: (i) đất liền; (ii) khí quyển; (iii) do hoạt động nhận chìm; (iv) tàu biển; (v) các công trình hoặc phương tiện khai thác hoặc thăm dò tài nguyên đáy biển và lòng đất dưới đáy; (vi) các công trình hoặc phương tiện khác hoạt động trong môi trường biển [26].

Trong phần XII của công ước quy định về bảo vệ và gìn giữ môi trường biển (từ Điều 192 đến Điều 237)

Điều 192 (UNCLOS 1982) quy định “các quốc gia phải có nghĩa vụ bảo vệ và giữ gìn môi trường biển”, đồng thời các quốc gia phải tùy theo tình hình, thi hành riêng rẽ hay phối hợp với nhau, tất cả các biện pháp phù hợp với Công ước, cần thiết để ngăn ngừa, hạn chế và chế ngự ô nhiễm môi trường biển, sử dụng các phương tiện thích hợp nhất mà mình có, và cố gắng điều hòa các chính sách của mình về mặt này. Các quốc gia thi thành mọi biện pháp cần thiết để cho các hoạt động thuộc quyền tài phán hay quyền kiểm soát của mình không gây tác hại do ô nhiễm cho các quốc gia khác và cho môi trường của họ và để cho nạn ô nhiễm nảy sinh từ những tai nạn hay từ các hoạt động thuộc quyền tài phán hay quyền kiểm soát của mình không lan ra ngoài các khu vực mà mình thi hành các quyền thuộc chủ quyền theo đúng Công ước.

Mục b, khoản 2 Điều 194 quy định các quốc gia cần sử dụng các biện pháp để hạn chế đến mức cao nhất nguồn ô nhiễm do các tàu thuyền gây ra, đặc biệt là những biện pháp nhằm đề phòng các sự cố và đối phó với các trường hợp khẩn cấp, nhằm đảm bảo an toàn cho các hoạt động trên biển, ngăn ngừa những hành động thải bỏ, dù cố ý hay không, và quy định về cách thiết kế, cấu trúc, trang bị và việc khai thác các tàu thuyền.

Điều 211 của Công ước quy định ô nhiễm do tàu thuyền gây ra: “các quốc gia thông qua các quy tắc và quy phạm quốc tế nhằm ngăn ngừa, hạn chế và chế

ngự ô nhiễm môi trường biển do các tàu thuyền gây ra và quan tâm tạo điều kiện dễ dàng cho việc định ra, cũng theo cách nói trên, nếu cần, các cách bố trí đường giao thông cho tàu thuyền nhằm hạn chế đến mức tối thiểu nguy cơ xảy ra tai nạn có thể làm cho môi trường biển kể cả vùng duyên hải bị ô nhiễm, và do đó mà đụng chạm đến những lợi ích có liên quan của các quốc gia ven biển”.

Nhằm mục đích ngăn ngừa, hạn chế và chế ngự ô nhiễm môi trường biển, các quốc gia khi đặt ra các điều kiện đặc biệt cho các tàu thuyền nước ngoài đi vào các cảng hay nội thủy của mình hoặc công trình cảng cuối cùng ở ngoài khơi, cần phải công bố đúng thủ tục về các điều kiện này và phải thông báo cho các tổ chức quốc tế có thẩm quyền. Mọi quốc gia đòi hỏi thuyền trưởng của một chiếc tàu mà mình cho mang cờ. Các quốc gia thông qua các luật và quy định để ngăn ngừa, hạn chế và chế ngự ô nhiễm môi trường biển do tàu thuyền mà mình cho mang cờ hay cho đăng ký gây ra. Các luật và quy định này không được kém hiệu quả hơn các quy tắc và quy phạm quốc tế. Trong việc thi hành chủ quyền đối với lãnh hải của mình, các quốc gia ven biển có thể thông qua các luật và quy định để ngăn ngừa, hạn chế và chế ngự ô nhiễm môi trường biển do tàu thuyền nước ngoài gây ra, kể cả các tàu thuyền đang thực hiện quyền đi qua không gây hại.

Về quyền hạn của các quốc gia có cảng được quy định tại Điều 218 “Khi một chiếc tàu tự ý có mặt ở trong một cảng hay ở một công trình cảng cuối cùng ngoài khơi, quốc gia có cảng có thể mở một cuộc điều tra và, khi có các chứng cứ để chứng minh, có thể khởi tố đối với bất kỳ sự thái độ nào do chiếc tàu tiến hành ở ngoài nội thủy, lãnh hải hay vùng đặc quyền về kinh tế của mình, vi phạm các luật và quy phạm quốc tế có thể áp dụng, được xây dựng qua trung gian của tổ chức quốc tế có thẩm quyền hay qua một hội nghị ngoại giao chung”.

Công ước cũng quy định trách nhiệm của các quốc gia phải thực hiện nghĩa vụ quốc tế về bảo vệ môi trường biển, đồng thời phải “chịu trách nhiệm

vật chất theo luật quốc tế” nếu không hoàn thành trách nhiệm đó. Theo Điều 297 (1b) và (1c), tranh chấp có thể được đưa ra để giải quyết theo “các thủ tục giải quyết tranh chấp mà phán quyết có giá trị bắt buộc thi hành”

Tuy nhiên, công ước không chỉ dự liệu về các biện pháp khắc phục và chế tài truyền thống trong cơ chế “trách nhiệm quốc gia”. Công ước này thừa nhận rằng, đối với một số thiệt hại môi trường biển, sẽ không thể hoặc không thích hợp nếu tiến hành khiếu nại đòi bồi thường đối với thành viên công ước với tư cách một quốc gia, mà phải là đối với một “thực thể” nhà nước hoặc phi nhà nước đã gây ra thiệt hại do hành vi (hành động hoặc không hành động) của thực thể đó. Khi ấy, việc giải quyết tranh chấp giữa các quốc gia theo cơ chế quy định tại Phần XV không mang tính khả thi hoặc phù hợp, mà lúc này phải đặt ra vấn đề “trách nhiệm dân sự” theo đó người chịu thiệt hại có thể đòi bồi thường từ người phải chịu trách nhiệm về hoạt động gây ra thiệt hại đó.

Theo Công ước, một quốc gia có thể phải chịu trách nhiệm đối với thiệt hại hoặc tổn thất do ô nhiễm môi trường biển. Ngoài khả năng truy cứu trách nhiệm do không thực hiện các trách nhiệm quốc tế về bảo vệ và gìn giữ môi trường biển theo Điều 235, quốc gia còn có thể phải chịu trách nhiệm đối với các hoạt động nằm ngoài quyền hạn mà Công ước cho phép. Điều 232 Công ước quy định rằng các quốc gia phải chịu trách nhiệm “đối với thiệt hại hoặc tổn thất được quy cho họ, phát sinh từ việc thực hiện các biện pháp thuộc Mục 6, khi các biện pháp này là bất hợp pháp hoặc vượt quá mức cần thiết hợp lý”, và “phải ban hành quy định về quyền truy đòi tại các tòa án của quốc gia mình đối với những vụ kiện về thiệt hại hoặc tổn thất đó”. Việc truy đòi tại các tòa án trong nước không làm mất đi quyền của các quốc gia trong việc tìm kiếm sự bồi hoàn theo pháp luật quốc tế thông qua các thủ tục giải quyết tranh chấp theo Phần XV Công ước.

Công ước cũng thừa nhận rằng những thiệt hại đối với môi trường biển cũng có thể phát sinh từ các hoạt động của những thực thể phi Nhà nước. Theo

quy định chung, thiệt hại do các thực thể đó gây ra sẽ không phải là đối tượng khiếu nại theo luật quốc tế, trừ trường hợp có cáo buộc rằng thiệt hại đó xảy ra hoàn toàn hoặc một phần bởi việc Quốc gia không thực thi nghĩa vụ quốc tế. Trong trường hợp đó, bên bị khiếu nại là quốc gia hữu quan chứ không phải là thực thể phi nhà nước. Để bảo đảm rằng có các cơ chế phù hợp để giải quyết trách nhiệm vật chất và việc bồi thường thiệt hại đối với môi trường biển do hoạt động của các thực thể phi nhà nước, Công ước quy định về nghĩa vụ của các quốc gia thành viên phải ban hành quy định về trách nhiệm vật chất đó trong các hệ thống pháp luật quốc gia: Các quốc gia phải bảo đảm rằng hệ thống pháp luật nước mình cho phép thực hiện quyền truy đòi nhằm mục đích bồi thường nhanh chóng và thỏa đáng, hoặc giảm nhẹ hậu quả dưới hình thức khác, đối với các thiệt hại phát sinh do ô nhiễm môi trường biển gây ra bởi các tự nhiên nhân hoặc pháp nhân thuộc quyền tài phán của mình; để bảo đảm bồi thường nhanh chóng và thỏa đáng đối với mọi thiệt hại đối với môi trường biển, các quốc gia cần hợp tác trong quá trình triển khai thực hiện và phát triển pháp luật quốc tế về trách nhiệm pháp lý và trách nhiệm vật chất, về đánh giá và bồi thường thiệt hại, giải quyết các tranh chấp đối với các vấn đề liên quan, cũng như - nếu phù hợp - xây dựng các tiêu chí và thủ tục nhằm thanh toán đầy đủ mức bồi thường, chẳng hạn như việc bảo hiểm bắt buộc hoặc các quỹ bồi thường.

Như vậy, có thể nói Công ước Luật biển 1982 thể hiện sự thoả hiệp mang tính toàn cầu, có tính đến lợi ích của tất cả các nước trên thế giới, dù là nước công nghiệp phát triển hay là nước đang phát triển, là cơ sở pháp lý chung cho việc bảo vệ giữ gìn môi trường biển, tài nguyên biển và giải quyết vấn đề liên quan đến ô nhiễm biển.

2.2. 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).

Thảm họa tàu dầu Torrey Canyon bị mắc cạn vào tháng 3/1967 ở bờ biển phía Đông Nam của Anh đã làm cho 119.000 tấn dầu thô loang ra khắp bờ biển của Anh và Pháp, đây là vụ tràn dầu lớn nhất trong lịch sử cho đến thời điểm đó. Thảm họa đã cho thấy những lo ngại nhất định về quyền hạn của các quốc gia theo công pháp quốc tế đối với các vụ việc xảy ra trên biển cả. Đặc biệt là yêu cầu quốc gia ven biển có thể thực hiện những biện pháp cần thiết để bảo vệ lãnh hải của họ tránh bị ô nhiễm dầu khi có tai nạn xảy ra, nhất là những biện pháp tác động đến sự chú ý của chủ tàu nước ngoài, chủ hàng và ngay cả quốc gia mà tàu mang cờ.

Tại Điều 1 của công ước quy định “các thành viên của công ước này có thể tiến hành những biện pháp can thiệp trên biển khi cần thiết để phòng chống, hạn chế hay loại bỏ những nguy hiểm nghiêm trọng sắp xảy ra đối với bờ biển cũng như các lợi ích khác của mình do ô nhiễm hay đe dọa ô nhiễm biển từ dầu bởi các tai nạn hàng hải hoặc những hành động liên quan đến một tai nạn như vậy mà có thể gây ra các hậu quả nghiêm trọng”. Tuy nhiên khoản a Điều 3 công ước quy định “trước khi tiến hành bất kỳ một biện pháp can thiệp nào, quốc gia ven biển phải tham khảo ý kiến của những quốc gia bị ảnh hưởng bởi tai nạn hàng hải đó đặc biệt là quốc gia mà tàu mang cờ”; quốc gia ven biển sẽ thông báo kịp thời các biện pháp can thiệp dự định áp dụng tới những người hoặc cơ quan có quyền lợi có thể bị ảnh hưởng do áp dụng những biện pháp đó. Quốc gia ven biển sẽ phải xem xét mọi ý kiến mà họ có thể đề xuất. Điều đó có thể hiểu là quốc gia ven biển chỉ có quyền thực hiện những hành động này khi cần thiết và sau khi đã bàn bạc với những tổ chức thích hợp, đặc biệt là quốc gia mà tàu mang cờ, quốc gia có tàu hoặc tàu liên quan, chủ tàu hoặc chủ hàng khi yêu cầu và trong hoàn cảnh cho phép thông qua các chuyên gia đã được chỉ định. Quốc

gia ven biển thực hiện những biện pháp vượt quá giới hạn cho phép theo Công ước có trách nhiệm đền bù cho bất kỳ thiệt hại nào mà những biện pháp đó đã gây ra. Công ước đã đưa ra việc giải quyết những tranh chấp phát sinh liên quan đến việc áp dụng Công ước.

Hội nghị London 1973 về ô nhiễm biển đã thông qua Nghị định thư liên quan đến can thiệp trên biển cả trong trường hợp ô nhiễm biển do các chất không phải là dầu. Nghị định thư đã mở rộng chế độ pháp lý của công ước quốc tế liên quan đến sự can thiệp trên biển cả trong trường hợp tai nạn gây ô nhiễm dầu 1969 cho các chất được liệt kê trong phần Phụ lục của Nghị định thư hoặc các chất có tính chất chủ yếu giống những chất này.

Công ước quy định các thành viên của công ước có thể tiến hành những biện pháp can thiệp trên biển khi cần thiết để phòng chống, hạn chế hay loại bỏ những nguy hiểm nghiêm trọng sắp xảy ra đối với bờ biển cũng như các lợi ích khác của mình do ô nhiễm hay đe dọa ô nhiễm biển từ dầu bởi các tai nạn hàng hải. Công ước cũng quy định trước khi tiến hành bất kỳ một biện pháp can thiệp nào, quốc gia ven biển phải tham khảo ý kiến của những quốc gia bị ảnh hưởng bởi tai nạn hàng hải đó đặc biệt là quốc gia mà tàu mang cờ; hoặc tham khảo tư vấn của các chuyên gia độc lập mà tên của họ có trong Danh sách chuyên gia được Tổ chức lưu giữ. Tuy nhiên tại mục e Điều 3 lại quy định một quốc gia ven biển trước khi hay trong khi thực thi biện pháp can thiệp đó sẽ phải tìm mọi cách tránh gây hiểm họa cho sinh mạng con người và hỗ trợ những người bị nạn và trong những trường hợp cần thiết thì tạo điều kiện thuận lợi cho việc hồi hương của thuyền viên, đồng thời không gây cản trở cho các công việc này. Ngoài những nội dung chính của công ước, còn có thêm Phụ lục gồm 2 phần: phần 1 quy định về trình tự hoà giải, theo đó một ủy ban hoà giải sẽ được thành lập dựa theo đề nghị của một thành viên gửi cho thành viên khác và việc đề nghị hoà giải của một thành viên phải bao gồm một bản tường trình

sự việc gửi kèm theo các tài liệu liên quan hỗ trợ; ủy ban hoà giải gồm 3 thành viên: một thành viên do quốc gia ven bờ đã áp dụng các biện pháp can thiệp đề cử, một thành viên do quốc gia mà dân tộc hay tài sản của họ bị ảnh hưởng bởi biện pháp can thiệp này đề cử và thành viên thứ 3 là chủ tịch ủy ban do hai thành viên trên đồng ý đề cử. Trong trường hợp hòa giải thất bại thì có thể đệ trình trọng tài trong vòng 180 ngày kể từ ngày hòa giải không thành công. Hội đồng trọng tài xét xử gồm 3 thành viên, một trọng tài do quốc gia ven biển áp dụng biện pháp can thiệp đề cử, một trọng tài do quốc gia mà dân tộc và tài sản của họ bị ảnh hưởng bởi các biện pháp can thiệp đó đề cử và Trọng tài còn lại được đề cử bởi thỏa thuận giữa hai Trọng tài trên và sẽ đóng vai trò là Chủ tịch. Quyết định của Trọng tài sẽ là quyết định cuối cùng và các bên không được kháng cáo. Các bên phải tuân thủ quyết định này ngay lập tức.

2.3. Các công ước quốc tế về phòng ngừa ô nhiễm dầu

2.3.1. Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm Biển do Dầu (OILPOL 54)

Từ những năm 1950 cộng đồng quốc tế đã có những cố gắng để giảm bớt ô nhiễm biển. Năm 1954 Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm Biển do Dầu (OILPOL 54) đã được thông qua. OILPOL 54 là văn kiện đầu tiên do nhiều bên ký kết với mục đích chính là bảo vệ môi trường và đánh giá cao sự đóng góp quan trọng của Công ước này đối với việc bảo vệ môi trường biển và bờ biển khỏi bị ô nhiễm [27, tr.2]. Công ước có hiệu lực vào ngày 26/7/1958. Các yêu cầu của OILPOL 54 là: Quy định các vùng ven biển không được xả dầu phải cách bờ tối thiểu là 50 hải lý; các tàu chạy tuyến quốc tế trên tàu phải có nhật ký ghi nhận các công việc liên quan đến dầu (nhận dầu hàng, dầu nhiên liệu, trả dầu hàng, thải dầu cặn, nước dẫn tàu vv...

Năm 1959, Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) được thành lập, đã thực hiện việc điều tra toàn cầu về phạm vi ô nhiễm dầu, khả năng các thiết bị tiếp cận

chất thải trên bờ và nghiên cứu những biện pháp phòng chống lại mối nguy hiểm đang tăng do dầu từ tàu biển. IMO đã tổ chức một hội nghị vào năm 1962, tại đây đã quyết định mở rộng phạm vi áp dụng của Công ước 1954 đối với những tàu có trọng tải thấp hơn và mở rộng những khu vực cấm.

Sau tai nạn Torrey Canyon năm 1967 cộng đồng thế giới mới nhận ra rằng vấn đề ô nhiễm biển do dầu là cực kỳ quan trọng và cần phải có quy định nghiêm khắc hơn đối với những tàu chở dầu và Công ước 1954 lại được sửa đổi vào năm 1969 và 1971. Năm 1971, IMO đã phê chuẩn hai bổ sung sửa đổi tiếp theo của Công ước OILPOL 54. Một bổ sung sửa đổi đưa ra yêu cầu về giới hạn bảo vệ đối với vùng Great Barrier Reef do tầm quan trọng của vùng này. Bổ sung sửa đổi thứ hai quy định giới hạn kích thước của các khoang hàng trên siêu tàu dầu, nhằm mục đích giới hạn lượng dầu tràn trong trường hợp xảy ra đâm va hay mắc cạn. Giới hạn lượng dầu tràn thay đổi tùy thuộc vào một số thông số khác nhau như: kích thước tàu, việc bố trí các két hàng, tàu có hay không có đáy đôi, bố trí các két nước dẫn sạch vv... Công ước OILPOL 54 sau này đã được chuyển thể và thay thế trong Công ước MARPOL 73/78.

2.3.2. Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 được sửa đổi bổ sung bởi Nghị định thư 1978 (MARPOL73/78)

Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra, 1973 đã được Hội nghị quốc tế về ô nhiễm biển do IMO tổ chức từ ngày 8 tháng 10 đến ngày 2 tháng 11 năm 1973 thông qua. Nghị định thư I (trọng tài) cũng được thông qua tại hội nghị này. Công ước này sau đó được sửa đổi bổ sung bằng Nghị định thư 1978 liên quan, Nghị định thư đã được Hội nghị quốc tế về an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm tàu chở xô hàng lỏng (Hội nghị TSPP) do IMO tổ chức từ ngày 6 đến 17 tháng 2 năm 1978 thông qua. Công ước này được sửa đổi, bổ sung bằng Nghị định thư nêu trên được gọi là Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm do tàu

gây ra 1973, được sửa đổi bổ sung bằng Nghị định thư 1978 liên quan, hoặc viết tắt là MARPOL 73/78. Những quy định đề cập đến các nguồn gây ô nhiễm khác nhau từ tàu được nêu trong năm Phụ lục của Công ước. Công ước cũng đã được bổ sung sửa đổi bởi Nghị định thư 1997 và bổ sung thêm phụ lục thứ sáu.

Công ước này thay thế Công ước quốc tế Ngăn ngừa ô nhiễm Biển do Dầu 1954 và đưa thêm những biện pháp bổ sung để ngăn chặn ô nhiễm biển do dầu. Công ước đề cập tới tất cả các nguồn gây ô nhiễm từ tàu (dầu, hóa chất chở xô, hóa chất độc hại chở trong các bao gói, nước thải và rác thải). Đây là một trong những công ước quan trọng của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO). Công ước đề ra những quy định nhằm ngăn chặn những vụ ô nhiễm gây ra bởi tai nạn hoặc trong quá trình vận chuyển hàng hóa là dầu, hàng nguy hiểm, độc hại bằng tàu, do nước thải, rác và khí thải từ tàu. Công ước cũng đưa ra những yêu cầu về lưu giữ, xử lý và thải những vật liệu đó cũng như yêu cầu về quy trình báo cáo những vụ tràn dầu, chất độc hại cũng như quy định những khu vực đặc biệt khi tàu hoạt động trong đó phải bắt buộc tuân thủ theo những tiêu chuẩn thải nhất định. Công ước có 20 điều và 6 phụ lục kỹ thuật (nội dung các phụ lục này cũng liên tục được cập nhật, sửa đổi), trong đó có quy tắc phòng ngừa ô nhiễm do dầu, quy tắc không chế ô nhiễm do chất lỏng độc hại chở xô, phòng ngừa ô nhiễm do các chất có hại chở bằng đường biển dưới dạng đóng gói, phòng ngừa ô nhiễm do nước thải từ tàu, phòng ngừa ô nhiễm do rác từ tàu, và phòng ngừa ô nhiễm không khí do tàu. Tính đến ngày 31/01/2012, hiện thế giới có 136 nước tham gia phụ lục III, 129 nước đã tham gia phụ lục IV, 143 nước tham gia phụ lục V, 68 nước tham gia Phụ lục VI [31, tr. 3].

Trong phần Phụ lục I của công ước đưa ra các quy định về việc ngăn ngừa ô nhiễm do dầu, có hiệu lực vào ngày 2 tháng 10 năm 1983, giữa các thành viên của MARPOL 73/78, thay thế cho công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển

do Dầu 1954, được sửa đổi năm 1962 và 1969, đã có hiệu lực vào thời điểm đó. Các sửa đổi bổ sung của Phụ lục I đã được MEPC thông qua và đã có hiệu lực.

Đối với những quy định về kiểm tra và chứng nhận

Công ước quy định Tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và các tàu khác có tổng dung tích từ 400 trở lên phải được kiểm tra lần đầu trước khi đưa tàu vào khai thác, bao gồm kiểm tra toàn bộ kết cấu, trang bị, hệ thống, thiết bị và vật liệu của tàu hoàn toàn phù hợp với các yêu cầu quy định trong phụ lục I của công ước. Sau khi đã được kiểm tra lần đầu hoặc kiểm tra cấp mới theo qui định thì mỗi Tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và các tàu khác có tổng dung tích từ 400 trở lên sẽ được cấp Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra, và tàu đó có thể thực hiện các chuyến đi đến các cảng hoặc bến xa bờ thuộc chủ quyền của những thành viên khác của công ước. Giấy chứng nhận như vậy phải do Chính quyền hàng hải hoặc Thanh tra viên được chỉ định hoặc tổ chức được công nhận do họ ủy quyền cấp hoặc xác nhận. Giấy chứng nhận quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu gây ra phải được lập theo mẫu theo quy định trong công ước.

Đối với quy định về việc chứa dầu cặn

Theo yêu cầu của công ước tất cả các tàu có tổng dung tích từ 400 trở lên, phải được trang bị một hoặc nhiều két có đủ dung tích để chứa dầu cặn phát sinh từ các hoạt động của máy móc trên tàu hay từ việc rửa hầm chứa dầu trong chuyến đi, ví dụ như cặn tạo ra do việc lọc dầu đốt và dầu bôi trơn và dầu rò rỉ trong các buồng máy (Qui định 12, phụ lục I) và để đảm bảo khả năng nối các đường ống của thiết bị tiếp nhận với đường ống thải của tàu nhằm mục đích xả cặn ra khỏi la canh buồng máy, cả hai đường ống phải được trang bị bích nối tiêu chuẩn phù hợp với các quy định của công ước. Công ước cũng quy định về kiểm soát thải dầu cấm bất kỳ việc thải nào ra biển dầu hoặc hỗn hợp dầu từ các tàu có

tổng dung tích 400 trở lên, trừ khi hỗn hợp dầu được đưa qua thiết bị lọc dầu thoả mãn các yêu cầu quy định trong công ước, cụ thể.

Hỗn hợp thải ra biển không được chứa các hóa chất và các chất khác với lượng hoặc nồng độ có hại cho môi trường biển hoặc các hóa chất khác thêm vào nhằm đáp ứng giả tạo các điều kiện đã quy định; cặn dầu không được phép thải ra biển theo quy định thì phải được giữ lại trên tàu để thải vào các thiết bị tiếp nhận (Quy định 15, phụ lục I).

Đối với quy định về nhật ký dầu

Theo qui định 17, Phụ lục I thì Tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và các tàu bất kỳ khác có tổng dung tích từ 400 trở lên phải được trang bị Nhật ký dầu (hoạt động của buồng máy) các sổ nhật ký này dù là một phần của nhật ký chính thức của tàu hay không đều phải được lập theo mẫu theo như quy định trong công ước. Nhật ký dầu phải được ghi đầy đủ trong từng trường hợp, ghi cụ thể cho từng kết nếu có thể được, bất kỳ khi nào có những hoạt động sau xảy ra trên tàu: hoạt động dẫn hoặc vệ sinh các két dầu đốt; thải nước dẫn bản hoặc nước rửa két dầu nhiên liệu; thu gom và thải dầu cặn; thải qua mạn hoặc nước la canh phát sinh từ buồng máy và nhận nhiên liệu hoặc dầu bôi trơn. Bất kỳ sự hư hỏng nào của thiết bị lọc dầu phải được ghi vào Nhật ký dầu.

Quy định về két dẫn cách ly

Tàu dầu có trọng tải từ 20.000 tấn trở lên và tàu dầu chở sản phẩm dầu có trọng tải từ 30.000 tấn trở lên phải được trang bị các két dẫn cách ly có dung tích thích hợp đủ để tàu chạy dẫn an toàn mà không phải sử dụng các khoang chở dầu để chứa nước dẫn (Quy định 18, Phụ lục I), các két này phải được đảm bảo an toàn khi có tai nạn đâm va hoặc mắc cạn theo như quy định của công ước.

Về kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu

Kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu được quy định trong Quy định 37 Phụ lục I của công ước, theo đó mỗi tàu dầu có tổng dung tích từ 150 trở lên và mỗi tàu không phải tàu dầu có tổng dung tích từ 400 trở lên phải có trên tàu một bản kế hoạch ứng cứu ô nhiễm dầu được chính quyền hàng hải phê duyệt. Bản kế hoạch phải bao gồm tối thiểu: Quy trình mà thuyền trưởng hoặc những người khác có trách nhiệm của tàu phải tuân theo để báo cáo sự cố ô nhiễm dầu như yêu cầu ở Điều 8 và Nghị định thư I; danh mục các tổ chức hoặc cá nhân cần liên lạc trong trường hợp xảy ra ô nhiễm dầu; thuyết minh chi tiết các hành động cần thực hiện ngay bởi những người trên tàu nhằm giảm hoặc kiểm soát việc thải dầu sau vụ ô nhiễm và các quy trình và nơi liên lạc từ tàu để phối hợp hành động của tàu với các tổ chức quốc gia và tổ chức địa phương trong việc xử lý ô nhiễm. Tất cả các tàu dầu có trọng tải từ 5.000 tấn trở lên phải nhanh chóng có các chương trình tính bằng máy tính để xác định ổn định tai nạn và sức bền kết cấu.

Đối với quy định về việc ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải từ tàu

Phụ lục IV các quy định về việc ngăn ngừa ô nhiễm do nước thải từ tàu, có hiệu lực vào ngày 27 tháng 9 năm 2003, các sửa đổi tiếp theo đã được MEPC thông qua và đã có hiệu lực.

Như vậy, công ước MARPOL chủ yếu dựa trên những quy định có tính quy tắc truyền thống như: Ngăn ngừa ô nhiễm trong quá trình vận hành tàu; ngăn ngừa ô nhiễm do tai nạn; các yêu cầu kỹ thuật; quy định về báo cáo; yêu cầu hợp tác và ngăn chặn vi phạm và đảm bảo thi hành công ước; yêu cầu các quốc gia có cảng thiết lập hệ thống tiếp nhận chất thải trên các cảng đối với chất thải của tàu.

2.3.3. 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 an toàn sinh mạng con người trên biển 1974 (SOLAS 74) được thông qua ngày 01/11/1974. Mục đích chủ yếu của công ước

là nhằm đưa ra các tiêu chuẩn tối thiểu về kết cấu, trang thiết bị và khai thác tàu để bảo vệ an toàn sinh mạng cho tất cả mọi người trên tàu biển, bao gồm cả hành khách. Các điều khoản của công ước đưa ra các quy định chung về các thủ tục miễn giảm, thủ tục kiểm tra và cấp giấy chứng nhận cho tàu để xác nhận rằng tàu thoả mãn các yêu cầu thích hợp theo yêu cầu của công ước.

Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển 1974 không áp dụng đối với các tàu sau: Tàu chiến và tàu quân sự; tàu hàng có tổng dung tích <500; tàu có thiết bị đẩy không phải là cơ giới; tàu gỗ có kết cấu thô sơ; tàu du lịch không tham gia vào hoạt động thương mại; tàu cá.

Đối với những qui định về kiểm tra và cấp giấy chứng nhận: công ước quy định các tàu (tàu hàng và tàu khách) phải có giấy chứng nhận an toàn. Đối với tàu hàng có tổng dung tích GT > 500 nếu đáp ứng được những quy định của công ước được cấp giấy chứng nhận an toàn trang thiết bị và sơ đồ cứu hoả với thời hạn hiệu lực 5 năm.

Ngoài những yêu cầu về cấu trúc, thiết bị, Công ước SOLAS còn đưa ra một số yêu cầu các quốc gia thành viên phải thực hiện để ngăn ngừa, hạn chế ô nhiễm môi trường biển. Trong phiên họp lần thứ 18 năm 1993, Đại Hội đồng IMO đã thông qua bộ luật về vận chuyển an toàn năng lượng hạt nhân, Plutonium và chất thải có mức độ phóng xạ cao trong các bình trên tàu (INF Code). Đây là Bộ luật quốc tế đầu tiên quy định: tất cả các tàu vận chuyển vật liệu INF không kể kích cỡ phải tuân thủ yêu cầu liên quan đến ổn định khi bị hư hại, phòng chống cháy nổ, kiểm soát nhiệt độ trong khu vực chứa hàng, cấu trúc, chằng buộc hàng, nguồn điện, thiết bị chống phóng xạ, quản lý, huấn luyện và kế hoạch khẩn cấp trên tàu. INF Code là một Bộ luật thuộc chương VII của Công ước SOLAS và là Bộ luật bắt buộc thực hiện đối với các quốc gia thành viên Công ước.

Bộ luật Quản lý An toàn quốc tế (ISM Code) trở thành bắt buộc và có hiệu lực từ 01/07/1998 sau khi trở thành chương IX của Công ước SOLAS. ISM Code đưa ra những hướng dẫn về quản lý điều hành tàu an toàn, ngăn ngừa ô nhiễm và từ 01/07/2002 sẽ trở thành bắt buộc đối với tất cả các loại tàu áp dụng Công ước SOLAS. Việc kiểm tra quản lý an toàn tàu được thực hiện khi kiểm tra ban đầu, định kỳ và trung gian và khi cấp lại các giấy chứng nhận DOC, SMC để xác định xem hệ thống quản lý an toàn của công ty có đáp ứng những tiêu chuẩn theo yêu cầu của bộ luật hay không. Chính quyền hàng hải hay tổ chức được công nhận chỉ cấp lại DOC, SMC cho công ty hay tàu bị thu hồi giấy chứng nhận khi thấy rằng: tất cả những điểm không phù hợp chủ yếu đã được sửa chữa hoặc khắc phục đến mức độ không còn gây ra đe dọa nghiêm trọng cho người, an toàn của tàu hoặc gây hại nghiêm trọng cho môi trường biển.

Trong phiên họp lần thứ 18 năm 1993, Đại Hội đồng IMO đã thông qua bộ luật về vận chuyển an toàn năng lượng hạt nhân, Plutonium và chất thải có mức độ phóng xạ cao trong các bình trên tàu (INF Code). Đây là Bộ luật quốc tế đầu tiên quy định: tất cả các tàu vận chuyển vật liệu INF không kể kích cỡ phải tuân thủ yêu cầu liên quan đến ổn định khi bị hư hại, phòng chống cháy nổ, kiểm soát nhiệt độ trong khu vực chứa hàng, cấu trúc, chằng buộc hàng, nguồn điện, thiết bị chống phóng xạ, quản lý, huấn luyện và kế hoạch khẩn cấp trên tàu.

2.3.4. Công ước quốc tế về Tiêu chuẩn huấn luyện, Cấp chứng chỉ và Trục ca cho Thuyền viên, 1978 sửa đổi 1995 (STCW 78/95)

Công ước quốc tế STCW 78 được soạn thảo và hoàn thành vào tháng 7 năm 1978 và chính thức có hiệu lực từ năm 1984 sau khi có trên 25 nước với đội tàu buôn có tổng tấn trọng tải đăng ký không nhỏ hơn 50% tổng tấn đăng ký của đội tàu buôn thế giới (được tính từ tàu có GT từ 100 tấn đăng ký trở lên).

Công ước quốc tế STCW 78 được áp dụng đối với thuyền viên làm việc trên các tàu treo cờ của quốc gia thành viên, ngoại trừ thuyền viên làm việc trên các tàu: Tàu quân sự, các tàu không thuộc dạng tàu buôn; tàu đánh cá; các thuyền buồm du lịch không thực hiện thương mại; các tàu vỏ gỗ thô sơ.

Các chứng chỉ dành cho thuyền trưởng, các sĩ quan và thủy thủ sẽ được cấp cho những người đáp ứng yêu cầu của công ước về: thâm niên đi biển; tuổi đời; sức khỏe; huấn luyện; khả năng chuyên môn; các kỳ thi. Các chứng chỉ dành cho thuyền trưởng, sĩ quan được cấp phải được xác nhận bằng các chính quyền hành chính cấp theo mẫu được mô tả trong Quy định I/2 của Phụ lục. Chính quyền hành chính của quốc gia thành viên được kiểm tra các chứng chỉ khả năng chuyên môn khi các tàu của quốc gia thành viên khác đang hoạt động tại cảng của quốc gia thành viên nhằm thẩm định lại rằng tất cả các thuyền viên làm việc trên tàu, những người mà bắt buộc phải được cấp chứng chỉ theo công ước đều đã được cấp chứng chỉ một cách thích hợp hoặc được áp dụng một cách thích hợp. Các chứng chỉ này sẽ được công nhận trừ khi có chứng cứ rõ ràng rằng chứng chỉ được cấp giả, hoặc người đang giữ chứng chỉ không đúng chủ.

Trước ngày 01/02/2002 nước thành viên có thể tiếp tục đổi mới, công nhận lại giá chỉ các chứng chỉ và giấy xác nhận theo các điều khoản của công ước, đồng thời công ước cũng quy định thuyền viên phải liên tục được cập nhật và đào tạo để đáp ứng với những thay đổi nhanh chóng của công nghệ.

Những yêu cầu tối thiểu bắt buộc để cấp chứng chỉ cho sĩ quan trực ca trên các tàu từ 500 tấn đăng ký trở lên đó là: Phải có tuổi đời không dưới 18; có thời gian phục vụ trên biển được chứng nhận không ít hơn 1 năm như là một phần của chương trình huấn luyện được phê chuẩn, bao gồm cả thời gian huấn luyện trên tàu đáp ứng các yêu cầu nêu ở phần A-II/1 của công ước và phải được ghi ở sổ ghi nhận huấn luyện đã được phê chuẩn; nếu khác đi phải có thời gian đi biển được chứng nhận không ít hơn 3 năm; đã thực hiện chức trách trực ca boong

trong giai đoạn phục vụ trên biển theo yêu cầu, dưới sự giám sát của thuyền trưởng hoặc sĩ quan có trình độ trong thời gian không ít hơn 6 tháng; đáp ứng các yêu cầu của các quy tắc tại chương IV một cách thích hợp, nhằm thực hiện được nhiệm vụ thông tin liên lạc theo quy định về thông tin và viễn thông; đã hoàn thành chương trình đào tạo và huấn luyện đã được phê chuẩn và đáp ứng các quy định của công ước.

Đối với những yêu cầu tối thiểu bắt buộc để cấp chứng chỉ (giấy chứng nhận khả năng chuyên môn) cho thuyền trưởng và đại phó trên các tàu từ 500 tấn trở lên, người được cấp chứng chỉ phải: đáp ứng những yêu cầu về cấp chứng chỉ đối với sĩ quan trực tra boong trên tàu có trọng tải từ 500GT trở lên và có thời gian phục vụ trên biển được xác nhận là đủ đối với chức danh này (không ít hơn 12 tháng đối với trường hợp cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn cho chức danh đại phó; không ít hơn 36 tháng đối với trường hợp cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn cho chức danh thuyền trưởng); đã hoàn thành chương trình đào tạo và huấn luyện đã được phê chuẩn và đáp ứng các tiêu chuẩn năng lực chuyên môn nêu ở phần A-II/2 của công ước đối với thuyền trưởng và đại phó làm việc trên tàu theo quy định của công ước.

2.4. Công ước quốc tế về sẵn sàng, hợp tác và ứng phó đối với ô nhiễm dầu 1990 (OPRC 1990)

Công ước quốc tế về sẵn sàng, hợp tác và ứng phó đối với ô nhiễm dầu được thông qua bởi Tổ chức hàng hải quốc tế vào tháng 11 năm 1990 và có hiệu lực vào tháng 5 năm 1995. Công ước này quy định sự cần thiết phải chuẩn bị cho việc ứng phó và hợp tác đối với sự cố gây ô nhiễm dầu không chỉ từ tàu mà còn tại các khu vực khai thác dầu, bến cảng, hệ thống dẫn dầu trên các vùng biển. Công ước coi nguyên tắc “người gây ô nhiễm phải bồi thường” là nguyên tắc chung của luật môi trường quốc tế. Công ước quy định các quốc gia thành viên

phải phối hợp hoặc đơn lẻ tiến hành các biện pháp cần thiết để sẵn sàng và ứng phó khi có sự cố ô nhiễm dầu.

Công ước đã quy định cần phải có kế hoạch cho việc ứng phó đối với các vụ tràn dầu, các báo cáo về quá trình ô nhiễm dầu, và các hành động thực hiện khi có sự cố tràn dầu, thiết lập một hệ thống cảnh báo trong khu vực, quốc tế đối với việc cùng nhau sẵn sàng ứng phó, nghiên cứu và hợp tác kỹ thuật sau khi có sự cố tràn dầu. Điều 3 của công ước quy định: “Mỗi quốc gia thành viên sẽ yêu cầu các tàu treo cờ của quốc gia đó có trên tàu kế hoạch chống ô nhiễm dầu khẩn cấp (SOPEP) theo yêu cầu và phù hợp với các điều khoản được tổ chức thông qua cho mục đích này”. Công ước cũng đưa ra những quy định bắt buộc về thủ tục báo cáo về ô nhiễm dầu khi có sự cố tràn dầu xảy ra đó là: thuyền trưởng hoặc những người khác chịu trách nhiệm đối với tàu phải báo cáo một cách không chậm trễ về bất kỳ sự cố của tàu hay của đơn vị kết cấu ngoài khơi liên quan đến việc xả dầu hoặc có thể gây ra xả dầu (Khoản 1 Điều 4), đồng thời yêu cầu những người quản lý cảng biển và các thiết bị làm hàng dầu thuộc thẩm quyền quốc gia báo cáo một cách không chậm trễ về mọi sự cố liên quan đến việc xả dầu hoặc có thể gây ra xả dầu hay sự xuất hiện của dầu tới cơ quan quốc gia có thẩm quyền; hướng dẫn các tàu hay máy bay tuần tra biển và các dịch vụ thích hợp khác hoặc các nhân viên báo cáo một cách không chậm trễ về bất kỳ sự cố quan sát được trên biển hoặc tại cảng biển hay các thiết bị xử lý dầu liên quan đến việc xả dầu hoặc xuất hiện của dầu tới cơ quan quốc gia có thẩm quyền, hoặc trong trường hợp thích hợp, tới quốc gia ven biển gần nhất.

Trong trường hợp khi có sự cố tràn dầu xảy ra Điều 5 công ước quy định về hành động khi nhận được báo cáo ô nhiễm môi trường là khi một bên nhận được một báo cáo ô nhiễm môi trường, bên đó sẽ phải đánh giá sự cố để quyết định liệu đó có phải là sự cố ô nhiễm dầu hay không; đánh giá bản chất, mức độ và các ảnh hưởng có thể của sự cố môi trường và sau đó thông báo không chậm

trễ cho tất cả các quốc gia có lợi ích bị ảnh hưởng hoặc có thể sẽ bị ảnh hưởng bởi sự cố ô nhiễm dầu cùng với chi tiết các đánh giá và bất kỳ hành động đã được thực hiện, hoặc có ý định thực hiện để xử lý sự cố và các thông tin liên quan khác, cho đến khi hành động xử lý sự cố được vạch ra hoặc cho đến lúc các hành động được các quốc gia cùng nhau quyết định.

Điều 6 công ước quy định các hệ thống khu vực và quốc gia cho việc sẵn sàng và ứng phó “Mỗi bên sẽ thiết lập một hệ thống quốc gia để xử lý nhanh chóng và hiệu quả các sự cố ô nhiễm dầu”. Hệ thống này ít nhất phải chỉ định cơ quan hoặc các cơ quan quốc gia có thẩm quyền chịu trách nhiệm về phòng chống và xử lý ô nhiễm dầu; chỉ định các địa chỉ hoặc các địa chỉ liên quan của cơ quan điều hành quốc gia chịu trách nhiệm cho việc nhận và chuyển các báo cáo ô nhiễm dầu; xây dựng một kế hoạch chung của quốc gia cho việc phòng chống và xử lý khi xảy ra tràn dầu; trong khả năng của mình dù là đơn lẻ hay hợp tác đa phương hoặc song phương, nếu phù hợp, phối hợp với các ngành hàng hải và dầu mỏ, chính quyền cảng và các cơ quan liên quan thiết lập mức tối thiểu về thiết bị xử lý tràn dầu dự phòng, tương thích với độ nguy hiểm có thể và các chương trình sử dụng thiết bị; kế hoạch chi tiết và khả năng thông tin trong việc xử lý sự cố ô nhiễm dầu; có kế hoạch điều phối, xử lý sự cố ô nhiễm dầu cùng với các khả năng huy động những nguồn lực thích hợp cần thiết.

Công ước cũng đưa ra những quy định về việc hợp tác quốc tế trong việc xử lý ô nhiễm: “các bên ký kết thống nhất trong khả năng và năng lực có thể của các nguồn lực liên quan, sẽ hợp tác và cung cấp các dịch vụ tư vấn, trợ giúp kỹ thuật và thiết bị cho mục đích xử lý sự cố ô nhiễm dầu, khi xác định được tính nghiêm trọng của sự cố và khi được bên bị ảnh hưởng hoặc có thể sẽ bị ảnh hưởng yêu cầu” (Điều 7). Ngoài ra công ước cũng quy định về việc tăng cường hợp tác song phương và đa phương trong việc phòng chống và xử lý ô nhiễm.

Đến năm 2000, một Nghị định thư đã được bổ sung đối với các quy định của OPRC 1990 bao gồm những chất nguy hiểm và chất độc hại. Nghị định thư OPRC-HNS có hiệu lực vào ngày 14 Tháng 6 năm 2007. Nghị định thư quy định tàu chở các chất nguy hiểm, độc hại, chất lỏng được cần phải trang bị các thiết bị phòng chống khi tai nạn xảy ra. Công ước OPRC yêu cầu các quốc gia thành viên phải thiết lập một hệ thống quốc gia để ứng phó một cách có hiệu quả và kịp thời khi có tai nạn ô nhiễm dầu xảy ra. Trong đó phải quy định cơ quan chịu trách nhiệm về sẵn sàng và ứng phó với ô nhiễm dầu, địa chỉ của cơ quan chịu trách nhiệm nhận và truyền những thông báo về ô nhiễm dầu, qui định 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. Những thông tin trên đều phải được thông báo cho IMO.

2.5. Các công ước quốc tế về trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu

Phải đến năm 1969, sau thảm họa tràn dầu Torrey Canyon, cộng đồng quốc tế mới nhận thấy rằng chúng ta cần phải có quy định pháp luật để khắc phục thiệt hại đối với những vụ tai nạn gây ô nhiễm lớn, từ đó đã dẫn đến hoạt động lập pháp trong lĩnh vực này ở tầm quốc tế. Các công ước quốc tế về bồi thường thiệt hại ô nhiễm biển do dầu đã được thông qua. Các công ước này trở thành khung pháp lý cơ bản quy định trách nhiệm pháp lý đối với chủ tàu, trong đó có thể kể đến các công ước như: Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu 1969 (Công ước trách nhiệm dân sự 1969) và Công ước quốc tế về thành lập quỹ quốc tế đối với đền bù thiệt hại do ô nhiễm dầu 1971 (Công ước quỹ 1971).

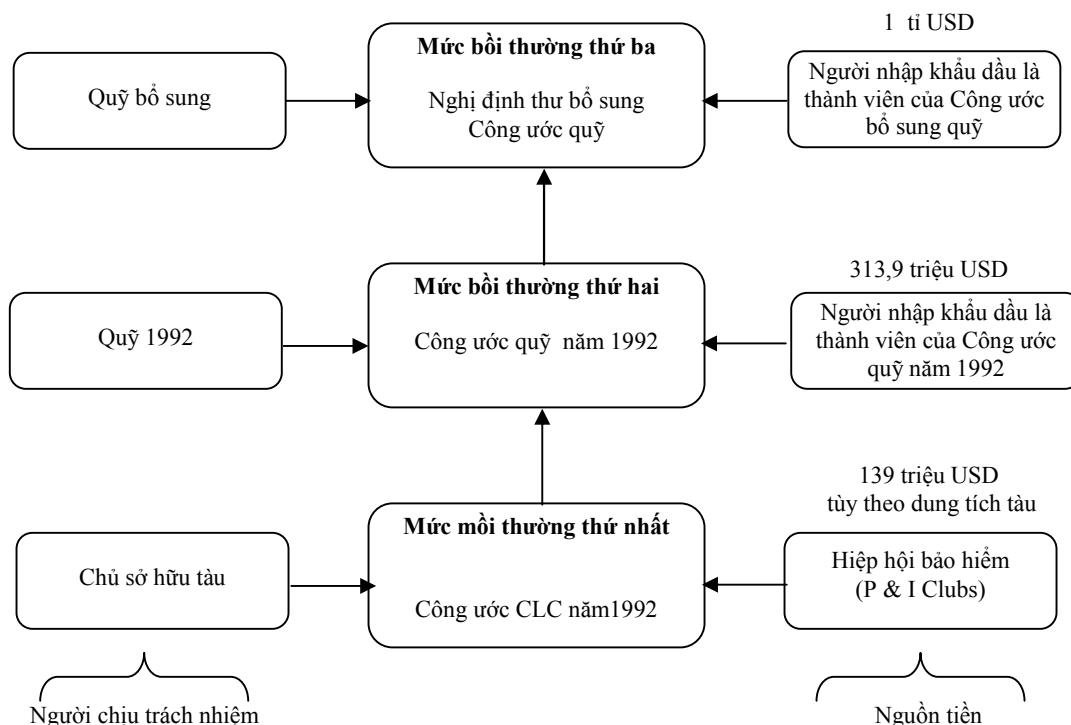
Công ước trách nhiệm dân sự 1969 được sửa đổi năm 1992 bởi hai Nghị định thư và các công ước sửa đổi này được gọi là Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu 1992 (Công ước trách nhiệm dân sự 1992) và Công ước quỹ 1992. Các công ước này có hiệu lực vào ngày 30/5/1996. Công 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 có các 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.

Công ước quỹ 1992 (quỹ 1992) là công ước bổ sung cho CLC 1992 nhằm thiết lập cơ chế đền bù thiệt hại cho 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. Quỹ 1992 là 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. Trụ sở của tổ chức này được đặt tại London.

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 1992. Tiêu chí để được bồi thường từ quỹ bổ sung giống như những tiêu chí trong Quỹ 1992.

Tính đến ngày 01/05/2012 đã có 128 quốc gia kí kết Công ước trách nhiệm dân sự 1992 và 109 nước tham gia kí kết Công ước quỹ 1992.

Hình vẽ dưới đây cho chúng ta thấy 3 mức bồi thường thiệt hại theo qui định của các công ước quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu:



Hình 2.1. Mức bồi thường thiệt hại theo qui định của các công ước quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu.

Nguồn: www.itopf.org

2.5.1. Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với các tổn thất do ô nhiễm dầu 1969 (CLC 1969)

Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với các tổn thất do ô nhiễm dầu 1969 (Công ước trách nhiệm dân sự 1969) có hiệu lực năm 1975. Cho đến ngày 01/05/2012 có 37 nước tham gia kí kết Công ước này. Công ước trách nhiệm dân sự 1969 ra đời với 2 tiêu chí: Một là đảm bảo an toàn hàng hải; hai là bảo đảm bồi thường đầy đủ, nhanh chóng và hiệu quả cho bên bị tổn thất do ô nhiễm dầu nhiên liệu từ tàu biển gây ra, giúp quốc gia ven biển và các bên có liên quan hạn chế tổn thất theo nguyên tắc:

- Chủ tàu phải chịu trách nhiệm trực tiếp về thiệt hại do ô nhiễm từ các loại dầu từ tàu;

- Chủ tàu có đăng kí tại quốc gia thành viên tham gia vận chuyển trên 2.000 tấn dầu theo hàng rời bắt buộc phải mua bảo hiểm hoặc đảm bảo tài chính để bảo lãnh trách nhiệm dân sự;

- Cho phép các bên có quyền lợi liên quan đòi bồi thường trực tiếp từ tổ chức bảo hiểm hoặc người cung cấp bảo đảm tài chính cho trách nhiệm của chủ tàu đối với thiệt hại do ô nhiễm.

Công ước trách nhiệm dân sự 1969 chỉ áp dụng đối với thiệt hại do ô nhiễm xảy ra trên lãnh thổ, kể cả vùng lãnh hải của quốc gia thành viên và áp dụng đối với các biện pháp tiến hành để phòng ngừa hoặc giảm thiểu thiệt hại. Công ước quy định thiệt hại do ô nhiễm bao gồm tổn thất xảy ra bên ngoài tàu do bị 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 và chi phí do phải tiến hành biện pháp phòng ngừa cũng như tổn thất hoặc thiệt hại phát sinh từ việc áp dụng biện pháp này. Trong đó, biện pháp phòng ngừa được hiểu là bất kì biện pháp hợp lí nào được tiến hành sau khi có sự cố xảy ra để ngăn chặn hoặc giảm thiểu thiệt hại do ô nhiễm.

Công ước trách nhiệm dân sự 1969 quy định nghiêm ngặt về trách nhiệm pháp lí của chủ tàu. Theo đó, chủ tàu phải chịu trách nhiệm pháp lí đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu khi có thiệt hại xảy ra do lỗi của chủ tàu. Thời điểm để làm căn cứ xác định trách nhiệm pháp lí của chủ tàu là vào lúc xảy ra sự cố hoặc vào lúc xảy ra biến cố dầu đầu tiên nếu sự cố đó bao gồm hàng loạt các biến cố. Chủ tàu sẽ phải chịu trách nhiệm về bất cứ thiệt hại nào do ô nhiễm gây ra từ việc thoát dầu hoặc xả dầu từ tàu biển. Tuy nhiên, chủ tàu sẽ không bị ràng buộc trách nhiệm về thiệt hại ô nhiễm nếu chứng minh được thiệt hại đó là do một trong những nguyên nhân sau:

1) Do hậu quả của chiến tranh, hành động thù địch, nội chiến, bạo động hoặc

do hiện tượng thiên nhiên có tính chất bất thường, không tránh khỏi.

2) Hoàn toàn do việc cố ý hành động hoặc không hành động từ bên thứ ba;

3) Hoàn toàn do sự bất cẩn hoặc hành động sai của bất kì chính phủ hoặc cơ quan chuyên trách nào khi thực hiện chức năng bảo dưỡng đèn hiệu hoặc thiết bị trợ giúp hàng hải.

2.5.2. Công ước quốc tế về thành lập quỹ quốc tế để bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu (công ước quỹ 1971)

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) được gọi tắt là Quỹ 1971. Quỹ này được thiết lập nhằm mục đích bồi thường và đền bù bổ sung đối với thiệt hại ô nhiễm trong trường hợp việc bồi thường theo quy định của Công ước trách nhiệm dân sự 1969 chưa thỏa đáng.

Khoản đóng góp hàng năm cho Quỹ 1971 sẽ do từng cá nhân tại mỗi quốc gia thành viên thực hiện, khi cá nhân đó đã tiếp nhận tổng khối lượng dầu vượt quá 150.000 tấn trong năm dương lịch.

Khi tổng số lượng dầu đóng góp do bất kì cá nhân nào tiếp nhận trong lãnh thổ quốc gia thành viên của Công ước trong một năm dương lịch cộng với số lượng dầu đóng góp do “người cộng tác” khác nhận được tại quốc gia đó trong cùng một năm vượt quá khối lượng 150.000 tấn thì cá nhân đó sẽ phải đóng góp theo số lượng thực sự tiếp nhận mặc dù khối lượng tiếp nhận của cá nhân đó không vượt quá 150.000 tấn (người cộng tác được hiểu là bất kì cơ quan trực thuộc hoặc cơ quan quản lí chung nào được xác định bởi luật của quốc gia có liên quan).

Tổng số tiền thực trả của chủ tàu (hoặc người bảo hiểm) đối với thiệt hại ô nhiễm xảy ra theo quỹ 1971 là 60 triệu đơn vị tính toán (92,8 triệu USD).

2.5.3. Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với các tổn thất do ô nhiễm 1992 (CLC 1992)

Phạm vi áp dụng

Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với các tổn thất do ô nhiễm 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 quốc gia thành viên và trong vùng đặc quyền kinh tế của quốc gia thành viên được thiết lập theo luật pháp quốc tế hoặc nếu quốc gia thành viên chưa thiết lập vùng như vậy thì được coi là diện tích nằm bên ngoài và tiếp giáp lãnh hải của quốc gia đó, được xác định theo luật pháp quốc tế và không vượt quá 200 hải lí kể từ đường cơ sở dùng làm căn cứ để tính chiều rộng lãnh hải.

Thiệt hại do ô nhiễm được định nghĩa là 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. Ngoài những tổn thất về lợi ích do môi trường bị ảnh hưởng việc đền bù sẽ được giới hạn tương đương với mức chi phí thực tế bỏ ra cho biện pháp hợp lí đã hoặc sẽ được áp dụng nhằm khôi phục môi trường (bao gồm 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).

Trách nhiệm pháp lí

Công ước trách nhiệm dân sự 1992 quy định nghiêm ngặt về trách nhiệm pháp lí của chủ tàu. Chủ tàu phải chịu trách nhiệm pháp lí đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu khi thiệt hại xảy ra do lỗi của chủ tàu. Thời điểm để làm căn cứ xác định trách nhiệm pháp lí của chủ tàu là vào lúc sự cố xảy ra hoặc vào lúc biến cố dầu đầu tiên xảy ra nếu sự cố đó bao gồm một loạt các biến cố. Chủ tàu sẽ phải chịu trách nhiệm về bất cứ thiệt hại nào do ô nhiễm gây ra từ việc thoát dầu hoặc xả dầu từ tàu biển. Chủ tàu sẽ không bị ràng buộc trách nhiệm về thiệt hại do ô nhiễm nếu chứng minh thiệt hại đó là do một trong những nguyên nhân sau:

1) Do hậu quả của chiến tranh, hành động thù địch, nội chiến, bạo động hoặc do hiện tượng thiên nhiên có tính chất bất thường, không tránh khỏi.

2) Hoàn toàn do việc cố ý hành động hoặc không hành động từ bên thứ ba;

3) Hoàn toàn do sự bất cẩn hoặc hành động sai của bất kì chính phủ hoặc cơ quan chuyên trách nào khi thực hiện chức năng bảo dưỡng đèn hiệu hoặc thiết bị trợ giúp hàng hải.

Giới hạn trách nhiệm pháp lí

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

- Đối với tàu từ 5.000 GT trọng tải trở xuống là 4.510.000 quyền rút tiền đặc biệt (7 triệu USD);

- Đối với tàu có trọng tải từ 5.000 GT đến 140.000 GT thì 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 đối với tàu từ 5.000 GT trọng tải trở xuống (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).

Bảo hiểm bắt buộc

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

Mỗi tàu phải có chứng chỉ xác nhận việc tham gia bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính sau khi cơ quan có thẩm quyền của quốc gia thành viên xác định rằng tàu đó đã đáp ứng các yêu cầu nêu trong Công ước. Đối với tàu đăng kí tại quốc

gia thành viên thì chứng chỉ này sẽ do cơ quan có thẩm quyền của quốc gia nơi tàu đăng kí cấp hoặc xác nhận; đối với tàu không đăng kí tại quốc gia thành viên thì chứng chỉ đó có thể do cơ quan có thẩm quyền của bất kì quốc gia thành viên nào cấp hoặc xác nhận. Chứng chỉ phải lập theo mẫu đính kèm tại phụ lục của Công ước với những nội dung sau: tên tàu và cảng đăng kí; tên và địa điểm kinh doanh chính của chủ tàu; loại bảo hiểm; tên và địa điểm kinh doanh chính của người bảo hiểm hoặc người cung cấp bảo đảm tài chính; thời hạn có hiệu lực của chứng chỉ không được dài hơn thời gian có hiệu lực của bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính. Chứng chỉ phải mang theo tàu và một bản sao chứng chỉ phải lưu tại cơ quan chuyên trách lưu hồ sơ đăng kí tàu hoặc trong trường hợp tàu không đăng kí tại quốc gia thành viên thì bản sao đó sẽ được lưu tại cơ quan có thẩm quyền của quốc gia cấp hoặc xác nhận chứng chỉ này.

Như vậy, có thể thấy phạm vi áp dụng của Công ước trách nhiệm dân sự năm 1992 rộng hơn nhiều so với phạm vi áp dụng của Công ước trách nhiệm dân sự năm 1969. Công ước trách nhiệm dân sự 1969 chỉ áp dụng đối với thiệt hại do ô nhiễm trên lãnh thổ, kể cả vùng lãnh hải của quốc gia thành viên và thiệt hại phát sinh do áp dụng biện pháp phòng ngừa hoặc giảm thiểu các thiệt hại. Trong khi đó, 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 quốc gia thành viên và trong vùng đặc quyền kinh tế của quốc gia thành viên được thiết lập theo luật pháp quốc tế hoặc nếu quốc gia thành viên chưa thiết lập vùng như vậy thì được coi là diện tích nằm bên ngoài và tiếp giáp lãnh hải đã được quốc gia này xác định theo luật pháp quốc tế và không vượt quá 200 hải lí kể từ đường cơ sở dùng làm căn cứ để tính chiều rộng lãnh hải quốc gia đó.

2.5.4. Công ước quốc tế về thành lập quỹ quốc tế để bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu 1992 (FUND 1992)

Bồi thường bổ sung

Công ước quốc tế về thành lập quỹ quốc tế để bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu 1992 được thiết lập nhằm mục đích bồi thường và đền bù bổ sung đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu, trong trường hợp sự bồi thường theo quy định của Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu 1992 chưa thoả đáng hoặc thiệt hại đó vượt quá mức trách nhiệm pháp lí của chủ tàu theo Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu 1992.

Do vậy, quốc gia muốn trở thành thành viên của Quỹ 1992 thì quốc gia đó phải là thành viên của Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự 1992.

Công ước này chỉ được áp dụng trong những trường hợp sau:

- Đối với thiệt hại do ô nhiễm gây ra trong lãnh thổ, bao gồm cả lãnh hải của quốc gia thành viên và trong vùng đặc quyền kinh tế của quốc gia thành viên được thiết lập phù hợp với luật quốc tế hoặc trong trường hợp quốc gia thành viên chưa thiết lập khu vực đó thì được coi là vùng bên ngoài, tiếp giáp lãnh hải của quốc gia đó đã được xác định phù hợp với luật biển quốc tế và kéo dài không quá 200 hải lí tính từ đường cơ sở sử dụng để xác định chiều rộng của vùng lãnh hải.

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

Theo quy định, số tiền bồi thường mà Quỹ có thể chi trả đối với thiệt hại do ô nhiễm xảy ra trước 01/11/2003 không vượt quá 135 triệu đơn vị tính toán (209 triệu USD), bao gồm tổng số tiền 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 lí 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, khi cá nhân đó trong năm dương lịch đã tiếp nhận

tổng khối lượng dầu vượt quá 150.000 tấn:

- Tại cảng hoặc bến bên trong lãnh thổ của quốc gia mà khoản dầu đóng góp đó được vận chuyển bằng đường biển tới cảng hoặc bến đó và

- Tại bất kì 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 cảng hoặc bến của quốc gia không phải thành viên Công ước với điều kiện khoản dầu được đóng góp chỉ được tính bằng mục này cho tiếp nhận đầu tiên ở quốc gia thành viên sau khi dầu dỡ lên tại quốc gia không phải là thành viên.

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

Theo số liệu thống kê của IOPC, năm 2012 các quốc gia đóng góp cho Quỹ như sau [169]:

Nhật Bản là quốc gia đứng thứ nhất 14% tổng đóng góp;

Quốc gia đứng thứ hai là Ấn Độ 11%,

Hàn Quốc 8%, Ý 7%, Hà Lan 7%,

Singapore 6%,

Pháp 5%;

Anh 4%, Tây Ba Nha 4%; Canada 4%,

Còn lại là các quốc gia khác 30%.

Theo số liệu thống kê của IOPC các quốc gia nhập khẩu dầu đã có đóng góp cho Quỹ, dưới đây là tổng số tiền đóng góp cho quỹ thời kì từ năm 1996 - năm 2012 và được chia ra cụ thể mức đóng góp đối với mỗi tấn dầu nhập khẩu hàng năm.

Bảng 2.1. Số lượng đóng góp cho quỹ Fund từ năm 1996 - 2012

Năm	Ngày hạch toán	Tổng số đóng góp (£)	Mức đóng góp tính theo tấn (£)
1996	01.02.1997	4 000 000	0.0110440
	01.09.1997	10 000 000	0.0188066
1997	01.02.1998	9 500 000	0.0114295
	<i>Chưa hạch toán</i>	30 000 000	<i>Không hạch toán</i>
1998	01.02.1999	28 200 000	0.0400684
	01.09.1999	9 000 000	0.0134974
1999	<i>Ghi nợ: 01.03.2000</i>	-3 700 000	-0.0056367
	01.09.2000	53 000 000	0.0552651
2000	01.03.2001	49 500 000	0.0545770
	<i>Chưa hạch toán</i>	43 000 000	<i>Không hạch toán</i>
2001	01.03.2002	41 000 000	0.0428439
	<i>Chưa hạch toán</i>	21 000 000	<i>Không hạch toán</i>
2002	01.03.2003	31 000 000	0.0274518
2003	01.03.2004	82 000 000	0.0052994
	<i>Chưa hạch toán</i>	40 500 000	<i>Không hạch toán</i>
2004	01.03.2005	37 800 000	0.0273362
2005	01.03.2006	0	
	<i>Chưa hạch toán</i>	5 500 000	<i>Không hạch toán</i>
2006	01.03.2007	3 000 000	0.0020156
2007	01.03.2008	3 000 000	0.0019699
2008	01.11.2008	50 000 000	0.0328304
	01.03.2009	10 000 000	0.0064870
	<i>Chưa hạch toán</i>	85 500 000	<i>Không hạch toán</i>
2009	01.03.2010	0	
	<i>Chưa hạch toán</i>	95 000 000	<i>Không hạch toán</i>
2010	01.03.2011	53 800 000	0.0351858
	<i>Chưa hạch toán</i>	65 000 000	
2011	01.03.1012	43 500 000	0.0290893
	<i>Chưa hạch toán</i>	5 500 000	
2012	01.03.1012	5 000 000	0.0032582
	<i>Chưa hạch toán</i>	20 000 000	

Nguồn: www.itopt.org

Công ước Quĩ 1992 được hai cơ quan điều hành là Đại hội đồng và Ban thư kí do Giám đốc đứng đầu. Đại hội đồng bao gồm tất cả các quốc gia thành viên của Công ước. Hội nghị thường kì của Đại hội đồng được tiến hành mỗi năm một lần theo sự triệu tập của Giám đốc. Ban thư kí được bầu ra bởi Đại hội đồng gồm 15 quốc gia thành viên. Chức năng chính của Ban thư kí là phê chuẩn các khoản bồi thường. Tuy nhiên, Ban thư kí thường trao quyền cho Giám đốc Quĩ phê duyệt và thanh toán các khoản bồi thường.

Những thiệt hại do công ước Quĩ 1992 chi trả

- Các biện pháp làm sạch và phòng ngừa: Khoản đền bù được chi trả cho những chi phí áp dụng biện pháp làm sạch hợp lí và biện pháp ngăn chặn hoặc giảm thiểu những thiệt hại do ô nhiễm ở các quốc gia thành viên. Những chi phí cho việc áp dụng biện pháp phòng ngừa được đền bù ngay cả khi không có dấu rò rỉ, miễn là ở đó có nguy cơ thiệt hại do ô nhiễm nghiêm trọng. Đền bù cũng được trả cho những chi phí hợp lí 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 [94, tr.32].

- Thiệt hại về tài sản: Đền bù cũng được chi trả cho những chi phí hợp lí khi làm sạch, sửa chữa hoặc thay thế tài sản đã bị dầu làm ô nhiễm cùng tổn thất về thu nhập của chủ tài sản.

- Tổn thất về kinh tế: Trong một số trường hợp, đền bù cũng được chi trả cho tổn thất về thu nhập của 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; chủ khách sạn hoặc nhà hàng ở gần khu vực bãi biển bị ô nhiễm có thể chịu tổn thất bởi số lượng khách giảm trong suốt thời gian bị ô nhiễm.

Đền bù cũng được chi trả cho những chi phí do việc áp dụng những biện pháp hợp lí (như 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. Những đóng góp vào chi phí cho những nghiên cứu sâu ròi cho thấy những gì liên quan đến thiệt hại nằm trong định nghĩa về thiệt hại do ô nhiễm theo như công ước.

- Việc sử dụng chuyên gia tư vấn: Người thừa kiện có thể dùng đến chuyên gia tư vấn để hỗ trợ họ trong việc trình bày yêu cầu bồi thường. Vì vậy, việc bồi thường còn được chi trả cho những chi phí hợp lý đối với những công việc do chuyên gia tư vấn thực hiện cùng với việc trình bày yêu cầu trong khuôn khổ của Công ước. 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 quốc gia liên quan đối với loại công việc đó [94, tr.34].

2.5.5. Nghị định thư bổ sung Quỹ 2003

Mức giới hạn trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu được quy định trong Công ước Quỹ năm 1992 trong thực tế không còn phù hợp, do vậy vào tháng 5/2003, cộng đồng quốc tế đã sửa đổi những quy định trong Công ước Quỹ 1992 bằng Nghị định thư bổ sung công ước Quỹ 2003 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 năm 1992. Đến nay đã có 28 quốc gia tham gia kí kết Nghị định thư này [148].

Số tiền bồi thường mà quỹ bổ sung có thể chi trả 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 1992 mức giới hạn trách nhiệm pháp lý là 203 triệu đơn vị tính toán (313.9 triệu USD).

2.5.6. Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại liên quan đến vận chuyển chất độc hại và nguy hiểm bằng đường biển 1996 (HNS 1996)

Phạm vi áp dụng

Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại liên quan đến vận chuyển chất độc hại và nguy hiểm bằng đường biển 1996 (HNS 1996) áp dụng đối với thiệt hại do ô nhiễm xảy ra trên vùng lãnh thổ, bao gồm cả vùng lãnh hải của quốc gia thành viên và trong vùng đặc quyền kinh tế của quốc gia thành viên được thiết lập theo luật pháp quốc tế hoặc nếu quốc gia thành viên chưa thiết lập vùng như vậy thì được coi là diện tích nằm bên ngoài và tiếp giáp lãnh hải của quốc gia đó, được xác định theo luật pháp quốc tế và không vượt quá 200 hải lí kể từ đường cơ sở dùng làm căn cứ để tính chiều rộng lãnh hải.

Chất độc hại và nguy hiểm (HNS) có nghĩa:

- Dầu được vận chuyển dưới dạng rời được liệt kê trong phần Phụ lục I của Công ước Quốc tế về phòng chống ô nhiễm dầu từ tàu 1973, được sửa đổi bổ sung bởi Nghị định thư 1978 và các sửa đổi khác;

- Chất lỏng độc hại được vận chuyển dưới dạng rời đề cập tới tại phần II của Phụ lục II của Công ước Quốc tế về phòng chống ô nhiễm dầu từ tàu 1973, được sửa đổi bổ sung bởi Nghị định thư 1978 và các sửa đổi khác;

- Chất lỏng nguy hiểm được vận chuyển dưới dạng rời được liệt kê trong chương 17 của Bộ luật quốc tế về Cấu trúc thiết bị của tàu chờ chất hóa học nguy hiểm dưới dạng rời 1983, được sửa đổi và các sản phẩm nguy hiểm mà các điều kiện cơ bản cần cho vận chuyển được cơ quan quản lý cảng liên quan quy định phù hợp với khoảng 1.1.3 của Bộ luật;

- Các chất, vật liệu và hàng hóa gây hại, độc hại và nguy hiểm và hàng hóa dưới dạng đóng gói được liệt kê trong Bộ luật quốc tế về hàng hóa nguy hiểm hàng hải được sửa đổi;

- Các khí gas hóa lỏng liệt kê trong chương 19 của bộ luật quốc tế về Cấu

trúc thiết bị của tàu chờ chất hóa học nguy hiểm dưới dạng rời 1983 được sửa đổi và các sản phẩm nguy hiểm mà các điều kiện cơ bản cần cho vận chuyển được cơ quan quản lý cảng liên quan quy định phù hợp với khoảng 1.1.6 của Bộ luật;

- Các chất lỏng được vận chuyển dưới dạng rời với nhiệt độ gây cháy không quá 60 độ C;

- Các chất rời rắn có chứa các chất hóa học nguy hiểm được nêu trong Phụ lục B của Bộ luật quốc tế về các biện pháp an toàn đối với hàng hóa dạng rời rắn được sửa đổi, trong trường hợp các chất đó được điều chỉnh bởi các điều khoản của Bộ luật quốc tế về hàng hóa nguy hiểm hàng hải khi được vận chuyển dưới dạng đóng gói.

“Thiệt hại” có nghĩa: Tồn thất sinh mạng hoặc thương vong xảy ra trên tàu hoặc bên ngoài tàu vận chuyển những chất độc hại và nguy hiểm do những chất đó gây ra; tồn thất hoặc thiệt hại đối với tài sản bên ngoài tàu vận chuyển những chất độc hại và nguy hiểm do những chất đó gây ra; tồn thất hoặc thiệt hại vì ô nhiễm môi trường do các chất độc hại và nguy hiểm gây ra, với điều kiện là bồi thường cho ảnh hưởng xấu đến môi trường không tính đến mất mát về lợi nhuận do ảnh hưởng đó sẽ được giới hạn trong các chi phí để thực hiện hoặc sẽ thực hiện các biện pháp hợp lý nhằm khôi phục và các chi phí cho các biện pháp ngăn ngừa và chi phí cho những tồn thất hoặc thiệt hại tiếp theo do các biện pháp ngăn ngừa gây ra.

Trách nhiệm pháp lí

Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại liên quan đến vận chuyển chất độc hại và nguy hiểm bằng đường biển 1996 quy định nghiêm ngặt về trách nhiệm pháp lí của chủ tàu. Chủ tàu phải chịu trách nhiệm pháp lí đối với thiệt hại do các chất độc hại và nguy hiểm gây ra liên quan đến hàng hóa đó được vận chuyển bằng đường biển. Thời điểm để làm căn cứ xác định trách

nhiệm pháp lí của chủ tàu là vào lúc sự cố xảy ra hoặc vào lúc biến cố đầu đầu tiên xảy ra nếu sự cố đó bao gồm một loạt các biến cố. Chủ tàu sẽ không bị ràng buộc trách nhiệm nếu chứng minh thiệt hại đó là do một trong những nguyên nhân sau:

1) Do hậu quả của chiến tranh, hành động thù địch, nội chiến, bạo động hoặc do hiện tượng thiên nhiên có tính chất bất thường, không tránh khỏi.

2) Hoàn toàn do việc cố ý hành động hoặc không hành động từ bên thứ ba;

3) Hoàn toàn do sự bất cẩn hoặc hành động sai của bất kì chính phủ hoặc cơ quan chuyên trách nào khi thực hiện chức năng bảo dưỡng đèn hiệu hoặc thiết bị trợ giúp hàng hải.

4) Chủ hàng hoặc những người khác đã không thông báo về tính chất độc hại và nguy hiểm của các chất khi vận chuyển.

Giới hạn trách nhiệm pháp lí

Công ước quy định chủ tàu được quyền giới hạn trách nhiệm đối với bất cứ sự cố nào ở mức tính gộp như sau:

- 10 triệu đơn vị tính toán cho tàu không vượt quá 2.000 đơn vị trọng tải; và
- Đối với tàu có trọng tải vượt quá 2.000 đơn vị trọng tải thì:

i) 500 đơn vị tính toán cho mỗi tấn trọng tải từ 2.0001 đến 50.000 tấn trọng tải,

ii) 306 đơn vị tính toán cho mỗi tấn trọng tải vượt quá 50.000 tấn trọng tải, tuy nhiên tuy nhiên, trong mọi trường hợp tổng cộng khoản tính gộp đó không được vượt quá 100 triệu đơn vị tính toán.

Như vậy chúng ta có thể thấy Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại liên quan đến vận chuyển chất độc hại và nguy hiểm bằng đường biển 1996 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 (HNS). Việc đền bù không chỉ đối với thiệt hại ô nhiễm xảy ra trên lãnh thổ, lãnh hải mà còn mở rộng ra tới

vùng đặc quyền kinh tế. Giới hạn đền bù được tính toán trên cơ sở đơn vị 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.

Mức bồi thường thứ nhất do trách nhiệm của chủ tàu, mức thứ hai bởi Quỹ HNS được đóng góp bởi những bên liên quan đến hàng hoá. 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).

2.5.7. Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu (Bunker 2001)

Ngày 19 đến 23/3/2001 Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã tổ chức Hội nghị và thông qua Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu nhằm thống nhất các chế định bắt buộc quốc tế liên quan đến trách nhiệm bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu từ tàu biển.

Công ước được xây dựng trên cơ sở quy định của Công ước của Liên Hợp quốc về Luật biển 1982, Công ước Quốc tế về phòng ngừa ô nhiễm từ tàu biển 1973, được bổ sung 1978 (MARPOL 73/78) và Công ước Quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu 1969, được sửa đổi 1992 (CLC 69/92); Công ước về thành lập quỹ quốc tế bồi thường tổn thất ô nhiễm dầu 1971 (FUND 71) và các công ước quốc tế có liên quan khác do IMO thông qua. Nội dung của Công ước này và những chế định trong các công ước quốc tế khác có liên quan là nhằm hướng tới mục tiêu chung vì sự trong lành của biển.

Công ước được thông qua nhằm bổ sung các biện pháp cần thiết để bảo đảm thanh toán đầy đủ, kịp thời và thuận lợi đối với việc bồi thường thiệt hại gây ra bởi việc rò rỉ hoặc thải dầu nhiên liệu từ tàu. Đồng thời, điều này thể hiện

sự nỗ lực của các quốc gia thành viên IMO muốn thống nhất một số quy tắc và thủ tục quốc tế trong việc xác định trách nhiệm và bồi thường đầy đủ thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu từ tàu biển gây ra.

Công ước đã tuân thủ nguyên tắc “Người gây ô nhiễm phải trả tiền” do Ủy ban Môi trường của Tổ chức Phát triển và hợp tác kinh tế (OECD) đưa ra vào những năm 1974 và đã trở thành thông lệ quốc tế. Nguyên tắc này được áp dụng nhằm đảm bảo người gây ô nhiễm phải chịu mọi chi phí, bao gồm chi phí bồi thường thiệt hại do mình gây ra cũng như chi phí phòng ngừa, kiểm soát và khắc phục ô nhiễm khi sự cố xảy ra.

Công ước điều chỉnh một số cơ chế về bảo hiểm quốc tế nhằm bảo đảm bồi thường phù hợp, nhanh chóng và hiệu quả đối với các bên bị tổn thất do ô nhiễm dầu nhiên liệu từ tàu biển gây ra, giúp các quốc gia ven biển và những bên có liên quan hạn chế tổn thất theo nguyên tắc:

a) Chủ tàu phải chịu trách nhiệm trực tiếp về thiệt hại do ô nhiễm từ các loại dầu nhiên liệu liên quan đến quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự.

b) Yêu cầu chủ sở hữu tàu biển có tổng dung tích trên 1.000 GT phải có bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính để bảo lãnh trách nhiệm dân sự về mặt tài chính.

c) Cho phép các bên có quyền lợi liên quan đòi bồi thường trực tiếp từ tổ chức bảo hiểm hoặc bảo đảm đảm tài chính.

d) Quy định bồi thường trách nhiệm trực tiếp đối với các thiệt hại ô nhiễm dầu hoặc các biện pháp phòng ngừa đối với các loại dầu nhiên liệu sử dụng trên tàu biển hoặc dầu nhớt đối với tất cả các loại tàu thuyền.

Công ước Bunker 2001 gồm 2 phần, 19 điều quy định về các nguyên tắc và nghĩa vụ chung với đối tượng điều chỉnh của Công ước. Công ước Bunker 2001 được áp dụng trong phạm vi lãnh hải của quốc gia thành viên và vùng đặc

quyền kinh tế của quốc gia thành viên. Trường hợp quốc gia thành viên chưa xác lập vùng đặc quyền kinh tế, thì được giới hạn bởi vùng sát phía ngoài của đường lãnh hải nhưng không vượt quá 200 hải lý tính từ đường cơ sở. Công ước quy định chủ tàu (bao gồm chủ đăng ký tàu biển, người thuê tàu trần, người khai thác hoặc vận hành tàu biển) phải chịu trách nhiệm về thiệt hại do ô nhiễm dầu (bao gồm cả chi phí phòng ngừa) từ tất cả các loại dầu sử dụng là nhiên liệu dùng để cung cấp cho máy tàu biển; Công ước quy định Tàu biển có tổng dung tích trên 1.000 GT đăng ký mang cờ quốc tịch của các nước thành viên Công ước phải được cấp Giấy chứng nhận bảo đảm trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu (giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc giấy bảo đảm của ngân hàng hoặc tổ chức tài chính) cho chủ tàu có tên trong Giấy chứng nhận quốc tịch tàu biển (Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển) được giới hạn trách nhiệm theo quy định quốc tế và quốc gia liên quan.

Công ước Bunker 2001 được mở để các quốc gia phê chuẩn, chấp nhận, tham gia từ 01/01/2001 đến 30/09/2002. Công ước Bunker 2001 xác định rõ dầu nhiên liệu được hiểu là bất kỳ loại dầu vô cơ hydrocarbon, bao gồm cả dầu bôi trơn được sử dụng hoặc dự định được sử dụng trong vận hành hoặc chạy động cơ tàu và bất kỳ dạng cặn nào của loại 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. Điều này là hết sức quan trọng để tạo cơ sở trong xác định khối lượng, mức độ dầu nhiên liệu gây ô nhiễm từ tàu khi xảy ra sự cố.

Tại khoản 9 Điều 1 của Công ước Bunker 2001 quy định thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu từ tàu biển được xác định như sau:

- Các tổn thất hoặc thiệt hại gây ra bên ngoài tàu do việc làm ô nhiễm vì rò rỉ hoặc thải dầu nhiên liệu từ tàu, tại bất kỳ nơi nào mà sự rò rỉ hay thải ra đó có thể xảy ra;

- Các chi phí cho các biện pháp ngăn ngừa và những tổn thất hoặc thiệt hại khác xảy ra bởi những biện pháp ngăn ngừa;

- Công ước quy định thiệt hại do ô nhiễm không được tính đến những tổn thất từ lợi nhuận bị mất đi do tổn thất hoặc thiệt hại gây ra mà chỉ được giới hạn trong các chi phí khi sử dụng các biện pháp hợp lý đã được tiến hành hoặc sẽ được tiến hành để khôi phục lại môi trường.

Trách nhiệm của chủ tàu

Điều 3 của Công ước quy định, chủ tàu tại thời điểm sự cố xảy ra phải chịu trách nhiệm đối với thiệt hại do ô nhiễm gây ra bởi dầu nhiên liệu trên tàu hoặc có nguồn gốc từ tàu. Trường hợp có nhiều người gây ra sự cố thì giữa họ sẽ phải liên đới chịu trách nhiệm. Tương tự như vậy, khi một sự cố liên quan đến hai hoặc nhiều tàu xảy ra và thiệt hại do ô nhiễm phát sinh từ đó, các chủ tàu của tất cả các tàu liên quan, trừ những trường hợp được miễn trừ đều phải chịu trách nhiệm liên đới đối với thiệt hại, nếu không thể xác định một cách rõ ràng hợp lý.

Tuy nhiên, Công ước cũng quy định chủ tàu sẽ không chịu trách nhiệm đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu nếu chủ tàu chứng minh được mình thuộc một trong các trường hợp sau đây:

- Thiệt hại do nguyên nhân từ chiến tranh, hành động thù địch, nội chiến, bạo loạn hoặc các hiện tượng thiên nhiên có tính chất bất thường, không thể tránh được và không chống được;

- Thiệt hại hoàn toàn gây ra bởi hành động hoặc không hành động được thực hiện bởi một bên thứ ba với chủ ý gây ra thiệt hại cho chủ tàu;

- Thiệt hại hoàn toàn do hành vi bất cẩn hoặc hành vi vi phạm của bất kỳ cơ quan nhà nước hoặc cơ quan có thẩm quyền trong việc vận hành báo hiệu

hàng hải hoặc các thiết bị trợ giúp hàng hải khác khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

Như vậy, chủ tàu có thể được miễn hoàn toàn hoặc một phần trách nhiệm trong các trường hợp nêu trên nhưng phải có nghĩa vụ chứng minh trước cơ quan có thẩm quyền.

Về bảo hiểm bắt buộc hoặc bảo đảm tài chính

Điều 7 Công ước quy định chủ sở hữu tàu có dung tích lớn hơn 1000 GT của quốc gia thành viên phải duy trì bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác để bảo đảm thanh toán trách nhiệm của mình đối với thiệt hại do ô nhiễm với tỷ lệ tương ứng mức giới hạn trách nhiệm theo quy định giới hạn quốc tế hoặc quốc gia hiện hành. Tuy nhiên, bảo đảm này không vượt quá số lượng được tính phù hợp với LLMC 76.

Quốc gia thành viên có trách nhiệm cấp Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác còn hiệu lực phù hợp với các quy định của Công ước này cho tàu biển. Đối với tàu biển của quốc gia thành viên, giấy chứng nhận này được cấp hoặc xác nhận do cơ quan có thẩm quyền của Quốc gia nơi tàu đăng ký thực hiện; đối với tàu không đăng ký tại một trong các quốc gia thành viên thì chứng nhận có thể được cấp hoặc xác nhận bởi một cơ quan có thẩm quyền của bất kỳ quốc gia thành viên nào. Giấy chứng nhận được cấp phải phù hợp với hình thức theo quy định tại Phụ lục của Công ước.

Giới hạn thời gian quyền đòi bồi thường thiệt hại

Tại Điều 8 Công ước quy định thời hạn đòi bồi thường thiệt hại là 3 năm kể từ ngày thiệt hại xảy ra. Tuy nhiên, trong mọi trường hợp quyền đòi bồi thường thiệt hại sẽ không quá 6 năm kể từ ngày sự cố gây ra ô nhiễm. Nếu sự cố bao gồm một loạt sự việc, thời hạn 6 năm sẽ tính từ ngày sự việc đầu tiên xảy ra.

Các phán quyết của Tòa án nước ngoài

Quyết định đã có hiệu lực của Tòa án thuộc một quốc gia thành viên sẽ được công nhận tại các quốc gia thành viên khác. Tuy nhiên, Quyết định này chỉ không có hiệu lực nếu được chứng minh có sự lừa đảo hoặc bị đơn không nhận được thông báo kịp thời để có thể bảo vệ quyền lợi của mình tại Tòa án.

Khi Quyết định được công nhận sẽ có giá trị thực hiện tại các quốc gia thành viên ngay sau khi hoàn thành các thủ tục pháp lý tại quốc gia đó. Điều này không cho phép xem xét lại nội dung của vụ khiếu kiện.

Đối với quốc gia có hai hoặc nhiều đơn vị lãnh thổ mà mỗi đơn vị lại có hệ thống luật khác nhau được áp dụng liên quan đến những vấn đề quy định tại Công ước thì quốc gia đó phải tuyên bố rõ Công ước áp dụng đối với tất cả các đơn vị lãnh thổ của quốc gia mình hoặc chỉ đối với một hoặc một số đơn vị lãnh thổ nhất định. Quyền và nghĩa vụ của các chủ thể chỉ phát sinh tại khu vực được xác định là áp dụng Công ước này.

TIỂU KẾT CHƯƠNG 2

1. Khi nghiên cứu vấn đề pháp luật quốc tế về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu để từ đó rút ra bài học kinh nghiệm cho Việt Nam, sẽ rất hữu ích nếu chúng ta có những nghiên cứu phân tích, so sánh các Điều ước quốc tế trong lĩnh vực này, và điều đó giúp chúng ta có cái nhìn tổng quát hơn hệ thống các văn bản pháp luật quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển. Mỗi công ước đưa ra những quy định khác nhau, nhưng tựu trung lại tất cả các công ước quốc tế ban hành nhằm mục đích tạo ra hành lang pháp lý, các qui phạm pháp lý quốc tế để các quốc gia thực thi và nội luật hóa pháp luật của nước mình, nhằm phòng ngừa và hạn chế đến mức thấp nhất những tác động tiêu cực cho môi trường biển, khắc phục và xử lý các hậu quả xảy ra đối với môi trường biển, con người và sinh vật.

2. Mục đích của các Điều ước liên quan đến bảo vệ môi trường biển, chống ô nhiễm dầu từ tàu đều nhằm mục đích ngăn ngừa ô nhiễm biển và quy định về bồi thường thiệt hại cho các nạn nhân. Tuy nhiên Công ước MARPOL 73/78 và Công ước Bunker 2001 là hai công ước quan trọng nhất, đề cập tới tất cả các nguồn gây ô nhiễm từ tàu (dầu, hóa chất chở xô, hóa chất độc hại chở trong các bao gói, nước thải và rác thải). Chúng ta có thể nhận thấy là, mặc dù IMO đã ban hành nhiều văn bản quy định về an toàn hàng hải, phòng, chống ô nhiễm dầu nhưng trong thực tế sự cố ô nhiễm dầu vẫn xảy ra, chính điều đó đã dẫn đến việc sửa đổi các công ước quốc tế cho phù hợp với thực tế và mục đích việc sửa đổi các công ước quốc tế về ô nhiễm dầu là nhằm giảm thiểu những tai nạn. Nhưng các vụ ô nhiễm vẫn xảy ra, điều này làm cho chúng ta đặt câu hỏi là liệu những quy định của pháp luật quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu có thực sự hiệu quả? Và tại sao pháp luật quốc tế lại phải quy định về giới hạn trách nhiệm pháp lý của chủ tàu. Theo ý kiến tác giả chúng ta cần bỏ những quy định về giới hạn trách nhiệm pháp lý của chủ tàu trong các công ước quốc tế, quy định chủ tàu phải chịu trách nhiệm đối với những thiệt hại do mình gây ra, quy định nghiêm khắc hơn về việc chủ tàu phải mua bảo hiểm hoặc đảm bảo tài chính đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu.

3. Các Điều ước quốc tế chỉ thực sự có hiệu quả nếu được các chủ thể của luật quốc tế hiện đại thực hiện một cách nghiêm túc, việc thực hiện này thể hiện trong việc các quốc gia có thực thi nghiêm chỉnh các quy định của pháp luật quốc tế hay không ?. Những quy định của pháp luật quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển có thể thực hiện tốt hay không còn phụ thuộc rất nhiều vào từng cá nhân, cá nhân có vai trò rất quan trọng trong việc bảo vệ môi trường biển nói chung, chống ô nhiễm dầu nói riêng. Phòng bệnh hơn chữa bệnh, do vậy mỗi cá nhân cần có ý thức bảo vệ môi trường biển, nghiêm chỉnh thực hiện những quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường biển, chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

Chương 3

PHÁP LUẬT MỘT SỐ QUỐC GIA VỀ CHỐNG Ô NHIỄM DẦU TỪ TÀU BIỂN

Các quốc gia trên thế giới đều ý thức được hậu quả nặng nề mà ô nhiễm dầu gây ra cho môi trường biển, hệ sinh thái biển và đời sống con người, nhiều quốc gia đã cụ thể hóa các công ước quốc tế, xây dựng chính sách và các văn bản pháp luật điều chỉnh về vấn đề này. Xu hướng hiện nay, hầu hết các quốc gia trên thế giới là ký kết các công ước quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển. Tính đến ngày 01/05/2012 đã có 128 quốc gia ký kết Công ước trách nhiệm dân sự 1992 và 109 nước tham gia kí kết Công ước Quỹ 1992 [148].

Khi các quốc gia ký kết các công ước quốc tế sẽ có được các lợi ích từ các quyền và nghĩa vụ phát sinh từ các công ước quốc tế khi quốc gia là thành viên. Việc ký kết các công ước quốc tế còn tạo cơ hội cho vấn đề bảo đảm lợi ích, chủ quyền quốc gia khi tham dự các diễn đàn xây dựng pháp luật quốc tế trong lĩnh vực này.

Bên cạnh việc ký kết các công ước quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, một số quốc gia xây dựng luật về ô nhiễm dầu dựa trên cơ sở nội luật hóa các Công ước quốc tế. Xu hướng này đang được đa số các quốc gia lựa chọn. Tuy nhiên, với sự khác nhau về nhận thức, về sự phát triển kinh tế - xã hội giữa các khu vực, giữa các quốc gia nên việc thực hiện chuyên hóa các Công ước quốc tế vào luật quốc gia ở mỗi nước cũng khác nhau.

Một số nước lại xây dựng một đạo luật riêng về ô nhiễm dầu không dựa trên các quy định của Công ước quốc tế. Xu hướng này hiện nay chỉ có Hoa Kỳ đã và đang áp dụng thông qua đạo luật OPA 1990. Có thể nói, với OPA 1990 và các văn bản quy định về ô nhiễm dầu, hiện nay Hoa Kỳ là một trong những nước có hệ thống pháp luật về chống ô nhiễm dầu hoàn chỉnh và rất nghiêm ngặt.

Nội dung chính của OPA 1990 là quy định về trách nhiệm và đền bù thiệt hại do ô nhiễm dầu, quy định về chương trình phát triển, nghiên cứu về ô nhiễm dầu. Mức giới hạn trách nhiệm pháp lý của chủ tàu theo quy định của OPA 1990 là 1.200 USD trên một grt hoặc 2 triệu USD đối với tàu có trọng tải nhỏ hơn 3.000 grt và 10 triệu USD với tàu có trọng tải lớn hơn 3.000 grt. OPA 1990 quy định các tàu chở dầu muốn ra vào cảng, vùng nước của Hoa Kỳ phải có giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc đảm bảo tài chính khác để bảo lãnh chủ tàu có đủ khả năng thanh toán cho mọi thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu của mình có thể gây ra trên vùng biển của Hoa Kỳ.

OPA 1990 không giới hạn trách nhiệm pháp lý cho chủ tàu trong mọi trường hợp. Thiệt hại chủ tàu phải đền bù theo OPA bao gồm: chi phí phòng chống, ngăn ngừa ô nhiễm; chi phí khôi phục môi trường; thiệt hại do ô nhiễm môi trường; các khoản phải chi trả theo trách nhiệm pháp lý và các khoản tiền phạt. OPA 1990 đã mâu thuẫn với quyền lợi của các nhà bảo hiểm và đây là một trong các lý do P&I Clubs đã từ chối bán bảo hiểm cho các chủ tàu theo điều kiện OPA ở giai đoạn đầu, mặc dù P&I Clubs là nơi cung cấp giấy chứng nhận bảo hiểm cho hơn 90% chủ tàu trên thế giới. Xét ở khía cạnh nhất định thì đây là sự cản trở tàu chở dầu ra vào các vùng biển Hoa Kỳ, ảnh hưởng trực tiếp đến nền kinh tế Hoa Kỳ. Tuy nhiên, tầm quan trọng của thị trường Hoa Kỳ là điều không thể phủ nhận với P&I Clubs. Hơn 90% tàu chở dầu trên thế giới, là khách hàng của P&I Clubs, thường xuyên vận chuyển dầu ra vào các vùng biển của Hoa Kỳ, sẽ không thể vào cảng và vùng nước Hoa Kỳ nếu không có chứng nhận bảo hiểm theo OPA 1990. Chính vì điều này, năm 1996, P&I Clubs đã phải đồng ý bán bảo hiểm cho các chủ tàu theo điều kiện của OPA 1990.

Hiện nay, trên thế giới có nhiều quốc gia có hệ thống pháp luật về chống ô nhiễm dầu từ tàu hoàn thiện và rất nhiều nước có nhiều kinh nghiệm trong việc xử lý, ứng phó với các sự cố tràn dầu, đặc biệt là các vụ tràn dầu lớn. Tuy nhiên

trong phạm vi Luận án này, tác giả lựa chọn nghiên cứu pháp luật của 3 nước là Nhật Bản, Hàn Quốc và Trung Quốc để nghiên cứu với những lý do sau:

Thứ nhất, lý do chọn Nhật Bản vì Nhật Bản được bao bọc xung quanh bởi biển, là quốc gia có ngành hàng hải phát triển bậc nhất thế giới, có đội tàu biển lớn, đồng thời cũng là quốc gia tiêu thụ dầu đứng đầu thế giới và là một trong những quốc gia đứng đầu thế giới trong việc đóng góp cho Quỹ Fund 1992. Hệ thống pháp luật về bảo vệ môi trường biển, chống ô nhiễm dầu từ tàu của Nhật Bản tương đối hoàn thiện. Nhật Bản là một trong những nước đi đầu trong việc áp dụng khoa học công nghệ trong công tác phát hiện sớm các vụ ô nhiễm dầu xa bờ, công tác ứng phó, xử lý sự cố ô nhiễm dầu trên biển và đặc biệt là quốc gia có nhiều kinh nghiệm trong việc xử lý, giải quyết bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển từ tàu.

Thứ hai, lý do chọn Hàn Quốc là vì đây là nước có nền kinh tế phụ thuộc nhiều vào biển, Hàn Quốc rất quan tâm đến vấn đề bảo vệ môi trường, phòng, chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, đồng thời là quốc gia có trách nhiệm cao trong hợp tác quốc tế nhằm giải quyết những vấn đề môi trường toàn cầu và khu vực, và quan trọng hơn là Hàn Quốc có nhiều kinh nghiệm trong việc xử lý sự cố tràn dầu từ tàu trong vụ tràn dầu Hebei Spirit năm 2007 đến nay vẫn còn nguyên tính thời sự. Những thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu biển thường lớn và đòi hỏi tốn kém thời gian, của cải và công sức cho công tác ngăn chặn, hạn chế, khắc phục môi trường biển. Đặc biệt khi có ô nhiễm xảy ra, thì việc tính toán để lượng giá những tổn thất đối với môi trường, con người và hệ sinh thái nhằm đưa ra được quyết định đúng đắn về mức bồi thường tương ứng với mức thiệt hại xảy ra cho phù hợp với thực tế và phù hợp với thông lệ quốc tế là rất khó khăn và phức tạp. Chính vì thế, nghiên cứu pháp luật của Hàn Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu, những kinh nghiệm của Hàn Quốc trong xử lý khắc phục sự cố tràn dầu Hebei Spirit để rút ra bài học cho Việt Nam là rất cần thiết.

Thứ ba, lý do chọn Trung Quốc là vì Trung Quốc là nước tiêu thụ dầu đứng thứ ba trên thế giới chỉ sau Mỹ và Nhật Bản, hiện nay 90% số lượng dầu nhập khẩu của Trung Quốc bằng đường biển [146, tr.201], là nước láng giềng với Việt Nam. Trung Quốc và Việt Nam là hai nước đang phát triển, cả Trung Quốc và Việt Nam đều đang tiến hành sửa đổi những quy định pháp luật của mình cho phù hợp với hội nhập sâu rộng kinh tế quốc tế. Nghiên cứu học tập kinh nghiệm của nước láng giềng để rút ra bài học kinh nghiệm là cần thiết.

3.1. Pháp luật của Nhật Bản về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Nhật Bản có tổng diện tích đất tự nhiên là 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 [131]. Các quy định về, phòng, chống ô nhiễm dầu trên biển; quy trình đòi bồi thường, cách tính toán thiệt hại và giải quyết bồi thường thiệt hại khi có ô nhiễm dầu xảy ra được Nhật Bản nội luật hóa các công ước quốc tế vào pháp luật quốc gia.

3.1.1. Quy định của pháp luật Nhật Bản về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Có thể nói, Nhật Bản là một trong những quốc gia rất tích cực tham gia các công ước quốc tế về bảo vệ môi trường biển, phòng chống ô nhiễm dầu từ tàu biển. Hiện nay Nhật Bản là thành viên của hầu hết các công ước về phòng, chống ô nhiễm dầu 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 biển 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 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 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) [148].

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 ký kết 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 do 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 chưa ký kết công ước này vì Nhật Bản đã có các

quy định tương tự được quy định tại Luật về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu sửa đổi năm 2005. Sự khác biệt giữa hai văn bản này là: Luật về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do 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 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 biển 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.

Các quy định chống ô nhiễm dầu trên biển được Nhật Bản nội luật hóa các công ước quốc tế vào pháp luật quốc gia, cụ thể “Luật về trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu” được xây dựng trên cơ sở kế thừa các quy định, quy trình của quỹ Fund. Cụ thể, những quy định về trách nhiệm pháp lý của chủ tàu, về giới hạn trách nhiệm pháp lý, quy định về việc mua bảo hiểm bắt buộc đối với các chủ tàu, vấn đề về bồi thường thiệt hại khi có ô nhiễm dầu xảy ra được quy định cụ thể như sau:

Về phạm vi áp dụng

Luật trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu quy định phạm vi áp dụng 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 [37, tr.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 thải 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

Luật trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu 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 dầu 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 cấu 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 thì 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 khác đối với những thiệt hại do ô nhiễm dầu. Cụ thể tại 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 từ 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: 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.

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 rõ ràng, 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 vv...

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 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.

3.1.2. Một số đánh giá pháp luật Nhật Bản về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Pháp luật Nhật Bản về chống ô nhiễm dầu từ tàu 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)

Khi có sự cố tràn dầu xảy ra trên lãnh thổ của Nhật Bản, quy trình yêu cầu bồi thường thiệt hại đối với những tổn thất, Nhật Bản kế thừa quy trình của các Quỹ Fund, 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 do ô nhiễm dầu” 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 (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).

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.

3.2. Pháp luật của Trung Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Với dân số hiện nay gần 1,34 tỉ người, lại là nước có ngành thương mại rất phát triển, Trung Quốc có nhu cầu rất cao về dầu lửa. Sức tiêu thụ dầu của Trung Quốc tăng rất nhanh và hiện nay trở thành nước tiêu thụ dầu đứng thứ ba trên thế giới, chỉ sau Mỹ và Nhật Bản. Hiện nay 90% dầu nhập khẩu của Trung

Quốc được vận chuyển bằng đường biển. Đi cùng đó, ngành công nghiệp đóng tàu ở Trung Quốc cũng phát triển theo (nhiều tàu siêu trọng đã được đóng mới để tham gia vận chuyển dầu) nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển dầu trên biển [112, tr.53].

Trung Quốc có bờ biển dài 1800 km, với lượng tàu thuyền ra vào các cảng nội địa rất cao, nên càng tăng nguy cơ xảy ra các vụ tai nạn hàng hải. Hiện nay theo quy định của pháp luật Trung Quốc chỉ cho phép tàu mang quốc tịch của Trung Quốc được tham gia vận chuyển dầu trong các tuyến thủy nội địa, nhưng thực tế, do yêu cầu của phát triển kinh tế, thương mại nên nhiều cảng biển lại được mở cho phép các tàu nước ngoài được ra vào các cảng của Trung Quốc, điều này càng làm tăng nguy cơ ô nhiễm biển do dầu.

Theo thống kê của cơ quan an toàn hàng hải Trung Quốc, từ năm 1967 đến 1996 đã xảy ra 54 vụ tràn dầu trên bờ biển của Trung Quốc, tính bình quân mỗi năm xảy ra hai vụ tràn dầu và vụ tràn dầu lớn nhất là 257.000 tấn, chia trung bình 60.000 tấn /vụ [112, tr.76].

Trung Quốc đã ký kết các công ước quốc tế về chống ô nhiễm dầu trên biển như: 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 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); Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu năm 2001; Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển 1973, được bổ sung bởi Nghị định thư 1978 (MARPOL 73/78); 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 năm 1996 (HNS 1996); Công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm pháp lý đối với khiếu nại hàng hải 1976; 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 an toàn sinh mạng con người trên biển 1974 và Nghị định thư bổ sung 1978 (SOLAS 74/78) [148].

Đối với Công ước CLC 1969 Trung Quốc đã ký kết vào ngày 31/01/1980 và có hiệu lực ở Trung Quốc ngày 29/04/1980 và được áp dụng ở Hồng Kông từ ngày 01/06/1997. Công ước CLC 1992 có hiệu lực ở Trung Quốc từ ngày 01/05/2000. Mặc dù Trung Quốc đã ký kết CLC 69/92 và các công ước quốc tế khác về ô nhiễm dầu và bồi thường thiệt hại, nhưng hiện nay Trung Quốc chưa có đạo luật nào riêng quy định về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu hay quy định trách nhiệm pháp lý đối với trường hợp ô nhiễm dầu từ tàu biển như Hoa Kỳ, Nhật Bản, Canada [112, tr.56].

Còn đối với công ước Quỹ, hiện nay Trung Quốc đại lục và Đặc khu hành chính Hồng Kông áp dụng các quy tắc khác nhau. Trung Quốc đại lục chưa ký kết Công ước Quỹ, trong khi đó Đặc khu hành chính Hồng Kông đã ký kết Công ước Quỹ (trước kia Hồng Kông là thuộc địa của Vương quốc Anh và Vương quốc Anh đã ký kết tham gia cả CLC 1992 và Công ước Quỹ 1992). Kể từ khi chuyển giao chủ quyền Hồng Kông cho chính phủ Trung Quốc vào tháng 7 năm 1997, Hồng Kông đã trở thành Đặc khu hành chính của Trung Quốc và Chính phủ Trung Quốc cam kết sẽ duy trì hệ thống pháp luật đang áp dụng tại Hồng Kông trong vòng 50 năm và cũng để giữ sự thống nhất pháp luật ở Hồng Kông, chính phủ Trung Quốc quyết định Công ước Quỹ vẫn được tiếp tục áp dụng ở Hồng Kông. Vì vậy, Hồng Kông vẫn còn là thành viên của công ước Quỹ 1992.

Theo quy định của công ước Quỹ các quốc gia nhập khẩu dầu phải đóng góp vào Quỹ một khoản tiền theo tỷ lệ dầu nhập khẩu hàng năm. Ở Trung Quốc, nhiều công ty dầu mỏ hiện nay thuộc sở hữu nhà nước. Ví dụ, Sinopec và PetroChina chiếm 85% tổng số lượng dầu thô nhập khẩu của Trung Quốc. Khi tham gia ký kết công ước Quỹ có nghĩa là họ sẽ phải đóng góp tài chính cho Quỹ. Nếu tính toán trên cơ sở các báo cáo hàng năm của Quỹ năm 2004, sự đóng

góp của dầu ngành công nghiệp ở Trung Quốc sẽ là thứ ba trong số tất cả các nước (chỉ đứng sau Nhật Bản và Italy, Hà Lan), khoảng 58,1 triệu nhân dân tệ [112, tr.66]. Điều này có thể giải thích lý do tại sao hiện nay Trung Quốc chưa tham gia ký kết công ước Quĩ.

3.2.1. Quy định của pháp luật Trung Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Luật dân sự của Trung Quốc

Luật Dân sự của Trung Quốc có hiệu lực từ ngày 01/01/1987 đã đưa ra những nguyên tắc chung về trách nhiệm bồi thường thiệt hại khi gây ô nhiễm, theo đó bất cứ người nào gây ô nhiễm môi trường và gây thiệt hại cho người khác vi phạm các quy định của nhà nước đối với việc bảo vệ môi trường và ngăn ngừa ô nhiễm phải chịu trách nhiệm dân sự theo quy định của pháp luật (Điều 124). Những quy định này, cũng phù hợp với nguyên tắc “Người gây ô nhiễm phải trả tiền” do Ủy ban Môi trường của Tổ chức Phát triển và hợp tác kinh tế (OECD) đưa ra và đã trở thành thông lệ quốc tế [112].

Luật bảo vệ môi trường biển của Trung Quốc

Luật Bảo vệ Môi trường biển (MEPL) của Cộng hoà Nhân dân Trung Hoa được thông qua năm 1982 và đã được sửa đổi, bổ sung năm 1999. MEPL gồm 10 chương, 98 điều, quy định các nội dung cơ bản về quyền và nghĩa vụ của các cơ quan nhà nước, tổ chức cá nhân trong việc phòng chống ô nhiễm môi trường, cụ thể tại Chương 8 quy định về phòng, chống ô nhiễm môi trường biển từ các hoạt động của tàu thuyền, tại Điều 62 của MEPL quy định: Các tàu, thuyền không được thải các chất gây ô nhiễm, chất thải, nước dằn tàu, rác và các chất có hại khác vào môi trường biển đồng thời chủ tàu phải trang bị phương tiện xử lý chất thải và rác thải từ các tàu của mình; MEPL cũng đưa ra những quy định về việc

mua bảo hiểm hoặc đảm bảo tài chính để bảo lãnh cho những thiệt hại phát sinh khi xảy ra ô nhiễm.

Đối với những quy định về việc thành lập Quỹ bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu được quy định tại Điều 66 như sau: Nhà nước có trách nhiệm thành lập quỹ bồi thường thiệt hại đối với ô nhiễm biển do dầu, với nguyên tắc chung là chịu trách nhiệm liên đới chung giữa chủ tàu và chủ hàng đối với việc bồi thường thiệt hại. Có thể nói, những quy định này nhằm cụ thể hoá nguyên tắc người gây ô nhiễm phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu vùng biển (trách nhiệm liên đới giữa chủ tàu và chủ hàng). Tuy nhiên đây mới chỉ dừng lại là những nguyên tắc chung và MEPL cũng đưa ra những yêu cầu các cơ quan nhà nước phải xây dựng các biện pháp đảm bảo thực hiện.

Điều 90 của MEPL quy định rằng: Người gây thiệt hại ô nhiễm môi trường sẽ phải chịu trách nhiệm đối với những tổn thất đó và phải chịu trách nhiệm bồi thường. Điều này cũng đúng với nguyên tắc bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng trong pháp luật Trung Quốc là người nào gây ra thiệt hại sẽ phải chịu trách nhiệm bồi thường. Từ những quy định như vậy dẫn đến hai cách hiểu khác nhau. Cách hiểu thứ nhất là người gây ra thiệt hại phải có trách nhiệm bồi thường đầy đủ tất cả các khoản thiệt hại và không có một giới hạn trách nhiệm pháp lý nào; cách hiểu thứ hai là, đây chỉ là những nguyên tắc chung là người gây ô nhiễm sẽ phải chịu trách nhiệm pháp lý, còn đối với những thiệt hại cụ thể thì được áp dụng theo những quy định cụ thể tại Bộ luật hàng hải của Trung Quốc quy định về trách nhiệm pháp lý của chủ tàu (bao gồm cả người chủ sở hữu tàu và người đi thuê tàu) và điều đó cũng đồng nghĩa là chủ tàu có quyền được giới hạn trách nhiệm pháp lý theo quy định tại Bộ luật hàng hải của Trung Quốc.

Trong đoạn 2 của Điều 90 quy định khi có thiệt hại nặng nề phá hủy môi trường, làm thiệt hại đối với hệ sinh thái biển, nguồn thủy hải sản và các khu bảo tồn thiên nhiên biển, thì nhà nước sẽ đứng ra bồi thường cho các nạn nhân bị thiệt

hại. Quy định như vậy có nghĩa là chỉ khi có thiệt hại nặng nề phá hủy môi trường, làm thiệt hại đối với hệ sinh thái biển, nguồn thủy hải sản và các khu bảo tồn thiên nhiên biển thì nhà nước mới đứng ra bồi thường. Nhưng pháp luật lại không đưa ra định nghĩa hay khái niệm thế nào là thiệt hại nặng nề hay mức thiệt hại nào được gọi là thiệt hại nặng nề hoặc xác định các tiêu chuẩn gây thiệt hại đến nhân tố cấu thành “thiệt hại nặng nề”. Điều luật cũng không có quy định rõ ràng về phạm vi thiệt hại nào có thể phục hồi được và ở mức độ nào, thiệt hại đó được bồi thường. Như vậy, trong thực tế khi có yêu cầu bồi thường thiệt hại đối với ô nhiễm dầu, những quy định của MEPL chưa đủ để giải quyết thỏa đáng đối với những yêu cầu của các nạn nhân, và cũng không có quy định cụ thể nào về việc các cá nhân phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu. Do đó khi có thiệt hại xảy ra những người gây thiệt hại thường viện dẫn đến những quy định trong Luật hàng hải của Trung Quốc để làm cơ sở giải quyết, với mục đích làm giảm mức giới hạn trách nhiệm pháp lý của họ với một khoản tiền nhất định.

Bộ luật hàng hải của Trung Quốc

Bộ luật hàng hải của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa năm 1993 đã giành 1 chương quy định về “giới hạn trách nhiệm đối với khiếu nại hàng hải” (chương XI) quy định về “giới hạn trách nhiệm đối với khiếu nại hàng hải”, trong đó có đưa ra quy định về việc giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải (Điều 204 đến Điều 215). Nhưng cũng trong quy định của Bộ luật này, lại không quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với những yêu cầu bồi thường thiệt hại theo CLC mà Trung Quốc đã tham gia ký kết, cụ thể tại Điều 208 quy định “Các quy định của chương này sẽ không áp dụng đối với những yêu cầu bồi thường thiệt hại đối với (2) Khiếu nại về thiệt hại ô nhiễm dầu theo Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu mà nước Cộng hòa nhân dân Trung Quốc đã ký kết; ...” đồng thời những quy định về giới

hạn trách nhiệm dân sự trong bộ luật hàng hải của Trung Quốc sẽ không được áp dụng trong trường hợp đã áp dụng những quy định trong công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu.

Những quy định như vậy có thể hiểu là, mục đích của những quy định trong bộ luật hàng hải là ưu tiên áp dụng các công ước quốc tế mà Trung Quốc đã ký kết. Do vậy việc giới hạn trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu sẽ xảy ra nhiều tình huống khác nhau. Nếu thiệt hại do ô nhiễm dầu xảy ra từ tàu trong phạm vi công ước CLC thì chủ tàu phải chịu trách nhiệm pháp lý theo những quy định của công ước CLC. Còn trường hợp tàu gây ô nhiễm không thuộc phạm vi điều chỉnh của CLC thì áp dụng những quy định về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu theo quy định tại chương 11 của Bộ luật hàng hải của Trung Quốc.

Trong thực tế mức giới hạn trách nhiệm dân sự quy định tại Bộ luật hàng hải Trung Quốc thấp hơn mức giới hạn trách nhiệm pháp lý được quy định tại công ước CLC. Hai quy định khác nhau như vậy sẽ không công bằng và khó áp dụng khi các nạn nhân bị thiệt hại có đơn đòi bồi thường và điều này có thể không tạo động lực để ngành kinh doanh hàng hải phát triển.

Tuy nhiên, việc áp dụng các công ước quốc tế ở Trung Quốc là một vấn đề rất phức tạp. Theo Quy định tại Chương XI về giới hạn trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu có thể áp dụng điều 204 hoặc điều 207, cụ thể: tại Điều 204 quy định: chủ tàu (bao gồm cả người thuê và thuyền trưởng của tàu) và người giúp việc trên tàu có thể được giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải quy định tại điều 207 của bộ luật này.

Mức giới hạn trách nhiệm pháp lý được quy định tại Điều 210 Bộ luật hàng hải như sau:

1) Đối với yêu cầu bồi thường thiệt hại đối với trường hợp tử vong hay thương tật, chủ tàu được quyền giới hạn trách nhiệm đối với bất cứ sự cố nào ở mức tính gộp như sau:

- a. Đối với tàu từ 300 GT đến 500 GT là 333.000 quyền rút tiền đặc biệt
- b. Đối với tàu có trọng tải trên 500 GT thì mỗi tấn trọng tải gia tăng sẽ được cộng thêm khoản sau:
 - Đối với tàu từ 500 GT đến 3.000 GT là 500 quyền rút tiền đặc biệt
 - Đối với tàu từ 3.001 GT đến 30.000 GT là 333 quyền rút tiền đặc biệt
 - Đối với tàu từ 30.001GT đến 70.000 GT là 250 quyền rút tiền đặc biệt
 - Đối với tàu trên 70.000 GT là 167 quyền rút tiền đặc biệt

Còn theo quy định trong Công ước CLC 1992 thì chủ tàu được quyền giới hạn trách nhiệm đối với bất cứ sự cố nào ở mức tính gộp như sau:

- Đối với tàu từ 5.000 GT trọng tải trở xuống là 4.510.000 quyền rút tiền đặc biệt (7 triệu USD);

- Đối với tàu có trọng tải từ 5.000 GT đến 140.000 GT thì 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 đối với tàu từ 5.000 GT trọng tải trở xuống (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).

Do đó, mức giới hạn trách nhiệm pháp lý của luật Hàng hải Trung Quốc thấp hơn so với giới hạn trách nhiệm pháp lý theo quy định của CLC 1992, vì thế không nên áp dụng các quy định của luật Hàng hải để giải quyết bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra từ tàu, mà nên áp dụng MEPL để giải quyết với những yêu cầu đòi bồi thường thiệt hại “Luật chuyên sâu trước Luật phổ quát” (*Lex specialis derogat legi generali*).

Như đã đề cập ở phần trên, khi có ô nhiễm dầu gây ra, người chịu trách nhiệm đối với yêu cầu đòi bồi thường thiệt hại thường dẫn chiếu đến Bộ luật

Hàng hải Trung Quốc để giải quyết, với mong muốn là mang lại lợi ích cho quyền được giới hạn trách nhiệm của họ một số tiền nhất định.

Nghị định hướng dẫn thi hành Luật bảo vệ môi trường

Một Nghị định về ngăn ngừa ô nhiễm biển từ tàu đã được ban hành vào năm 1983 để hướng dẫn thi hành MEPL của năm 1982. Năm 2010 Nghị định này được sửa đổi và có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 3 năm 2010. Mục đích của Nghị định này là để thiết lập các quy tắc toàn diện về ngăn ngừa, ứng phó và xử lý khi có ô nhiễm dầu xảy ra trong vùng lãnh thổ của Trung Quốc. [112].

Phạm vi áp dụng của Nghị định này bao gồm bất kỳ ô nhiễm nào có nguồn gốc từ tàu và bất kỳ hoạt động nào liên quan đến tàu gây ra hoặc có thể gây thiệt hại ô nhiễm trong vùng nội thủy, lãnh hải và vùng tiếp giáp, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của Trung Quốc và tất cả các vùng biển khác thuộc thẩm quyền của Trung Quốc.

Nghị định đưa ra những quy định nghiêm ngặt đối với quá trình tiếp nhận, xả, thải dầu của các tàu chở dầu và phương án ứng phó với sự cố khi có tràn dầu xảy ra; chủ tàu (bao gồm chủ sở hữu tàu và người đi thuê tàu) phải chịu trách nhiệm trực tiếp về thiệt hại do ô nhiễm từ các loại dầu nhiên liệu liên quan đến quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự; yêu cầu chủ sở hữu tàu biển có tổng dung tích trên 1.000GT phải có bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính để bảo lãnh trách nhiệm dân sự về mặt tài chính đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu.

Có thể nói, đây là một trong những động thái Trung Quốc trong việc nội luật hóa những quy định của pháp luật quốc tế vào pháp luật quốc gia. Trong Nghị định này cũng đưa ra những quy định về việc bắt buộc phải mua bảo hiểm hoặc hoặc bảo đảm tài chính để bảo đảm thanh toán trách nhiệm của mình đối với thiệt hại do ô nhiễm. Quy định như vậy cũng phù hợp với những quy định về việc mua bảo hiểm được qui định trong Công ước Bunker 2001 mà Trung Quốc đã tham gia ký kết vào năm 2008, và cũng là phù hợp với những quy định về

việc mua bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính đối với các chủ tàu được quy định trong CLC 1992 mà Trung Quốc là một bên tham gia ký kết.

Nghị định này còn quy định về việc thành lập một Quỹ trong nước về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu. Các công ty nhập khẩu dầu (hoặc đại lý của họ) mà có số lượng dầu nhập khẩu bằng đường biển phải đóng góp vào Quỹ một khoản tiền theo tỷ lệ dầu nhập khẩu hàng năm.

Cục Quản lý an toàn hàng hải (MSA) Trung Quốc sẽ xác định và công bố một danh sách các nhà cung cấp dịch vụ bảo hiểm có thẩm quyền sẽ có đủ điều kiện để cung cấp bảo hiểm cần thiết. Số tiền đóng bảo hiểm không được ít hơn mức giới hạn tính theo Bộ luật Hàng hải Trung Quốc, thông qua cách tính toán tương tự như theo Công ước Giới hạn năm 1976, hoặc phù hợp với các Công ước quốc tế có liên quan mà Trung Quốc thông qua hoặc phê chuẩn (ví dụ, Công ước CLC 1992 và Bunker 2001)

Đối với việc báo cáo khi có ô nhiễm xảy ra: Khi có ô nhiễm xảy ra trong vùng lãnh hải của Trung Quốc chủ tàu phải báo cáo ngay cho Cục Quản lý an toàn hàng hải Trung Quốc những thông tin về vụ tai nạn. Báo cáo tai nạn phải các thông tin sau:

1. Tên tàu, quốc tịch của tàu, số tàu;
2. Tên và địa chỉ của chủ sở hữu, người điều hành hoặc người quản lý của tàu;
3. Thời gian, địa điểm, và thời tiết biển nơi xảy ra tai nạn;
4. Xác định sơ bộ nguyên nhân của vụ tai nạn;
5. Loại, số lượng các chất gây ô nhiễm của tàu;
6. Mức độ ô nhiễm;
7. Đề xuất biện pháp kiểm soát ô nhiễm và yêu cầu cứu hộ;
8. Bất kỳ thông tin khác theo yêu cầu.

Toà án Hàng hải của Trung Quốc: Năm 1984 Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã quyết định thành lập Tòa án Hàng hải ở các thành phố cảng chính của Trung Quốc. Cho đến nay đã có 9 Tòa án Hàng hải ở Trung Quốc, đó là Thiên Tân, Đại Liên, Thanh Đảo, Thượng Hải, Quảng Châu, Vũ Hán, Ninh Ba, Hạ Môn và Hải Khẩu. Các Tòa án Hàng hải có thẩm quyền xét xử các vụ án liên quan đến bồi thường thiệt hại do ô nhiễm biển, tranh chấp phát sinh trong các hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, và các vụ tranh chấp khác liên quan đến hoạt động hàng hải. Ngày 25/12/1999 Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã ban hành quy định về thủ tục tố tụng hàng hải và quy định này có hiệu lực vào tháng 7 năm 2000.

3.2.2. Một số đánh giá về pháp luật Trung Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Mặc dù Trung Quốc rất quan tâm đến việc xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật về bảo vệ môi trường biển, phòng, chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, nhưng pháp luật về phòng chống ô nhiễm dầu từ tàu của Trung Quốc mới chỉ dừng lại ở một số văn bản mang tính đơn lẻ, chưa thống nhất và tính quy phạm chưa cao. Việc phòng chống, ứng cứu sự cố tràn dầu và đặc biệt là bồi thường thiệt hại chỉ được quy định rải rác trong một số điều luật về phòng chống ô nhiễm môi trường. Phạm vi của Luật Bảo vệ Môi trường vẫn còn hẹp và chung chung, vì vậy quyền và nghĩa vụ của các chủ thể chưa được bao quát hết. Đặc biệt, vấn đề trách nhiệm và bồi thường thiệt hại không có quy định rõ ràng, không có biện pháp cưỡng chế dẫn đến sự hạn chế quyền và nghĩa vụ của các chủ thể.

Hệ thống pháp luật về phòng chống ô nhiễm dầu trên biển của Trung Quốc hiện nay ngoài Luật Bảo vệ Môi trường, những quy định trong bộ luật hàng hải; Nghị định hướng dẫn thi hành luật bảo vệ môi trường là những văn bản chuyên

biệt, chưa có một văn bản hay dự luật nào về phòng chống ô nhiễm dầu, trách nhiệm pháp lý về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu; chưa thiết lập được hệ thống bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu hoàn chỉnh. Do vậy không có nguồn tài chính để xử lý khi có tràn dầu gây ô nhiễm môi trường: chi phí cho việc ngăn ngừa và làm sạch môi trường, bồi thường cho những nạn nhân bị thiệt hại do ô nhiễm dầu, chính vì thế những nạn nhân của những vụ tràn dầu vẫn chưa nhận được các khoản bồi thường thoả đáng.

Hệ thống pháp luật bảo vệ môi trường biển của Trung Quốc còn tản mạn, các khía cạnh pháp lý về vấn đề ô nhiễm dầu từ tàu biển ở Trung Quốc còn nhiều bất cập. Trung Quốc chưa có cơ chế riêng về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu. Vì vậy, khi các vụ gây ô nhiễm dầu xảy ra, việc giải quyết đòi bồi thường thiệt hại đều làm cho cơ quan chức năng lẫn nạn nhân đều lúng túng. Tại Điều 50 Nghị định hướng dẫn thi hành luật bảo vệ môi trường quy định người nào gây ô nhiễm môi trường biển phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại. Khi ô nhiễm xảy ra hoàn toàn do hành vi cố ý hoặc vô ý của một bên thứ ba, thì bên thứ ba phải chịu trách nhiệm bồi thường. Trong trường hợp này, các bên chịu trách nhiệm bồi thường không được xác định cụ thể, vẫn còn là một khái niệm chung chung.

Pháp luật Trung Quốc 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 Trung Quốc, vụ kiện thuộc về thẩm quyền của Tòa án Hàng hải. Tòa án Hàng hải có thẩm quyền xét xử các vụ án liên quan đến bồi thường thiệt hại do ô nhiễm biển, tranh chấp phát sinh trong các hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, và các vụ tranh chấp khác liên quan đến hoạt động hàng hải. 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.

3.3. Pháp luật Hàn Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Hàn Quốc nằm trên Bán đảo Triều Tiên, một bán đảo trải dài 1.000 km từ bắc tới nam, ở phần đông bắc của lục địa châu Á, nơi hải phận của bán đảo tiếp giáp với phần cực tây của Thái Bình Dương. Phía bắc bán đảo tiếp giáp với Trung Quốc và Nga. Phía đông của bán đảo là Biển Đông, xa hơn nữa là nước láng giềng Nhật Bản. Ngoài bán đảo chính còn có hơn 3.200 đảo nhỏ [166]. Hàn Quốc là quốc gia có nền kinh tế phụ thuộc nhiều vào biển, vì vậy Hàn Quốc là quốc gia rất quan tâm đến vấn đề bảo vệ môi trường nói chung và phòng, chống ô nhiễm dầu trên biển nói riêng, đồng thời Hàn Quốc là một Quốc gia có trách nhiệm cao trong hợp tác quốc tế nhằm giải quyết những vấn đề môi trường toàn cầu và khu vực.

Hàn Quốc đã tham gia hầu hết các công ước quốc tế về bảo vệ môi trường biển, phòng chống ô nhiễm dầu từ tàu và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển như: 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 về phòng chống đâm va trên biển (COLREG 72); Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển 1973, được bổ sung bởi Nghị định thư 1978 (MARPOL 73/78); 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 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); Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu 2001; 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 giới hạn trách nhiệm pháp lý đối với khiếu nại hàng hải 1976 [148].

3.3.1. Quy định của pháp luật Hàn Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Để thực hiện các cam kết khi là thành viên các công ước quốc tế, Hàn Quốc đã nội luật hóa các quy định của công ước vào luật của quốc gia. Cụ thể, Hàn Quốc đã ban hành hệ thống văn bản về bảo vệ môi trường biển, phòng, chống ô nhiễm dầu từ tàu, một trong số đó có thể kể đến là: Luật bảo tồn môi trường năm 1977; Luật quản lý bờ biển năm 1999; Luật bảo vệ môi trường năm 1980 (sửa đổi bổ sung năm 1986, 1999); Luật bồi thường thiệt hại năm 2009; Luật ngăn ngừa ô nhiễm biển 2004;

Ngoài ra Hàn Quốc còn ký kết thỏa thuận chung về bảo vệ môi trường biển với các nước trong khu vực, chẳng hạn như thỏa thuận song phương với Nga về hợp tác và bảo vệ môi trường biển năm 1986; thỏa thuận với Trung Quốc về hợp tác và bảo vệ môi trường biển năm 1992. Dưới đây tác giả xin giới thiệu một số nội dung cơ bản của “Luật ngăn ngừa ô nhiễm biển” của Hàn Quốc.

Ngày 29/12/1995 Hàn Quốc đã thông qua Luật ngăn ngừa ô nhiễm biển. Đến nay, Luật ngăn ngừa ô nhiễm biển đã được chính phủ Hàn Quốc sửa đổi bổ sung 3 lần vào các năm 1997, 1999, và 2004 [59, tr.2]

Luật ngăn ngừa ô nhiễm biển của Hàn Quốc được ban hành với mục đích là nhằm bảo vệ sức khỏe và tài sản của người dân thông qua việc bảo vệ môi trường biển bằng cách đưa ra những quy định pháp luật để tránh việc đổ dầu, các chất độc hại hoặc phế liệu ra biển và hạn chế thấp nhất các yếu tố gây ô nhiễm biển.

Luật ngăn ngừa ô nhiễm biển của Hàn Quốc có 8 chương và 80 trong đó đưa ra các khái niệm về “dầu”, “chất lỏng”, “chất lỏng nguy hại”, “chất độc hại được đóng gói”, “phế thải”, “tàu thuyền”, “tàu chở dầu” vv...; các biện pháp ngăn ngừa ô nhiễm biển; các biện pháp bảo vệ môi trường khu vực biển, quy

định về yêu cầu bồi thường thiệt hại đối với môi trường biển do ô nhiễm dầu gây ra; những biện pháp cần thiết để cải thiện môi trường biển và các quy định về hình phạt khi các tổ chức hoặc cá nhân vi phạm.

Về phạm vi áp dụng

Tại Điều 3 của luật ngăn ngừa ô nhiễm biển quy định như sau:

(1). Các điều khoản trong luật này được áp dụng đối với những loại ô nhiễm biển dưới đây: Miễn là, ô nhiễm do chất phóng xạ và ngăn ngừa sẽ là nội dung điều chỉnh của Luật năng lượng nguyên tử (sửa đổi bởi Luật số 5915, ngày 08/02/1999)

1. Ô nhiễm biển trong khu vực biển tiếp giáp với lãnh thổ Hàn Quốc và các vùng biển khác được quy định trong Lệnh của Tổng thống;
2. Ô nhiễm biển do ảnh hưởng của việc khai thác dưới lòng biển theo quy định tại điều 3 Luật về phát triển tài nguyên đáy biển, ngoài ra còn các vùng biển quy định tại đoạn 1.
3. Ô nhiễm biển do các tàu thuyền của Hàn Quốc gây ra theo quy định tại Điều 2 Luật tàu biển, ngoài ra còn các vùng biển quy định tại đoạn 1;
4. Ô nhiễm biển trong các vùng biển được phòng ngừa ô nhiễm như quy định tại mục 2 Điều 4-4(1); và
5. Ô nhiễm biển trong những vùng biển được quản lý đặc biệt dựa theo quy định tại Điều 4-4(2)

(2). Ngoại trừ những quy định trong luật này, việc đổ dầu thải, phế thải và chất lỏng nguy hại trên đất liền sẽ tuân thủ quy định tại Điều 8(1), 17-2, 34 (5) và 40 (1) phù hợp với Luật về đổ phế thải, chất thải sinh hoạt và nước rác. (được sửa đổi bởi Luật số 5915, 8/2/1999).

Các biện pháp chung ngăn ngừa ô nhiễm biển

Được quy định cụ thể tại Điều 4 như sau:

(1) Bộ trưởng Bộ Thủy sản và Nghề cá sẽ thiết lập và thực thi biện pháp chung để ngăn ngừa ô nhiễm biển, sau khi tham vấn với người đứng đầu cơ quan thuộc chính phủ có liên quan

(2) Các biện pháp chung được quy định tại đoạn (1) bao gồm:

1. Những định hướng chính sách về ngăn ngừa ô nhiễm biển
2. Thực hiện ngăn ngừa ô nhiễm biển hiện tại và trong tương lai
3. Các biện pháp ngăn ngừa ô nhiễm biển
4. Phát triển công nghệ phòng ngừa ô nhiễm biển; và
5. Hợp tác quốc tế trong ô nhiễm biển
6. Các biện pháp cần thiết để bảo vệ biển.

(3) Nếu thấy cần thiết phải thiết lập những công cụ chung quy định tại đoạn (1) Bộ trưởng Bộ Thủy sản và Nghề cá có thể yêu cầu người đứng đầu cơ quan quản lý có liên quan trình bày cụ thể.

(4) Kể từ thời điểm thiết lập những công cụ chung quy định tại đoạn (1), Bộ trưởng Bộ Thủy sản và Nghề cá sẽ thông báo cho người đứng đầu cơ quan quản lý có liên quan, và kể từ khi nhận được thông báo đó, người đó phải thực hiện mọi biện pháp để thực hiện công việc được giao.

(5) Các yếu tố cần thiết để thiết lập biện pháp chung như quy định tại đoạn (1) sẽ được chi tiết trong Lệnh của Tổng thống.

Luật ngăn ngừa ô nhiễm biển của Hàn Quốc 2004 giao cho Bộ trưởng Bộ Thủy sản và Nghề cá đưa ra kế hoạch quản lý cơ bản để bảo vệ môi trường khu vực biển và những khu vực được quy định phải quản lý đặc biệt, đồng thời luật quy định cơ quan quản lý khu vực biển phải sử dụng mọi biện pháp cần thiết nhằm ngăn ngừa ô nhiễm dầu do rò rỉ hoặc tích tụ chất thải đó là: (i) Lắp đặt các thiết bị ngăn ngừa rò rỉ nước thải; (ii) hủy và xử lý rác; và (iii) nạo vét chất thải lắng đọng. Đồng thời Điều 4-5 Luật ngăn ngừa ô nhiễm biển của Hàn Quốc cũng đưa ra những quy định về bồi thường đối với thiệt hại môi trường biển do dầu

gây ra “Nếu bất cứ thiệt hại nào do việc đổ dầu hoặc chất lỏng có hại nào xảy ra, Nhà nước có thể yêu cầu đơn vị tiến hành đổ phải bồi thường thiệt hại”.

Quy định về đổ dầu, chất lỏng nguy hại hoặc rác thải từ tàu biển

Luật ngăn ngừa ô nhiễm biển của Hàn Quốc đưa ra những quy định rất nghiêm ngặt về việc đổ dầu, chất lỏng nguy hại hoặc rác thải từ tàu biển. Nghiêm cấm việc cá nhân đổ dầu từ tàu ra biển, đồng thời quy định Chủ tàu biển (người thuê tàu trong trường hợp tàu thuê) phải có trách nhiệm lắp đặt các trang thiết bị để ngăn ngừa việc dầu rò rỉ (gọi là trang thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm dầu) hoặc bảo quản dầu thải trong các côngteino trên tàu được quy định trong Thông tư của Bộ Thủy sản và Nghề cá và phải đảm bảo tàu của mình phù hợp với những tiêu chuẩn về kết cấu và tính ổn định được quy định trong Thông tư của Bộ Thủy sản và Nghề cá nhằm ngăn ngừa ô nhiễm biển.

Việc thải tạp chất dầu và dầu thải trên tàu được quy định chi tiết tại Điều 8 cụ thể như sau:

(1).Tạp chất dầu và dầu thải do tàu thải ra phải được giữ lại trên tàu, và chỉ được đổ bởi các phương tiện chuyên dụng theo quy định tại Điều 45, hoặc được chuyển đến các doanh nghiệp xử lý theo quy định tại Điều 37 hoặc các cá nhân vận hành các phương tiện lưu giữ theo quy định tại Điều 46, quy định chi tiết trong Thông tư của Bộ Thủy sản và Nghề cá, ngoại trừ trường hợp tại Điều 5 (2) tới (4) (được sửa đổi bởi Luật số 5098, 29/12/1995; Luật số 5336, 10/4/1997)

(2). Chủ tàu có ý định đốt các tạp chất dầu, dầu thải và các chất thải khác trên tàu phải lắp đặt các thiết bị đốt phù hợp với những tiêu chuẩn được quy định trong Thông tư của Bộ Thủy sản và Nghề cá (được sửa đổi bởi Luật số 5336, 10/4/1997)

(3). Các quy định tại đoạn (1) sẽ không được áp dụng đối với trường hợp tạp chất dầu và dầu thải được đổ trên đất liền theo Luật về Bảo vệ chất lượng nước và Luật về kiểm soát rác thải (được đưa vào Luật số 5915, 8/2/1999)

Quy định về việc ghi chép hàng ngày về dầu “Người chỉ huy tàu (chủ tàu đối với tàu được lai dắt) sẽ phải duy trì ghi chép hàng ngày về dầu trên tàu (dành cho đơn vị của chủ tàu với tàu được lai dắt) và ghi chép hàng ngày về khối lượng dầu sử dụng; thời hạn lưu giữ ghi chép về dầu theo quy định là 3 năm kể từ ngày việc ghi chép cuối cùng kết thúc, và những nội dung được ghi chép, cách thức lưu giữ và những yêu cầu khác sẽ được quy định chi tiết trong Thông tư của Bộ Thủy sản và Nghề cá, đồng thời Chủ tàu (ngoại trừ tàu được lai dắt) có trách nhiệm chuẩn bị kế hoạch phòng ngừa ô nhiễm dầu bằng việc đưa ra các giải pháp cần thiết thực hiện khi dầu bị rò rỉ ra biển và lưu giữ trên tàu sau khi có quyết định thông qua của nhân viên Cơ quan Cảnh sát biển quốc gia.

Nghiêm cấm Chủ tàu đổ chất lỏng nguy hại phát sinh từ tàu; yêu cầu Chủ tàu phải lắp đặt trên tàu chỡ và vận chuyển chất lỏng nguy hại được quy định trong Thông tư Bộ Thủy sản và Nghề cá các thiết bị để lưu giữ và xử lí các chất đó trên tàu hoặc để ngăn ngừa ô nhiễm biển đối với từng chất (hay còn gọi là thiết bị phòng ngừa ô nhiễm do chất lỏng nguy hại), đồng thời Chủ tàu phải chuẩn bị các phương án giải quyết và thiết bị cho việc đổ chất lỏng nguy hại.

Thuyền trưởng (chủ tàu nếu là tàu được lai dắt) phải duy trì ghi chép nhật ký hàng ngày về chất lỏng nguy hại trên tàu (đơn vị của Chủ tàu nếu là tàu được lai dắt) về khối lượng trong quá trình vận chuyển chất lỏng nguy hại. Thời hạn lưu giữ sổ ghi chép hàng ngày về chất lỏng nguy hại theo quy định là 3 năm kể từ khi lần ghi chép cuối cùng kết thúc.

Quy định về thanh tra thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm biển dành cho tàu

Chủ của tàu được lắp đặt thiết bị phòng ngừa ô nhiễm dầu, ô nhiễm do chất lỏng nguy hại hoặc phế thải theo quy định tại Điều 6 (1), 12 (1), 17 (1) (còn gọi là thiết bị phòng ngừa ô nhiễm biển) và của tàu được lắp đặt với khoang chỡ hàng phù hợp với các tiêu chuẩn theo quy định tại Điều 12 (2) (còn gọi là tàu bị kiểm định) Kiểm định bao gồm: (i) Kiểm định thông thường: kiểm định được chỉ

đạo khi người mong muốn sử dụng tàu vào mục đích hàng hải với các thiết bị phòng ngừa ô nhiễm trên biển được lắp đặt trên tàu lần đầu, hoặc khi hết thời hạn hiệu lực theo quy định tại Điều 30; (ii) Kiểm định sơ bộ: kiểm định đơn giản được chỉ đạo tại thời điểm do Thông tư của Bộ quy định cụ thể giữa những cuộc kiểm định; (iii) Kiểm định tạm thời: kiểm định được chỉ đạo khi thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm biển bị thay thế, lắp đặt lại hoặc sửa chữa. Bộ trưởng Bộ Thủy sản và Nghề cá sẽ cấp giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm biển hoặc giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm biển tạm thời cho chủ tàu đã vượt qua quá trình kiểm định thông thường hoặc kiểm định hàng hải tạm thời.

Thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận ô nhiễm biển là 5 năm. Bộ trưởng Bộ Thủy sản và Nghề cá có thể gia hạn theo quy định trong Thông tư của Bộ khi hết hạn giấy chứng nhận ngăn ngừa ô nhiễm biển trong giới hạn được quy định bởi Thông tư của Bộ.

Luật ngăn ngừa ô nhiễm biển của Hàn Quốc cũng đưa ra những quy định đối với việc giám sát các tàu nước ngoài khi hoạt động trong các vùng biển của Hàn Quốc “Nếu thấy các thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm biển trên tàu nước ngoài tại cảng hoặc tại bờ biển Hàn Quốc không đáp ứng những tiêu chuẩn kỹ thuật theo Công ước quốc tế, Bộ trưởng Bộ Thủy sản và Nghề cá sẽ yêu cầu thuyền trưởng thay thế, lắp đặt lại hoặc sửa chữa thiết bị đó và thực hiện các biện pháp cần thiết khác”

Quy định về đổ dầu, chất lỏng nguy hại hoặc phế thải từ các thiết bị hàng hải.

Nghiêm cấm đổ dầu, chất lỏng nguy hại hoặc phế thải từ các thiết bị hàng hải. Điều 34 quy định: Không cá nhân nào được phép đổ dầu, chất lỏng nguy hại hoặc phế thải (kể từ đây gọi là phế thải như dầu) từ các thiết bị hàng hải hoặc những nơi được quy định trong Lệnh của Tổng thống (kể từ đây gọi là thiết bị hàng hải). Đồng thời Luật cũng quy định bất kì cá nhân lắp đặt và triển khai các thiết bị liên quan tới phế thải như dầu phải ghi sổ ghi chép phế thải như dầu

nhằm ghi lại khối lượng dầu được sử dụng và phải chuẩn bị và lưu giữ kế hoạch ứng phó với ô nhiễm dầu với những biện pháp cần thiết trong trường hợp đã được nhân viên của Cơ quan Công an hàng hải quốc gia chấp thuận. Nếu việc lưu giữ sổ ghi chép gặp khó khăn, thì có thể giữ trong văn phòng người quản lý thiết bị hàng hải. Thời hạn lưu giữ sổ ghi chép phế thải như dầu theo quy định là 2 năm kể từ ngày việc ghi chép cuối cùng được thực hiện.

Quy định doanh nghiệp ngăn ngừa và thiêu hủy hoặc xử lý

Điều 37 quy định về đăng ký hoạt động kinh doanh ngăn ngừa và thiêu hủy hoặc xử lý như sau:

(1). Bất kì cá nhân nào có ý định tiến hành hoạt động theo các lĩnh vực dưới đây sẽ phải đăng kí với Cơ quan Cảnh sát hàng hải quốc gia như quy định trong Lệnh của Tổng thống.

1. Hoạt động ngăn ngừa và thiêu hủy: hoạt động thiêu hủy phế thải như dầu được đổ ra biển thông qua các trang thiết bị cần thiết để ngăn ngừa và thiêu hủy;
2. Hoạt động xử lý dầu: hoạt động lau dọn các khoang và tập trung dầu phế thải trên tàu với những trang thiết bị chuyên dụng cần thiết.

(2). Tiêu chuẩn của trang thiết bị dành cho hoạt động ngăn ngừa và thiêu hủy hoặc hoạt động xử lý dầu theo quy định tại đoạn (1) (sau đây gọi là hoạt động kinh doanh ngăn ngừa và xử lý), và các điều cần thiết khác được quy định trong Thông tư của Bộ (được sửa đổi bởi Luật số 5336, 10/4/1997).

Bất kì cá nhân nào thu gom phế thải như dầu từ tàu hoặc thiết bị hàng hải hoặc đổ ra biển đều phải vận chuyển tới những người tiến hành hoạt động lưu trữ theo quy định tại Điều 46 hoặc đưa tới những đơn vị tiến hành xử lý rác dựa theo Luật kiểm soát phế thải, đơn vị xử lý nước rác theo Luật bảo vệ chất lượng nước hoặc đơn vị xử lý chất thải sinh hoạt theo Luật về rác, chất thải sinh hoạt và nước rác (được sửa đổi bởi Luật số 5098, 29/12/1995; Luật số 5915, 8/2/1999)

Bộ trưởng Bộ Thủy sản và nghề cá sẽ triển khai thu phí và các khoản hỗ trợ cải thiện môi trường biển (gọi là các khoản thu hỗ trợ) đối với các dự án ảnh hưởng lớn tới môi trường biển và hệ sinh thái rơi vào các trường hợp dưới đây:

1. Hoạt động đổ phế thải ra biển do doanh nghiệp đổ phế thải thực hiện.
2. Các hoạt động đổ dầu ra ngoài phạm vi được quy định trong Lệnh của Tổng thống.

Điều 46-4 quy định về việc thu phí bắt buộc: Đối với những người chịu trách nhiệm phải chi trả các khoản phí (theo Điều 46-3) mà không thực hiện chi trả trong thời hạn quy định, Bộ trưởng Bộ Thủy sản và Nghề cá có quyền yêu cầu người đó chi trả ngay lập tức trong khoảng thời gian 30 ngày hoặc nhiều hơn. Trong trường hợp người đó chưa thể hoàn trả thì sẽ cộng thêm 5% tổng số tiền. Nếu người bị yêu cầu chi trả không thể chi trả gốc và phần cộng thêm trong thời hạn quy định, thì họ sẽ được coi là không đóng đủ thuế cho quốc gia và có hình thức xử lý tương ứng.

Quy định các biện pháp ngăn ngừa và xử lý ô nhiễm biển

Điều 48 quy định các biện pháp ngăn ngừa và xử lý trong trường hợp đổ phế thải như dầu:

(1) Trong trường hợp phế thải như dầu bị đổ trái phép, thì cá nhân được quy định dưới đây sẽ phải thực hiện mọi biện pháp cần thiết ngay lập tức để ngăn ngừa phế thải tràn ra biển và phải xử lý chúng (từ đây sẽ gọi là ngăn ngừa và xử lý) quy định chi tiết trong Lệnh của Tổng thống.

1. Thuyền trưởng hoặc người quản lý các thiết bị đổ phế thải như dầu hoặc thiết bị chứa dầu.
2. Người không có liên quan tới tàu hoặc các thiết bị nhưng đã thực hiện hành vi đổ phế thải như dầu.

(2) Trong trường hợp phế thải như dầu bị đổ trái phép thì cá nhân được quy định dưới đây sẽ ngay lập tức phải thực hiện mọi biện pháp để ngăn ngừa

và xử lý thông qua thu gom khẩn trương, xử lý phế thải như dầu quy định chi tiết trong Lệnh của Tổng thống (được sửa đổi theo Luật số 5098, 29/12/1995).

1. Chủ của tàu chứa phế thải (trong trường hợp thuê tàu thì sẽ là người thuê tàu) hoặc người lắp đặt các thiết bị (trong trường hợp thiết bị thuê thì người thuê thiết bị) và
2. Nhân viên của những người nhắc ở đoạn 1 có mối quan hệ về công việc.

(3) Nếu thấy người thuộc các trường hợp quy định ở đoạn (2) không thực hiện bất cứ biện pháp nào để ngăn ngừa và xử lý, Ủy viên Cơ quan Cảnh sát biển quốc gia có quyền yêu cầu người đó thực hiện.

(4) Trong trường hợp phế thải như dầu được đổ từ tàu ở trong hoặc gần cảng, người thuộc các trường hợp quy định dưới đây phải hợp tác tích cực trong quá trình thực hiện các biện pháp cần thiết theo đoạn (1) và (2).

1. Khi cảng đó là cảng bốc xếp phế thải thì sẽ là người kí gửi phế thải
2. Khi cảng đó là cảng bốc dỡ phế thải thì sẽ là người kí nhận phế thải
3. Khi tàu đang được neo tại cảng, thì sẽ là người quản lý việc neo tàu.

(5). Những vật chất và hóa chất được sử dụng để ngăn ngừa và xử lý phế thải như dầu ở đoạn (1) và (2) phải có chứng nhận và được cấp phép bởi Cơ quan Cảnh sát biển quốc gia theo quy định tại Điều 64 (2), (4) và (5): Với điều kiện, quy định này không áp dụng với những chất không thuộc đối tượng phải có chứng nhận (được sửa đổi bởi Luật số 5098, 29/12/1995; Luật số 5336, 10/4/1997; Luật số 5915, 8/2/1999).

Điều 51 quy định về việc thành lập uỷ ban ứng phó ngăn ngừa và xử lý ô nhiễm biển: “Để có những biện pháp cần thiết để ngăn ngừa và xử lý ngay lập tức trong trường hợp việc bảo vệ môi trường biển bị ảnh hưởng hoặc có nguy cơ bị ảnh hưởng do ô nhiễm biển từ sự cố tràn phế thải như dầu thì, Ủy ban ứng phó ngăn ngừa và xử lý ô nhiễm biển sẽ được thành lập trực thuộc Bộ trưởng và Hội đồng ứng phó ngăn ngừa và xử lý ô nhiễm biển của vùng trực thuộc Trưởng cơ

quan cảnh sát biển và Sở chỉ huy Ứng phó ngăn ngừa và xử lý ô nhiễm được thành lập trực thuộc Cơ quan Cảnh sát biển quốc gia”.

Luật ngăn ngừa ô nhiễm biển của Hàn Quốc đưa ra chế tài cụ thể trong trường hợp cá nhân hoặc tổ chức gây ô nhiễm, cụ thể tại Điều 71 quy định:

(1) Bất kì ai mà đổ dầu mà vi phạm các quy định của Điều 5(1) sẽ bị trừng phạt với hình phạt tù không quá 5 năm hay hình phạt tiền không quá 50 triệu won.

(2) Bất kì ai mà rơi vào bất kì trường hợp nào sau đây sẽ phải chịu trừng phạt với hình phạt tù không quá 3 năm hay hình phạt tiền không quá 50 triệu won:

1. Người mà đổ dầu do cầu thả mà vi phạm các quy định của Điều 5(1);
2. Người mà đổ chất lỏng có hại mà vi phạm các quy định tại Điều 11(1);
3. Người mà đổ chất lỏng có hại được đóng gói mà vi phạm các quy định tại Điều 15-3.

Kinh nghiệm của Hàn Quốc trong việc giải quyết sự cố Hebei Spirit

Ngày 07/12/2007 phía bắc bờ biển Taean 2 tàu kéo (Samsung T-5 và Samsung T-3) đang kéo một sà lan cầu số 1 của tập đoàn công nghiệp nặng Samsung, nhưng bất ngờ chiếc sà lan đã trượt ra cắt đứt dây kéo với tàu kéo bên trái (Samsung T-5) và đâm vào tàu chở dầu thô của Hongkong Hebei Spirit đang neo đậu với 260.000 tấn dầu thô bên trong. Vụ đâm va này đã tạo ra 3 lỗ thủng trên vỏ tàu Hebei Spirit, làm cho khoảng 10.900 tấn dầu thô tràn ra biển Hoàng Hải, làm cho 375 km đường bờ biển bị ô nhiễm và đã gây thiệt hại cho khu vực 34.703,5 ha và 257.432 ha diện tích trang trại thủy sản bị thiệt hại do sự cố ô nhiễm dầu. Chính sự cố này là lý do quan trọng để từ đó Hàn Quốc cho ra đời Đạo luật về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu. Nội dung chủ yếu của quy trình đòi bồi thường thiệt hại được quy định như sau [34]:

Bước 1: Thu thập chứng cứ

Ngay sau khi xảy ra sự cố, Cảnh sát hàng hải cùng với Tổ chức ngăn ngừa ô nhiễm biển Hàn Quốc (nay là Tổng công ty Quản lý môi trường biển) tiến hành kiểm soát ngăn chặn sự cố xảy ra (ngày 24/12/2007). Đồng thời, Hiệp hội ứng phó ô nhiễm biển Hàn Quốc (Tổ chức Quản lý môi trường biển) đã tiến hành việc ngăn chặn thiệt hại cùng với cảnh sát biển sau khi sự cố xảy ra.

Tại hiện trường vụ tai nạn, các bộ phận được lập ra, bao gồm: Trụ sở chính sách ngăn chặn thiệt hại, đội ngũ chỉ huy quản chế tai nạn; nhóm hỗ trợ hiện trường thuộc Trụ sở quản chế tai nạn trung ương (Viện Khoa học Thủy sản, Trung tâm kêu gọi nhân dân, Phòng cảnh sát biển, nhóm thủy sản, nhóm hỗ trợ) trên cơ sở Trụ sở chính sách quản chế tai nạn trung ương và Ủy ban quản lý an toàn trung ương do Chính phủ Hàn Quốc thành lập).

Nhiệm vụ chủ yếu của nhóm hỗ trợ hiện trường là hỗ trợ điều chỉnh chung công tác ngăn chặn ô nhiễm của các đoàn thể trực thuộc và chính quyền địa phương, trụ sở chính, việc tổ chức điều hành đội ngũ nhân lực của các cơ quan tham gia ngăn chặn ô nhiễm, các đoàn tình nguyện, chính quyền địa phương, Cục cảnh sát biển, việc vận hành, thiết lập đường dây nóng cho nhân dân (Call-center), viện trợ hợp tác và duy trì đường dây liên lạc với Trụ sở quản chế tai nạn trung ương. Đồng thời, với sự hỗ trợ của trụ sở chính sách đối phó, địa phương, các ngư dân sẽ hợp tác với cơ quan điều tra, Quỹ quốc tế, Viện khoa học thủy sản tiến hành thu thập các chứng cứ, mở rộng tài liệu cần thiết cho việc khắc phục, bồi thường thiệt hại.

Sau khi nhận được báo cáo xảy ra sự cố, Chính phủ đã ngay lập tức thông báo nội dung sự cố tới Quỹ quốc tế. Quỹ quốc tế và Hội P&I với mối quan hệ mật thiết với nhau đã thiết lập trung tâm Hebei Spirit để nhanh chóng đối phó, ngăn chặn ô nhiễm, tiếp nhận đơn yêu cầu của những người bị thiệt hại.

Trình tự, thủ tục tiến hành

- Các biện pháp ban đầu: Tiến hành tịch biên tàu gây sự cố. Hiệp hội ngăn chặn ô nhiễm biển Hàn Quốc đã đăng ký tiến hành kiểm tra và tịch biên tàu Hebei Spirit. Sau khi nhận được đăng ký, Toà án đã ra quyết định tạm giữ cả 2 tàu và khi thanh toán chi phí ngăn chặn ô nhiễm do Hiệp hội ngăn chặn ô nhiễm biển được giải quyết thì tàu mới có thể xuất cảng.

- Cơ quan có thẩm quyền trong hoạt động thu thập các chứng cứ về thiệt hại tại Hàn Quốc. Theo Luật đặc biệt liên quan đến việc phục hồi môi trường biển và hỗ trợ người dân chịu thiệt hại do ảnh hưởng sự cố ô nhiễm tràn dầu Hebei Spirit (công bố ngày 14/03/2008, có hiệu lực thi hành ngày 15/6/2008) để yêu cầu bồi thường từ Quỹ quốc tế.

Những chuyên gia dân sự sẽ trình các báo cáo thiệt hại cho Văn phòng Đoàn hỗ trợ điều tra thiệt hại và cung cấp các dịch vụ tư vấn chuyên ngành liên quan đến việc thu thập tài liệu cần thiết để yêu cầu bồi thường thiệt hại của ngư dân. Để tính toán mức thiệt hại, Ủy ban các biện pháp đối phó đã thanh tra lựa chọn ra cơ quan chuyên môn.

- Hoạt động của Trung tâm Hebei Spirit: Ngày 24/01/2008 chủ tàu Hebei Spirit và Quỹ BTTH ô nhiễm dầu quốc tế đã đứng ra mở cửa trung tâm Hebei Spirit (HS), theo đó, cư dân vùng chịu thiệt hại ô nhiễm dầu có thể nộp đơn yêu cầu khắc phục BTTH cũng như các giấy tờ chứng minh tại trung tâm HS.

Trung tâm HS tiếp nhận đơn yêu cầu, hướng dẫn các thủ tục tính toán mức thiệt hại, phương pháp yêu cầu khắc phục BTTH, điện tử hóa các tài liệu yêu cầu BTTH và chuyển các tài liệu yêu cầu khắc phục thiệt hại tới cơ quan điều tra (KOMOS, L&R, kiểm định Hyupsung), Quỹ quốc tế ITOPF, Công ty bảo hiểm tàu biển, Chủ tàu.

- Cơ quan đánh giá và chi trả thiệt hại theo các tổ chức quốc tế: P&I Club và Quỹ quốc tế thông qua thoả thuận thương mại song phương bầu ra Thẩm định

viên thẩm định thiệt hại và thanh tra viên điều tra thiệt hại (hoặc thông qua ITOPF để bầu ra thẩm định viên thẩm định thiệt hại).

Bước 2: Đánh giá thiệt hại

- Đánh giá thiệt hại trong lĩnh vực thủy sản: Lĩnh vực thủy sản chia thành trang trại nuôi thủy sản và làng chài; đánh bắt cá bằng tàu; đánh cá có báo cáo và giấy phép hoạt động và sẽ do Trung tâm Thẩm định Hyupsung, Trung tâm thẩm định hàng hải Hàn Quốc (KOMOS) điều tra thiệt hại.

Trưởng văn phòng đại diện của Quỹ quốc tế có quyền phủ quyết cũng như chi trả, duyệt yêu cầu bồi thường. Trong các tình huống đặc biệt, Trưởng văn phòng đại diện sẽ quyết định bàn bạc và đệ trình tới Ủy ban chấp hành.

Nếu người nộp đơn yêu cầu đồng ý với kết quả tính toán mức thiệt hại thì số tiền khắc phục, BTTH cuối cùng sẽ được quyết định.

Nếu người làm đơn yêu cầu không đồng ý với kết quả tính toán mức thiệt hại thì có thể tiến hành các thủ tục tố tụng ban đầu và xét xử lại.

- Bồi thường thiệt hại cho người kinh doanh nhỏ mà không có tài liệu chứng minh: Hàn Quốc đã thỏa thuận với Quỹ quốc tế và áp dụng phương thức ước tính thu nhập đối với người cho thuê trọ quy mô nhỏ ở mức dưới 24 triệu won, đối với nghề đánh bắt cá bằng tay không thì dù không có tài liệu chứng minh vẫn được ước tính số thiệt hại thông qua phỏng vấn.

Bước 3: Khiếu kiện đòi bồi thường thiệt hại

- Thời hiệu: Trong vòng 3 năm kể từ ngày xảy ra sự cố, người chịu thiệt hại phải đưa ra tố tụng yêu cầu khắc phục, BTTH với các đối tượng là Quỹ quốc tế, công ty bảo hiểm và chủ tàu tại tòa án có thẩm quyền.

Thẩm quyền: Điều 1 (quy định liên quan tới thủ tục tố tụng khắc phục, BTTH ô nhiễm dầu hiện hành) thì Tòa án Trung ương Seoul có quyền lựa chọn tòa án có thẩm quyền.

Đăng ký mở thủ tục giới hạn trách nhiệm: Theo Mục 9 Luật Thủ tục giới hạn trách nhiệm thì Chủ tàu và Người bảo hiểm có thể đăng ký bằng văn bản việc bắt đầu thủ tục giới hạn trách nhiệm một cách riêng rẽ hoặc cùng nhau thực hiện. Tòa án địa phương ở nơi phát sinh sự cố ô nhiễm tràn dầu có quyền giải quyết việc này. Quyết định của Tòa án về giới hạn trách nhiệm đối với Chủ tàu:

- Giới hạn trách nhiệm của chủ tàu Hebei Spirit là 89 triệu 770 nghìn SDR + 6% tiền giới hạn lãi suất cộng thêm tính từ khi bắt đầu báo cáo (theo quy định tại Điều 11 liên quan tới thủ tục giới hạn trách nhiệm của chủ tàu).

- Giới hạn trách nhiệm Mã thương mại của Tập đoàn công nghiệp nặng Samsung với tổng số tiền của: tàu kéo chính; tàu kéo phụ; xà lan là 83.000 SDR và xà lan cầu là 2.058.776 SDR.

3.3.3. Đánh giá pháp luật Hàn Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Pháp luật Hàn Quốc về chống ô nhiễm dầu trên biển từ tàu tương đối hoàn thiện. Hàn Quốc vừa là nước tích cực tham gia vào các công ước quốc tế về chống ô nhiễm dầu trên biển, đồng thời thực hiện tốt việc nội luật hóa vào pháp luật quốc gia, 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 “Luật ngăn ngừa ô nhiễm biển”, điều này phù hợp với xu hướng chung của các nước trên thế giới.

Hàn Quốc rất linh hoạt trong việc đưa ra các hành động ứng phó sự cố ô nhiễm dầu cũng như ban hành Luật đặc biệt áp dụng trong sự cố ô nhiễm dầu. Luật đặc biệt (được ban hành trong quá trình giải quyết sự cố tràn dầu Hebei Spirit). Cụ thể trước khi nhận chi trả tiền khắc phục bồi thường thiệt hại từ Quỹ quốc tế và các tổ chức khác, người gửi đơn yêu cầu có thể nhận trợ cấp từ chính quyền địa phương cũng như Chính phủ trong phạm vi số tiền thiệt hại đã được đánh giá từ Quỹ quốc tế. Trong trường hợp này, quốc gia cũng như chính quyền địa phương đã chi trả tiền trợ cấp có thể dùng quyền yêu cầu khắc phục bồi

thường thiệt hại của người nộp đơn yêu cầu. Đây chính là một biện pháp hành động nhanh nhạy và hợp lý của Chính phủ Hàn Quốc đối với sự cố ô nhiễm dầu.

Việc đòi bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra trên biển khi có sự cố xảy ra, Hàn Quốc không xây dựng quy trình pháp lý riêng để áp dụng cho các vụ việc đòi bồi thường thiệt hại xảy ra, mà sử dụng quy trình của Quỹ Fund 1992, một phần vì Hàn Quốc đã tham gia ký kết CLC 1992 và Fund 1992, đồng thời “Đạo luật bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu tại Hàn Quốc” được xây dựng trên cơ sở các quy định của CLC 1992 và Fund 1992, hơn nữa Hàn Quốc cũng là một trong những quốc gia có vai trò rất quan trọng trong việc đóng góp Quỹ Fund 1992.

Bài học kinh nghiệm từ việc nghiên cứu pháp luật một số quốc gia về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Trên cơ sở nghiên cứu các quy định của pháp luật Nhật Bản, Hàn Quốc và Trung Quốc về bảo vệ môi trường biển, phòng, chống ô nhiễm dầu từ tàu biển tác giả đưa ra một số bài học kinh nghiệm sau:

3.4.1. Bài học thứ nhất

Giống như Nhật Bản, Hàn Quốc, hiện nay Việt Nam đã ký kết, gia nhập Công ước CLC 1992. Việc ký kết, gia nhập Công ước 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, Nghị định thư bổ sung Công ước Quỹ 2003, nếu có ô nhiễm xảy ra, 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, Nghị định thư bổ sung Công ước Quỹ 2003 là điều cần thiết, bởi khi đó nếu xảy ra thiệt hại do ô nhiễm dầu trên vùng biển Việt Nam thì chúng ta mới có thể yêu cầu bồi thường đầy đủ, thỏa đáng.

Công ước Marpol 73/78 có 6 phụ lục, hầu hết các quốc gia trên thế giới, trong đó có Nhật Bản, Hàn Quốc đều ký kết, gia nhập cả 6 phụ lục. Hiện nay, Việt Nam đã ký kết, gia nhập các Phụ lục I, II của Công ước Marpol 73/78 đã góp phần hoàn thiện pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển. Nhằm tạo điều kiện thuận lợi hơn nữa cho ngành Hàng hải Việt Nam hội nhập sâu rộng với ngành Hàng hải thế giới và thực hiện nghĩa vụ góp phần bảo vệ môi trường biển thì Việt Nam cần ký kết các phụ lục còn lại của Công ước Marpol 73/78 (Phụ lục III, IV, V và VI).

Việt Nam đã ký kết Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu (Bunker 2001) chúng ta cần phải nhanh chóng nội luật hóa các quy định của Công ước Bunker để tạo điều kiện thuận lợi cho việc xác định trách nhiệm của chủ tàu khi gây ô nhiễm do dầu từ kho nhiên liệu của tàu.

3.4.2. Bài học thứ hai

Pháp luật của nước ta đã có một số văn bản quy định về chống 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 một số điểm bất cập, thiếu thống nhất và hiệu lực không cao chủ yếu là các văn bản dưới luật, nên thường gặp vướng mắc trong giải quyết và quy 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, Việt Nam cần phải có kế hoạch tập hợp tất cả các văn bản quy phạm pháp luật về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển vào một văn bản pháp luật thống nhất, từ đó xây dựng một đạo luật chuyên biệt, Luật chống ô nhiễm dầu từ tàu biển (học tập kinh nghiệm của Hoa Kỳ, Nhật Bản, Hàn Quốc).

Để có cơ sở quy trách nhiệm và tính toán thiệt hại khi có ô nhiễm dầu xảy ra, Luật chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, cần quy định rõ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của các tổ chức và cá nhân liên quan khi xảy ra ô nhiễm dầu; quy định những biện pháp chung để ngăn ngừa ô nhiễm biển; thiết lập các chuẩn mực về môi trường biển theo từng khu vực biển; đưa ra kế hoạch quản lý cơ bản để bảo vệ môi trường khu vực biển, quy định về đổ dầu, chất lỏng nguy hại hoặc rác thải từ tàu biển, quy định về các trang thiết bị ngăn ngừa việc đổ dầu ra biển; quy định về cách lượng giá tổn thất vv... Song song với việc hoàn thiện các văn bản pháp luật về chống ô nhiễm dầu từ tàu Việt Nam cần xây dựng một chiến lược và kế hoạch tổng thể về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, sửa đổi Quy chế ứng cứu sự cố tràn dầu (2005) để có thể ứng phó được các vụ tràn dầu đặc biệt nghiêm trọng có thể xảy ra tại bờ biển của Việt Nam.

3.4.3. Bài học thứ ba

Học tập kinh nghiệm của Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Việt Nam nên thành lập một Tòa án chuyên trách giải quyết các vụ việc liên quan đến tranh chấp trên biển, trong đó có ô nhiễm dầu. 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 khiêu 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.

Pháp luật Trung Quốc quy định các tòa án hàng hải có thẩm quyền xét xử các vụ án liên quan đến bồi thường thiệt hại do ô nhiễm biển, tranh chấp phát

sinh trong các hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, và các vụ tranh chấp khác liên quan đến hoạt động hàng hải.

Nếu Việt Nam thành lập một Tòa án chuyên trách giải quyết các vụ việc liên quan đến tranh chấp trên biển sẽ 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 vì: Môi trường biển có nhiều đặc trưng riêng về môi trường tự nhiên, môi trường sống, tài nguyên thiên nhiên, sinh vật biển, hệ sinh thái biển, kinh tế biển, ô nhiễm biển; thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu biển thường lớn và đòi hỏi tốn kém thời gian, của cải và công sức cho công tác ngăn chặn, hạn chế, khắc phục môi trường biển.

Chính vì vậy, cần có các chuyên gia nghiên cứu, xử lý lĩnh vực này nhằm đưa ra được quyết định đúng đắn về mức bồi thường tương ứng với mức thiệt hại xảy ra; đồng thời cũng cần phải có chế độ xét xử đặc biệt, linh động, phù hợp với thông lệ quốc tế.

3.4.4. Bài học thứ tư

Học tập kinh nghiệm của Hàn Quốc qua sự cố Hebei Spirit diễn ra vào tháng 12/2007 là Việt Nam cần có phương án chủ động ứng phó với sự cố tràn dầu có thể xảy ra trên vùng biển Việt Nam. Khi có sự cố xảy ra, Hàn Quốc đã ban hành Luật đặc biệt một mặt giúp đỡ cuộc sống của người dân bị ảnh hưởng, mặt khác làm cơ sở pháp lý để nhanh chóng đánh giá thiệt hại và đòi BTTH một cách hiệu quả; cần trang bị phương tiện ứng phó khi có sự cố xảy ra, sử dụng khoa học công nghệ, chuyên bị các phao quây dầu, trang thiết bị thu gom dầu vv... và việc giao trách nhiệm cho cơ quan chuyên trách trong việc xử lý, ứng phó khi có tràn dầu xảy ra. Trong quá trình đánh giá thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra cho các vùng biển, thì vai trò của các chuyên gia là đặc biệt quan trọng. Cần phải xây dựng các quy phạm pháp luật liên quan đến việc thành lập đoàn chuyên

gia khảo sát, đánh giá thiệt hại đối với môi trường, cũng như thiệt hại đối với tài sản, tính mạng, sức khỏe của cá nhân, pháp nhân; cần luật hóa chi phí cho thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu gây ra được bồi thường bao gồm: Thiệt hại môi trường là hậu quả của tác động tràn dầu; Chi phí thực tế bỏ ra cho biện pháp hợp lý để khôi phục môi trường đã được hoặc sẽ được áp dụng; Chi phí cho biện pháp phòng ngừa và những tổn thất, hư hại phát sinh từ biện pháp phòng ngừa được áp dụng sau khi sự cố xảy ra ngay cả khi không có sự cố tràn dầu xảy ra, miễn là đang có mối đe dọa nghiêm trọng và sắp xảy ra thiệt hại ô nhiễm vv...

TIÊU KẾT CHƯƠNG 3

1. Nghiên cứu pháp luật của một số quốc gia như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc để từ đó rút ra những bài học kinh nghiệm cho Việt Nam trong việc phòng ngừa, khắc phục và giải quyết vấn đề ô nhiễm dầu từ tàu biển là cần thiết. Những kinh nghiệm đó có thể là bài học kinh nghiệm quý đối với Việt Nam, vì đây là các quốc gia có cơ chế thực thi đồng bộ, có hệ thống pháp luật hoàn chỉnh. Tuy nhiên khi học tập kinh nghiệm từ các quốc gia khác, chúng ta cần cân nhắc các yếu tố cho phù hợp với điều kiện kinh tế, khoa học kỹ thuật, khoa học công nghệ và phù hợp với hoàn cảnh và đặc thù của Việt Nam. Đồng thời tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm của các quốc gia trên thế giới về xây dựng và tổ chức thi hành pháp luật về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển; kết hợp hài hòa bản sắc văn hóa truyền thống tốt đẹp của dân tộc và tính hiện đại của hệ thống pháp luật.

2. Trên cơ sở nghiên cứu, phân tích những quy định pháp luật của Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, tác giả đã rút ra những bài học kinh nghiệm nhằm hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển. Những bài học kinh nghiệm này sẽ giúp tác giả đề xuất giải pháp hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển trong chương 4.

Chương 4

GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ CHỐNG Ô NHIỄM DẦU TỪ TÀU BIỂN

4.1. Pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Pháp luật điều chỉnh việc bảo vệ môi trường biển, chống ô nhiễm dầu từ tàu biển hiện nay ở Việt Nam, ngoài các văn bản qui phạm pháp luật do Nhà nước ban hành, còn có các Công ước quốc tế liên quan đến bảo vệ môi trường biển, chống ô nhiễm dầu và bồi thường thiệt hại mà Việt Nam đã tham gia ký kết; các Tập quán quốc tế; các nguyên tắc chung của luật quốc tế hiện đại được các quốc gia văn minh thừa nhận. Để khái quát về nguồn pháp luật Việt Nam hiện nay về bảo vệ môi trường biển, phòng ngừa, khắc phục ô nhiễm môi trường biển từ tàu biển, tác giả xin nêu khái quát một số văn bản qui phạm pháp luật Việt Nam hiện hành, các Công ước quốc tế mà Việt Nam đã ký kết liên quan đến công tác bảo vệ môi trường biển, phòng ngừa, khắc phục ô nhiễm môi trường biển, các Công ước quốc tế liên quan đến bồi thường thiệt hại do ô nhiễm môi trường biển.

4.1.1. Quy định của pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

4.1.1.1 Văn bản pháp luật chung về chống ô nhiễm dầu

Hiến pháp năm 1992 có quy định về trách nhiệm bảo vệ môi trường, trong đó có môi trường biển, đã trở thành một nguyên tắc quan trọng, theo đó các cơ quan nhà nước, các tổ chức và mọi công dân có trách nhiệm và nghĩa vụ bảo vệ môi trường, nghiêm cấm mọi hành vi hủy hoại môi trường (Điều 11, 17, 18, 25, 29, và 78) [43].

Luật Biển Việt Nam năm 2012, việc Quốc hội Việt Nam thông qua Luật Biển năm 2012 là nhằm thể chế hóa các nội dung liên quan được ghi nhận trong các văn bản pháp luật trước đây và hoàn thiện khung pháp luật phục vụ cho việc sử dụng, quản lý, bảo vệ các vùng biển, đảo và phát triển kinh tế biển của Việt Nam. Luật Biển Việt Nam ghi nhận nguyên tắc quản lý và bảo vệ biển thống nhất theo quy định của pháp luật Việt Nam, phù hợp Hiến chương Liên hợp quốc và các điều ước quốc tế khác mà Việt Nam là thành viên, đối với những quy định về bảo vệ tài nguyên và môi trường biển được quy định tại Điều 35 về giữ gìn, bảo vệ tài nguyên và môi trường biển như sau [57]:

1). Khi hoạt động trong vùng biển Việt Nam, tàu thuyền, tổ chức, cá nhân phải tuân thủ mọi quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế có liên quan đến việc gìn giữ, bảo vệ tài nguyên và môi trường biển.

2). Khi vận chuyển, bốc, dỡ các loại hàng hóa, thiết bị có khả năng gây hại đối với tài nguyên, đời sống của con người và ô nhiễm môi trường biển, tàu thuyền, tổ chức, cá nhân phải sử dụng thiết bị và các biện pháp chuyên dụng theo quy định để ngăn ngừa và hạn chế tối đa thiệt hại có thể xảy ra cho người, tài nguyên và môi trường biển.

3). Tàu thuyền, tổ chức, cá nhân không được thải, nhận chìm hay chôn lấp các loại chất thải công nghiệp, chất thải hạt nhân hoặc các loại chất thải độc hại khác trong vùng biển Việt Nam.

4). Tàu thuyền, tổ chức, cá nhân vi phạm quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế có liên quan làm ảnh hưởng đến tài nguyên và môi trường biển trong vùng biển, cảng biển, bến hay nơi trú đậu của Việt Nam thì bị xử lý theo quy định của pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; nếu gây thiệt hại thì phải làm sạch, khôi phục lại môi trường và bồi thường theo quy định của pháp luật.

5). Tổ chức, cá nhân hoạt động trên các vùng biển Việt Nam có nghĩa vụ nộp thuế, phí, lệ phí và các khoản đóng góp về bảo vệ môi trường biển theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Luật Bảo vệ Môi trường năm 2005 đã đưa ra các định nghĩa, khái niệm và các nội dung quan trọng về môi trường như: Định nghĩa về môi trường, thành phần môi trường, ô nhiễm môi trường; Quy định các nội dung cơ bản về quyền và nghĩa vụ của các cơ quan nhà nước, tổ chức cá nhân trong việc phòng chống ô nhiễm môi trường, trong đó có quy định liên quan đến việc phòng ngừa, xử lý ô nhiễm do dầu, cụ thể Luật bảo vệ môi trường 2005 đã xác định nguyên tắc “Bảo vệ môi trường là một nội dung của quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế biển nhằm giảm thiểu tác động xấu đối với môi trường biển và tăng hiệu quả kinh tế biển; phòng ngừa và hạn chế chất thải từ đất liền và từ các hoạt động trên biển; chủ động phối hợp ứng phó sự cố môi trường biển”. Do đó trong mọi hoạt động kinh tế biển, việc bảo vệ môi trường biển khỏi ô nhiễm là một nhiệm vụ cấp thiết. Theo quy định tại Điều 58 của Luật bảo vệ môi trường 2005 yêu cầu các tổ chức cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng hải nói chung và kinh tế biển nói riêng phải tiến hành các biện pháp ngăn ngừa ô nhiễm môi trường [56]. Quy định các nguyên tắc về xử lý, khắc phục ô nhiễm môi trường, trong đó có nguyên tắc “Người gây ô nhiễm phải bồi thường thiệt hại, khắc phục hậu quả”.

Nhằm cụ thể hóa Luật Bảo vệ Môi trường, Chính phủ đã ban hành nhiều văn bản hướng dẫn như: Nghị định 80/2006/NĐ-CP ngày 09/8/2006 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật bảo vệ môi trường; Nghị định số 21/2008/NĐ-CP Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 80/2006/NĐ-CP ngày 09/8/2006; ngày 31/12/2009 Chính phủ đã ban hành Nghị định Số: 117/2009/NĐ-CP về xử lý vi phạm pháp luật trong lĩnh vực bảo vệ môi

trường vv...

Bộ luật Hàng hải 2005. Đây là một đạo luật về chuyên ngành điều chỉnh tất cả các quan hệ pháp luật trong hoạt động hàng hải ở nước ta. Bộ luật này quy định về hoạt động hàng hải, bao gồm các quy định về tàu biển, thuyền bộ, cảng biển, luồng hàng hải, vận tải biển, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường, giới hạn trách nhiệm dân sự đối với những khiếu nại hàng hải, quỹ đảm bảo bồi thường và các hoạt động khác liên quan đến việc sử dụng tàu biển vào mục đích kinh tế, văn hóa, xã hội, thể thao, công vụ và nghiên cứu khoa học.

Bộ luật Hàng hải Việt Nam đã ghi nhận vấn đề bảo vệ môi trường là một nguyên tắc quan trọng: phòng ngừa ô nhiễm biển là một trong những nội dung thuộc phạm vi điều chỉnh của Bộ luật (Điều 1) và hành vi gây ô nhiễm môi trường biển là hành vi bị nghiêm cấm (Điều 10). Theo quy định tại BLHH, các quan hệ về bảo vệ môi trường do ô nhiễm dầu nhiên liệu từ tàu mới chỉ được đề cập khái quát và mang tính nguyên tắc tại một số điều, khoản của Bộ luật, như: Điều 28 quy định tàu biển khi hoạt động trong vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam phải chấp hành các quy định về phòng ngừa ô nhiễm môi trường; tàu chuyên dùng vận chuyển dầu mỏ phải có bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu; được giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải theo quy định có liên quan của Bộ luật; khiếu nại về ô nhiễm môi trường là khiếu nại phát sinh quyền bắt giữ tàu biển (Điều 29, 41, 69, 70) vv... Như vậy, khi tàu gây ra sự cố tràn dầu, việc xem xét trách nhiệm dân sự về bồi thường thiệt hại sẽ được giải quyết theo CLC 1992 nếu tàu gây ô nhiễm là tàu dầu và dầu tràn ra biển là dầu nặng, khó phân hủy. Ngoài ra, khi tàu biển đến, rời cảng biển đều phải xuất trình các Giấy chứng nhận và tài liệu phù hợp theo quy định tại Nghị định số 71/2006/NĐ-CP ngày 18/12/2003 của Chính phủ về quản lý cảng biển và

luồng hàng hải.

Việc thành lập Quỹ bảo đảm bồi thường mới chỉ được đề cập khái quát và mang tính nguyên tắc, cụ thể tại Khoản 1 Điều 223 quy định “Người được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự theo quy định của Bộ luật này có thể lập Quỹ bảo đảm bồi thường để giải quyết các khiếu nại hàng hải mà mình được quyền giới hạn trách nhiệm. Quỹ bảo đảm bồi thường được lập với giá trị bằng tổng các khoản quy định tại Điều 222 của Bộ luật này cộng với lãi suất kể từ ngày xảy ra vụ việc dẫn đến khiếu nại hàng hải cho tới ngày lập Quỹ bảo đảm bồi thường”. Như vậy có thể hiểu là chủ tàu hoặc người thuê tàu hay người được quyền giới hạn trách nhiệm dân sự “có thể lập Quỹ” chứ việc lập Quỹ là chưa bắt buộc.

Bộ luật Dân sự (BLDS) năm 2005. Theo Điều 624 BLDS, cá nhân, pháp nhân và các chủ thể khác làm ô nhiễm môi trường, gây thiệt hại thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật, trừ trường hợp người bị thiệt hại có lỗi. Điều 623 quy định bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ, trong đó có thiệt hại do dầu gây ra. Ngoài ra, có thể vận dụng các quy định về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng để truy cứu trách nhiệm đối với các hành vi xả, thải, làm tràn dầu gây ô nhiễm môi trường.

Bộ luật Hình sự năm 1999 đã dành một chương riêng (Chương XVII) quy định các tội phạm về môi trường. Theo Điều 183, người nào thải vào nguồn nước dầu, mỡ vv... gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng hoặc đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ 05 năm đến 10 năm và có thể bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng, cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề từ một năm đến 05 năm. Bộ luật Hình sự còn áp dụng khung hình phạt khá nghiêm khắc (có thể bị phạt tù từ 02 năm đến 05 năm) đối với các tội: “Tội hủy hoại nguồn lợi thủy sản” (Điều 188), “Tội vi phạm chế độ bảo vệ đặc biệt đối với khu bảo tồn thiên nhiên” (Điều 191).

Pháp lệnh lực lượng Cảnh sát biển Việt Nam của Ủy ban thường vụ Quốc hội số 03/2008/PL-UBTVQH 12 ngày 26 tháng 1 năm 2008. Trong đó quy định về nhiệm vụ, quyền hạn và trách nhiệm của lực lượng cảnh sát biển Việt Nam: “ Trong nội thủy, lãnh hải và vùng nước cảng biển của nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam, lực lượng Cảnh sát biển Việt Nam có nhiệm vụ kiểm tra, kiểm soát theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế có liên quan mà Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên để bảo vệ chủ quyền; giữ gìn an ninh, trật tự, an toàn; bảo vệ tài nguyên, phòng, chống ô nhiễm môi trường; phát hiện, ngăn chặn, đấu tranh chống các hành vi buôn lậu, vận chuyển trái phép và mua bán người, vận chuyển, mua bán trái phép hàng hoá, vũ khí, chất nổ, chất ma tuý, tiền chất và các hành vi vi phạm pháp luật khác” (Điều 6); Lực lượng Cảnh sát biển Việt Nam có nhiệm vụ thu thập, tiếp nhận thông tin, xử lý kịp thời và thông báo cho cơ quan chức năng có liên quan theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế có liên quan mà Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; tham gia tìm kiếm, cứu nạn, khắc phục sự cố trên biển và thực hiện các hoạt động bảo vệ môi trường, tổ chức ứng phó sự cố môi trường biển (Điều 9) [65, tr.2].

Pháp lệnh Bộ đội biên phòng của Ủy ban thường vụ Quốc hội ngày 28 tháng 3 năm 1997, trong đó quy định về nhiệm vụ, quyền hạn của Bộ đội biên phòng: Bộ đội biên phòng có nhiệm vụ quản lý, bảo vệ đường biên giới Quốc gia, ...và những hành vi khác xâm phạm đến chủ quyền, lợi ích quốc gia, an ninh, trật tự, gây hại đến môi trường ở khu vực biên giới; trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn do pháp luật quy định, Bộ đội biên phòng có nhiệm vụ tổ chức kiểm tra việc thực hiện pháp luật về biên giới quốc gia của Nhà nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, các điều ước quốc tế có liên quan đến chủ quyền,

an ninh biên giới quốc gia trên khu vực biên giới đất liền, các hải đảo, vùng biển mà Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam ký kết hoặc tham gia [64].

Quyết định số 957/ QĐ-TCMT của Bộ Tài nguyên và Môi trường, ngày 18 tháng 8 năm 2009 Quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Thanh tra Tổng cục, trong đó quy định vị trí, chức năng của Thanh tra của Tổng cục Môi trường có chức năng kiểm tra, thanh tra diện rộng về môi trường trên các lưu vực sông, vùng ven biển, khu vực ô nhiễm liên tỉnh; chủ trì hoặc tham gia điều tra xác định nguyên nhân ô nhiễm môi trường chưa rõ nguồn gốc, các sự cố môi trường liên tỉnh, xuyên quốc gia theo phân công của Tổng cục trưởng; xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực môi trường theo quy định của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính và phân cấp của Bộ.

Quyết định số 35/2002/QĐ-BKHCNMT của Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường công bố danh mục tiêu chuẩn Việt Nam về môi trường bắt buộc áp dụng tại Điều IV: Tổ chức, cá nhân người Việt Nam, tổ chức, cá nhân người nước ngoài có trách nhiệm thực hiện các tiêu chuẩn liên quan nêu tại Điều I của Quyết định này trong việc xây dựng dự án và triển khai hoạt động sản xuất, kinh doanh trên lãnh thổ nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam.

Chỉ thị số 17/2003/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc tăng cường công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng hải.

Nghị định số 03/NĐ-CP của Chính phủ quy định về bảo vệ an ninh, an toàn dầu khí quy định “mọi tổ chức cá nhân khi phát hiện sự cố dầu khí phải có trách nhiệm tìm cách ngăn chặn và báo cho cơ quan công an, quân đội, chính quyền địa phương, hoặc cơ quan, tổ chức khác nơi gần nhất để kịp thời xử lý, ngăn ngừa thiệt hại” (Điều 4).

Nghị định số 139/NĐ-CP của Chính phủ ngày 11/11/2005 ban hành hợp đồng mẫu của hợp đồng chia sản phẩm dầu khí (mục 20.5.2) quy định trong hợp

đồng mẫu về trách nhiệm của nhà thầu đối với trách nhiệm về thiệt hại hoặc tổn thất bao gồm cả ô nhiễm môi trường phát sinh từ hoạt động dầu khí.

Quyết định số 49/2005/QĐ-BGTVT của Bộ Giao thông Vận tải ban hành quy tắc phòng ngừa, đâm va tàu trên biển.

Quyết định số 59/2005/QĐ-BGTVT của Bộ Giao thông Vận tải ban hành Quy định về trang thiết bị an toàn hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển lắp đặt trên tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến nội địa. Theo Điều 20 thì, tàu phải trang bị hệ thống lọc dầu theo quy định sau đây:

- Tàu hàng, tàu khách dưới 1000 GT, tàu dầu dưới 400 GT không yêu cầu trang bị hệ thống lọc dầu.

- Tàu hàng, tàu khách từ 1000 GT đến dưới 10000 GT, tàu dầu từ 400 GT đến dưới 10000 GT phải trang bị hệ thống lọc dầu đảm bảo sao cho bất kỳ hỗn hợp dầu nước nào sau khi qua hệ thống lọc phải có hàm lượng dầu không quá 15 phần triệu.

- Tàu từ 10000 GT trở lên phải trang bị hệ thống lọc dầu theo quy định tại khoản 2 Điều này và thiết bị lọc dầu đó phải có báo hiệu ánh sáng và âm thanh và tự động đóng khi hàm lượng dầu trong nước thải vượt quá 15 phần triệu.

Thông tư số 12/2006/TT-BTNMT của Bộ Tài nguyên Môi trường hướng dẫn điều kiện hành nghề và thủ tục lập hồ sơ, đăng ký, cấp phép hành nghề, mã số quản lý chất thải nguy hại quy định tại mục 1.6. (xây dựng và thực hiện kế hoạch hoặc biện pháp phòng ngừa, ứng phó sự cố do chất thải nguy hại gây ra), gồm các nội dung: biện pháp, quy trình phòng ngừa, ứng phó khẩn cấp đối với các loại sự cố có thể xảy ra (cháy, nổ, rò rỉ, đổ tràn, tai nạn lao động, tai nạn giao thông...); sơ đồ thoát người; thủ tục thông báo và yêu cầu trợ giúp khi có sự cố (địa chỉ, số điện thoại, trình tự thông báo cho các cơ quan liên quan như môi trường, công an, phòng cháy chữa cháy, y tế...); phương án, địa điểm cấp cứu

người; tình huống và kế hoạch sơ tán người tại cơ sở và khu vực phụ cận; biện pháp xử lý ô nhiễm môi trường sau khi kết thúc sự cố; các vấn đề liên quan khác.

Thông tư liên tịch số 12/2005/TTLT/BTM-BTNMT-BGTVT hướng dẫn điều kiện an toàn môi trường biển đối với hoạt động cung ứng dầu cho tàu biển quy định về điều kiện của các chủ thể trong hoạt động cung ứng, đối với doanh nghiệp cung ứng dầu: Bố trí đủ nhân lực, phương tiện, thiết bị kỹ thuật chuyên dùng và có quy trình khai thác phù hợp để sẵn sàng phòng chống cháy, nổ, khắc phục sự cố tràn dầu, xây dựng kế hoạch, phương án ứng phó sự cố tràn dầu, đầu tư các trang thiết bị và tổ chức lực lượng bảo đảm ngăn ngừa, ứng phó kịp thời, hiệu quả sự cố tràn dầu theo quy định của cấp cơ sở tại Quyết định số 129/2001/QĐ-TTg ngày 29/8/2001 của Thủ tướng Chính phủ; Đối với tàu biển phải có trang thiết bị phòng, chống cháy nổ và ứng phó sự cố tràn dầu, theo quy định của pháp luật...

Thông tư số 27/2012/TT-BGTVT Quy định về báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải đối với tai nạn hàng hải liên quan đến tàu biển Việt Nam; tai nạn hàng hải liên quan đến tàu biển nước ngoài khi hoạt động tại: Vùng nước cảng biển, vùng nội thủy và lãnh hải của Việt Nam; Vùng đặc quyền kinh tế của Việt Nam trong trường hợp tai nạn đó có liên quan đến tàu thuyền Việt Nam, các công trình, thiết bị ngoài khơi hoặc gây ra ô nhiễm môi trường và tai nạn xảy ra đối với tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, thủy phi cơ gây ảnh hưởng đến an toàn, an ninh và ô nhiễm môi trường tại các vùng nước cảng biển Việt Nam.

Thông tư đã phân loại mức độ tai nạn hàng hải gây tràn dầu theo 3 cấp: tai nạn hàng hải đặc biệt nghiêm trọng (làm tràn ra biển từ 100 tấn dầu trở lên hoặc từ 50 tấn hóa chất độc hại trở lên); Tai nạn hàng hải nghiêm trọng (làm tràn ra biển dưới 100 tấn dầu hoặc dưới 50 tấn hóa chất độc hại), tai nạn hàng hải ít nghiêm trọng.

Thông tư cũng quy định về trách nhiệm của Thuyền trưởng, Chủ tàu, Người quản lý khai thác tàu và các tổ chức, cá nhân liên quan tới tai nạn hàng hải; về việc báo cáo tai nạn hàng hải; điều tra tai nạn hàng hải (thẩm quyền điều tra tai nạn hàng hải, thời hạn điều tra tai nạn hàng hải; trình tự thực hiện điều tra tai nạn hàng hải); Báo cáo điều tra tai nạn hàng hải.

Quyết định số 35/2002/QĐ-BKHCNMT của Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường công bố danh mục tiêu chuẩn Việt nam về môi trường bắt buộc áp dụng tại Điều IV: Tổ chức, cá nhân người Việt Nam, tổ chức, cá nhân người nước ngoài có trách nhiệm thực hiện các tiêu chuẩn liên quan nêu tại Điều 1 của Quyết định này trong việc xây dựng dự án và triển khai hoạt động sản xuất, kinh doanh trên lãnh thổ nước CHXHCN Việt Nam.

Quy chế về bảo vệ môi trường trong việc tìm kiếm, thăm dò, phát triển mỏ, khai thác, tàng trữ vận chuyển chế biến dầu khí và các dịch vụ liên quan ban hành kèm theo Quyết định số 395/1998/QĐ-BKHCNMT ngày 10/4/1998 của Bộ trưởng Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường

Công văn số 69/CV-UB ngày 31/5/2005 của Ủy ban quốc gia tìm kiếm cứu nạn v/v hướng dẫn triển khai xây dựng và cập nhật Kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu Bản đồ nhạy cảm các tỉnh, thành phố ven biển.

Chỉ thị số 08/2008/CT-TTg ngày 26/02/2008 của Thủ tướng Chính phủ về công tác phòng, chống thiên tai, lụt, bão và tìm kiếm cứu nạn năm 2008.

4.1.1.2. Pháp luật về chống ô nhiễm dầu chuyên biệt

Quyết định số 103/2005/QĐ-TTg ngày 12/05/2005 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu quy định về đối tượng, phạm vi sự cố tràn dầu và các tổ chức chuyên môn có trách nhiệm quản lý sự cố tràn dầu (Ủy ban quốc gia tìm kiếm cứu nạn và 03 trung tâm ứng phó sự cố tràn

dầu ở các khu vực Bắc, Trung, Nam). Quy chế được ban hành với mục đích triển khai thực hiện các nội dung của Bản Kế hoạch quốc gia ứng phó sự cố tràn dầu. Quy chế vẫn phân cấp ứng cứu thành 3 cấp (cấp cơ sở, cấp khu vực, và cấp quốc gia) tuy nhiên đã bổ sung quy định vị trí, vai trò, trách nhiệm của cấp tỉnh trong việc ứng phó sự cố tràn dầu cấp khu vực như: Xây dựng kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu trình cấp có thẩm quyền phê duyệt; thẩm định, phê duyệt kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu của các cơ sở trên địa bàn. Đặc biệt, đối với các vụ tràn dầu trong phạm vi 20 km trở ra, việc tổ chức ứng phó, chỉ huy hiện trường sẽ do các trung tâm ứng phó sự cố tràn dầu khu vực (Điều 6)[33]. Trong các trường hợp khẩn cấp, các cơ quan, lực lượng như Cảnh vụ, Cảnh sát biển, Cảnh sát giao thông đường thủy, Bộ đội Biên phòng được quyền huy động lực lượng, tổ chức ứng phó ngay đồng thời báo cáo Ủy ban Nhân dân (UBND) cấp tỉnh nơi xảy ra sự cố và Ủy ban quốc gia tìm kiếm cứu nạn (Điều 8). Quy chế đã quy định các nguyên tắc để xác định thiệt hại, trách nhiệm dân sự của các tổ chức cá nhân gây thiệt hại và trình tự giải quyết bồi thường thiệt hại, trong đó xác định hai cơ quan chịu trách nhiệm chính trong việc xác định, giải quyết bồi thường thiệt hại là Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đối với các vụ tràn dầu trên phạm vi của tỉnh và Ủy ban quốc gia tìm kiếm cứu nạn trong trường hợp vụ tràn dầu xảy ra trên diện rộng ngoài phạm vi một địa phương. Quy chế cũng đã khắc phục được một số hạn chế khác trong kế hoạch quốc gia ứng cứu sự cố tràn dầu như các quy định về trách nhiệm thông tin và xử lý thông tin, vấn đề phòng chống cháy nổ... Tuy nhiên, một số hạn chế trong Bản kế hoạch quốc gia ứng cứu sự cố tràn dầu vẫn được khắc phục như: Chưa dự liệu được các vụ tràn dầu xảy ra ở các khu vực chồng lấn hoặc ở vùng biển không thuộc Việt Nam nhưng có khả năng thực tế gây thiệt hại cho môi trường biển Việt Nam; các quy định về đảm bảo tài chính cho các lực lượng ứng cứu sự cố tràn dầu tại các cơ sở xã hội, quốc phòng, an ninh...

Việc chưa cụ thể hóa được quyền hạn và trách nhiệm của các lực lượng tham gia ứng cứu sẽ gây ra không ít khó khăn trong thực tiễn thực thi Quy chế này.

Nghị định 137/2004/NĐ-CP ngày 16/6/2004 về xử phạt vi phạm hành chính trên các vùng biển và thềm lục địa của Việt Nam đã có nhiều quy định về xử phạt các hành vi vi phạm về phòng ngừa ô nhiễm biển do dầu và các quy định buộc thực hiện các biện pháp khắc phục ô nhiễm môi trường, và nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường. Lực lượng cảnh sát biển Việt Nam có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trên các vùng biển và thềm lục địa Việt Nam (Điều 23); các lực lượng khác xử phạt các vi phạm liên quan đến lĩnh vực ngành mình quản lý (Điều 25). Nghị định đã góp phần bảo đảm thi hành các quy định của Công ước MARPOL cũng như các văn bản pháp luật Việt Nam về ô nhiễm môi trường biển.

Quyết định số 395/1998/QĐ - BKHCNMT của Bộ Khoa học Công nghệ Môi trường về việc ban hành Quy chế Bảo vệ môi trường trong việc tìm kiếm, thăm dò, phát triển mỏ, khai thác, tàng trữ vận chuyển, chế biến dầu khí và các dịch vụ có liên quan quy định không được thải các loại dầu mỡ ra môi trường (Điều 33); khả năng ứng cứu trong vòng 24h đối với sự cố tràn dầu dưới 500 tấn của các giàn khoan trên biển (Điều 36); Điều 37, 38, 39 quy định về việc xử lý dầu tràn từ mỏ và trách nhiệm khắc phục dầu tràn.

Nghị quyết số 03/2006/NQ-HĐTP ngày 8/7/2006 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án Nhân dân Tối cao (TANDTC) hướng dẫn áp dụng một số quy định của BLDS 2005 về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng. Văn bản này cũng sẽ là một trong những cơ sở pháp lý quan trọng cho việc xác định đòi bồi thường đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra trên biển.

Nghị định số 26/NĐ-CP của Chính phủ quy định xử phạt hành chính về bảo vệ môi trường (Điều 12) quy định về vi phạm việc phòng tránh sự cố môi

trường trong tìm kiếm, thăm dò, khai thác, vận chuyển dầu khí.

Quyết định số 129/2001/QĐ-TTg ngày 29/8/2001 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch Quốc gia ứng phó sự cố tràn dầu giai đoạn 2001-2020. Bản Kế hoạch đã phân sự cố tràn dầu thành 3 mức: Mức 1 - dưới 100 tấn; Mức 2 - từ 100 - 2.000 tấn; Mức 3 - trên 2.000 tấn và đặt mục tiêu đến năm 2010 sẽ hoàn chỉnh hệ thống chính sách, tổ chức lực lượng ứng phó sự cố tràn dầu từ trung ương đến cơ sở. Về tổ chức lực lượng được phân thành 03 cấp: cấp cơ sở, cấp khu vực và cấp quốc gia.

Kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu của Tổng công ty Dầu khí (ban hành kèm theo Quyết định số 949/QĐ-KHCNMT ngày 5/3/2001).

Ngoài ra còn có các văn bản pháp luật và pháp quy do các địa phương ban hành, một trong số đó có thể kể đến là [33, tr.232]:

Thành phố Hồ Chí Minh: Quyết định số 04/2008/QĐ-UBND ngày 16/01/2008 của Ủy ban Nhân dân Thành phố về việc ban hành Quy định về công tác phòng, chống lụt, bão, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn tại Thành phố Hồ Chí Minh; Chỉ thị số 10/2008/CT-UBND ngày 23/4/2008 của Ủy ban Nhân dân Thành phố về công tác phòng, chống lụt, bão, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn tại Thành phố Hồ Chí Minh.

Thành phố Đà Nẵng: Quyết định số 68/2005/QĐ-UB ngày 31/5/2005 của UBND thành phố Đà Nẵng ban hành quy chế ngăn ngừa và ứng phó sự cố tràn dầu trên địa bàn thành phố Đà Nẵng; Quyết định số 8266/QĐ-UBND ngày 28/10/2010 của UBND thành phố Đà Nẵng v/v thành lập Khung thành phần hội đồng thẩm định Kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu đối với các cơ sở trên địa bàn thành phố Đà Nẵng.

Tỉnh Quảng Ninh: Quyết định số 2584/QĐ-UBND ngày 31/8/1998 phê duyệt phương án phòng chống, khắc phục và xử lý ô nhiễm môi trường do dầu

gây ra; Quyết định số 2287/1998/QĐ-UB ban hành quy định phối hợp các lực lượng giải quyết sự cố tràn xăng dầu.

Thành phố Hải Phòng: Quyết định 1183/QĐ-UB về xử phạt vi phạm hành chính về lĩnh vực bảo vệ môi trường; Quyết định 1221/QĐ-UB ngày 3/6/2003 của Ủy ban Nhân dân (UBND) thành phố phê duyệt Kế hoạch xử lý các khu vực ô nhiễm môi trường trên địa bàn Hải Phòng.

Tỉnh Nghệ An: Quyết định số 74/QĐ-UBND ngày 12/6/2007 ban hành quy định bảo vệ môi trường trên địa bàn tỉnh, trong đó Điều 13 quy định về việc bảo vệ môi trường trong khai thác khác khoáng sản bao gồm việc khảo sát, thăm dò, chế biến, vận chuyển dầu khí (khoản 4); Điều 24 về sự cố môi trường; Điều 26 quy định về trách nhiệm của các sở ban ngành, trong đó phòng và ứng cứu sự cố tràn dầu được giao cho sở giao thông vận tải; Quyết định số 75/QĐ-UB của UBND tỉnh về việc ban hành chương trình hành động thực hiện Nghị quyết số 41 về bảo vệ môi trường trong thời kỳ công nghiệp hoá, hiện đại hoá.

Tỉnh Quảng Bình: Quyết định số 29/2006/QĐ-UBND ngày 6/23/2006 phê duyệt Chương trình phát triển thủy sản giai đoạn 2006-2010; Quyết định số 351/QĐ-UBND ngày 2/26/2008 ban hành Chương trình hành động của UBND tỉnh thực hiện Nghị quyết 27/2007/NQ-CP ngày 30/5/2007 của Chính phủ và Chương trình hành động số 13- CTr/TU ngày 10/9/2007 của Tỉnh ủy Quảng Bình về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 trên địa bàn tỉnh Quảng Bình; Quyết định 37/2005/QĐ-UBND ngày 7/28/2005 về việc phê duyệt Chương trình Bảo vệ và Phát triển nguồn lợi thủy sản tỉnh Quảng Bình đến năm 2010.

Tỉnh Quảng Nam: Công văn chỉ đạo số 03/CD-UBND ngày 2/6/2007 về việc giải quyết ô nhiễm môi trường do sự cố tràn dầu; Công văn số 15/BC-UBND ngày 2/2/2007 về sự cố tràn dầu trên vùng biển tỉnh Quảng Nam; Công văn số 422/UBND-KTN ngày 2/15/2007 về khắc phục ô nhiễm và báo cáo thiệt

hại do sự cố môi trường tràn dầu và đắm gỗ trên địa bàn tỉnh; Công văn số 314/UBND-KTN ngày 2/2/2007 về khắc phục sự cố môi trường tràn dầu trên địa bàn tỉnh.

4.1.2. Các công ước quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu Việt Nam đã tham gia

Việt Nam ký kết các công ước quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển có ý nghĩa hết sức quan trọng, bởi vì khi ký kết các công ước quốc tế sẽ khẳng định vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế, đây cũng là thế mạnh để Việt Nam thu hút đầu tư, mở rộng hợp tác quốc tế nhằm phát triển đời sống, kinh tế - xã hội trong nước, thực hiện mục tiêu phát triển bền vững mà Đảng và Nhà nước đã đặt ra, đồng thời ký kết các công ước quốc tế về bảo vệ môi trường biển, chống ô nhiễm dầu từ tàu biển cũng giúp Việt Nam từng bước hoàn thiện khung chính sách, pháp luật về bảo vệ môi trường biển, phòng, chống ô nhiễm dầu từ tàu biển. Các công ước quốc tế ở lĩnh vực này mà Việt Nam đã ký kết bao gồm: Công ước năm 1982 của Liên hợp quốc về luật biển, đây là bộ luật hoàn chỉnh nhất về biển, riêng phần XII quy định việc bảo vệ và gìn giữ môi trường biển, gồm có 11 mục và 46 điều khoản (từ Điều 192 đến Điều 237). Việc ký kết Công ước này tạo cơ sở pháp lý giúp chúng ta bảo vệ và gìn giữ môi trường biển của mình đồng thời đẩy mạnh hợp tác quốc tế để ngăn ngừa, hạn chế và chế ngự ô nhiễm môi trường biển; Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu (MARPOL 73/78). Công ước gồm 6 phụ lục, Việt Nam đã gia nhập các Phụ lục I, II. Việt Nam chưa phải là quốc gia thành viên của các Phụ lục III, IV, V và VI.

Công ước Quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với các tổn thất do ô nhiễm dầu CLC 1969 và 1992; Công ước COLREG về các quy tắc quốc tế phòng, tránh đâm, va trên biển 1972; Công ước BASEL về kiểm soát vận chuyển xuyên biên

giới các chất độc hại và việc loại bỏ chúng năm 1989; Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu 2001 [148].

Nhằm đưa nội dung các công ước mà Việt Nam ký kết vào cuộc sống, chúng ta đã tiến hành công tác nội luật hóa, xây dựng pháp luật và quy chế thích hợp, tổ chức bộ máy thực hiện, tổ chức tuyên truyền nâng cao nhận thức chung, tăng cường tiềm lực, đào tạo cán bộ, nghiên cứu khoa học, kết hợp với các chương trình kinh tế - xã hội và phát triển hợp tác quốc tế. Cụ thể, trong thời gian vừa qua, chúng ta đã ban hành, sửa đổi, bổ sung nhiều dự án luật quan trọng liên quan đến vấn đề BVMTB như: Luật BVMT năm 2005, Bộ luật Hàng hải năm 2005, Luật Dầu khí, Luật Thủy sản 2003, Luật Biển Việt Nam vv...

Việt Nam cũng đã tiến hành hợp tác với các tổ chức quốc tế, khu vực tiến hành nhiều chương trình, nhiều dự án thực hiện khảo sát, nghiên cứu như Cơ quan điều phối các biển Đông Á (gọi tắt là COBSEA), Chương trình hợp tác khu vực trong quản lý môi trường các biển Đông Á (gọi tắt là PEMSEA), Chương trình hành động toàn cầu về BVMTB từ các hoạt động trên đất liền trong khu vực biển Đông Á (GEF/UNEP), Dự án Việt Nam - Hà Lan về quản lý tổng hợp dải ven bờ (VNICZM), xây dựng bản đồ các vùng nhạy cảm sự cố tràn dầu (NAUY)vv...Ngoài ra, còn có các thỏa thuận quốc tế liên quan đến việc phòng chống ô nhiễm môi trường biển đang được áp dụng.

4.1.3. Nhận xét pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Mặc dù Việt Nam rất quan tâm đến việc xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật về bảo vệ môi trường, phòng, chống ô nhiễm dầu từ tàu, nhưng pháp luật về phòng chống ô nhiễm dầu từ tàu biển mới chỉ dừng lại ở một số văn bản mang tính đơn lẻ, chưa thống nhất và tính quy phạm chưa cao. Việc phòng chống, ứng phó sự cố tràn dầu và đặc biệt là bồi thường thiệt hại chỉ được quy

định rải rác trong một số điều luật về phòng chống ô nhiễm môi trường. Phạm vi của Luật Bảo vệ Môi trường vẫn còn hẹp và chung chung, vì vậy quyền và nghĩa vụ của các chủ thể chưa được bao quát hết. Đặc biệt, vấn đề trách nhiệm và bồi thường thiệt hại không có quy định rõ ràng, không có biện pháp cưỡng chế dẫn đến sự hạn chế, tiêu hao quyền và nghĩa vụ của các chủ thể. Việc quy trách nhiệm pháp lý trong sự cố tràn dầu chưa được quy định cụ thể, rõ ràng cho ai, chủ thể nào.

Hệ thống pháp luật về phòng chống ô nhiễm dầu trên biển hiện nay ngoài Nghị định 137/2004/NĐ-CP ngày 16/06/2004 của Thủ tướng Chính phủ; Quyết định số 129/2001/QĐ-TTg ngày 29/8/2001 của Thủ tướng Chính phủ; Nghị định số 26/NĐ-CP của Chính phủ; Thông tư 2262/TT-MTG ngày 29/12/1995 của Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường; Quyết định số 103/2005/QĐ-TTg ngày 12/05/2005 của Thủ tướng Chính phủ; Thông tư số 3370/1995/TT-BKHCMNT của Bộ Khoa học Công nghệ Môi trường; Quyết định số 395/1998/QĐ - BKHCNMT của Bộ Khoa học Công nghệ Môi trường; Nghị quyết số 03/2006/NQ-HĐTP ngày 8/7/2006 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án Nhân dân Tối cao (TANDTC); Quyết định số 949/QĐ-KHCNMT ngày 5/3/2001 của Bộ Khoa học Công nghệ Môi trường là những văn bản chuyên biệt, chưa có một văn bản hay dự luật nào về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

Quốc Hội Việt Nam đã ban hành Luật Biển Việt Nam, Luật bảo vệ môi trường, Luật Dầu khí, nhưng trong các văn bản này chưa có điều luật cụ thể quy định về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu. Chính vì thế cũng chưa có văn bản hướng dẫn, quy định cụ thể về trách nhiệm của các ban ngành ai sẽ là người chịu trách nhiệm giải quyết vụ việc khi có ô nhiễm dầu xảy ra: Cảnh sát biển, Sở tài nguyên môi trường cấp tỉnh hay Cơ quan quản lý tàu biển? Và nếu có cơ quan đứng ra giải quyết thì tòa án nào sẽ thụ lý vụ án? Trong thực tế khi

có các vụ tràn dầu trên biển xảy ra cơ quan chức năng mới có văn bản hướng dẫn thực hiện.

Chính quyền các tỉnh ven biển chưa có văn bản pháp lý cụ thể quy định về phòng chống, ứng phó, khắc phục sự cố tràn dầu. Việc đầu tư xây dựng cho ba trung tâm ứng phó sự cố tràn dầu được thành lập tại 03 miền Bắc, Trung, Nam còn chậm. Sự phối hợp và phân chia trách nhiệm giữa Ủy Ban quốc gia và Bộ Tài nguyên môi trường chưa cụ thể, rõ ràng.

Việc vi phạm các quy định pháp luật về quản lý và kiểm soát nước thải, vệ sinh từ tàu của các chủ tàu hiện nay là rất phổ biến, đặc biệt là chủ tàu tư nhân. Chủ tàu nước ta do nhiều yếu tố tác động như thiếu vốn, nhận thức pháp luật chưa cao, ý thức bảo vệ môi trường chưa cao, không ý thức được tác hại khi có ô nhiễm xảy ra, đi cùng đó là những quy định pháp luật liên quan đến công tác quản lý kỹ thuật, đăng kiểm, kiểm tra các tàu còn thiếu và yếu. Việc quản lý và kiểm soát việc vận chuyển và bốc xếp dầu mỏ và các sản phẩm dầu mỏ cũng chưa được quản lý chặt chẽ, đặc biệt là các cảng chuyên dụng cho việc bốc xếp dầu và khí hóa lỏng vẫn chưa được đầu tư thích đáng cho công tác phòng ngừa và khắc phục khi có ô nhiễm xảy ra.

Khi có ô nhiễm xảy ra, biện pháp cưỡng chế thi hành hầu hết mới chỉ dừng lại ở việc phát hành chính, số tiền phạt không đủ để răn đe với một sự cố tràn dầu lớn; vấn đề đền bù chưa được chú trọng; biện pháp khẩn cấp trong ứng cứu sự cố tràn dầu còn yếu. Việc quản lý việc xử lý dầu tràn còn nhiều bất cập; xử lý hành vi vi phạm đều dựa vào các văn bản hành chính, nếu nặng hơn là hình sự. Nhiều vụ việc không có đền bù mà chỉ ứng cứu trước mắt. Kế hoạch về ứng cứu sự cố tràn dầu do Chính phủ ban hành chỉ mang tính định hướng, chưa phải là hướng dẫn hành động mặc dù Quy chế ứng cứu sự cố tràn dầu (2005) là tài liệu quý bổ sung cho Kế hoạch Quốc gia song vẫn còn nhiều điều bất cập, chưa rõ

ràng trong các vấn đề như phân vùng ứng cứu, việc ứng cứu trên sông rạch, phân cấp phê duyệt kế hoạch ứng cứu sự cố tràn dầu vv... Các nguồn lực ứng cứu hiện nay chỉ có thể đáp ứng việc ứng cứu tràn dầu với khối lượng dầu tràn khoảng 1.000 tấn, tương đương với cấp độ 2 theo phân cấp của Kế hoạch Quốc gia. Quy chế hoạt động của các nguồn lực ứng cứu chưa được đề cập.

Hệ thống pháp luật bảo vệ môi trường còn tản mạn, các khía cạnh pháp lý về vấn đề ô nhiễm do dầu ở Việt Nam còn nhiều thiếu sót, bất cập. Việt Nam chưa có cơ chế riêng về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu và cũng chưa có quy định về việc thành lập Quỹ bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu. Vì vậy, khi các vụ gây ô nhiễm dầu xảy ra, việc giải quyết đòi bồi thường thiệt hại đều làm cho cơ quan chức năng, nạn nhân đều lúng túng. Mặc dù Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường đã có Thông tư số 2262/21995/TT-MTG hướng dẫn về vấn đề bồi thường do ô nhiễm dầu song các thủ tục không thống nhất trong hệ thống các cơ quan, dẫn đến việc bồi thường diễn ra chậm chạp, luôn phải đợi ý kiến của cấp trên hướng dẫn. Chưa có quy định nào về cách tính toán thiệt hại, lượng giá tổn thất khi có thiệt hại xảy ra, cơ chế giám sát vv... Nhìn chung, hệ thống văn bản pháp luật trong lĩnh vực này vẫn chưa đủ và chưa đáp ứng được hoàn toàn các yêu cầu của công tác phòng ngừa, khắc phục ô nhiễm môi trường biển từ tàu biển.

4.2. Hoàn thiện pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

4.2.1. Sự cần thiết phải hoàn thiện pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Thứ nhất, Nghị Quyết số 48- NQ-TW của Bộ Chính trị về Chiến lược xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam đến năm 2010, định hướng đến

năm 2020 đã đưa ra là cần phải hoàn thiện pháp luật về tài nguyên và môi trường theo nguyên tắc quản lý chặt chẽ, phát triển bền vững, bảo đảm kết hợp hài hòa giữa việc sử dụng và bảo vệ tài nguyên thiên nhiên. Việt Nam là một quốc gia ven biển có vùng biển thuộc chủ quyền rộng hơn 3 lần diện tích đất liền. Hàng năm sản lượng hàng hóa, số lượt hành khách qua các cảng biển Việt Nam đều tăng mạnh và năm 2008 đạt 197 triệu tấn, năm 2010 dự kiến đạt trên 125 triệu tấn. Tính đến ngày 30/6/2009, Việt Nam có 1.614 tàu biển lớn, nhỏ các loại với tổng dung tích 3,71 triệu GT và tổng trọng tải gần 06 triệu DWT. Mặt khác, hàng năm trung bình có hàng trăm ngàn lượt tàu thuyền nước ngoài vào, rời các cảng biển Việt Nam hoặc hoạt động qua lại trên các tuyến hàng hải quốc tế gần lãnh hải nước ta; vận tải biển ở nước ta đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế quốc dân và hàng năm khối lượng hàng hóa được vận chuyển chiếm tỷ trọng rất lớn so với các lĩnh vực vận tải khác, trong đó chiếm 80-90% hàng hóa xuất nhập khẩu. Việt Nam có chiều dài bờ biển 3260 km với 37 cảng biển, gần 170 bến cảng với 39.674 mét chiều dài cầu cảng. Chỉ tính riêng 6 tháng đầu năm 2009 đã có 48.923 lượt tàu biển với 198.593.245 GT thông qua nên nguy cơ ô nhiễm môi trường từ dầu nhiên liệu là một vấn đề rất đáng quan tâm. Điều này đòi hỏi cần phải có sự hoàn thiện hơn nữa pháp luật chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

Thứ hai, pháp luật Việt Nam 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 như: Công ước sẵn sàng ứng phó và hợp tác

chống ô nhiễm dầu 1990 (OPRC); Công ước quỹ 1992; Nghị định thư bổ sung quỹ 2003; 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.. Việt Nam cần tiến hành nghiên cứu xây dựng luật chuyên biệt điều chỉnh vấn đề ô nhiễm dầu (học tập kinh nghiệm của Hoa Kỳ, Nhật Bản, Hàn Quốc) để quy định cụ thể và rõ ràng về chủ thể gây ô nhiễm, thẩm quyền xét xử, quy trình, thủ tục đòi bồi thường, cách thức đánh giá thiệt hại, cơ quan giải quyết, toà án thụ lý vụ án khi có sự cố xảy ra.

Thứ ba, hoàn thiện các quy định của pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu phải trên cơ sở những nguyên tắc chung của pháp luật và phù hợp với pháp luật và thông lệ quốc tế trên cơ sở sát với thực tiễn tại Việt Nam là phù hợp với sự phát triển kinh tế xã hội để hội nhập kinh tế quốc tế. Do vậy cần phải giữ các nguyên tắc như: áp dụng luật nước ngoài, tập quán quốc tế mà pháp luật không cấm hoặc không trái với các quy định của pháp luật Việt Nam; áp dụng tối đa những điều ước quốc tế, tập quán hàng hải quốc tế đã được công nhận; bảo đảm tính dễ hiểu, dễ áp dụng v.v...

4.2.2. Một số đề xuất hoàn thiện pháp luật về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển

Sau khi nghiên cứu những quy định của pháp luật quốc tế và pháp luật của một số quốc gia trên thế giới về chống ô nhiễm dầu từ tàu, tác giả xin đưa ra một số đề xuất nhằm hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển như sau:

Một là, Việt Nam cần nội luật hóa các quy định của công ước quốc tế nói chung và công ước quốc tế liên quan đến lĩnh vực, chống ô nhiễm dầu từ tàu, đặc biệt là các công ước quốc tế và bồi thường thiệt hại để phù hợp với pháp luật quốc tế, và đây cũng là xu hướng chung của các quốc gia trên thế giới. Việc

chuyển hóa các quy định của công ước quốc tế mà Việt Nam là một bên kí kết được quy định cụ thể trong Luật kí kết, gia nhập và thực hiện điều ước quốc tế năm 2005. Yêu cầu thực thi các công ước quốc tế trong lĩnh vực bảo vệ môi trường phải trên cơ sở các nguyên tắc của luật điều ước quốc tế. Quốc gia thành viên phải có nghĩa vụ xây dựng cơ chế pháp luật quốc gia phù hợp với yêu cầu của việc thực hiện các cam kết quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

Cụ thể phải tiếp tục xây dựng, sửa đổi và bổ sung hệ thống văn bản pháp luật trong lĩnh vực bảo vệ môi trường trước những yêu cầu khách quan của tiến trình hội nhập quốc tế và khu vực đó là:

- Trước mắt cần sửa đổi luật Bảo vệ môi trường 2005, trong đó đưa ra 1 chương quy định cụ thể về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, quy định rõ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của các tổ chức và cá nhân liên quan khi xảy ra tràn dầu; các quy định về quy trình, thủ tục giải quyết bồi thường thiệt hại, cách lượng giá thiệt hại vv...

- Sửa đổi Bộ luật hàng hải 2005, đặc biệt là sửa đổi chương 15 quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải, quy định bổ sung thêm về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với chủ tàu cho phù hợp với những quy định trong các công ước quốc tế Việt Nam đã ký kết, gia nhập, đặc biệt là phù hợp với những quy định của Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với các tổn thất do ô nhiễm 1992 (CLC 1992).

- Nhằm mục đích răn đe các tổ chức, cá nhân có thể gây ra ô nhiễm môi trường biển, cần sửa đổi các quy định trong Luật hình sự của Việt Nam, quy định nghiêm khắc hơn về các hình phạt đối với các chủ thể gây ô nhiễm môi trường, ô nhiễm dầu từ tàu biển, cần hình sự hóa các quy định về bảo vệ môi trường, nghĩa là đưa các quy định của Luật bảo vệ môi trường vào Luật hình sự, đưa ra các

điều khoản và chế tài đủ mạnh để răn đe đối với những hành vi vi phạm ô nhiễm dầu từ tàu.

Hai là, hiện nay, Việt Nam đã ký kết Công ước quốc tế về luật biển 1982, và một số công ước của IMO về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, tuy nhiên theo tác giả Việt Nam cần phải tiếp tục ký kết các công ước quốc tế khác liên quan đến công tác phòng, chống ô nhiễm môi trường, ô nhiễm dầu từ tàu biển đáp ứng yêu cầu thực tiễn hiện nay như: Công ước quốc tế về thành lập Quỹ quốc tế để bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu 1992 và Nghị định thư bổ sung quỹ 2003; Công ước quốc tế về sẵn sàng hợp tác và ứng phó đối với ô nhiễm dầu 1990; Công ước về ngăn ngừa ô nhiễm biển do nhấn chìm chất thải và các chất khác 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...

Ba là, Mặc dù Việt Nam đã rất tích cực trong việc thực thi công ước MARPOL73/78, tuy nhiên vẫn còn một số tồn tại cần khắc phục đó là: Công ước gồm 6 phụ lục, Việt Nam đã gia nhập các Phụ lục I, II. Do vậy, Việt Nam cần gia nhập các Phụ lục III, IV, V và VI là yêu cầu hết sức cần thiết trong thời kỳ hội nhập. Việc gia nhập các phụ lục III, IV, V và VI của Marpol 73/78 sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho đội tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế và tăng cường vai trò kiểm soát phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển do tàu gây ra của các cơ quan quản lý nhà nước Việt Nam.

Bốn là, nghiên cứu ban hành một đạo luật chuyên biệt về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, vì chúng ta đã có Luật Biển Việt Nam lần đầu tiên nội luật hóa Luật quốc tế vào luật nước mình để xác định các vùng biển từ đó sẽ cử ra cơ quan kiểm soát vùng biển của mình và sẽ làm gì khi có tranh chấp xảy ra. Có

như thế khi có ô nhiễm xảy ra chúng ta mới có cơ sở để lượng giá tổn thất và tính toán thiệt hại để có cơ sở để đòi bồi thường thiệt hại.

Năm là, cơ chế thực hiện, vấn đề con người. Bên cạnh việc hoàn thiện hệ thống pháp luật về bảo vệ môi trường biển, phòng, chống ô nhiễm dầu và bồi thường thiệt hại, thì vấn đề con người là yếu quyết định trong việc thực thi các chính sách pháp luật. Hiện nay đội ngũ lãnh đạo và cán bộ trong lĩnh vực bảo vệ môi trường, chống ô nhiễm dầu từ tàu còn thiếu, yếu, chưa có nhiều kinh nghiệm trong việc giải quyết khi có sự cố xảy ra. Do vậy cần có sự quan tâm từ phía nhà nước trong việc đào tạo nguồn nhân lực trong lĩnh vực này.

Các trường đại học ở Việt Nam hiện nay có rất ít trường mở mã ngành đào tạo chuyên sâu về môi trường, về bảo hiểm, một số trường có mã ngành đào tạo chuyên ngành bảo hiểm, nhưng sinh viên lại không được trang bị nhiều kiến thức pháp luật về bảo hiểm, bảo hiểm hàng hải, đặc biệt là những kiến thức chuyên sâu về luật quốc tế. Một số trường đại học đào tạo ngành luật lại không đào tạo chuyên sâu về bảo hiểm, bảo hiểm hàng hải, chính vì thế khi có sự cố xảy ra thì những người được giao giải quyết công việc tỏ ra lúng túng, không giải quyết kịp thời, hiệu quả công việc phát sinh. Do vậy theo tác giả, cần đào tạo đội ngũ nhân lực trong lĩnh vực này như sau:

- Trước mắt cần phải đào tạo đội ngũ thẩm phán và đội ngũ cán bộ quản lý có kiến thức chuyên sâu luật trong nước và luật quốc tế, để trang bị thêm những kiến thức, kinh nghiệm trong việc giám sát và kiểm soát việc thực thi pháp luật và đặc biệt là trong việc giải quyết tranh chấp khi có ô nhiễm xảy ra.

Cụ thể, cần có kế hoạch đào tạo đội ngũ cán bộ của cơ quan Tòa án, nâng cao trình độ, chuyên môn nghiệp vụ cho các thẩm phán xét xử các vụ án tranh chấp khi có ô nhiễm xảy ra, đặc biệt là cần đào tạo đội ngũ thẩm phán chuyên xét xử các vụ án vi phạm pháp luật về biển, hàng hải, tùy theo nhu cầu và số

lượng các vụ việc phát sinh trong lĩnh vực này, đặc biệt trong điều kiện chúng ta chưa thể thành lập Toà án hàng hải độc lập và có quy trình tố tụng hàng hải độc lập như các nước. Những thẩm phán này phải được đi thực tế, tập huấn nghiệp vụ chuyên ngành về: biển, hàng hải, kỹ thuật tàu biển, hải dương học, v.v...

- Đào tạo các cán bộ trong các cơ quan quản lý nhà nước khác bằng việc mở các lớp đào tạo trong nước có sự hướng dẫn của các chuyên gia nước ngoài sang giảng dạy về luật quốc tế cũng như kinh nghiệm quốc tế trong việc giải quyết bồi thường thiệt hại khi có ô nhiễm xảy ra, nghiên cứu các án lệ, bản án điển hình đã xét xử và có hiệu lực của toà án các nước có kinh nghiệm xử lý khi có ô nhiễm xảy ra như Hàn Quốc, Nhật Bản, Hoa Kỳ vv...

4.2.3. Xây dựng Luật chống ô nhiễm dầu từ tàu biển của Việt Nam

4.2.3.1. Nguyên tắc xây dựng luật

Xây dựng Luật chống ô nhiễm dầu từ tàu biển của Việt Nam cần tuân thủ các nguyên tắc sau:

1. Bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp và tính thống nhất của văn bản quy phạm pháp luật trong hệ thống pháp luật.
2. Tuân thủ thẩm quyền, hình thức, trình tự, thủ tục xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật.
3. Bảo đảm tính công khai trong quá trình xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật trừ trường hợp văn bản quy phạm pháp luật có nội dung thuộc bí mật nhà nước; bảo đảm tính minh bạch trong các quy định của văn bản quy phạm pháp luật.
4. Bảo đảm tính khả thi của văn bản quy phạm pháp luật.
5. Không làm cản trở việc thực hiện điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

Tuy nhiên, các nguyên tắc xây dựng pháp luật không chỉ có như Luật đã quy định mà để hoạt động xây dựng pháp luật hợp với thực tiễn; đáp ứng yêu cầu thì hoạt động xây dựng pháp luật cần phải tuân theo các nguyên tắc như: Nguyên tắc khách quan, khoa học; nguyên tắc dân chủ; nguyên tắc dự báo vv..

4.2.3.2. Vị trí, đối tượng và phạm vi điều chỉnh của luật

Luật chống ô nhiễm dầu từ tàu biển có tính độc lập tương đối so với các văn bản pháp luật khác trong hệ thống pháp luật Việt Nam; có đối tượng điều chỉnh riêng, phạm vi điều chỉnh và có những nguyên tắc đặc thù riêng.

Về đối tượng điều chỉnh:

Luật chống ô nhiễm dầu từ tàu biển điều chỉnh các quan hệ xã hội và quản lý nhà nước trong lĩnh vực liên quan đến hoạt động hàng hải, tại Việt Nam. Trong trường hợp điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác với quy định của Bộ luật này thì áp dụng quy định của điều ước quốc tế đó.

Về phạm vi điều chỉnh

Mục đích của Đạo luật này là để bảo vệ sức khỏe, tài sản của người dân thông qua việc bảo vệ môi trường biển bằng các quy định pháp luật về việc đổ dầu, các chất độc hại hoặc phế liệu ta biển; quy định rõ trách nhiệm pháp lý của chủ tàu trong trường hợp xảy ra thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu và thiết lập một khung pháp lý nhằm bảo đảm cho việc bồi thường cho các nạn nhân bị thiệt hại do ô nhiễm dầu trên vùng biển của Việt Nam.

Nguyên tắc áp dụng pháp luật khi có xung đột pháp luật

Trường hợp có sự khác nhau giữa quy định của Luật này với quy định của luật khác về trách nhiệm pháp lý của chủ tàu trong trường hợp xảy ra thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu trên vùng biển Việt Nam thì áp dụng quy định của Luật này.

Trường hợp quy định của Luật này khác với quy định của điều ước quốc tế mà nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên thì áp dụng quy định của điều ước quốc tế đó.

4.2.3.1. Dự thảo Luật chống ô nhiễm dầu từ tàu biển của Việt Nam

Luật gồm 9 chương, 42 điều, cụ thể như sau:

Chương 1: NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Chương 2: TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ ĐỐI VỚI THIỆT HẠI DO Ô NHIỄM DẦU VÀ GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ

Chương 3: HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HOẶC ĐẢM BẢO TÀI CHÍNH ĐỐI VỚI NHỮNG THIỆT HẠI DO Ô NHIỄM DẦU

Chương 4: QUỸ QUỐC TẾ

Chương 5: THỦ TỤC GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ

Chương 6: TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ ĐỐI VỚI THIỆT HẠI DO Ô NHIỄM DẦU VÀ GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ

Chương 7: HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HOẶC BẢO ĐẢM TÀI CHÍNH CHO NHỮNG THIỆT HẠI DO Ô NHIỄM DẦU TỪ TÀU HÀNG

Chương 8: CÁC QUY ĐỊNH KHÁC

Chương 9: ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

KẾT LUẬN

Bảo vệ môi trường biển là trách nhiệm của tất cả các quốc gia trên thế giới vì biển có vai trò hết sức quan trọng đối với sự sống của con người. Ô nhiễm biển là một trong những thảm họa đáng ngại nhất của sự hủy hoại môi trường. Khi có ô nhiễm xảy ra gây hậu quả hết sức nặng nề đối với hệ sinh thái biển, đối với cuộc sống của con người và ảnh hưởng đến nền kinh tế - xã hội. Sau khi tìm hiểu, nghiên cứu những quy định của pháp luật quốc tế; pháp luật của một số quốc gia về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, tác giả có thể đưa ra một số kết luận sau:

Một là, Việt Nam vừa là đối tượng phải thi hành pháp luật quốc tế vừa là chủ thể xây dựng các quy phạm pháp luật quốc tế đó, do vậy nghiên cứu pháp luật quốc gia trong mối liên hệ với các quy phạm quốc tế giúp nhận thức sâu sắc hơn bản chất của vấn đề này là hết sức cần thiết. Do vậy cần phải xây dựng hệ thống pháp luật quốc gia về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, đồng thời cần ký kết các công ước quốc tế về phòng chống ô nhiễm dầu và bồi thường thiệt hại; nghiên cứu quy trình đánh giá và đòi bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển theo quy định của các điều ước quốc tế là rất cần thiết, giúp chúng ta có đủ cơ sở đảm bảo cho việc đòi bồi thường thích đáng, tạo điều kiện thuận lợi cho việc đòi bồi thường theo quy định của các điều ước quốc tế, giúp Việt Nam nhận được các khoản bồi thường tương ứng với những tổn thất, thiệt hại đã xảy ra. Đồng thời qua đó chúng ta có thể học tập xây dựng quy trình đòi bồi thường thiệt hại từ các quốc gia khác như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, vv...

Hai là, việc lượng giá tổn thất và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển là công việc cực kỳ khó khăn, phức tạp và có nhiều điểm chưa thống nhất

kể cả về mặt lý luận cũng như thực tiễn quy định trong pháp luật quốc tế và quốc gia. Ngoài những quy định của pháp luật quốc tế về chống ô nhiễm dầu từ tàu và bồi thường thiệt hại thì hiện nay một số quốc gia trên thế giới đã ban hành đạo luật riêng điều chỉnh vấn đề này như Hoa Kỳ, Nhật Bản, Australia, Hàn Quốc vv... Việt Nam là quốc gia có biển, hoạt động của ngành kinh tế biển có vai trò và vị trí quan trọng. Hiện nay, Việt Nam đã ban hành nhiều văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến bảo vệ môi trường biển, phòng, chống ô nhiễm dầu, nhưng vẫn thiếu vắng một cơ sở pháp lý để đảm bảo rằng Việt Nam có thể đòi đủ hoặc thỏa đáng những thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu gây ra. Do vậy ngoài việc ký kết các công ước quốc tế trong lĩnh vực này, thì việc ban hành một đạo luật chuyên biệt, Luật chống ô nhiễm dầu từ tàu biển là cần thiết.

Ba là, bên cạnh việc hoàn thiện hệ thống pháp luật cũng cần chú ý đến việc hoàn thiện cơ chế bảo đảm thực hiện, nâng cao nhận thức của mọi người về bảo vệ môi trường, phòng chống ô nhiễm dầu từ tàu. Việc bảo vệ môi trường biển hiện là một trong những vấn đề được quan tâm hàng đầu của cộng đồng quốc tế và cũng là của Việt Nam.

Trong khuôn khổ một luận án tiến sỹ, nghiên cứu sinh đã cố gắng tìm hiểu, nghiên cứu và phân tích hệ thống các văn bản pháp luật quốc tế, pháp luật nước ngoài và pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu từ tàu biển, đồng thời cũng nghiên cứu lý luận cơ bản khoa học pháp lý hiện đại, kinh nghiệm quốc tế và các nước trong việc thực thi pháp luật về đòi bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra trên biển để so sánh những quy định của pháp luật Việt Nam về chống ô nhiễm dầu, bồi thường thiệt hại so với các quy định của các nước khác trong việc khắc phục sự cố tràn dầu và bồi thường thiệt hại vv... Tuy nhiên, đây là một chủ đề tương đối rộng và phức tạp, thêm vào đó do những giới hạn về kiến thức, thời

gian nên chắc chắn luận án không thể bao quát hết được mọi vấn đề liên quan để ô nhiễm dầu trên biển và khó tránh khỏi những thiếu sót, nhưng tác giả cũng mạnh dạn đưa ra những đề xuất mang ý kiến cá nhân, rất mong nhận được ý kiến đóng góp của các giáo sư, các nhà khoa học, các nhà quản lý, các chuyên gia và các bạn đồng nghiệp để luận án được hoàn thiện hơn và kết quả nghiên cứu của luận án có thể được thực sự áp dụng vào thực tiễn, góp phần hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam trong thời gian tới, đáp ứng yêu cầu hội nhập sâu rộng kinh tế quốc tế.

DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN

1. Mai Hải Đăng (2012), "Một số quy định của pháp luật quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu", *Tạp chí Khoa học, chuyên san Luật học* tập 28 (1), tr. 56 - 62;
2. Mai Hải Đăng (2012), "Phòng chống ô nhiễm dầu trên biển: Kinh nghiệm Nhật Bản và bài học cho Việt Nam", *Tạp chí Những vấn đề Kinh tế & Chính trị thế giới* 03 (191), tr. 03 - 07;
3. Mai Hải Đăng (2012), "Pháp luật quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu", *Tạp chí Luật học* 06 (145), tr. 23 - 31;
4. Mai Hải Đăng (2012), "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", *Tạp chí Khoa học, chuyên san Kinh tế và Kinh doanh* tập 28 (1), tr. 68 - 73;
5. Mai Hải Đăng (2012), "Pháp luật Nhật Bản về bảo vệ môi trường biển", *Tạp chí Thông tin Khoa học Xã hội* 03 (351), tr. 29 - 36;
6. Mai Hải Đăng (2012), "Pháp luật của Trung Quốc về bảo vệ môi trường biển", *Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc* 11 (135), tr. 68 - 78.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tiếng Việt

1. Lê Văn Bình (2010), *Luật Điều ước quốc tế*, Nhà xuất bản Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội;
2. Bộ Giao thông Vận tải (2005), *Quyết định số 59/2005/QĐ-BGTVT, ngày 21/11/ban hành quy định về Trang thiết bị an toàn hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển lắp đặt trên tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến nội địa*;
3. Bộ Giao thông Vận tải (2005), *Quyết định số 57/2005/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2005 qui định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ Hàng hải*;
4. Bộ Giao thông Vận tải (2005), *Quyết định số 59/2005/QĐ-BGTVT ngày 21/11/2005 Ban hành Quy định về trang thiết bị an toàn hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển lắp đặt trên tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến nội địa*;
5. Bộ Giao thông Vận tải (2009), *Thông tư số 17/2009/TT-BGTVT ngày 11/8/2009 về báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải*;
6. Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường (1995), *Thông tư số 2262/1995/TT-MTG ngày 29/12/1995 về việc khắc phục sự cố tràn dầu*;
7. Bộ Khoa học và Công nghệ (2011), *Tuyển tập Khoa học Công nghệ biển phục vụ phát triển bền vững kinh tế - xã hội*, quyển 1, địa chất, khoáng sản và luật biển, Hà Nội;
8. Bộ Khoa học và Công nghệ (2011), *Tuyển tập Khoa học Công nghệ biển phục vụ phát triển bền vững kinh tế - xã hội*, quyển 2, sinh thái và môi trường biển, Hà Nội;

9. *Bộ luật Dân sự 2005* (2006), Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội;
10. *Bộ luật hàng hải Việt Nam* (2005), Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội;
11. Hoàng Văn Châu (2006), *Giáo trình Bảo hiểm trong kinh doanh*, Nhà xuất bản Lao động Xã hội, Hà Nội;
12. Chính phủ (2001), *Quyết định số 129/2001/QĐ-TTg ngày 29/8/2001 phê duyệt Kế hoạch Quốc gia ứng phó sự cố tràn dầu giai đoạn 2001-2020*;
13. Chính phủ (2005), *Quyết định số 103/2005/QĐ-TTg, ngày 12/5/2005 ban hành quy chế hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu*;
14. Chính phủ (2006), *Nghị định 71/2006/NĐ-CP ngày 25/07/2006 về quản lý cảng biển và luồng hàng hải*;
15. Chính phủ (2006), *Quyết định số 46/2006/QĐ-TTg ngày 28/02/2006 quyết định phê duyệt đề án qui hoạch tổng thể lĩnh vực tìm kiếm cứu nạn đến năm 2015, tầm nhìn đến 2020*;
16. Chính phủ (2006), *Quyết định số 179/2006/QĐ - TTg ngày 07/08/2006 về chế độ phụ cấp ưu đãi theo nghề đối với lực lượng tìm kiếm cứu nạn hàng hải*;
17. Chính phủ (2007), *Quyết định số 103/2007/QĐ-TTg ngày 12/7/2007 Ban hành Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển*;
18. Chính phủ (2008), *Quyết định số 116/2008/QĐ-TTg ngày 27/8/2008 Qui định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Tổng cục Biển và Hải đảo Việt Nam*;

19. Chính phủ (2008), *Nghị định 25/2008/NĐ-CP ngày 04/03/2008 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Tài nguyên và Môi trường*;
20. Chính phủ (2008), *Nghị định 51/2008/NĐ - CP ngày 22/04/2008 Quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải*;
21. Chính phủ (2009), *Quyết định số 76/2009/QĐ-TTg ngày 11/5/2009 về việc kiện toàn Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn*;
22. Chính phủ (2009), *Nghị định 25/2009/NĐ-CP ngày 06/3/2009 về quản lý tổng hợp tài nguyên và bảo vệ môi trường biển, hải đảo*;
23. Chính phủ (2009), *Quyết định số 1601/2009/QĐ-TTg ngày 15/10/2009 Phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*;
24. Chính phủ (2011), *Nghị định 48/2011/NĐ-CP ngày 21/6/2011 về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải*;
25. Chính phủ (2012), *Quyết định số 432/2012/QĐ-TTg ngày 12/4/2012 Phê duyệt Chiến lược Phát triển bền vững Việt Nam giai đoạn 2011 - 2020*;
26. *Công ước quốc tế về luật biển 1982 (1999)*, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội;
27. Cục đăng kiểm Việt Nam (2010), *MARPOL 73/78, ấn phẩm hợp nhất*, Hà Nội;
28. Cục hàng hải Việt Nam (2009), *Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm từ dầu nhiên liệu Bunker 2001*, Hà Nội;

29. Cục hàng hải Việt Nam (2003), *Sổ tay pháp luật hàng hải*, Nhà xuất bản Giao thông Vận tải, Hà Nội;
30. Cục hàng hải Việt Nam (2012), *Báo cáo thống kê tai nạn hàng hải năm 2011*, Hà Nội;
31. Cục hàng hải Việt Nam (2012), *Đề án đề xuất gia nhập phụ lục III,IV,V, VI của Công ước Marpol 73/78*, Hà Nội;
32. Nguyễn Bá Diên (2006), *Chính sách pháp luật Việt Nam và chiến lược phát triển bền vững*, sách chuyên khảo, Trung tâm Luật biển và hàng hải quốc tế và Dự án Quản lý biển và đới bờ (CIDA tài trợ);
33. Nguyễn Bá Diên (2008), “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), tr. 224 - 238;
34. Nguyễn Bá Diên (2011), “Pháp luật một số quốc gia về phòng, chống và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển”, *Tạp chí Nghiên cứu Lập pháp, Văn phòng Quốc hội* (15), tr. 52 - 61;
35. Nguyễn Đình Dương (2010), *Báo cáo tổng hợp kết quả khoa học công nghệ đề tài Ô nhiễm dầu trên vùng biển Việt Nam và Biển đông*, chương trình nghiên cứu khoa học cấp nhà nước KC.09/06-10, Bộ Khoa học và Công nghệ;
36. Đỗ Văn Đại (2010), *Luật bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng Việt Nam, bản án và bình luận bản án*, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội;
37. Mai Hải Đăng (2011), *Luật trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại của Nhật Bản*, tài liệu dịch, Hà Nội;

38. Nguyễn Song Hà (2011), *Vấn đề bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển theo pháp luật quốc tế và pháp luật nước ngoài*”, Luận văn Thạc sỹ Luật học, Đại học quốc gia Hà Nội;
39. Đặng Thanh Hà (2005), *Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu 1992 và việc tổ chức thực hiện tại Việt Nam*, Luận văn Thạc sỹ Luật học, Đại học Quốc gia Hà Nội;
40. Nguyễn Thị Vĩnh Hà (2005), *Lượng giá thiệt hại kinh tế tài nguyên, môi trường các hệ sinh thái biển do sự cố dầu tràn, đề xuất biện pháp trước mắt và lâu dài để phục hồi môi trường các khu vực bị ô nhiễm dầu*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Đại học Quốc gia;
41. Trương Hồng Hải (1997), *Pháp luật về hoạt động kinh doanh bảo hiểm ở Việt Nam - Thực trạng và hướng hoàn thiện*, Luận văn thạc sỹ luật học, Trường Đại học Luật Hà Nội;
42. Dương Hữu Hạnh (2004), *Vận tải - giao nhận quốc tế và bảo hiểm hàng hải*, Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội;
43. *Hiến pháp 1992* (2006), Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội;
44. Phạm Mạnh Hiền (2005), *Nghiệp vụ giao nhận vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương*, Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội;
45. *Hiệp định tương trợ tư pháp về dân sự, gia đình và hình sự giữa nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam với các nước nước ngoài* (1990), Nhà xuất bản Pháp lý, Hà Nội;
46. Nguyễn Tiên Hùng, Phan Hồ Trung Phong (1999), *Hoạt động kinh doanh bảo hiểm ở Việt Nam*, Nhà xuất bản Tài chính, Hà Nội;
47. Nguyễn Thị Minh Huyền, Đỗ Công Thung (2011), “Cơ sở khoa học cho lượng giá kinh tế các tổn thất tài nguyên môi trường do sự cố ô

- nhiệm dầu tác động lên các hệ sinh thái biển Việt Nam”, *Tạp chí Khoa học và Công nghệ biển*, 11(2), tr. 67 - 78;
48. Khoa Luật - Đại học Quốc gia Hà Nội (1997), *Giáo trình lý luận chung về Nhà nước và pháp luật*, Nhà xuất bản Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội;
49. Khoa Luật - Đại học Tổng hợp Hà Nội (1994), *Giáo trình Luật quốc tế*, Hà Nội;
50. Khoa Luật - Đại học quốc gia Hà Nội (2000), *Giáo trình Nhà nước và pháp luật đại cương*, Nhà xuất bản Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội;
51. Khoa Luật - Đại học Quốc gia Hà Nội (2003), *Giáo trình Tư pháp quốc tế*, Nhà xuất bản Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội;
52. Khoa Luật - Đại học quốc gia Hà Nội (2004), *Chuyên khảo Luật kinh tế*, NXB Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội;
53. Khoa Luật - Đại học quốc gia Hà Nội (2005), *Giáo trình luật thương mại quốc tế*, Nhà xuất bản Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội;
54. Khoa Luật - Đại học quốc gia Hà Nội (2007), *Giáo trình Tư pháp quốc tế*, Nhà xuất bản Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội;
55. Lê Kim Loan (1998), *Trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng theo Bộ luật dân sự Việt Nam*, Luận văn thạc sỹ luật học, Viện nghiên cứu Nhà nước và pháp luật, Thành phố Hồ Chí Minh;
56. *Luật Bảo vệ môi trường* (2005), Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội;
57. *Luật Biển Việt Nam* (2012), Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội;

58. *Luật kinh doanh bảo hiểm* (2001), Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội;
59. *Luật Ngăn ngừa ô nhiễm biển của Hàn Quốc*, (2011), tài liệu dịch, Hà Nội;
60. Nguyễn Thị Như Mai (2004), *Những vấn đề lý luận và thực tiễn của việc hoàn thiện pháp luật hàng hải Việt Nam*, Luận án tiến sĩ, Khoa Luật, ĐHQGHN;
61. Nguyễn Văn Nam (2012), *Lý luận và thực tiễn về án lệ trong hệ thống pháp luật của các nước Anh, Mỹ, Đức và những kiến nghị đối với Việt Nam*, Nhà xuất bản Công an Nhân dân, Hà Nội;
62. Nguyễn Văn Nghĩa (2005), *Pháp luật Việt Nam về bảo hiểm thân tàu, bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu trong lĩnh vực hàng hải*, Luận văn thạc sĩ luật học, Khoa Luật, Đại học quốc gia Hà Nội;
63. Nguyễn Thị Ánh Nguyệt (2011), *Pháp luật Việt Nam về việc bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trong tương quan so sánh với pháp luật Australia*, Luận văn Thạc sĩ Luật học, Đại học quốc gia Hà Nội;
64. *Pháp lệnh lực lượng Cảnh sát biển Việt Nam* (2009), Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội;
65. *Pháp lệnh Bộ đội biên phòng* (2010), Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội;
66. Phùng Chí Sỹ (2005), *Báo cáo khoa học đề tài Nghiên cứu đề xuất biện pháp phòng ngừa và biện pháp ứng phó sự cố tràn dầu mức 1 tại Thành Phố Đà Nẵng, Thành phố Hồ Chí Minh*;

67. Toà án nhân dân tối cao (2006), *Nghị Quyết số 03/2006/NQ-HĐTP ngày 08 tháng 7 năm 2006 hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật dân sự năm 2005 về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng*;
68. Lưu Ngọc Tố Tâm (2012), *Pháp luật kiểm soát ô nhiễm môi trường biển trong hoạt động hàng hải ở Việt Nam*, Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Luật Hà Nội;
69. Phùng Trung Tập (2009), *Bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng về tài sản, sức khoẻ và tính mạng*, Nhà xuất bản Hà Nội, Hà Nội;
70. Nguyễn Văn Thanh (2002), *Những vấn đề pháp lý về hợp đồng bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu ở Việt nam hiện nay*, Luận văn thạc sĩ luật học, Khoa Luật, Đại học quốc gia Hà Nội;
71. Nguyễn Hồng Thao (2003), *Ô nhiễm môi trường biển Việt Nam. Luật pháp và thực tiễn*, Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội;
72. Nguyễn Hồng Thao (2004), *Bảo vệ môi trường biển – vấn đề và giải pháp*, Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, Hà Nội;
73. Nguyễn Như Tiến (2006), *Thị trường bảo hiểm Việt Nam cơ hội và thách thức trong quá trình hội nhập*, Nhà xuất bản Lý luận chính trị, Hà Nội;
74. Trần Ngọc Toàn (2011), *Pháp luật về ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển và việc thực thi công ước MARPOL 73/78 tại Việt Nam*, Luận văn Thạc sĩ Luật học, Đại học quốc gia Hà Nội;
75. Phan Trọng Trịnh (2010) *Nghiên cứu mối quan hệ giữa nguy cơ dầu tràn và các biến cố địa chất tự nhiên trên vùng biển Việt Nam*, đề tài nghiên cứu khoa học cấp nhà nước, Bộ Khoa học và Công nghệ;

76. Trường Đại học kinh tế quốc dân (2005), *Giáo trình bảo hiểm*, Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội;
77. Trường Đại học Luật Hà nội (2011), *Giáo trình Luật dân sự Việt Nam - Tập 2*, Nhà xuất bản Công an nhân dân, Hà Nội;
78. Trường Đại học Ngoại thương (1999), *Các công ước quốc tế về vận tải và hàng hải*, Nhà xuất bản Giao thông vận tải, Hà Nội;
79. Vũ Sĩ Tuấn (2005), *Bảo hiểm thân tàu tại Việt Nam - thực trạng và giải pháp phát triển*, đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Đại học Ngoại thương, 2005, Hà Nội;
80. *Tuyển tập các Công ước hàng hải Quốc tế* (2003), Nhà xuất bản Lao động, Hà Nội;
81. Đoàn Thị Vân (2009) *Pháp luật về phòng, chống ô nhiễm dầu từ tàu biển*, Luận văn Thạc sỹ Luật học, Đại học quốc gia Hà Nội;
82. Viện Ngôn ngữ học (1993), *Từ điển Anh Việt*, Nhà xuất bản thành phố Hồ Chí Minh, Tp Hồ Chí Minh;
83. Viện Ngôn ngữ học (2004), *Từ điển Tiếng Việt*, Nhà xuất bản Đà Nẵng, Đà Nẵng;

Tiếng Anh

84. Alan Khee - Jin Tan (2005), *Vessel-Source Marine Pollution, the Law and Politics of International Regulation*, Published in the United States of America by Cambridge University Press, New York;
85. Alexandre Kiss (2007), *Guide to International Environmental Law*, Martinus Nijhoff Publishers;

86. Anita Stuhmcke (2001), *Essential tort law*, Second edition first published by Cavendish Publishing, Australia;
87. Barry Dalal -Clayton and Barry Sadler (2005), *Strategic environmental assessment, A Sourcebook and Reference Guide to International Experience*, published by Earthscan in the UK and USA;
88. Barbara E. Ornitz and Michael A. Champ (2002), *Oil Spills First Principles: Prevention and Best Response*, Elsevier Science Ltd;
89. Claire McIvor (2006), *Third Party Liability in Tort*, Hart Publishing, America;
90. Clotilde Armand (1997), *Damage Assessment and Liability Compensation for Marine Oil Spills: Short and Long Term Strategies that Achieve International Consensus*, Master of Science: Technology and Policy Program, Massachusetts Institutes Of Technology;
91. Brans (2001), *Liability for Damage to Public Natural Resources: Standing, Damage and Damage Assessment*, Kluwer Law International ;
92. Bryan. A. Garner (2009), *Black's Law Dictionary*, ninth edition, West Publishing, America;
93. ITPOF (2007), *Oil Spill Compensation a Guide to The International Conventions On Liability and Compensation For Oil Pollution Damage*;
94. ITPOF (2008), *Claims Manual*;
95. ITOPF (2012) *Oil spills from tankers Statistic 2011*;
96. ITPOF (2011), *Annual Report 2011*;
97. ITPOF (2012), *Annual Report 2012*;

98. ITOPF (2012), *the International regime for Compensation for oil pollution damage, Explanatory note prepared by the Secretariat of the International Oil Pollution Compensation Funds*;
99. Laurent Rivollier (1995), *Prevention of oil spills by tankers - Feasibility study of a Safety and Environmental Index (SEI)*, Master of Science in Ocean Systems Management, Massachusetts Institutes Of Technology;
100. Marquita K. Hill (2010), *Understanding Environmental Pollution*, third edition, Published in the United States of America by Cambridge University Press, New York;
101. Margaret A. McCoy and Judith A. Salerno, Rapporteurs (2010), *Assessing the effects of the Gulf of Mexico oil spill on human health: A summary of the June 2010 workshop*, Washington, DC: The National Academies Press;
102. M. Stuart Madden (2005), *Exporing Tort Law*, Cambridge University Press, New York;
103. Natalie Klein, Joanna Mossop and Donald R. Rothwell (2010), *Maritime security International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*, Simultaneously published in the USA and Canada by Routledge;
104. Nicholas P. Cheremisinoff and Paul Rosenfeld (2009), *Best practices in the petroleum industry*, Published by Elsevier Inc;
105. RodaVerheyen (2005), *Climate Change Damage and International Law Prevention Duties and State Responsibility*, Martinus Nijhoff Publishers;

106. The National Academies Press (2003), *Oil in the Sea: Inputs, Fates, and Effects*, Printed in the United States of America;
107. Tom Cornford (2008), *Towards a public law of tort*, Ashgate Publishing Limited, England;
108. Simon Baughen (2009), *Shipping law*, fourth edition published by Routledge-Cavendish;
109. Veronica Anne Hoeberechts (2006), *Oil Spills in New Zealand's Territorial Sea -A Fence at the Top of the Cliff*, Degree of Master of Social Sciences, University of Waikato;
110. Vivienne Harpwood (2007), *Modern Tort Law*, seventh edition, Routledge -Cavendish, Publishing, New York;
111. United Nations (2012), *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*, New York and Geneva;
112. Wang Hui (2011), *Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage - A comparative and economic study of the international, US and the Chinese compensation regime*, Doctorate thesis, Erasmus University Rotterdam;
113. Wu, C. (1996), *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*, Kluwer Law International;
114. Zhendi Wang and Scott A. Stout (2007), *Oil Spill Environmental Forensics*, Elsevier Science Ltd;

Trang Web

115. www.bmla.org.uk/documents/imo-bunker-convention.doc;

116. <http://biendong.net/gioithieubiendong/155-bien-dong-nguon-song-vo-tan.html>;
117. www.how-to-claim-compensation.co.uk;
118. www.compensationclaims.co.uk;
119. www.imo.org/InfoResource/mainframe.asp?topicod=406&doc;
120. http://www.american-club.com/go.cfm/p_i_and_fd_d_services;
121. <http://www.hsbc.com.vn/1/2/commercial/insurance/insurance-marcargonghghghghghghg>;
122. <http://www.avi.org.vn/News/Item/1445/202/vi-VN/Default.aspx>;
123. <http://www.vinamarine.gov.vn/Index.aspx?page=news&tab=hd>;
124. <http://www.admiraltylawguide.com/insurance.html>;
125. <http://webbaohiem.net/cac-san-pham-bao-hiem/bao-hiem-hang-hai.html>;
126. <http://www.ukpandi.com/publications/article/charterers-brochure-2011-3269>;
127. http://www.iopcfund.org/npdf/AR2010_e.pdf;
128. <http://www.iopcfund.org/library.htm>;
129. <http://www.itopf.org/information-services/library>;
130. http://www.chinainsurance.com/english/members_companies/singapore/mc_singapore.htm;
131. <http://www.env.go.jp/en/earth/marine/conservation.html>;
132. <http://australia.gov.au/topics/law-and-justice>;
133. <http://www.russianlaws.com/Home.aspx>;

134. <http://jurist.law.pitt.edu/world/ger.htm>;
135. <http://www.vinamarine.gov.vn>;
136. <http://www.admiraltylaw.com>;
137. <http://www.blacksea-commission.org>;
138. http://www.iopcfund.org/npdf/AR2011_e.pdf;
139. <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics>;
140. <http://seawifs.gsfc.nasa.gov>;
141. <http://oils.gpa.unep.org>;
142. http://www.novexc.cn/civil_law_1994.html;
143. <http://www.ukpandi.com/knowledge-developments/article/circular-12-09-november-2009-regulations-of-the-peoples-republic-of-china-on-the-prevention-and-control-of-marine-pollution-from-ships-167/>;
144. <http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=191>;
145. <http://repub.eur.nl/res/pub/6943/14.pdf>;
146. http://www.mlr.gov.cn/mlrenglish/laws/200710/t20071012_656329.html;
147. [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);
148. <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/status-x.xls>;
149. <http://www.eaglelink.com/law-review/su97/1su97.html>;
150. http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1942700;

151. <http://www.loicz.org/imperia/md/content/loicz/osc/a7-nengye-liu.pdf>;
152. <http://documents.jdsupra.com/e8f7d24f-80ce-43f9-b10f-e38e8380dd49.pdf>;
153. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb20114_en.pdf;
154. http://www.neaspec.org/documents/ecm_jun_2012/Session1_Marine_Pollution_Control_China.pdf;
155. http://www.neaspec.org/documents/ecm_jun_2012/programme.pdf;
156. <http://202.114.89.60/resource/pdf/2130.pdf>;
157. <http://www.itopf.com/information%2Dservices/data%2Dand%2Dstatistics/statistics/#no>;
158. <http://cuasomoi.com/la-hay/156659/24052010/10-vu-tran-dau-kinh-hoang-nhat-the-gioi.ttn>;
159. http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=256&doc_id=6666;
160. <http://beta.pemsea.org/sites/default/files/case-study-icp-rok.pdf>;
161. http://www.piclub.or.jp/E_rep/library/lib_3fl.html;
162. <http://www.env.go.jp/en/earth/marine/conservation.html>;
163. http://www.higashimachi.jp/column/column_sp02.html;
164. <http://marine-litter.gpa.unep.org/documents/marine-litter-Korea-Kang.pdf>;
165. <http://vietmarine.net/forum/showthread.php?1383-V%E1%BB%A5-tr%C3%A0n-d%E1%BA%A7u-Hebei-Spirit>;

166. http://hanquoc.ftu.edu.vn/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=118&Itemid=217;
167. <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1997-1/SJICL-1997-355.pdf>;
168. http://www.sprep.org/att/IRC/eCOPIES/pacific_region/89.pdf;
169. <http://www.iopcfunds.org/about-us/what-we-do/oil-reporting-and-contributions>;
- <http://vea.gov.vn/vn/hoptacquocte/conguoc/Pages/Tuy%C3%AAnb%E1%BB%91LHQv%E1%BB%81m%C3%B4itr%C6%B0%E1%BB%9Dngv%C3%A0ph%C3%A1ttri%E1%BB%83n.aspx>.

PHỤ LỤC

DỰ THẢO LUẬT CHỐNG Ô NHIỄM DẦU TỪ TÀU BIỂN

Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 1992 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị quyết số 51/2001/QH10;
Quốc hội ban hành Luật chống ô nhiễm dầu từ tàu biển.

CHƯƠNG I

NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Mục đích của Đạo luật này là để bảo vệ sức khoẻ, tài sản của người dân thông qua việc bảo vệ môi trường biển bằng các quy định pháp luật về việc đổ dầu, các chất độc hại hoặc phế liệu ra biển; quy định rõ trách nhiệm pháp lý của chủ tàu trong trường hợp xảy ra thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu và thiết lập một khung pháp lý nhằm bảo đảm cho việc bồi thường cho các nạn nhân bị thiệt hại do ô nhiễm dầu trên vùng biển của Việt Nam.

Điều 2. Áp dụng pháp luật

1. Trường hợp có sự khác nhau giữa quy định của Luật này với quy định của luật khác về trách nhiệm pháp lý của chủ tàu trong trường hợp xảy ra thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu trên vùng biển Việt Nam thì áp dụng quy định của Luật này.

2. Trường hợp quy định của Luật này khác với quy định của điều ước quốc tế mà nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên thì áp dụng quy định của điều ước quốc tế đó.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. *Công ước trách nhiệm pháp lý* là Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu 1992.

2. *Công ước Quỹ quốc tế* là Công ước quốc tế về thiết lập Quỹ quốc tế đối với bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu 1992.

3. *Nghị định thư bổ sung Quỹ* là nghị định thư năm 2003 của Công ước quốc tế về việc thành lập một Quỹ quốc tế đối với bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu 1992.

4. *Dầu* được hiểu là dầu thô, dầu nhiên liệu, dầu bôi trơn hoặc các loại dầu khác khó bay hơi theo quy định và phân loại của chính phủ.

5. *Dầu nhiên liệu* nghĩa là dầu được sử dụng làm nhiên liệu cho hoạt động của tàu.

6. *Tàu chở dầu* có nghĩa là tàu dùng để vận chuyển dầu bằng đường biển với số lượng lớn.

7. *Tàu hàng* nghĩa là tàu để vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, trừ các tàu chở khách và những tàu được điều hành bởi mái chèo.

8. *Chủ tàu chở dầu* nghĩa là chủ sở hữu tàu, một người hoặc nhiều người đăng ký với tư cách chủ sở hữu tàu biển theo quy định tại Luật biển Việt Nam năm 2012 .

9. *Chủ sở hữu tàu* nghĩa là chủ đăng ký tàu và người đi thuê tàu.

10. *Vùng đặc quyền kinh tế* là Vùng đặc quyền kinh tế quy định tại Điều 15 Luật biển Việt Nam năm 2012.

11. *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.

12. *Thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu* nghĩa là những thiệt hại hoặc tổn thất sau:

(a) Thiệt hại do ô nhiễm từ việc rò rỉ dầu hoặc xả thải dầu của tàu chở dầu trong vùng lãnh thổ hoặc vùng đặc quyền kinh tế của Việt Nam.

(b) Chi phí hợp lý để sử dụng các biện pháp ngăn ngừa hoặc giảm nhẹ thiệt hại sau khi một sự cố thiệt hại xảy ra được quy định tại mục (a) và thiệt hại phát sinh như là kết quả của việc áp dụng các biện pháp này.

13. *Chống ô nhiễm dầu* có nghĩa là là việc các chủ thể tiến hành mọi hoạt động của mình nhằm phòng ngừa (Prevention), ngăn chặn (Response) không cho điều bất lợi có thể xảy ra đối với môi trường biển, con người và sinh vật và nếu khi đã xảy ra ô nhiễm thì các chủ thể cũng tiến hành mọi biện pháp để xử lý các hậu quả đối với môi trường biển, con người và sinh vật.

14. *Một đơn vị* có nghĩa là số tiền tương đương với một Quyền rút vốn đặc biệt theo quy định về quyền rút vốn đặc biệt tại khoản 1, Điều 3 của Công ước Quỹ tiền tệ quốc tế.

15. *Hãng bảo hiểm* có nghĩa là người chịu trả cho những tổn thất cho chủ tàu trong hợp đồng bảo hiểm hoặc đảm bảo về tài chính đối với những thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu được quy định trong luật này hoặc bảo đảm thực hiện nghĩa vụ bồi thường thiệt hại, hoặc là bên chịu trách nhiệm chi trả cho những thiệt hại của chủ tàu trong hợp đồng bảo hiểm hoặc đảm bảo về tài chính đối với những thiệt hại được quy định trong luật này hoặc Hãng bảo hiểm bảo đảm thực hiện nghĩa vụ bồi thường thiệt hại và thanh toán chi phí đối với ô nhiễm.

16. *Quỹ quốc tế* có nghĩa là Quỹ quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu, 1992 được quy định tại khoản 1, Điều 2 của Công ước Quỹ quốc tế.

17. *Quỹ bổ sung* có nghĩa là Quỹ bổ sung về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu 2003 được quy định tại khoản 1, Điều 2 của Nghị định thư về bổ sung Quỹ.

18. *Giới hạn yêu cầu bồi thường* có nghĩa là yêu cầu mà chủ sở hữu tàu chở dầu hoặc hãng bảo hiểm liên quan đến các hợp đồng bảo hiểm hoặc đảm

bảo tài chính đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu được quy định trong Đạo luật này có thể giới hạn trách nhiệm pháp lý theo điều khoản của Luật này.

CHƯƠNG II

TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ ĐỐI VỚI THIẾT HẠI DO Ô NHIỄM DẦU TỪ TÀU VÀ GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ

Điều 4. Trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu

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 không phải chịu trách nhiệm bồi thường trong những trường hợp sau:

- a. Thiệt hại gây ra do chiến tranh, nội chiến hay bạo động.
- b. Thiệt hại do thiên tai bất thường.
- c. Thiệt hại do lỗi của người khác không phải lỗi của chủ tàu hoặc đoàn thủy thủ trên tàu.
- d. 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 hoặc của nhà nước.

2. Khi thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu xảy ra bởi dầu chứa trong 2 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 số lượng dầu trên tàu của mình. Tuy nhiên điều này sẽ không được áp dụng đối với những thiệt hại do 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 các điều khoản chính trong đoạn 2 quy định những người mà 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 cố ý gây ra hoặc do lỗi cấu thả bởi bất kỳ ai trong số những người hiểu rõ những hành động đó có thể dẫn đến thiệt hại.

a. Người làm thuê cho chủ tàu chở dầu

b. Người thuê tàu chở dầu và những người làm thuê cho người thuê tàu

c. 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.

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

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

f. 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.

Điều 5. Vấn đề bồi thường

Nếu thiệt hại ô nhiễm từ tàu chở dầu là do vô ý hoặc do sự bất cẩn của nạn nhân, thì tòa án có thể xem xét quyết định trách nhiệm pháp lý và tổng thiệt hại.

Điều 6. Giới hạn trách nhiệm đối với chủ tàu chở dầu

Chủ tàu chở dầu, người chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu chở dầu theo quy định tại khoản 1 hoặc khoản 2, Điều 4 có thể giới hạn trách nhiệm pháp lý liên quan đến việc yêu cầu bồi thường trên cơ sở thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu chở dầu theo những điều khoản của luật này với điều kiện thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu chở dầu không bị gây ra bởi sự cố ý hoặc lỗi bất cẩn của chủ tàu có thể gây ra những thiệt hại.

Điều 7. Mức giới hạn trách nhiệm pháp lý

Giới hạn trách nhiệm pháp lý trong trường hợp Chủ tàu chở dầu có thể hạn chế trách nhiệm pháp lý (sau này được gọi là “Giới hạn trách nhiệm pháp lý” trong khoản 3 của Điều 14) sẽ là số tiền được tính theo tỷ lệ với trọng tải của Tàu chở dầu như sau:

- a. Đối với tàu dưới 5.000 tấn, số tiền là 4.510.000 nhân Một đơn vị
- b. Đối với tàu trên 5.000 tấn, số tiền được tính bằng cách cộng với 631 nhân với Một đơn vị cho lượng trọng tải trên 5.000 tấn so với số tiền trong mục trên (trong trường hợp số lượng vượt quá 89.770.000 nhân Một đơn vị, thì số tiền sẽ là 89.770.000 nhân Một đơn vị)

Điều 8. Cách tính trọng tải của tàu

Trọng tải của tàu được quy định ở trên được thể hiện bằng số theo đúng quy định tại Luật Đo lường trọng tải tàu biển (sau đây gọi là "Tổng trọng tải").

Điều 9. Mức độ giới hạn trách nhiệm pháp lý

Các giới hạn trách nhiệm pháp lý đối với các chủ tàu được mở rộng tới tất cả các yêu cầu bồi thường hữu hạn cho tai nạn tương tự của mỗi Tàu chở dầu có liên quan đối với các chủ sở hữu tàu chở dầu và hãng bảo hiểm liên quan đến Tàu chở dầu.

Điều 10. Hết hạn quyền đòi bồi thường

Quyền đòi bồi thường cho những thiệt hại đối với Chủ tàu chở dầu theo những điều khoản của khoản 1 hoặc khoản 2, Điều 4 sẽ hết giá trị nếu yêu cầu bồi thường pháp lý không được đệ trình trong vòng 3 năm kể từ ngày thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu chở dầu xảy ra. Điều tương tự cũng được áp dụng nếu yêu cầu bồi thường không được đệ trình trong vòng 6 năm kể từ ngày Thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu chở dầu đầu tiên xảy ra.

Điều 11. Hiệu lực của những phán quyết nước ngoài

Phán quyết cuối cùng và bắt buộc mà một toà án nước ngoài có thẩm quyền xét xử theo khoản 1, Điều 9 trong Công ước về Trách nhiệm pháp lý trong việc đòi bồi thường cho thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu chở dầu sẽ có hiệu lực trừ những trường hợp sau:

- a. Trong trường hợp phán quyết trên được đưa ra thông qua sự gian lận
- b. Trong trường hợp bị cáo không nhận được lệnh hầu tòa hoặc một lệnh cần thiết để bắt đầu một phiên xét xử, và không có một cơ hội công bằng để biện hộ cho mình.

CHƯƠNG III

**HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HOẶC BẢO ĐẢM TÀI CHÍNH ĐỐI VỚI
NHỮNG THIẾT HẠI DO Ô NHIỄM DẦU TỪ TÀU**

Điều 12. Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính bắt buộc khác

1. Một tàu chở dầu của Việt Nam sẽ không được chở quá 2.000 tấn trừ khi có hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính đối với những thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu (sau đây trong chương này sẽ được gọi là “Hợp đồng Bảo hiểm hoặc Bảo đảm tài chính)

2. Tàu chở hơn 2.000 tấn dầu sẽ không được vào hoặc ra khỏi các cảng của Việt Nam hoặc sử dụng các trang thiết bị neo đậu của Việt Nam trừ khi chúng có hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính.

Điều 13. Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính

1. Hợp đồng Bảo hiểm hoặc Bảo đảm tài chính sẽ là một hợp đồng bảo hiểm để chi trả cho những thiệt hại phát sinh của chủ tàu thông qua việc thực hiện nghĩa vụ của chủ tàu đối với những thiệt hại, hoặc là một hợp đồng bảo đảm việc thực hiện nghĩa vụ đối với những thiệt hại trong trường hợp Chủ tàu (ngoại trừ những tàu được sử dụng để vận chuyển dưới 2.000 tấn dầu) có trách nhiệm đền bù với những thiệt hại do dầu chở trên tàu đã nói trên.

2. Đối với Hợp đồng Bảo hiểm hoặc Bảo đảm tài chính, bên chi trả cho những thiệt hại của người chủ tàu hoặc bên bảo đảm thực hiện nghĩa vụ đối với những thiệt hại theo như hợp đồng sẽ là bên đồng bảo vệ của người chủ tàu và liên kết bồi thường, công ty bảo hiểm.

3. Đối với Hợp đồng Bảo hiểm hoặc Bảo đảm tài chính, khoản tiền bảo hiểm để chi trả cho những thiệt hại của chủ tàu trong hợp đồng đã nêu hoặc những thiệt hại gây ra bởi ô nhiễm từ tàu chở dầu được đảm bảo sẽ không ít hơn khoản giới hạn trách nhiệm pháp lý của chủ tàu đã nói đối với từng tàu liên quan đến hợp đồng đã nêu.

4. Hợp đồng Bảo hiểm hoặc Bảo đảm tài chính phải là hợp đồng có thể không có hiệu lực hoặc nội dung có thể được thay đổi chỉ khi hợp đồng đó phù hợp với qui định tại đoạn 5 Điều 7 trong Công ước trách nhiệm pháp lý.

Điều 14. Yêu cầu bồi thường thiệt hại đối với công ty bảo hiểm

1. Khi trách nhiệm pháp lý đối với những thiệt hại của chủ tàu xảy ra, căn cứ vào qui định tại khoản 1 hoặc khoản 2 Điều 4 nạn nhân có thể yêu cầu công ty bảo hiểm bồi thường những thiệt hại, tuy nhiên, yêu cầu này sẽ không áp dụng nếu những thiệt hại này do chủ tàu cố ý gây ra.

2. Trong trường hợp nội dung chính của khoản trên, công ty bảo hiểm có thể yêu cầu nạn nhân một cách hợp lý có lời biện hộ mà chủ tàu yêu cầu đối với nạn nhân.

Điều 15. Chứng nhận hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính

1. Nếu có đơn của người ký hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính với hãng bảo hiểm cho một tàu (trừ những người có tàu đăng kí ở nước ngoài làm hợp đồng về trách nhiệm pháp lý) xin chứng nhận bảo hiểm và thỏa thuận bảo đảm tài chính, Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải sẽ ban hành giấy chứng nhận rằng có hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác liên quan đến tàu chở dầu.

2. Người có ý định nộp đơn theo như khoản trên sẽ đệ trình đơn mô tả tên con tàu, loại hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác và những vấn đề khác được gửi cho Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải quy định.

3. Một bản sao của hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác và tài liệu chứng nhận quốc tịch của con tàu và tổng trọng tải sẽ được đính kèm trong đơn được nói ở khoản trên.

4. Người đã nhận tài liệu mô tả ở khoản 1 (sau đây ở chương này được gọi là “Giấy chứng nhận hợp đồng bảo hiểm và bảo đảm tài chính) có thể được phát lại chứng nhận hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khi “Giấy chứng nhận hợp đồng bảo hiểm và bảo đảm tài chính” bị mất hoặc hư hại hoặc khó đọc.

5. Người có ý định xin phát hành hoặc phát hành lại chứng nhận hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính sẽ trả phí phát hành lại theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải.

Điều 16. Thay đổi Giấy chứng nhận hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính

1. Nếu có bất kì thay đổi nào về Giấy chứng nhận của hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính, người đã nhận chứng nhận đã nói trên sẽ thông báo với Bộ Giao thông Vận tải về vấn đề liên quan đến thay đổi trong vòng 15 ngày từ ngày thay đổi, tuy nhiên, điều này sẽ không được áp dụng nếu chứng nhận đã nói không được đưa lại theo như qui định tại điều tiếp theo.

2. Khi có thông báo như trong khoản trên, Bộ Giao thông Vận tải sẽ phát hành Giấy chứng nhận mới về hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính cho người đưa ra thông báo.

3. Trong trường hợp ở khoản trên, người đưa ra thông báo trong khoản trên sẽ chuyển lại ngay Hợp đồng bảo hiểm và bảo đảm tài chính trong khoản 1 cho Bộ Giao thông Vận tải.

Điều 17. Hoàn chuyển lại Giấy chứng nhận hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính

Người đã nhận Giấy chứng nhận hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính sẽ chuyển hoàn xác nhận đó tới Bộ Giao thông Vận tải ngay sau đó nếu thời gian hiệu lực của chứng nhận đó hết hạn, hoặc chứng nhận đó liên quan tới chứng nhận Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính cũng đã hết hiệu lực hoặc trở thành không phù hợp theo qui định tại Điều 16 trước thời hạn hết hiệu lực của Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính.

Điều 18. Mang theo Giấy chứng nhận hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính trên tàu

1. Tàu có quốc tịch Việt Nam sẽ không được chở quá 2.000 tấn dầu dạng rời trừ khi có Giấy chứng nhận Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính trên tàu.

2. Tàu không thuộc mô tả trong khoản trên sẽ không vào hoặc rời khỏi các cảng của Việt Nam hoặc sử dụng các thiết bị neo đậu của Việt Nam. Tàu chứa hơn 2.000 tấn dầu dạng rời trừ khi nó mang lên tàu Hợp đồng bảo hiểm

và bảo đảm tài chính, một tài liệu theo dạng phụ lục của công ước trách nhiệm pháp lý được chính phủ nước ngoài phát hành kí hợp đồng theo công ước trách nhiệm pháp lý xác nhận có Hợp đồng bảo hiểm, hoặc bảo đảm tài chính liên quan tới con tàu đã nói hoặc tài liệu được chính phủ nước ngoài phát hành có mô tả về Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính được nói tới trong khoản 12 Điều 7 Công ước Trách nhiệm pháp lý.

Điều 19. Không được bảo hiểm

Các điều khoản của chương này (trừ khoản 2 trong Điều 18) sẽ không áp dụng với tàu của nước ngoài không có Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính có liên quan.

CHƯƠNG IV QUỸ QUỐC TẾ

Điều 20. Yêu cầu bồi thường đối với Quỹ Quốc tế

Theo những điều khoản của Công ước Quỹ quốc tế đối với việc bồi thường thiệt hại được mô tả trong khoản 1 Điều 4 của công ước quỹ quốc tế, các nạn nhân có thể yêu cầu bồi thường thiệt hại cho những thiệt hại do ô nhiễm dầu mà nạn nhân chưa nhận được.

Điều 21. Báo cáo về các loại dầu cụ thể

1. Với dầu thô hoặc dầu nhiên liệu được chỉ rõ theo qui định của chính phủ được bốc dỡ ở Việt Nam (sau đây được gọi là ‘các loại dầu cụ thể’), nếu một số lượng dầu cụ thể đã được nhận bởi một người (ngoại trừ người nhận được các loại dầu cụ thể từ tàu chở thay mặt cho những người khác, nhưng lại không bao gồm người cho phép những người khác nhận thay, sau đây gọi là ‘người nhận dầu’) từ các tàu chở trong năm trước đó (bao gồm các loại dầu cụ thể mà người nhận dầu cho phép một người khác nhận thay, điều tương tự sẽ

áp dụng sau đây) vượt quá 150.000 tấn, người nhận dầu đã nói trên sẽ báo cáo khoản tiền nhận cho Bộ Giao thông vận tải hàng năm như đã nêu trong qui định của Bộ Giao thông vận tải.

2. Trong trường hợp có người điều khiển các hoạt động kinh doanh của người nhận dầu trong năm trước đó, nếu tổng số lượng các loại dầu cụ thể do người nhận dầu nhận từ các tàu chở dầu (nếu có bất kì loại dầu cụ thể nào, người sẽ điều hành hoạt động kinh doanh sẽ cộng số đó vào tổng số) vượt quá 150.000 tấn, người điều khiển đó sẽ báo cáo số lượng nhận của mỗi người nhận dầu với Bộ Giao thông vận tải hàng năm theo như đã được qui định trong các điều khoản của Bộ Giao thông vận tải. Trong trường hợp này, khoản trên sẽ không áp dụng đối với người nhận dầu liên quan đến báo cáo.

3. Quyền hạn của người điều hành hoạt động kinh doanh của Người nhận dầu sẽ được cụ thể hóa trong qui định của chính phủ.

Điều 22. Gửi các tài liệu tới Quỹ quốc tế

1. Khi có báo cáo trong khoản 1 hoặc khoản 2 của điều trên, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sẽ chuẩn bị tài liệu kèm theo mô tả được nêu ở khoản 2 điều 15 của công ước quỹ quốc tế và gửi tới Quỹ quốc tế theo như qui định tại khoản đã nêu sau khi đã thông báo với Bộ trưởng Bộ Tài chính về nội dung.

2. Khi Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải gửi tài liệu đã chuẩn bị liên theo như qui định của khoản trên tới Quỹ quốc tế, Bộ trưởng sẽ thông báo cho Người nhận dầu số lượng các loại dầu cụ thể được mô tả trong tài liệu đã nêu trên.

Điều 23. Đóng góp vào quỹ quốc tế

Người nhận dầu liên quan đến các loại dầu cụ thể cần gửi báo cáo về lượng dầu nhận được theo như qui định tại khoản 1 hoặc khoản 2 Điều 21 và chi trả cho việc đóng góp hàng năm theo mô tả tại Điều 10 của công ước Quỹ

quốc tế cho quỹ quốc tế theo như qui định tại Điều 12 và 13 Công ước Quỹ quốc tế.

Điều 24. Yêu cầu bồi thường của nạn nhân đối với Quỹ bổ sung

Căn cứ vào Nghị định thư về quỹ bổ sung, nạn nhân có thể yêu cầu quỹ bổ sung bồi thường như được mô tả trong khoản 1, Điều 4 của nghị định thư về quỹ bổ sung cho những thiệt hại và khoản tiền đối với những thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu mà nạn nhân chưa nhận được.

CHƯƠNG V

THỦ TỤC GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ

Điều 25. Thẩm quyền về xét xử giới hạn trách nhiệm pháp lý

Đối với trường hợp giới hạn trách nhiệm pháp lý, nếu những thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu xảy ra ở Việt Nam, vụ kiện thuộc về thẩm quyền của tòa án tỉnh 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 Việt Nam thì vụ việc sẽ thuộc thẩm quyền của tòa án tỉnh nơi cư trú của nguyên đơn trong khiếu nại bồi thường, hoặc nếu không có tòa như vậy, vụ kiện sẽ thuộc thẩm quyền của tòa án Tối cao.

Điều 26. 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 tỉnh có thẩm quyền về địa bàn của Nguyên đơn trong khiếu nại bồi thường hoặc có thẩm quyền về giới hạn trách nhiệm pháp lý có cùng nguyên nhân đang chờ xét xử theo quy định của về giới hạn trách nhiệm pháp lý của chủ tàu.

Điều 27. Sự can thiệp của Quỹ quốc tế

Quỹ quốc tế có thể can thiệp vào quá trình xét xử giới hạn trách nhiệm pháp lý theo qui định tại các điều luật của Tòa án Tối cao.

Điều 28. Thông báo về việc treo thủ tục giới hạn pháp lý của Quỹ quốc tế

- Khi một thủ tục để giới hạn trách nhiệm pháp lý bị trì hoãn, người làm đơn, bên nợ hưởng lợi hoặc người can thiệp vào các Thủ tục giới hạn trách nhiệm pháp lý có thể thông báo cho Quỹ quốc tế về sự việc đó.

- Việc thông báo theo quy định của khoản trên được thực hiện bằng cách đệ trình một tài liệu với mô tả trong các mục tương ứng của khoản 1, Điều 28 của Đạo luật về giới hạn trách nhiệm pháp lý được áp dụng với với những thay đổi cụ thể cần thiết với Điều 38.

- Toà án sẽ đệ trình tài liệu của khoản trên cho Quỹ Quốc tế.

CHƯƠNG VI

TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ ĐỐI VỚI THIẾT HẠI Ô NHIỄM TỪ DẦU CỦA TÀU HÀNG VÀ GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ

Điều 29. Trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu hàng

Khi xảy ra thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu hàng, người sở hữu tàu hàng trong đó có dầu tàu liên quan đến những ô nhiễm như đã nói ở trên sẽ phải chịu trách nhiệm đền bù hoàn toàn hoặc một phần cho ô nhiễm đó, tuy nhiên điều này sẽ không được ứng dụng nếu thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu hàng rơi vào các trường hợp sau:

- (i) Ô nhiễm gây ra bởi chiến tranh, nội chiến hoặc bạo động
- (ii) Ô nhiễm gây ra bởi thảm họa thiên nhiên bất thường

- (iii) Ô nhiễm do một người nào đó cố ý gây ra chứ không phải do người sở hữu tàu hoặc nhân viên của tàu gây ra.
- (iv) Ô nhiễm bị gây ra do lỗi quản lý các thiết bị hoa tiêu hỗ trợ hoặc các thiết bị tín hiệu thủy lưu của cơ quan nhà nước.

Khoản 2 và khoản 3 trong Điều 3 và Điều 4 sẽ được áp dụng với những sửa đổi phù hợp về chi tiết cho việc đền bù thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu hàng. Trong trường hợp này, thuật ngữ “trong tàu chở dầu” và “Dầu” trong khoản 2 và 3 sẽ được lần lượt thay thế bằng các thuật ngữ “Tàu hàng” và “Dầu tàu”, và thuật ngữ “Người sở hữu tàu” sẽ được thay thế bằng “Người sở hữu tàu hàng”

Điều 30. Giới hạn trách nhiệm pháp lý đối với người sở hữu tàu hàng

Giới hạn trách nhiệm pháp lý liên quan đến yêu cầu bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu hàng trong đó người sở hữu tàu hàng (bao gồm cả các thành viên của tàu với trách nhiệm pháp lý vô hạn) chịu trách nhiệm tuân theo những quy định trong khoản 2 Điều 3 và những nội dung này được áp dụng với những thay đổi cụ thể cần thiết trong khoản 1 và 2 của Điều khoản trước và sẽ được miêu tả trong Đạo luật về Giới hạn trách nhiệm pháp lý)

CHƯƠNG VII

HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HOẶC BẢO ĐẢM TÀI CHÍNH CHO NHỮNG THIỆT HẠI DO Ô NHIỄM DẦU TỪ TÀU HÀNG

Điều 31. Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính bắt buộc

Một tàu mang quốc tịch Việt Nam hoặc quốc tịch nước ngoài (áp dụng với tàu có trọng lượng không dưới 100 tấn. Sau đây sẽ được áp dụng cho toàn bộ chương này) sẽ không tham gia vào một hành trình quốc tế (nghĩa là hành

trình giữa một cảng ở Việt Nam và một cảng khác trong khu vực không phải là Việt Nam, điều này sẽ được áp dụng cho các phần sau đây), trừ khi có Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính đối với các thiệt hại gây ô nhiễm tàu hàng (từ đây sẽ được sử dụng đơn giản là “Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính) như đã được quy định trong Đạo luật này.

Điều 32. Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính

Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính sẽ là một hợp đồng bảo hiểm nhằm bảo đảm việc thực hiện các nghĩa vụ thanh toán chi phí trong các trường hợp sau:

(i) Trong trường hợp người sở hữu tàu hàng chịu trách nhiệm cho việc đền bù thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu hàng, việc ô nhiễm gây ra khi người sở hữu tàu thực hiện trách nhiệm đền bù ô nhiễm.

(ii) Trong trường hợp tàu hàng bị bỏ lại trong địa phận của Việt Nam vì các lý do như mắc cạn, chìm, v.v. ô nhiễm gây ra khi người sở hữu tàu hàng thực hiện việc thanh toán chi phí nhằm di rời những tàu hàng đó đi hoặc thực hiện các biện pháp liên quan đến hoạt động của chúng.

Đối với Hợp đồng bảo hiểm và các bảo đảm tài chính, bên bồi thường cho các ô nhiễm do người sở hữu tàu công dụng gây ra, hay bên đảm bảo việc thực hiện các nghĩa vụ cho những thiệt hại do ô nhiễm đó trong Hợp đồng sẽ là các bên như tổ chức bồi thường và bảo vệ chủ tàu, các công ty bảo hiểm và các tổ chức khác như được nêu ra trong luật định của chính phủ.

Điều 33. Mang theo tài liệu tương đương với Chứng nhận Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính.

Một tàu hàng có quốc tịch Việt Nam sẽ không được tham gia vào các hành trình quốc tế trừ khi trên tàu có một tài liệu tương đương với Giấy chứng nhận Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác như miêu tả trong

khoản 4 của Điều 13 và được áp dụng với những thay đổi cụ thể cần thiết trong Điều trước đó.

Một tàu hàng không phải là những tàu đã được quy định trong khoản trước đó, sẽ không được vào hoặc rời các cảng Việt Nam hoặc sử dụng các thiết bị neo đậu ở Việt Nam trừ khi trên tàu có một tài liệu tương đương với Giấy Chứng nhận hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính.

Điều 34. Trường hợp không áp dụng

Các quy định trong Chương này sẽ không áp dụng cho một tàu hàng do nước ngoài sở hữu.

CHƯƠNG VIII CÁC QUY ĐỊNH KHÁC

Điều 35. Quyền nắm giữ thế chấp hàng hải

1. Nguyên đơn trong khiếu kiện liên quan đến thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu chở dầu ra có thể nắm giữ thế chấp của tàu liên quan đến vụ việc đó, các thiết bị cũng như hàng hóa trên tàu.

2. Trong trường hợp có quyết định bắt đầu thủ tục về giới hạn trách nhiệm pháp lý trước khi có việc nắm quyền thế chấp trong khoản 1, nếu là một quyết định để thu hồi lại quyết định hoặc một quyết định để hủy bỏ các thủ tục về việc giới hạn trách nhiệm pháp lý và đã trở thành quyết định cuối cùng mang tính ràng buộc, thì quyền nắm giữ thế chấp trong khoản 1 sẽ hết hạn trong 1 năm.

Điều 36. Thông tin về Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác

1. Thuyền trưởng của tàu đã được chỉ định (nghĩa là tàu chở hơn 2.000 tấn dầu trên boong hoặc tàu hàng với tổng trọng lượng không dưới 100 tấn, sau

đây sẽ được áp dụng trong Chương này) có ý định vào một cảng nào đó ở Việt Nam (đối với tàu hàng, bao gồm cả việc vào một Vùng biển đã được xác định, được áp dụng trong các phần sau) từ một cảng khác trong khu vực nằm ngoài nước Việt Nam sẽ phải thông báo với Bộ Giao thông Vận tải của Việt Nam trước về tên của Tàu đã được xác định, cảng đăng ký, việc có hay không có Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính cho thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu chở dầu hoặc Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính cho thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu hàng như được quy định trong Đạo luật liên quan đến tàu đã được chỉ định (sau đây trong chương này được gọi một cách đơn giản là “Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính”)

2. Thông báo của thuyền trưởng sẽ tuân thủ theo các quy định nêu ra trong khoản trước cũng có thể do chủ tàu chở dầu hoặc chủ sở hữu tàu hàng (sau đây trong chương này được gọi một cách đơn giản là “chủ tàu”), hoặc thuyền trưởng, hoặc một cơ quan đại diện của chủ tàu đưa ra.

3. Thuyền trưởng của Tàu được chỉ định vào một cảng ở Việt Nam từ một cảng khác trong khu vực không thuộc địa phận của Việt Nam trong một tình huống bất khả kháng được quy định trong sắc lệnh của Bộ Giao thông Vận tải của Việt Nam như thời tiết xấu, tai họa hoặc các lý do khác mà không thông báo các thông tin về Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính sẽ phải thông báo cho Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải về Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính ngay sau khi vào cảng, theo đúng quy định của của Bộ Giao thông Vận tải.

Điều 37. Báo cáo và Kiểm tra

1. Nếu cần thiết để thực hiện Điều luật này, Bộ trưởng bộ Giao thông Vận tải có thể yêu cầu thuyền trưởng của tàu được chỉ định ở cảng hoặc đang neo đậu tại cảng ở Việt Nam báo cáo về Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính liên quan đến tàu, hoặc có thể đưa các nhân viên của Bộ vào kiểm tra các

tài liệu hoặc các đồ vật khác ở trên tàu như được quy định trong khoản 1 của Điều 13.

2. Các nhân viên của Bộ người thực hiện việc kiểm tra tại tàu theo như quy định của khoản trên sẽ phải mang theo thẻ để chứng tỏ tư cách pháp nhân của mình và phải cho những người có liên quan ở trên tàu xem thẻ.

3. Các nhân viên của Bộ người thực hiện việc kiểm tra tại tàu theo quy định của khoản 1 sẽ không được hiểu là được yêu cầu điều tra tội phạm hình sự.

Điều 38. Yêu cầu ký kết Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính

1. Thông qua các báo cáo hoặc thông qua kết quả của cuộc kiểm tra trên tàu theo như nội dung đã nêu của khoản 1 của Điều trước, nếu tàu được chỉ định được khẳng định là có vi phạm bất kỳ Điều nào Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải có thể yêu cầu thuyền trưởng của tàu được chỉ định hoặc chủ tàu phải ký kết một Hợp đồng bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính, hoặc có những hành động để chỉnh sửa những vi phạm đó.

2. Trong trường hợp như ở khoản trên, Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải khi được xác định là cần thiết, có thể yêu cầu tàu được chỉ định ngừng hoạt động cho đến khi thực hiện các biện pháp để chỉnh sửa những vi phạm như đã nói ở khoản trên.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải sẽ ngay lập tức hủy bỏ lệnh ngừng hoạt động của tàu khi những vi phạm được xác định trong khoản 1 liên quan đến tàu được chỉ định không còn nữa vì các biện pháp khắc phục đã được thực hiện như nội dung trong khoản trước.

Điều 39. Trách nhiệm

Bộ trưởng bộ Giao thông Vận tải sẽ nỗ lực để đảm bảo các cam kết quốc tế sẽ được thực hiện đầy đủ và cung cấp đầy đủ thông tin cho những người có

liên quan về thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu nhằm mục đích tăng cường sự chăm sóc đối với các nạn nhân của ô nhiễm dầu.

Điều 40. Ủy quyền và Thẩm quyền

Những vấn đề thuộc về thẩm quyền của Bộ trưởng bộ Giao thông Vận tải theo như quy định của Điều luật này có thể được ủy quyền cho Cục trưởng Cục hàng hải hoặc Giám đốc Sở Giao thông các tỉnh/ thành phố thuộc Trung ương.

CHƯƠNG IX

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 41. Hiệu lực thi hành

Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2016

Điều 42. Hướng dẫn thi hành

Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành các điều, khoản được quy định trong Luật.