

**ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI**

**KHOA LUẬT**

**NGUYỄN SONG HÀ**

**VẤN ĐỀ BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI  
DO Ô NHIỄM DẦU TRÊN BIỂN THEO  
PHÁP LUẬT QUỐC TẾ VÀ PHÁP LUẬT  
NƯỚC NGOÀI**

**TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC**

**Hà Nội – 2011**

*Công trình được hoàn thành tại:*

**KHOA LUẬT - ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI**

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

Phản biện 1: .....

Phản biện 2: .....

Luận văn sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận văn thạc sĩ  
hợp tại Khoa Luật – Đại học Quốc gia Hà Nội.

Vào hồi: ..... giờ ..... ngày ..... tháng..... năm.....

Có thể tìm hiểu luận văn tại:

**Trung tâm Tư liệu Khoa Luật – Đại học Quốc gia Hà Nội**  
**Trung tâm Thông tin Thư viện – Đại học Quốc gia Hà Nội**

## MỤC LỤC

<b>MỞ ĐẦU</b>	<b>9</b>
<b>CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN LÝ LUẬN VỀ BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI DO Ô NHIỄM DẦU TRÊN BIỂN THEO PHÁP LUẬT QUỐC TẾ VÀ PHÁP LUẬT NƯỚC NGOÀI</b>	<b>13</b>
<b>1.1. Những khái niệm cơ bản</b>	<b>13</b>
1.1.1. Ô nhiễm dầu	13
1.1.2. Thiệt hại do ô nhiễm dầu	14
1.1.3. Trách nhiệm pháp lý về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu	15
1.1.3.1. Trách nhiệm quốc gia	15
1.1.3.2. Trách nhiệm dân sự	17
1.1.4. Giám định thiệt hại do ô nhiễm dầu	22
<b>1.2. Khái quát tình hình ô nhiễm dầu trên biển</b>	<b>23</b>
1.2.1. Tình hình ô nhiễm dầu trên thế giới	23
1.2.2. Tình hình ô nhiễm dầu tại Việt Nam	25
<b>1.3. Các điều ước quốc tế và hệ thống pháp luật quốc gia điển hình về ô nhiễm dầu</b>	<b>26</b>
1.3.1. Các điều ước quốc tế	26
1.3.1.1. Công ước Luật biển của Liên Hiệp Quốc năm 1982	26
1.3.1.2. Các công ước về trách nhiệm pháp lý và bồi thường	27
1.3.1.3. Các công ước quốc tế về phòng chống ô nhiễm biển	27
1.3.2. Pháp luật nước ngoài	29
<b>CHƯƠNG 2: QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT QUỐC TẾ VÀ PHÁP LUẬT NƯỚC NGOÀI VỀ BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI DO Ô NHIỄM DẦU TRÊN BIỂN</b>	<b>30</b>
<b>2.1. Quy định của một số điều ước quốc tế quan trọng</b>	<b>30</b>
2.1.1. Công ước Luật biển 1982	30
2.1.2. Công ước MARPOL 73/78	33

2.1.3. Công ước CLC 1969/1992	34
2.1.4. Công ước FUND 1971/1992	42
2.1.5. Công ước OPRC	51
2.1.6. Công ước HNS	54
<b>2.2. Quy định theo pháp luật một số quốc gia điển hình</b>	<b>56</b>
2.2.1. Vương quốc Anh	56
2.2.2. Hoa Kỳ	64
2.2.3. Trung Quốc	78
2.2.4. I-rắc: Trách nhiệm quốc gia trong chiến tranh vùng Vịnh	87
<b>CHƯƠNG 3: NHỮNG BÀI HỌC KINH NGHIỆM CHO VIỆT NAM VÀ GIẢI PHÁP ĐỀ XUẤT</b>	<b>92</b>
<b>3.1. Những bài học kinh nghiệm cho Việt Nam</b>	<b>92</b>
3.1.1. Quan niệm về thiệt hại do ô nhiễm dầu và bồi thường thiệt hại	92
3.1.2. Nhu cầu về một đạo luật chuyên biệt	92
3.1.3. Cơ chế trách nhiệm bồi thường thiệt hại	94
3.1.4. Nhu cầu tham gia các điều ước quốc tế về bồi thường thiệt hại	96
3.1.5. Quy trình và phương pháp đánh giá bồi thường thiệt hại	97
<b>3.2. Một số kiến nghị</b>	<b>97</b>
<b>KẾT LUẬN</b>	<b>99</b>
<b>DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO</b>	<b>101</b>
<b>PHỤ LỤC</b>	<b>107</b>
<b>Phụ lục 1: Các khái niệm cơ bản và phân loại các nguồn ô nhiễm dầu trên biển của UNEP</b>	<b>108</b>
<b>Phụ lục 2: Hướng dẫn của USCG về thủ tục đòi bồi thường từ Quỹ Ủy thác Bồi thường Ô nhiễm Dầu tại Mỹ</b>	<b>118</b>

# CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN LÝ LUẬN VỀ BỒI THƯỜNG THIỆT HẠI DO Ô NHIỄM DẦU TRÊN BIỂN

## 1.1. Những khái niệm cơ bản

### 1.1.1. Ô nhiễm dầu

Ô nhiễm dầu trên biển là một dạng “ô nhiễm môi trường biển”. Về mặt lý luận, “ô nhiễm môi trường biển” thường bị nhầm lẫn với “thiệt hại môi trường biển”. Khái niệm “ô nhiễm môi trường biển” được định nghĩa trong UNCLOS 1982 mới chỉ giúp làm rõ phần nào nhưng không thể thay thế cho khái niệm “thiệt hại môi trường”.

### 1.1.2. Thiệt hại do ô nhiễm dầu: Gồm 3 loại

#### *Thiệt hại môi trường*

Bao gồm 4 nhóm: (i) Hệ động vật, thực vật, đất, nước và các yếu tố khí hậu; (ii) Giá trị vật chất (kể cả di sản khảo cổ và văn hóa); (iii) Cảnh quan và giá trị tiện ích; và (iv) tổng hợp các yếu tố trên.

#### *Thiệt hại phi môi trường*

+ Thiệt hại về sức khỏe, tính mạng con người

+ Thiệt hại về tài sản của cá nhân, pháp nhân và nhà nước, có thể chia thành: (i) thiệt hại trực tiếp về vật chất; (ii) thiệt hại về sinh kế do mất khả năng khai thác tài nguyên; (iii) thiệt hại về doanh thu nhà nước do thất thu các loại thuế, phí khai thác nguồn lợi.

#### *Chi phí liên quan*

Bao gồm các chi phí hợp lý để ứng cứu, ngăn ngừa, khắc phục hậu quả và đánh giá thiệt hại.

### **1.1.3. Trách nhiệm pháp lý về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu**

#### **1.1.3.1. Trách nhiệm quốc gia**

Luật quốc tế yêu cầu 5 nguyên tắc: (i) nguyên tắc ngăn ngừa; (ii) nguyên tắc hợp tác; (iii) nguyên tắc phát triển bền vững; (iv) nguyên tắc thận trọng; (v) nguyên tắc “ai gây ô nhiễm, người đó phải trả giá”, ngoài ra còn có thêm 2 nguyên tắc bổ sung:

- Chủ quyền quốc gia đối với nguồn lợi tự nhiên gắn liền với trách nhiệm không gây thiệt hại đối với môi trường của quốc gia khác, hoặc các khu vực nằm ngoài quyền tài phán quốc gia.

- Gánh vác trách nhiệm chung nhưng có sự phân chia cụ thể.

#### **1.1.3.2. Trách nhiệm dân sự**

Các chế độ trách nhiệm dân sự theo luật quốc tế tương đối giống nhau ở các quy định về: (i) Định nghĩa các hoạt động hoặc chất gây ô nhiễm sẽ điều chỉnh; (ii) Định nghĩa thiệt hại (đối với người, tài sản hoặc môi trường); (iii) Cơ chế chuyển trách nhiệm từ chủ thể này sang chủ thể khác (*channel liability*); (iv) Định ra chuẩn mực ứng xử (thường là chế độ trách nhiệm *prima facie*); (v) Quy định mức trách nhiệm vật chất; (vi) Bảo vệ quyền lợi của người tham gia tố tụng; (vii) Yêu cầu về bảo hiểm hoặc áp dụng biện pháp đảm bảo tài chính khác; (viii) Xác định tòa án nào sẽ thụ lý đơn khiếu nại; (ix) Quy định về việc công nhận và cho thi hành bản án.

### **1.2. Khái quát tình hình ô nhiễm dầu trên biển**

Phần này cung cấp số liệu thống kê các vụ tràn dầu trên biển quy mô lớn trên thế giới và Việt Nam trong 43 năm qua.

### **1.3. Các điều ước quốc tế và hệ thống pháp luật quốc gia điển hình về ô nhiễm dầu**

Phần này liệt kê các điều ước quan trọng nhất về ô nhiễm dầu trên biển như UNCLOS, CLC, FUND, LLMC, HNS, OPRC, MARPOL....

## **CHƯƠNG 2: QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT QUỐC TẾ VÀ PHÁP LUẬT NƯỚC NGOÀI VỀ BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI DO Ô NHIỄM DẦU TRÊN BIỂN**

### **2.1. Quy định của một số điều ước quốc tế quan trọng**

#### **2.1.1. Công ước Luật biển 1982**

Các điều khoản của UNCLOS về bảo vệ và gìn giữ môi trường biển quy định nghĩa vụ và quyền hạn của Quốc gia 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 (điều 194).

#### **2.1.2. Công ước MARPOL 73/78**

MARPOL quy định các biện pháp ngăn ngừa thải dầu như:

- Thiết kế vỏ tàu, và trang bị cho tàu các két nước dằn tàu phân ly để tách nước dằn tàu (*ballast*).
- Rửa bằng dầu thô.
- Chế độ ghi nhật ký và chứng nhận IOPP
- Các quốc gia phải bố trí phương tiện thu nhận nước cặn dầu tại tất cả các bến cảng.

#### **2.1.3. Công ước CLC 1969 - 1992**



CLC quy định về vấn đề trách nhiệm dân sự của các chủ thể liên quan đến vụ ô nhiễm dầu, đáng chú ý là:

***Trách nhiệm của chủ tàu***

Chủ sở hữu tàu biển phải chịu trách nhiệm về bất kỳ thiệt hại nào do ô nhiễm vì dầu bị rò rỉ hoặc xả thải ra bởi sự cố. Nếu có hai hay nhiều tàu biển cùng liên quan đến sự cố, thì các chủ tàu sẽ phải chịu trách nhiệm chung và liên đới về bất kỳ thiệt hại nào không phân chia được một cách rõ ràng về trách nhiệm.

***Các cơ chế bảo đảm bồi thường***

- Bảo hiểm bắt buộc
- Quyền truy đòi trực tiếp đối với người bảo hiểm
- Ký quỹ: Chủ tàu buộc phải ký quỹ giới hạn trách nhiệm.

***Xác định thẩm quyền giải quyết của tòa án***

- Nếu thiệt hại xảy ra ở 1 nước: Đương nhiên lúc này, thẩm quyền giải quyết vụ việc (và thủ tục giải quyết) thuộc tòa án của nước đó

- Nếu thiệt hại ở hai hay nhiều nước: Có 2 trường hợp:

(i) Nếu đơn khiếu nại được gửi đến 1 tòa án: Sau khi tòa án đó thụ lý sẽ có toàn quyền giải quyết vấn đề xác định trách nhiệm chủ tàu và mức bồi thường. Phán quyết này sẽ được công nhận và cho thi hành ở tất cả các quốc gia thành viên.

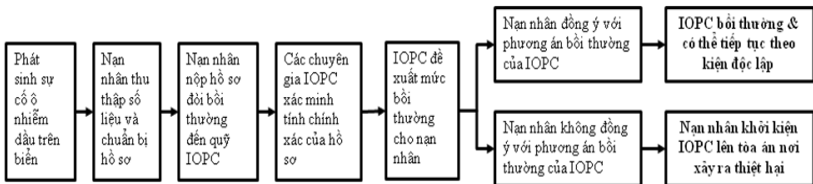
(ii) Nếu đơn khiếu nại được gửi đến 2 hay nhiều tòa án (hoặc cơ quan có thẩm quyền) ở 2 hay nhiều quốc gia: Sau khi các tòa án đã ra phán quyết, thì mức bồi thường sẽ được cộng lại thành một khoản

chung. Nếu mức này vượt quá mức giới hạn, thì phần vượt quá sẽ được trừ đi và phần còn lại được chia theo tỷ lệ tương ứng cho các bên khiếu nại.

Nếu 1 chủ tàu có thể bị khởi kiện cùng lúc ở nhiều nước thì chủ tàu có thể lựa chọn một cơ quan có thẩm quyền giải quyết để ký quỹ giới hạn trách nhiệm. Sau đó, chủ tàu và các tài sản của chủ tàu sẽ được miễn trừ khỏi việc khởi kiện của bất kỳ cá nhân nào liên quan đến bất kỳ thiệt hại nào từ sự cố. Tòa án hoặc cơ quan có thẩm quyền sẽ có toàn quyền xác định các vấn đề liên quan đến việc thiết lập và phân bổ quỹ. Do vậy, việc chia quỹ giới hạn cho những người khiếu nại đã được giải quyết về mức bồi thường tại tòa án của các Quốc gia khác sẽ được quyết định bởi tòa án nơi quỹ giới hạn được thành lập. Tòa án này phải có nghĩa vụ công nhận tất cả các phán quyết của tòa án khác về trách nhiệm cũng như về mức bồi thường.

#### 2.1.4. Công ước FUND 1971 / 1992

**Hình 2.1. Sơ đồ quy trình đòi bồi thường từ FUND**



#### *Các loại thiệt hại và quy trình giám định*

Quỹ IOPCF cho phép nguyên đơn được đòi bồi thường đối với:

- Các biện pháp làm sạch và phòng ngừa:
- Thiệt hại về tài sản:

- Tồn thất gián tiếp
- Tồn thất kinh tế thuần túy:

***Nguồn tài liệu giám định thiệt hại:***

- Báo cáo từ các dự án của cơ quan tài trợ
- Công việc do các tổ chức quốc tế, tổ chức phi chính phủ hoạt động ở thực địa tiến hành
- Hồ sơ và chiến lược xóa đói giảm nghèo quốc gia;
- Các bài báo khoa học và báo cáo tư vấn về hoạt động thực địa có liên quan đến khu vực tràn dầu;
- Các viện nghiên cứu và trường đại học tại địa phương;
- Kết quả khảo sát về mức sống của WB;
- Các cuộc tổng điều tra dân số;
- Các cuộc khảo sát hộ gia đình và thôn làng;
- Các chuyên gia thủy sản ở cấp quốc gia và địa phương.

***Điều kiện chung về việc chấp nhận bồi thường***

- Khoản đòi bồi thường phải là các khoản thực chi.
- Các biện pháp khắc phục phải hợp lý và thỏa đáng.
- Có quan hệ nhân quả với ô nhiễm dầu.
- Thiệt hại có thể thể lượng hóa được.
- Chứng cứ đưa ra phải phù hợp.

**2.1.5. Công ước OPRC**

Nội dung Công ước chủ yếu để trợ giúp nhóm CLC-FUND, với một số vấn đề đáng chú ý sau đây:

- Định nghĩa rộng hơn về các loại dầu gây ô nhiễm nói chung, trong đó bao gồm cả dầu thải, dầu cặn, dầu thô, dầu nhiên liệu và sản phẩm từ quá trình lọc dầu.

- Các thành viên phải có hệ thống nhân sự và kế hoạch dự phòng cấp quốc gia về phòng bị, ứng phó ô nhiễm dầu.

- Các thành viên phải yêu cầu những người có trách nhiệm báo cáo kịp thời và chi tiết khi có sự cố xảy ra.

- Thành viên nào nhận được báo cáo phải lập tức đánh giá về tính chất, mức độ hậu quả hiện tại và tương lai của sự cố, đồng thời thông báo ngay về sự cố đó kèm theo kết quả đánh giá sơ bộ cũng như những thông tin cần thiết khác cho IMO và các nước mà quyền lợi của họ có khả năng bị tổn hại.

- Nếu một thành viên yêu cầu một thành viên khác thực hiện hành động ứng phó, thì về nguyên tắc chi phí cho hành động của Bên giúp đỡ phải được hoàn trả bởi Bên yêu cầu, với điều kiện khoản tiền hoàn trả phải được tính toán thỏa đáng theo pháp luật và thông lệ hiện hành của Bên giúp đỡ. Nếu Bên yêu cầu tự ý hủy bỏ yêu cầu giúp đỡ, thì vẫn phải trả lại chi phí phát sinh (nếu có tại thời điểm hủy bỏ) do Bên giúp đỡ.

#### **2.1.6. Công ước HNS**

Cũng giống với bồi thường ô nhiễm dầu nói chung, cơ chế bồi thường theo HNS 1996 gồm 2 dạng: (1) chủ tàu chịu trách nhiệm trực tiếp và (2) quỹ bồi thường hình thành từ nguồn thuế đối với

người có lợi ích liên quan đến hàng hóa chuyên chở. Nội dung chính của HNS bao gồm:

***Bên chịu trách nhiệm***

Theo HNS, bên chịu trách nhiệm là chủ tàu. Trách nhiệm này thuộc loại *prima facie*, nhưng chủ tàu vẫn được miễn trách nhiệm trong 4 trường hợp:

- 3 trường hợp bất khả kháng: Tương tự CLC 1969/1992

- 1 trường hợp bổ sung: Người vận tải hoặc bất kỳ người nào khác không thực hiện nghĩa vụ khai báo thông tin về tính chất nguy hiểm hoặc độc hại của các chất chuyên chở, với 2 điều kiện:

+ Điều kiện về hậu quả: Do không khai báo thông tin nên đã gây ra một phần hoặc toàn bộ thiệt hại, hoặc khiến cho chủ tàu không mua bảo hiểm bắt buộc theo Điều 12.

+ Điều kiện về chủ thể: Chủ tàu hoặc đại lý của chủ tàu không biết (hoặc không có điều kiện được biết) rằng các chất chuyên chở trên tàu là chất độc hại, nguy hiểm.

***Loại thiệt hại được bồi thường***

Công ước định nghĩa thiệt hại bao gồm:

- Tổn thất về tính mạng, thương tích cho người trên tàu hoặc ở ngoài tàu; tổn thất hoặc thiệt hại về tài sản bên ngoài tàu

- Tổn thất, thiệt hại do ô nhiễm môi trường

- Chi phí về các biện pháp phòng ngừa (kể cả tổn thất hoặc thiệt hại do biện pháp đó gây ra).

Điều này cũng định nghĩa chất HNS là bất kỳ chất nào được chở trên tàu dạng hàng hóa theo điều kiện (i) và (vii), ngoài một số chất cụ thể (đặc biệt là chất lỏng độc hại và khí hóa lỏng), còn có dầu hàng hóa (theo Phụ mục I, Phụ lục I, MARPOL 1973/78).

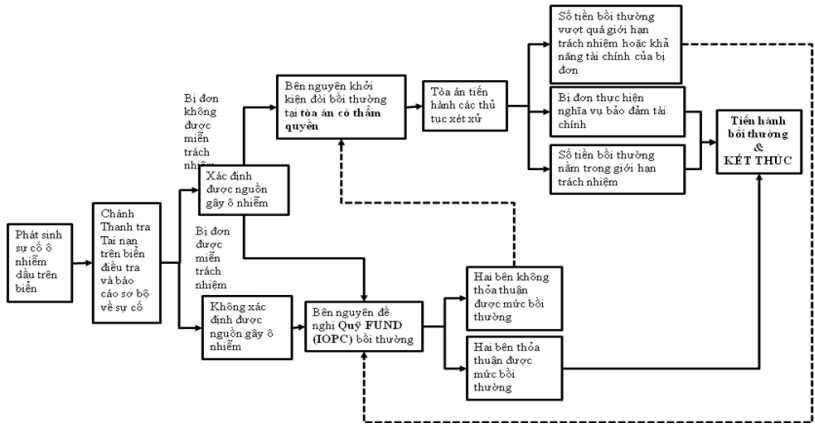
***Giới hạn trách nhiệm***

Trong các văn kiện về thiệt hại do ô nhiễm, chủ tàu có quyền giới hạn trách nhiệm trong mọi trường hợp, trừ trường hợp thiệt hại xảy ra do hành vi (hành động hoặc không hành động) của người đó với lỗi cố ý hoặc lỗi vô ý do cấu thả.

**2.2. Một số quốc gia điển hình**

**2.2.1. Vương quốc Anh**

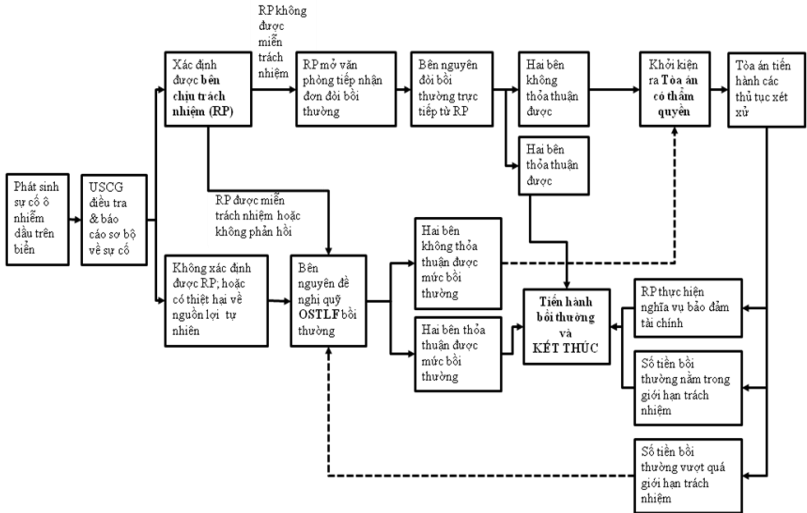
**Hình 2.2. Sơ đồ quy trình đòi bồi thường ô nhiễm dầu ở Anh**



Trừ vấn đề thẩm quyền xét xử, các quy định của pháp luật Anh về trách nhiệm dân sự và quy trình đòi bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu nhìn chung giống với nhóm công ước CLC-FUND.

## 2.2.2. Hoa Kỳ

**Hình 2.3. Sơ đồ quy trình đòi bồi thường do ô nhiễm dầu ở Mỹ**



### Bên chịu trách nhiệm (RP)

OPA 1990 quy định một trong các đối tượng sau phải chịu trách nhiệm về sự cố ô nhiễm dầu:

(A) Tàu thuyền: Chủ sở hữu, người khai thác, thuê tàu.

(B) Phương tiện trên bờ (trừ đường ống dẫn dầu): Chủ sở hữu, người khai thác hợp pháp.

(C) Phương tiện xa bờ: Người thuê hoặc người được cấp phép khai thác tại khu vực mà phương tiện đó được lắp đặt; người được cấp phép sử dụng hoặc xây lắp.

(D) Cảng nước sâu: Là người được cấp phép khai thác, sử dụng cảng theo Đạo luật Cảng nước sâu 1974.

(E) Đường ống: Chủ sở hữu, người khai thác đường ống.

(F) Công trình, phương tiện bị từ bỏ: Là người đáng lẽ phải là chủ thể chịu trách nhiệm ngay trước khi công trình, phương tiện đó bị từ bỏ.

### **Thiệt hại có thể được bồi thường**

Theo OPA, các loại thiệt hại do ô nhiễm bao gồm nguồn lợi tự nhiên, bất động sản và động sản, quyền sử dụng đối với tài nguyên thiên nhiên, doanh thu công, lợi nhuận và khả năng thu lợi của cá nhân, và dịch vụ công. Ngoài ra, chi phí để giám định các thiệt hại trên cũng được xếp là một dạng thiệt hại cụ thể.

### **Thời hiệu đòi bồi thường**

OPA 1990 nêu ra 3 trường hợp, phổ biến là 3 năm kể từ ngày phát sinh thiệt hại hoặc kết thúc hoạt động khắc phục. Tuy nhiên, OPA cũng nêu một số trường hợp không áp dụng thời hiệu.

### **Thẩm quyền xét xử**

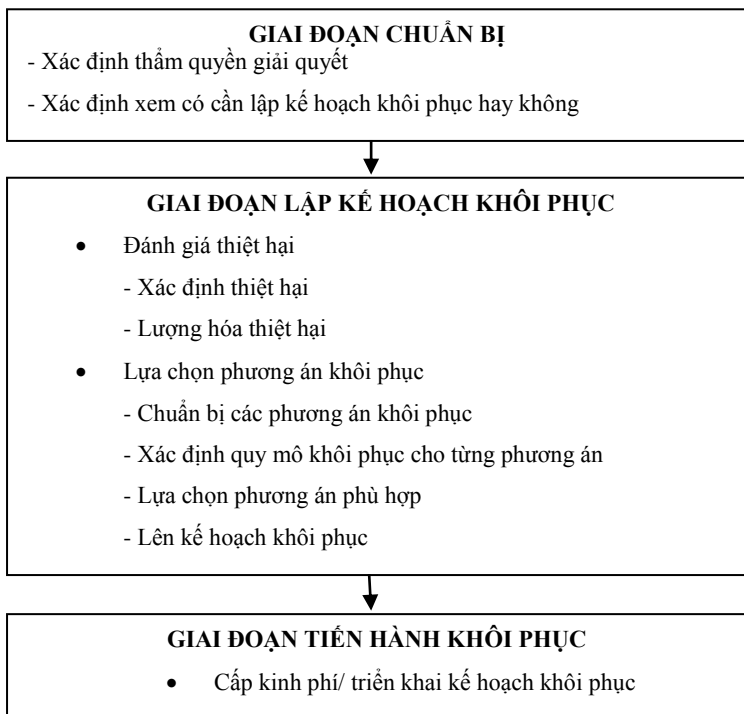
Các tòa án quận của Mỹ có quyền xét xử độc lập với mọi tranh chấp liên quan tới OPA, không phụ thuộc vào nơi cư trú của các bên hoặc số lượng vấn đề tranh chấp. Địa điểm sẽ là ở bất kỳ quận nào nơi xảy ra việc ô nhiễm dầu hoặc có thiệt hại xảy ra, hoặc ở nơi cư trú của bị đơn, có thể là trụ sở chính của tòa hoặc cơ quan uỷ quyền.

Các tòa án của bang có thẩm quyền xét xử các yêu cầu đòi bồi thường thiệt hại về chi phí làm sạch môi trường hoặc thiệt hại, có thể xem xét yêu cầu bồi thường theo OPA hoặc theo luật của bang.

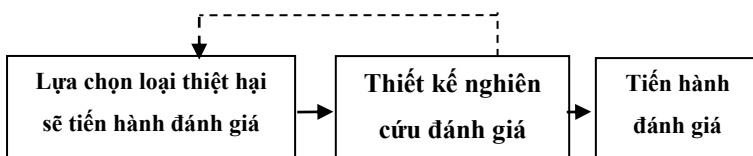
### **Quy trình bồi thường thiệt hại đối với nguồn lợi tự nhiên**



**Hình 2.4. Quy trình tổng thể về đánh giá thiệt hại và khôi phục nguồn lợi tự nhiên ở Mỹ**



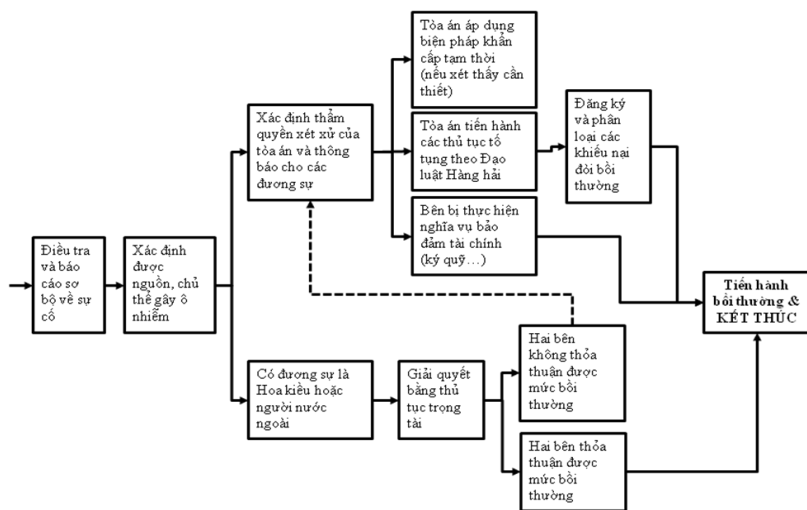
**Hình 2.5. Các bước đánh giá thiệt hại nguồn lợi tự nhiên ở Mỹ**



NOAA giới thiệu 4 nhóm phương pháp đánh giá: (i) sử dụng thông tin thứ cấp; (ii) nghiên cứu thực địa; (iii) nghiên cứu trong phòng thí nghiệm; và (iv) mô hình hóa.

### 2.2.3. Trung Quốc

**Hình 2.6. Sơ đồ quy trình bồi thường ô nhiễm dầu ở Trung Quốc**



#### Thẩm quyền xét xử

- Đối với các hành vi vi phạm pháp luật hành chính trong lĩnh vực hàng hải: Do Tòa Hàng hải nơi tàu thuyền đăng ký và các tòa án theo quy định từ điều 29 đến 31 luật Tố tụng Dân sự.

- Các vụ việc phát sinh từ hợp đồng vận chuyển hàng hải: Do Tòa Hàng hải nơi thực hiện chuyển tải và các tòa theo quy định điều 28 Luật Tố tụng Dân sự.

- Các vụ việc phát sinh từ hợp đồng cho thuê tàu biển: Do Tòa hàng hải nơi tàu được giao, hoàn trả, đăng ký hoặc nơi cư trú của bị đơn.

- Các vụ việc phát sinh từ hợp đồng bảo hiểm đường biển: Do tòa hàng hải nơi có vật bảo hiểm, nơi xảy ra tai nạn hoặc nơi cư trú của bị đơn.

### ***Thẩm quyền riêng biệt của Tòa Hàng hải***

- Các vụ việc phát sinh từ quá trình tác nghiệp tại cảng: Do Tòa Hàng hải nơi cảng biển đóng thụ lý giải quyết.

- Các vụ việc phát sinh đến nhận chìm, rò rỉ, xả thải các sản phẩm dầu hoặc các chất độc hại khác từ tàu thuyền và các vụ việc liên quan đến ô nhiễm biển và thiệt hại do quá trình hoạt động, tác nghiệp trên biển, hoặc do việc phá hủy hay sửa chữa tàu thuyền gây ra: Do Tòa Hàng hải nơi xảy ra ô nhiễm, nơi có thiệt hại hoặc nơi tiến hành các biện pháp phòng ngừa thụ lý giải quyết.

- Các vụ việc phát sinh từ các hợp đồng thăm dò và khai thác trên biển trong lãnh hải và các vùng biển thuộc quyền tài phán: Do Tòa Hàng hải nơi thực hiện hợp đồng.

### **Biện pháp khẩn cấp tạm thời**

Để bảo đảm việc thực hiện nghĩa vụ, các bên đương sự có thể nộp đơn đề nghị áp dụng biện pháp bảo đảm tới tòa Hàng hải nơi có tài sản trước khi khởi kiện. Trong vòng 48 giờ kể từ khi nhận được đơn đề nghị, Tòa phải ra quyết định về việc bảo đảm, và trong vòng 5 ngày các bên có thể yêu cầu Tòa xem xét lại quyết định đó.

### ***Bắt giữ và bán đấu giá tàu thuyền***

Tàu thuyền có thể bị bắt giữ trong một số trường hợp sau:

- Tồn thất hoặc hư hại tài sản do hoạt động của tàu
  - Thiệt hại về tính mạng hoặc sức khỏe con người
  - Hoạt động cứu nạn
  - Thiệt hại hoặc đe dọa thiệt hại đối với môi trường, bờ biển;
- các biện pháp ngăn ngừa hoặc giảm thiểu thiệt hại;
- Chi phí cho việc trục vớt, khôi phục, phá hủy an toàn đối với tàu thuyền bị chìm, vỡ, mắc cạn hoặc bị bỏ rơi;
  - Thiệt hại liên quan đến hàng hóa chuyên chở;
  - Tồn thất chung;
  - Theo bản án, quyết định trọng tài;
  - Các tòa Hàng hải có thể bắt giữ tàu thuyền trong trường hợp chủ tàu hoặc người thuê tàu là bị đơn.

### **Thủ tục xét xử**

Đối với các vụ va chạm tàu thuyền, khi tai nạn xảy ra, nguyên đơn và bị đơn đều phải khai báo thành khẩn vào Mẫu Điều tra Tai nạn Hàng hải. Việc điều tra và lượng giá tàu thuyền sẽ do các cơ quan, tổ chức hoặc cá nhân có chuyên môn được chỉ định. Thời hiệu xét xử đối với các vụ va chạm tàu thuyền là 1 năm sau khi thụ lý. Việc gia hạn thời hiệu trong trường hợp đặc biệt sẽ phải do Chánh Tòa Hàng hải quyết định.

### **Chuyên nghĩa vụ bảo hiểm hàng hải**

Nạn nhân có thể khởi kiện cùng lúc người bảo hiểm hoặc người bảo lãnh tài chính cho trách nhiệm pháp lý đối với ô nhiễm dầu từ tàu thuyền, và chủ tàu gây ô nhiễm. Người bảo hiểm hoặc người bảo lãnh tài chính bị khởi kiện có quyền yêu cầu chủ tàu gây ô nhiễm tham gia tranh tụng cùng mình.

### **Thành lập quỹ Giới hạn Trách nhiệm**

Nếu có thiệt hại do ô nhiễm dầu từ tàu, chủ tàu và người bảo hiểm hoặc người bảo lãnh tài chính đối với tàu thuyền cũng có thể nộp đơn đề nghị Tòa Hàng hải thành lập quỹ giới hạn trách nhiệm đối với các khiếu nại về ô nhiễm dầu trước phiên sơ thẩm. Nếu không có khiếu nại, Tòa Hàng hải sẽ ra quyết định cho phép thành lập quỹ trên bằng hình thức đặt cọc tiền mặt hoặc vật bảo đảm khác.

### **Đăng ký và thanh toán cho các khiếu nại**

Sau khi Tòa Hàng hải thông báo công khai về lệnh bán đấu giá tàu thuyền hoặc tai nạn hàng hải, bên nguyên phải đăng ký khiếu nại đối với tàu thuyền hay tai nạn đó. Đồng thời, các bên nguyên có thể khởi kiện trước tòa Hàng hải đã đăng ký để xác nhận danh nghĩa của mình đối với các khiếu nại. Tiếp đó, tòa Hàng hải sẽ triệu tập một cuộc họp giữa các bên nguyên để họ thương lượng về việc phân chia Quỹ Đấu giá hoặc Quỹ Giới hạn Trách nhiệm. Nếu không đạt được thỏa thuận, Tòa Hàng hải có thể tự mình ra quyết định về việc phân chia quỹ theo thứ tự ưu tiên của các khiếu nại. Các quỹ và lãi phải được chia đồng thời, nhưng phải khấu trừ để thanh toán án phí của bên chịu trách nhiệm, các chi phí phát sinh từ việc áp dụng các biện

pháp bảo đảm, đầu giá tàu thuyền và quá trình phân chia quỹ nói chung cùng các chi phí khác.

#### **2.2.4. I-rắc: Trách nhiệm quốc gia trong chiến tranh Vùng Vịnh**

Ủy ban Bồi thường Liên Hiệp Quốc được thành lập năm 1991 để khắc phục hậu quả của việc I-rắc xâm lược Cô-oét. Ủy ban này đã yêu cầu I-rắc phải thanh toán cho những thiệt hại trực tiếp về môi trường và suy giảm tài nguyên thiên nhiên, cụ thể là các chi phí:

(a) phòng ngừa và giảm thiểu thiệt hại môi trường, kể cả chi phí dập lửa trên các giếng dầu và chặn dòng chảy của dầu loang ra trên các vùng nước ven bờ và vùng nước quốc tế;

(b) các biện pháp thích hợp đã hoặc sẽ thực hiện để làm sạch và khôi phục môi trường;

(c) theo dõi và giám định thiệt hại môi trường nhằm đánh giá và giảm thiểu thiệt hại cũng như khôi phục môi trường;

d) theo dõi sức khỏe cộng đồng và cách ly y tế để điều tra và ngăn chặn rủi ro đối với sức khỏe do thiệt hại môi trường;

(e) suy giảm tài nguyên thiên nhiên.

Ban Lãnh đạo (*Panel of Commissioners*) của Ủy ban đã xem xét thiệt hại về nhiều khía cạnh và đề nghị 2 gói bồi thường. Tuy nhiên do nhiều nguyên nhân, việc giải quyết đến nay vẫn chưa kết thúc.

## **CHƯƠNG 3: NHỮNG BÀI HỌC KINH NGHIỆM CHO VIỆT NAM VÀ GIẢI PHÁP ĐỀ XUẤT**

### **3.1. Những bài học kinh nghiệm cho Việt Nam**

#### **3.1.1. Quan niệm về thiệt hại do ô nhiễm dầu và bồi thường thiệt hại**

Trước hết cần làm rõ xác định thiệt hại do ô nhiễm dầu chỉ là thiệt hại môi trường thuần túy, hay bao hàm cả thiệt hại môi trường và phi môi trường (kể cả chi phí liên quan về làm sạch, phòng ngừa hậu quả, đánh giá thiệt hại). Cá nhân tác giả luận văn ủng hộ phương án thứ hai.

#### **3.1.2. Nhu cầu về một đạo luật chuyên biệt**

Từ kinh nghiệm của các nước cho thấy, Việt Nam cần hoàn thiện một hệ thống quy phạm thống nhất như sau:

- Về nội dung: Các quy định ô nhiễm dầu có thể được đưa riêng vào Bộ luật Hàng hải, Luật Dầu khí, Luật Dân sự....
- Về hình thức: Trình tự, thủ tục ô nhiễm dầu cần được bổ sung trong hệ thống các văn bản về tổ tụng dân sự.

#### **3.1.3. Cơ chế trách nhiệm bồi thường thiệt hại**

Cơ chế trách nhiệm bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu cần được quy thành một dạng trách nhiệm pháp lý dân sự đối với:

- Chi phí cho các biện pháp phòng ngừa;
- Chi phí cho việc làm sạch và khôi phục;
- Bồi thường cho thiệt hại môi trường thuần túy;

- Bồi thường giá trị về mặt kinh tế giảm sút;

### **3.1.4. Nhu cầu tham gia các điều ước quốc tế về bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu**

Việt Nam đã tham gia CLC 1969 và một phần Công ước MARPOL. Mặc dù niên liễm cao, nhưng nếu tham gia FUND thì Việt Nam sẽ có cơ hội tiếp cận các phương pháp đánh giá và quy trình đòi bồi thường tiên tiến, giảm thiểu rủi ro cho các nạn nhân của sự cố tràn dầu, nhất là các sự cố không rõ nguyên nhân.

Công ước OPRC cũng là một điều ước quốc tế giúp cho các nước đang phát triển có thể tận dụng công nghệ và học hỏi kinh nghiệm của các nước phát triển, tăng cường vị thế của đất nước trong lĩnh vực hàng hải quốc tế và giảm thiểu xung đột trên biển.

### **3.1.5. Quy trình và phương pháp đánh giá bồi thường thiệt hại**

Bài học từ Mỹ cho thấy OPA 1990 quy định rõ vai trò giám định thiệt hại của các cơ quan hành chính được ủy thác trong các trường hợp đã hoặc có thể xảy ra thiệt hại về tài nguyên thiên nhiên. Đây cũng là bài học kinh nghiệm tốt, phù hợp với Việt Nam khi tài nguyên thiên nhiên được coi là tài sản thuộc sở hữu toàn dân và do nhà nước thống nhất quản lý. Ngoài ra, quy định về quyền đòi bồi thường toàn bộ thiệt hại của OPA 1990 cũng cho phép nguyên đơn được khởi kiện nhiều lần cho cùng một vụ việc. Đây cũng là một khía cạnh quan trọng trong quy trình tố tụng mà khi xây dựng hệ thống pháp luật chuyên ngành, Việt Nam cần phải chú ý xem xét.



### **3.2. Một số kiến nghị**

Trên cơ sở kinh nghiệm rút ra từ pháp luật quốc tế và pháp luật nước ngoài, tác giả kiến nghị:

- Cần ban hành một văn bản pháp luật với các quy định hướng dẫn thi hành cụ thể về giám định thiệt hại; các quy định về bảo hiểm bắt buộc đối với các chủ thể tham gia hoạt động hàng hải và dầu khí;

- Xây dựng và đào tạo đội ngũ cán bộ được trang bị các kiến thức chuyên môn nghiệp vụ về giám định thiệt hại môi trường cũng như các kiến thức pháp luật cần thiết để tiến hành công việc giám định một cách chính xác và khoa học.

- Về quy trình, thủ tục giải quyết bồi thường thiệt hại về môi trường, cần khuyến khích các đương sự (nguyên đơn, bị đơn) tự thỏa thuận hoặc giải quyết bằng hình thức trung gian hòa giải hay trọng tài trước khi khởi kiện tại toà án.

- Các cơ quan chuyên môn về bảo vệ môi trường có trách nhiệm tham gia hướng dẫn cách tính toán, xác định thiệt hại, xây dựng bản đồ nhạy cảm để dự đoán diễn biến các vụ ô nhiễm dầu.

## KẾT LUẬN

Quy trình đánh giá – bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu trên biển là vấn đề phức tạp và có nhiều quan điểm khác nhau cả về mặt lý luận cũng như thực tiễn quy định trong pháp luật quốc tế và quốc gia. Ngoài lĩnh vực hàng hải và ô nhiễm có nguồn gốc từ tàu, hiện nay mới có ít thành tựu pháp lý đạt được đối với quy trình từ các nguồn khác. Việt Nam cần xây dựng một các quy phạm có hệ thống để điều chỉnh lĩnh vực này.

Tuy nhiên, một hệ thống pháp luật sẽ không có ý nghĩa nếu nó không được thi hành trên thực tế. Trong bối cảnh Việt Nam hiện nay, cần đào tạo một đội ngũ cán bộ lập pháp – hành pháp – tư pháp và lực lượng luật sư đủ mạnh để không ngừng cập nhật và hoàn thiện các quy phạm pháp luật, mặt khác đảm bảo cho việc triển khai quy trình đánh giá – bồi thường thiệt hại một cách nhanh chóng, hiệu quả.