

CHẾ ĐỘ TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ ĐỐI VỚI THIẾT HẠI Ô NHIỄM DẦU TÀU: VAI TRÒ CỦA CÁC QUỐC GIA TRONG VIỆC THIẾT LẬP CÁC QUY TẮC THỐNG NHẤT TOÀN CẦU

CIVIL LIABILITY FOR SHIPS' OIL POLLUTION DAMAGE: THE ROLE OF STATES
IN ESTABLISHING GLOBAL UNIFIED RULES

PHẠM VĂN TÂN

Trung tâm Huấn luyện Thuyền viên, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Email liên hệ: phamvantan@vamaru.edu.vn

Tóm tắt

Các vấn đề trách nhiệm dân sự phát sinh từ sự cố tràn dầu trên biển đã được cộng đồng toàn cầu quan tâm và đưa ra các quy định mang tính chất quốc tế. Các quy định quốc tế đó được thông qua bởi các thỏa thuận, công ước quốc tế dưới sự bảo trợ của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO). Trong số các mục đích chính của thỏa thuận, công ước quốc tế là thiết lập các quy tắc và thủ tục thống nhất về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu trên phạm vi toàn cầu. Tuy nhiên, một số quốc gia có ảnh hưởng lớn đến ngành hàng hải không tham gia đầy đủ vào các thỏa thuận quốc tế có liên quan này. Thái độ như vậy có thể ảnh hưởng cho nỗ lực chung để đạt được mục đích thống nhất của pháp luật về ô nhiễm dầu trên toàn cầu. Bài viết này, sẽ phân tích vai trò của các quốc gia trong việc đạt được sự thống nhất như vậy. Với mục đích đó, tác giả sẽ phân tích nền tảng của các thỏa thuận, công ước quốc tế có liên quan; xem xét kỹ lưỡng các lý do, cũng như các thách thức về sự tham gia hạn chế vào các thỏa thuận quốc tế về ô nhiễm dầu của Hoa Kỳ; và nghiên cứu các sáng kiến quốc gia của Hoa Kỳ trong bộ luật OPA 1990. Có lẽ, chúng ta sẽ nhận ra tầm quan trọng của sự tham gia đầy đủ của các quốc gia nhằm đạt được mục đích thống nhất các thỏa thuận và công ước quốc tế trên toàn cầu.

Từ khóa: Ô nhiễm dầu tàu, luật hàng hải, công ước CLC.

Abstract

The issues of civil liability resulting from oil spills at sea have been concerned by the global community and given international regulations. Those international regulations are adopted by international agreements and conventions under the auspices of the International Maritime Organization (IMO). Among major purposes of

international agreements and conventions is to establish uniform rules and procedures for oil pollution on a global scale. Nevertheless, some influential maritime States are not fully participating in the relevant international agreements. Such attitude could jeopardize the common endeavor to achieve uniformity of the law on oil pollution on a global scale. This paper will analyze the role of states in achieving uniformity. For that purpose, the author will analyze the background of relevant international agreements, conventions; scrutinized reasons for as well as challenges of limited participation of the United States of America; and studying national initiatives of USA with particular focus on OPA 1990. Probably, we could realize the importance of collective and full participation of States in order to achieve uniformity purpose of international agreements and conventions.

Keywords: Ships' oil pollution, maritime law, CLC convention.

1. Đặt vấn đề

Sự phát triển của việc vận tải dầu bằng đường biển đã góp phần gia tăng ô nhiễm đại dương. Khởi nguồn, việc sử dụng dầu làm nhiên liệu cho động cơ tàu đã châm ngòi cho những thách thức ô nhiễm biển bởi dầu. Khi nhu cầu về dầu là nguồn năng lượng chính cho thế giới tăng lên, việc vận chuyển dầu bằng tàu trên khắp các đại dương cũng tăng lên. Việc này đã thúc đẩy nghiên cứu, đề xuất các sáng kiến phòng chống ô nhiễm môi trường do dầu gây ra ở cấp toàn cầu. Và Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển bởi dầu 1954 là tiêu chuẩn quốc tế đầu tiên điều chỉnh các vấn đề liên quan đến ô nhiễm dầu tàu, và sau này được phát triển thành Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra 1973, được sửa đổi bởi Nghị định thư 1978 (Công ước MARPOL 73/78) [1]. Gần đây, cộng đồng quốc tế đã xây dựng

một số công ước, thỏa thuận quốc tế khác nhằm bảo vệ môi trường biển, nhất là để ngăn ngừa ô nhiễm dầu từ tàu cũng như để giảm thiểu hậu quả khi sự cố tràn dầu xảy ra.

Khi có một sự cố tràn dầu lớn, các vấn đề trách nhiệm dân sự và bồi thường liên quan đến sự cố đã tạo ra một thách thức quốc tế nghiêm trọng, ảnh hưởng tiêu cực đến kinh tế của các quốc gia bị ảnh hưởng. Cũng thông qua các sự cố dầu tràn, cộng đồng thế giới cũng nhận ra rằng có một lỗ hổng trong các quy định thống nhất quốc tế điều chỉnh các vấn đề liên quan đến bồi thường thiệt hại này, đó là nguyên nhân mà chúng ta cần có các quy tắc cụ thể, rõ ràng hơn nữa. Từ đó, các quốc gia đã nỗ lực xem xét, đánh giá lại các điều luật về vấn đề này dưới sự bảo trợ của IMO. Hiện tại, IMO đã ban hành một số thỏa thuận, công ước quốc tế về trách nhiệm pháp lý dân sự đối với bồi thường thiệt hại ô nhiễm môi trường biển do dầu gây ra, như: Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu (CLC); Công ước quốc tế về việc thành lập một quỹ quốc tế về bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu (FUND); Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu (Bunker 2001); Công ước quốc tế về trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại liên quan đến việc vận chuyển các chất độc hại và độc hại bằng đường biển (HNS), 1996.

Các công ước quốc tế khi được ban hành, các quốc gia thường xem xét, đánh giá việc gia nhập công ước. Ngoài ra, một số công ước, thỏa thuận khác được ban hành bởi tác động của sự cố tràn dầu. Hoa Kỳ là quốc gia ảnh hưởng lớn trong ngành vận tải dầu bằng đường biển, tuy nhiên Hoa Kỳ đã không tham gia đầy đủ vào các thỏa thuận quốc tế liên quan đến ô nhiễm dầu trên biển, điều này đã ảnh hưởng đến mục đích của các thỏa thuận quốc tế muốn hướng đến là: thống nhất trên toàn cầu [2]. Vấn đề này đã được bài viết “Một nghiên cứu về chế độ trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu: sự khác biệt giữa OPA và CLC” của tác giả Phạm Văn Tân đăng trên tạp chí Khoa học và Công nghệ Việt Nam (B), Tập 61 - Số 10, tháng 10/2019, đã phân tích so sánh sự khác nhau giữa chế độ của Hoa Kỳ vào CLC, cũng như nguyên nhân tại sao Hoa Kỳ không tham gia vào chế độ CLC. Bên cạnh đó, cho đến gần đây, đã có những nỗ lực cải thiện các thỏa thuận quốc tế có liên quan để đạt được sự thống nhất của các quy định và thủ tục về trách nhiệm pháp lý dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm môi trường do dầu

gây ra. Những nỗ lực này giúp các thỏa thuận quốc tế thể hiện được vai trò tốt hơn để giải quyết những vấn đề đơn giản và liên quan, xuất phát từ sự cố dầu tràn. Những nỗ lực của cộng đồng quốc tế đã được tác giả W. Hui phân tích trong luận án tiến sĩ của mình, trong luận án này tác giả đã phân tích các nỗ lực của cộng đồng quốc tế, đặc biệt là Tổ chức Hàng hải quốc tế thực hiện từ khi hình thành các công ước đến khi thực hiện nó tại các quốc gia thành viên [3]. Tuy nhiên, quy định, thủ tục quốc tế đó muốn đạt được vai trò của mình thì cần phải có sự hưởng ứng tham gia, ký kết đầy đủ từ các quốc gia trên thế giới.

2. Thỏa thuận, công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu tàu

Việc thông qua thỏa thuận quốc tế về trách nhiệm pháp lý dân sự và bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu được khởi đầu khi những tác động tiêu cực nặng nề của sự cố tràn dầu đối với nền kinh tế của các quốc gia liên quan. Cụ thể, sự cố tràn dầu *Torrey Canyon* năm 1967¹ đã mang đến những vấn đề pháp lý quan trọng về trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu. Tàu dầu *Torrey Canyon* bị gặp nạn tại dải san hô Seven Stones ngoài khơi Lands Ends và đã làm ô nhiễm dầu kéo dài từ phía Nam nước Anh qua Bờ Tây nước Pháp. Trong số các vấn đề pháp lý khó khăn bao gồm lựa chọn luật pháp, lựa chọn tòa án để giải quyết sự việc, nguồn quỹ để phục hồi môi trường cũng như bồi thường cho những nạn nhân bị thiệt hại bởi sự cố này.

Điều đáng lưu ý là, các quốc gia chịu ảnh hưởng trực tiếp từ sự cố tràn dầu *Torrey Canyon* đã đi đầu để yêu cầu hỗ trợ từ IMO, nhằm xây dựng thỏa thuận quốc tế với mục đích điều chỉnh các vấn đề phức tạp liên quan đến trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu [3]. Trải qua rất nhiều hội nghị, cũng như các tranh luận của các quốc gia thì thỏa thuận quốc tế đầu tiên về trách nhiệm dân sự và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu đã được thông qua vào năm 1969, tức là “*Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu (CLC 1969)*”.

Theo đó, việc tạo ra *CLC 1969* bắt nguồn từ

¹ Tháng 3/1967, tàu chở dầu *Torrey Canyon* đã bị gặp nạn và mắc cạn ở bờ biển phía đông nam nước Anh, hậu quả là khoảng 110.000 tấn dầu thô tràn ra khắp bờ biển của Anh và Pháp, nó là vụ tràn dầu lớn nhất trong lịch sử cho đến thời điểm đó. Với những thiệt hại lớn của vụ tràn dầu *Torrey Canyon*, IMO đã nhận thấy rằng cần phải có nguồn tài chính sẵn có để đảm bảo cho việc bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu [3].

mong muốn chung của các quốc gia là áp dụng các quy định và thủ tục thống nhất chung trên toàn cầu về trách nhiệm pháp lý phát sinh từ thiệt hại ô nhiễm dầu cũng như việc bồi thường thỏa đáng [4]. *CLC 1969* nhằm đảm bảo có đủ tiền để bồi thường thiệt hại. Điều này được phản ánh trong việc áp dụng các quy định về trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt; bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc; và thành lập một hệ thống quỹ quốc tế cho thiệt hại ô nhiễm dầu. Trong khi bảo hiểm bắt buộc được đóng góp bởi lợi ích vận chuyên, quỹ bổ sung được đóng góp bởi lợi ích dầu hàng; theo cách đó, thiệt hại do tràn dầu đã được chia sẻ trách nhiệm chung cho toàn ngành.

Năm 1992, *CLC 1969* đã trải qua một sửa đổi lớn được thông qua, Nghị định thư của Tổ chức Hàng hải Quốc tế năm 1992 để sửa đổi “*Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu năm 1969 (CLC 1992)*”. Trong số những thay đổi lớn do là sự gia tăng khoản bồi thường và cải tiến trong những định nghĩa, khái niệm, giải thích về thiệt hại ô nhiễm [5]. Để đạt được hiệu quả đó, có một điều khoản được thêm vào để định nghĩa cụ thể, rõ hơn đối với loại thiệt hại ô nhiễm có thể được đền bù. Như, lúc đầu thiệt hại cho môi trường không nằm trong số thiệt hại có thể được đền bù. Có lẽ, việc loại trừ thiệt hại môi trường là hợp lý khi xem xét trên khía cạnh là tập trung trọng tâm bảo vệ lợi ích kinh tế của các nạn nhân. Tuy nhiên, với thời gian trôi đi, nhận thức được đề cao và sự tham gia tích cực của cộng đồng vào các vấn đề môi trường, sự gia tăng áp lực bảo vệ môi trường dẫn đến các quốc gia thành viên phải cùng nhau lý luận và đưa ra quyết định đúng đắn về việc có nên bồi thường cho các thiệt hại ô nhiễm môi trường hay không? Và cuối cùng, nó đã được chấp nhận trong các thỏa thuận quốc tế liên quan.

Năm 2003, một sửa đổi bổ sung khác đã được thông qua đối với quỹ quốc tế về thiệt hại ô nhiễm dầu, tức là Nghị định thư 2003 sửa đổi “*Công ước quốc tế về việc thành lập Quỹ quốc tế về bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu năm 1992 (Quỹ bổ sung 2003)*” [6]. *Quỹ bổ sung 2003* cung cấp trách nhiệm cao hơn cho các ngành vận tải và dầu mỏ, nhưng bù lại, sự bảo vệ tốt hơn cho các nạn nhân ô nhiễm dầu. Cho đến nay, mức bồi thường bổ sung theo *Quỹ bổ sung 2003* này vẫn chưa phải áp dụng trong bất kỳ sự cố ô nhiễm dầu nào.

Như vậy, thông qua các thỏa thuận quốc tế, quy tắc quốc tế liên quan đến trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu tàu đã được thiết lập tốt hơn.

Tuy nhiên, xem xét một số thay đổi theo thời gian cũng như các ưu tiên thay đổi, cần phải thực hiện các sửa đổi cần thiết để cải thiện hơn nữa các quy tắc và bảo vệ tốt hơn đối với các nạn nhân ô nhiễm dầu. Những sửa đổi như vậy đã được chứng minh là có thể chấp nhận và hữu ích.

3. Gia nhập các thỏa thuận, công ước quốc tế

3.1. Sự cân nhắc và gia nhập

Việc gia nhập, ký kết những thỏa thuận quốc tế, công ước quốc tế của các quốc gia có thể phải trải qua ba quá trình quan trọng. Nó bao gồm từ thời điểm cân nhắc để thông qua, cho đến khi ký, phê chuẩn, gia nhập, và việc thực hiện các thỏa thuận, công ước quốc tế đó.

Cộng đồng quốc tế bao gồm nhiều quốc gia có chủ quyền với nền kinh tế và xã hội phát triển khác nhau, đó là mấu chốt của vấn đề khó khăn khi tham gia, thực thi cùng một thỏa thuận, công ước quốc tế chung. Chúng ta hãy đánh giá các thành viên của IMO thực hiện các thỏa thuận, công ước quốc tế có liên quan về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu tàu. Người ta có thể thấy rằng các quốc gia thành viên của IMO từ các nước ven biển lớn như Canada, Indonesia, Nga cho đến các quốc gia rất nhỏ hoặc thậm chí không giáp biển như Congo, Áo, Azerbaijan và Luxemburg. Ngoài ra, trong số các thành viên của IMO có các nước có cờ, các nước có cảng, và các nước khác không phải là các quốc gia có cờ, cũng như có cảng. Tất cả đều chia sẻ các chương trình nghị sự chung để trở thành một phần của IMO, vì đó là nhu cầu xuất phát từ hòa bình hoặc bảo vệ những lợi ích từ việc vận chuyên đường biển và môi trường biển.

Nên khi cân nhắc thông qua các thỏa thuận quốc tế, sự hưởng ứng tham gia của tất cả các nước thành viên và các thành phần có liên quan là rất quan trọng. Mặc dù, sự tồn tại của các lợi ích khác nhau khiến cho việc tranh luận về việc có thông qua các công ước quốc tế hay không đã trở lên khá phức tạp. Điều tương tự cũng xảy ra đối với các thỏa thuận, công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với ô nhiễm dầu tàu. Trong số các vấn đề được đàm phán bao gồm quy định về phân chia trách nhiệm đối với chủ sở hữu con tàu, căn cứ trách nhiệm pháp lý là trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt hay trách nhiệm pháp lý tuyệt đối, và các giới hạn về trách nhiệm pháp lý [7].

Sau khi thông qua các thỏa thuận quốc tế về trách nhiệm pháp lý dân sự đối với ô nhiễm dầu tàu, việc

chấp nhận gia nhập, ký kết các thỏa thuận, công ước này cũng được cộng đồng quốc tế đón nhận. Và đến nay, số lượng các quốc gia thành viên của CLC 1992 đã lên tới 140 [8], bao gồm mười quốc gia ven biển lớn nhất ngoại trừ Hoa Kỳ. Từ mức độ chấp nhận trên toàn cầu và khả năng giải quyết các vấn đề của các thỏa thuận, công ước quốc tế, chúng ta sẽ không phủ nhận rằng đó là một thành tựu.

Tuy nhiên, việc chấp nhận, tham gia vào Quỹ bổ sung cho thiệt hại ô nhiễm dầu vẫn chưa tương ứng. Đáng chú ý là chỉ có các quốc gia đã tham gia CLC 1992 mới đủ điều kiện để tham gia vào Quỹ bổ sung. Trong số mười quốc gia ven biển lớn nhất, Indonesia và Trung Quốc đã bỏ qua *Quỹ 1992*. Theo *Quỹ 1992*, các quốc gia thành viên có nghĩa vụ nộp cho Quỹ Bồi thường ô nhiễm dầu quốc tế (*Quỹ IOPCF*) khoản tiền tương ứng theo tỷ lệ lượng dầu xuất nhập khẩu trong năm của các nhà nhập khẩu dầu ở các quốc gia đó. Và nguyên nhân chính khi hầu hết các quốc gia đã tham gia *CLC 1992* nhưng không muốn chịu trách nhiệm đóng góp cho Quỹ, về cơ bản là để bảo vệ lợi ích nền kinh tế của nước họ, do đó đã không tham gia *Quỹ 1992*. Đó có thể là lý do hợp lý cho các nước ven biển nhỏ, nhưng không hợp lý đối với các nước ven biển lớn, tồn tại nguy cơ dầu tràn ở mức cao. Nguy cơ dầu tràn cao đòi hỏi phải có nhu cầu lớn hơn để bảo vệ quyền lợi hợp pháp của những người bị thiệt hại từ ô nhiễm dầu.

Ngoài ra, việc chấp nhận *Quỹ bổ sung 2003* không thuận lợi như *CLC 1992*. Chỉ có 118 nước trong số 140 nước thành viên của *CLC 1992* tham gia *Quỹ bổ sung 2003*. Có lẽ các quốc gia đã tham gia *Quỹ bổ sung 2003* này hầu hết đều lo ngại hoặc họ đã trải qua những khó khăn về tác động bất lợi của sự cố tràn dầu. Tất nhiên, *Quỹ bổ sung 2003* đã quy định trách nhiệm đối với các quốc gia và ngành công nghiệp dầu mỏ, giúp các nạn nhân của ô nhiễm đạt được khả năng bồi thường đầy đủ cao hơn. Do đó, rất khuyến khích các quốc gia hàng hải lớn tham gia *Quỹ bổ sung 2003*.

3.2. Thái độ của Hoa Kỳ đối với các thỏa thuận, công ước quốc tế

Như đã nêu trong phần đặt vấn đề của bài viết này, Hoa Kỳ nằm trong số các quốc gia ven biển lớn. Hoa Kỳ cũng là nhà nhập khẩu dầu lớn nhất thế giới. Ngoài ra, hơn hai mươi tiểu bang ở Hoa Kỳ là ven biển, do đó, một bờ biển dài với sự di chuyển đáng kể của dầu từ tiểu bang này sang tiểu bang khác dẫn đến nguy cơ tràn dầu cao. Điều đáng quan tâm là

Hoa Kỳ là một trong những người tích cực trong các cuộc tranh luận, bàn thảo trước khi thông qua trách nhiệm pháp lý và chế độ bồi thường quốc tế đối với thiệt hại ô nhiễm dầu. Tuy nhiên, Hoa Kỳ chưa bao giờ là một thành viên của các thỏa thuận, công ước quốc tế liên quan đến trách nhiệm dân sự và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu [2].

Trong số các lý do Hoa Kỳ không tham gia vào các thỏa thuận, công ước quốc tế này là họ muốn ưu tiên sử dụng luật riêng của họ [2]. Hoa Kỳ cho rằng chế độ CLC không phù hợp để đáp ứng chi phí cho các sự cố tràn lớn, vì CLC không áp dụng trách nhiệm tuyệt đối đối với thiệt hại ô nhiễm dầu. Nhưng, dường như Hoa Kỳ sẽ có lợi ích cơ bản nếu tham gia các thỏa thuận quốc tế này, chỉ do Hoa Kỳ đã không thể đạt được sự đồng thuận về các lợi ích xung đột trong các tiểu bang của họ. Kết quả là, không có cách nào để Hoa Kỳ có thể phê chuẩn, ký kết thỏa thuận, công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu.

Do đó, Hoa Kỳ đã không có bất kỳ thay đổi pháp luật một cách toàn diện nào về trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu cho đến khi tàu M/T Exxon Valde² gây ra ô nhiễm dầu nghiêm trọng vào năm 1989. Một sự cố đã xảy ra tổn thất lớn dẫn kiện tụng rộng rãi. Ngoài ra, Hoa Kỳ không có đủ tiền để ứng phó với sự cố tràn dầu lớn này. Do đó, việc ban hành các điều khoản mới toàn diện hơn về trách nhiệm và bồi thường tràn dầu đã được đề xuất, Quốc hội Hoa Kỳ đã thông qua “*Đạo luật ô nhiễm dầu 1990 (OPA 1990)*”. *OPA 1990* bao gồm những điều luật giải quyết các vấn đề liên quan đến ô nhiễm dầu, trách nhiệm pháp lý và bồi thường ô nhiễm dầu từ tàu. Ngoài ra, một Quỹ đã được thiết lập để trang trải cho các biện pháp làm sạch hoặc đền bù thiệt hại mà người có trách nhiệm không biết hoặc có biết nhưng từ chối các khoản thanh toán [10].

Bài học từ thái độ của Hoa Kỳ là: bài học tốt nhất đó là rút ra từ hoàn cảnh và kinh nghiệm của chính mình. Hoa Kỳ đã không thấy sự cấp bách và tầm

² Vào ngày 23/3/1989, tàu Exxon Valde khởi hành từ cảng Alyeska ở Valde, Alaska đến Los Angeles, California. Trên tuyến đường hành hải, tàu Exxon Valde đã đâm vào tàu Bligh Reef ở Prince William Sound và mắc cạn. Kết quả là, hơn 10 triệu gallon hàng dầu thô của tàu Exxon Valde đã tràn ra biển và gây ô nhiễm tới hơn 3.000 dặm vuông, cùng với hơn 350 dặm bờ biển ở Prince William Sound; chi phí được trả bởi chủ tàu trong sự cố Exxon Valde lên tới hơn 8,6 tỷ USD [2].

quan trọng của sự cố, tai nạn dầu tràn thông qua những bài học từ Vương quốc Anh và Pháp, cho đến khi sự cố, tai nạn xảy ra trong khu vực biển của chính mình. Tuy nhiên, từ đạo luật *OPA 1990* của Hoa Kỳ cho thấy rằng: việc thay đổi các chính sách sẽ dễ dàng hơn sau các sự cố tai nạn. Từ đó rút ra bài học rằng: chúng ta phải nghiên cứu bài học của người khác để hiểu, và áp dụng phù hợp nhất cho đặc điểm và hoàn cảnh của mình.

3.2.1. Điểm tương đồng giữa *OPA 1990* và các thỏa thuận, công ước quốc tế liên quan

Điều đặc biệt cần lưu ý là các thỏa thuận, công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường ô nhiễm dầu tàu đã được ra đời từ một số sự cố, tai nạn dầu tràn lớn chưa từng có tính đến tại thời điểm đó, và *OPA 1990* của Hoa Kỳ cũng vậy. Điều đó là một xu hướng điển hình cho việc xây dựng và ban hành các thỏa thuận quốc tế. Có lẽ các tai nạn có thể được xem là tác động mạnh mẽ trong việc giúp nhân loại nhìn nhận lại một số trường hợp từ một góc độ khác.

Ngoài ra, xem xét cấu trúc của *OPA 1990*, người ta sẽ đồng ý rằng về cơ bản nó được ra đời dựa trên nền tảng cơ bản của các thỏa thuận quốc tế có liên quan về trách nhiệm dân sự và bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu. Tất cả các yếu tố cơ bản trong các điều khoản của các thỏa thuận quốc tế đều được thể hiện rõ trong *OPA 1990*, như: các điều về phân chia trách nhiệm pháp lý, trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt, yêu cầu duy trì chế độ bảo hiểm bắt buộc và có sẵn quỹ bổ sung cho thiệt hại ô nhiễm dầu. Do đó, nhìn chung, các thỏa thuận, công ước quốc tế quốc tế về ô nhiễm dầu tàu và *OPA 1990* có cùng cấu trúc.

3.2.2. Sự khác nhau giữa *OPA 1990* và các thỏa thuận, công ước quốc tế liên quan

Phân tích các điều khoản của *OPA 1990* một cách chi tiết, người ta đã tìm ra một số điểm khác nhau so với các thỏa thuận quốc tế khác liên quan. Đầu tiên, mục đích của các thỏa thuận, công ước quốc tế là đảm bảo có đủ khoản tiền để “bồi thường thỏa đáng” cho các nạn nhân của ô nhiễm dầu, nhưng mục đích của *OPA 1990* là đảm bảo “bồi thường đầy đủ” và “kịp thời”. Mà “bồi thường thỏa đáng” có thể không nhất thiết có nghĩa là “bồi thường đầy đủ”.

Một điểm khác biệt là trong khi các thỏa thuận, công ước quốc tế tập trung vào sự cố, tai nạn dầu tràn có nguồn gốc từ các tàu dầu, thì *OPA 1990* quy định không chỉ sự cố tràn dầu từ tàu mà còn từ các công trình ngoài khơi, cảng nước sâu và đường ống.

Do đó, *OPA 1990* điều chỉnh sự cố, tai nạn dầu tràn gây ra bởi tất cả nguồn dầu có khả năng gây ô nhiễm [10].

Ngoài ra, *OPA 1990* quy định cụ thể hơn đối với các loại thiệt hại có thể được đền bù. Nó có một danh sách các loại thiệt hại hoặc chi phí có thể được đền bù bao gồm: “thiệt hại về tài nguyên thiên nhiên”, “mất tài sản”, “mất doanh thu của Chính phủ”, cũng như “các dịch vụ công cộng tăng lên”. Còn với các loại thiệt hại có thể được đền bù theo các công ước quốc tế bị hạn chế bởi khái niệm “thiệt hại ô nhiễm” như được quy định trong các công ước quốc tế liên quan. Theo đó, một sự khác biệt quan trọng là khái niệm thiệt hại ô nhiễm trong công ước quốc tế bị hạn chế rất nhiều, đặc biệt là liên quan đến thiệt hại môi trường. Do đó, bồi thường thiệt hại môi trường theo *OPA 1990* sẽ toàn diện hơn.

Mặc dù *OPA 1990* cũng “giới hạn trách nhiệm pháp lý”, nhưng giới hạn đó lớn hơn so với các giới hạn theo các công ước quốc tế. Ngoài ra, *OPA 1990* còn khắt khe hơn khi áp dụng “trách nhiệm tuyệt đối”³ với chi phí dùng để thực hiện các biện pháp loại bỏ hay làm sạch ô nhiễm dầu. Điều khoản này dường như là lý tưởng - một việc làm mạnh mẽ để bảo vệ môi trường biển.

Do đó, *OPA 1990* có thể được mô tả như là một phiên bản quốc gia của các thỏa thuận quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu. Mặc dù khó có thể kết nối các thỏa thuận quốc tế có liên quan và của *OPA 1990*, nhưng tất cả đều được khen ngợi là thành công trong cách cư xử của Hoa Kỳ trước sự cố, tai nạn dầu tràn lớn [9]. Nhưng, các thỏa thuận quốc tế là phương tiện quan trọng hướng tới các tiêu chuẩn thống nhất trên toàn cầu.

4. Vai trò của các quốc gia đối với hiệu quả của các thỏa thuận, công ước quốc tế về ô nhiễm dầu tàu

Theo như phân tích ở phần trên, sự tham gia của các nước đối với các thỏa thuận, công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu là rất quan trọng, cũng như để có kết quả tốt nhất trong thi hành các thỏa thuận và công ước quốc tế đó. Trong những cuộc thảo luận về các thỏa thuận, công ước quốc tế, điều quan trọng là phải có càng nhiều chủ thể (các quốc gia) áp dụng để làm rõ mối quan tâm của họ, và thảo luận tìm ra cách tốt nhất để giải

³ Trong khi các công ước quốc tế chỉ áp dụng trách nhiệm nghiêm ngặt, tức chủ tàu vẫn được loại bỏ trách nhiệm trong ba trường hợp cụ thể. Còn *OPA 1990* áp dụng trách nhiệm tuyệt đối tức chủ tàu không được loại bỏ trách nhiệm trong bất kỳ trường hợp nào [7].

quyết các vấn đề chung trên phạm vi quốc tế. Do đó, sự tham gia của tất cả các chủ thể (quốc gia) cũng quan trọng như sự tham gia của các nước có ảnh hưởng lớn đối với vấn đề trách nhiệm và bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu tàu.

Trong trường hợp bình thường, một thỏa thuận, công ước tốt sẽ được phản ánh thông qua việc ủng hộ, chấp thuận từ đông đảo các nước. Nhiều quốc gia sẽ phê chuẩn hoặc gia nhập thỏa thuận, công ước quốc tế như vậy, nhất là những nước tích cực tham gia thảo luận xây dựng các thỏa thuận đó, vì họ sẽ hiểu rõ nhất lý do tại sao các thỏa thuận, công ước quốc tế đó được thông qua.

Tác động của việc Hoa Kỳ và các nước có ảnh hưởng khác không tham gia vào các thỏa thuận, công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu, có thể phá vỡ mục tiêu hướng tới sự thống nhất các quy định và thủ tục về ô nhiễm dầu trên toàn thế giới. Một số quốc gia không tham gia các thỏa thuận, công ước quốc tế mà chỉ ban hành các bộ luật quốc gia dựa trên nền tảng của các thỏa thuận quốc tế, việc làm này sẽ làm mục tiêu thống nhất các quy tắc trên toàn thế giới càng trở lên xa vời.

Ngoài ra, sức mạnh của các thỏa thuận, công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu có thể đã được cải thiện với sự hưởng ứng gia nhập đầy đủ của các nước tiếp nhận dầu lớn. Do các Quỹ bổ sung phụ thuộc vào đóng góp của ngành dầu khí, nên sự hưởng ứng, gia nhập của các nước có nghĩa là có nhiều tiền hơn vào các thỏa thuận, công ước quốc tế này, và làm khả năng “bồi thường thỏa đáng” hơn cho các khiếu nại về thiệt hại ô nhiễm dầu.

Do đó, các thỏa thuận, công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu sẽ tìm thấy sức mạnh trong sự thống nhất của tất cả các chủ thể - các quốc gia có liên quan và các quốc gia có ảnh hưởng trên trường quốc tế.

5. Kết luận

Từ khi hình thành thị trường mại dầu trên biển về cơ bản là một hình thức thương mại quốc tế. Với thương mại hàng hải hiện nay, có thể phát sinh các vấn đề pháp lý phức tạp liên quan đến “trách nhiệm đối với thiệt hại ô nhiễm dầu”. Người ta có thể thấy rằng chủ sở hữu đăng ký tàu là công dân của một nước, con tàu mang cờ của một nước khác, chủ sở hữu hàng hóa dầu được chở trên tàu là một công dân của một nước khác nữa, và thủy thủ đoàn của con tàu lại đến từ nhiều nước khác nhau. Bên cạnh đó, sự cố, tai nạn dầu tràn không có ranh giới. Dầu có thể tràn

ra từ một con tàu, lan rộng và gây ô nhiễm vùng biển của một số nước. Với trường hợp như vậy, chắc chắn sẽ phát sinh một số khó khăn pháp lý trong việc theo đuổi các vấn đề về trách nhiệm pháp lý và bồi thường thiệt hại do dầu tràn. Nên, chúng ta cần phải cùng nhau giải quyết các vấn đề chung mang tính chất quốc tế như vậy.

Các thỏa thuận, công ước quốc tế về ô nhiễm dầu được thảo luận, thông qua với mục đích đạt được sự thống nhất của các quy tắc trên toàn thế giới. Một lượng lớn các nước đã gia nhập, ký kết các thỏa thuận quốc tế như vậy, bao gồm hầu hết các quốc gia ven biển. Điều đó biểu thị sự phát triển lớn trong việc hiện thực hóa nhu cầu, cũng như sự mong muốn của các nước đối với các quy tắc trong lĩnh vực này được tiêu chuẩn hóa trên toàn cầu. Nhưng, vẫn có những nước chưa tham gia, ký kết các thỏa thuận, công ước quốc tế này, và một số nước chỉ tham gia một thỏa thuận quốc tế và bỏ qua các thỏa thuận khác, đặc biệt là *Quyển bổ sung 2003* đối với bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu.

Các thỏa thuận, công ước quốc tế là kết quả của sự thảo luận, cân nhắc từ các quốc gia có địa vị khác nhau, trình độ phát triển kinh tế không giống nhau, chính trị trong nước đa dạng, và các hệ thống luật khác nhau. Do đó, các thỏa thuận quốc tế có thể không cung cấp một giải pháp hoàn hảo cho mọi quốc gia hài lòng hoàn toàn về mọi mặt. Tuy nhiên, sự tham gia, ký kết của các nước trong các thỏa thuận quốc tế rất quan trọng trong việc đạt được các quy tắc được tiêu chuẩn hóa trên toàn cầu, đặc biệt là về các vấn đề có tính chất quốc tế như thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] IMO, *International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954*.
- [2] Phạm Văn Tân, *Một nghiên cứu về chế độ trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu: sự khác biệt giữa OPA và CLC*, Tạp chí Khoa học và Công nghệ Việt Nam (B), Tập 61 - Số 10, tháng 10/2019.
- [3] W. Hui, *Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage-A comparative and economic study of the International: US and Chinese compensation regime*, Ph.D. dissertation Erasmus Universiteit, Rotterdam, 2011.
- [4] IMO, *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969*.

- [5] IMO, *Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC 1992)*.
- [6] IMO, *Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (FUND 2003)*.
- [7] Pham Van Tan, Bui Dang Khoa, Nguyen Thanh Le, Nguyen Van Truong, *Basic elements of compensation for oil pollution damage caused by ships*, Journal of Marine Science and Technology, No.56, 11/2018.
- [8] P. Van Tan, *Civil liability for oil pollution damage caused by ships: Chinese legal system and reference to Vietnam*, Cogent Business & Management (2019), 6: 1699285. <https://doi.org/10.1080/23311975.2019.1699285>.
- [9] R. Force, M. Davies, and J. S. Force, *Deepwater Horizon: Removal Costs, Civil Damages, Crimes, Civil Penalties, and State Remedies in Oil Spill Cases*, Tulane Law Review, vol. 85, no. 4, pp. 890-943, March 2011.
- [10] USA, *Oil Pollution Act, OPA 1990*.
- [11] www.imo.org,
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf>.

Ngày nhận bài:	27/02/2020
Ngày nhận bản sửa:	25/3/2020
Ngày duyệt đăng:	31/3/2020