

NHỮNG NGUYÊN TẮC BẤT BIẾN TRONG QUÁ TRÌNH PHÁT TRIỂN CỦA CHẾ ĐỘ TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ DÂN SỰ ĐỐI VỚI THIẾT HẠI Ô NHIỄM DẦU TỪ TÀU

IMMUTABLE PRINCIPLES IN THE DEVELOPMENT OF CIVIL LIABILITY REGIME FOR OIL POLLUTION DAMAGE CAUSED BY SHIPS

PHẠM VĂN TÂN^{1*}, ĐỖ DUY CHỈNH², LÊ VĂN HOÀNG², ĐINH THỊ MỸ LINH³

¹Trung tâm Huấn luyện thuyền viên, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

²Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam

³Peoples' Friendship University of Russia

*Email liên hệ: phamvantan@vamaru.edu.vn

Tóm tắt

Chế độ trách nhiệm pháp lý dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu được hình thành từ sự cố tràn dầu tàu Torrey Canyon năm 1967, nó được thể hiện thông qua hai công ước quốc tế là CLC 1969 và Quỹ năm 1971. Tuy nhiên, các công ước này được coi là không thỏa đáng do bị giới hạn tài chính đối với trách nhiệm pháp lý, nên các sửa đổi bổ sung đã được tiến hành vào các năm 1992 (CLC 1992, Quỹ 1992), năm 2000 và 2003 (Quỹ bổ sung 2003). Trong quá trình thay đổi, phát triển của chế độ trách nhiệm pháp lý dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu quốc tế trong thời gian qua, một số nguyên tắc vẫn không đổi kể từ khi hình thành cho đến ngày nay. Chúng bao gồm các nguyên tắc “trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt”, “giới hạn trách nhiệm” và “bảo hiểm bắt buộc”. Và mục tiêu của bài báo là phân tích làm rõ vai trò của các nguyên tắc bất biến này đối với chế độ trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu.

Từ khóa: Ô nhiễm dầu từ tàu, CLC, FUND.

Abstract

The Civil liability regime for oil pollution damage caused by ships was formed from the Torrey Canyon incident in 1967 and was expressed by CLC 1969 and FUND 1971. However, two conventions were considered inadequate due to financial limitations, therefore additional amendments were made in 1992 (CLC 1992, Fund 1992), in 2000 and in 2003 (Supplementary Fund 2003). In the process of changing and developing of international civil liability regime for oil pollution damage caused by ships, many principles have remained unchanged since their created until this day. These include the principles

of “strict liability”, “limitation of liability” and “compulsory insurance”. And the aim of this article is analyzing and classifying of role of these principles in international civil liability regime for oil pollution damage caused by ships.

Keywords: Ship's oil pollution, CLC, FUND.

1. Đặt vấn đề

Chế độ quốc tế về trách nhiệm dân sự và bồi thường ô nhiễm dầu ban đầu được thiết lập thông qua hai Công ước quốc tế: “Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu năm 1969 (Công ước CLC 1969)” [1] và “Công ước quốc tế thành lập Quỹ quốc tế về bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu năm 1971 (Công ước Quỹ năm 1971)” [2]. Nguồn gốc của Công ước quốc tế CLC 1969 là sự phản ứng của cộng đồng quốc tế với sự cố tràn dầu Torrey Canyon năm 1967, làm tràn 117.000 tấn dầu thô gây ô nhiễm kéo dài từ bờ biển phía tây nam của Anh tới bờ biển Brittany của Pháp, với tổng thiệt hại ở hai quốc gia vượt quá 6 triệu bảng (nhưng cuối cùng nó đã được giải quyết với giá 3,8 triệu bảng). Sự cố tràn dầu Torrey Canyon đã cho thấy rằng: sự cần thiết của một hệ thống quốc tế về trách nhiệm dân sự và bồi thường cho ô nhiễm dầu. Do đó, Tổ chức Tư vấn Hàng hải Liên Chính phủ (IMCO, sau đó vào năm 1982, đã được đổi tên thành Tổ chức Hàng hải Quốc tế - IMO) triệu tập Hội nghị Ngoại giao thông qua CLC 1969. Trong Công ước này, một số nguyên tắc để bồi thường ô nhiễm dầu đã được thông qua, chủ yếu là “trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt” đối với chủ tàu, “giới hạn trách nhiệm pháp lý”, “bảo hiểm bắt buộc”.

Tuy nhiên, CLC 1969 được coi là không thỏa đáng, do giới hạn tài chính đối với trách nhiệm pháp lý, nên nó không đủ khả năng để bồi thường thỏa đáng các thiệt hại, đặc biệt đối với những sự cố tràn dầu lớn. Ngành vận tải cũng cảm thấy phải chịu gánh nặng tài

chính nặng nề do hệ thống trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt và bảo hiểm bắt buộc. Trong tình huống này, Công ước Quỹ năm 1971 đã được thông qua như một giải pháp thỏa hiệp nhằm cung cấp bồi thường thỏa đáng cho các nạn nhân ô nhiễm, và nhằm giảm bớt gánh nặng tài chính cho chủ tàu theo CLC 1969. Theo đó, Công ước Quỹ năm 1971 đã thành lập một Quỹ bồi thường ô nhiễm dầu quốc tế, được đóng góp bởi các nhà xuất, nhập khẩu dầu. Công ước Quỹ sẽ áp dụng khi chủ tàu chịu trách nhiệm về thiệt hại theo CLC 1969 nhưng không có khả năng tài chính để đáp ứng các nghĩa vụ của mình, hoặc khi thiệt hại ô nhiễm dầu vượt quá giới hạn trách nhiệm của chủ tàu.

Khi CLC 1969 có hiệu lực vào năm 1975 và Công ước Quỹ có hiệu lực vào năm 1978, các tình huống đã thay đổi kể từ đó. Nó được coi là cần thiết cho chế độ bồi thường ô nhiễm dầu quốc tế, nhằm đáp ứng và thích ứng với hoàn cảnh thay đổi mới. Tuy nhiên, một sự cố tràn dầu Amoco Cadiz - (Amoco Cadiz là một siêu tàu thuộc sở hữu của Amoco Transport Corp và vận chuyển dầu thô cho Shell Oil. Nó bị mắc cạn vào ngày 16/3/1978 trên bãi biển Barsall Rocks, cách bờ biển Brittany của Pháp 5 km, sau đó nó bị vỡ làm ba và chìm xuống biển, dẫn đến sự cố tràn dầu lớn nhất trong lịch sử cho đến thời điểm đó, lượng dầu tràn ra biển khoảng 220.880 tấn dầu) [3] - đã chứng minh sự thiếu sót của hệ thống bồi thường ô nhiễm dầu quốc tế hiện có. Do đó, các Công ước quốc tế này cần phải cập nhật, bổ sung để hoàn thiện hơn nữa.

Những sửa đổi lớn đầu tiên diễn ra vào năm 1992, các Nghị định thư năm 1992 đã được thông qua (CLC 1992, Quỹ 1992) [4]. Trong CLC 1992, Quỹ 1992 thì giới hạn trách nhiệm pháp lý đã tăng lên, phạm vi áp dụng của Công ước được mở rộng đến vùng đặc quyền kinh tế (EEC). Những thay đổi lớn thứ hai đối với chế độ quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với ô nhiễm dầu trên biển được diễn ra vào năm 2000, đó là số tiền bồi thường được tăng lên gấp đôi. Thay đổi gần đây nhất là vào năm 2003, khi Nghị định thư về Quỹ bổ sung được thông qua (Quỹ bổ sung 2003) [5]. Trong cùng năm đó, một thỏa thuận tự nguyện để tăng mức giới hạn cho tàu chở dầu nhỏ cũng đã được thông qua.

Trong những năm 90 khi có cả hai Quỹ cùng tồn tại (Quỹ 1971 và Quỹ 1992), do ngày càng nhiều quốc gia tham gia Quỹ 1992, nên Quỹ 1971 đã gặp rất nhiều khó khăn. Tổ chức Quỹ quốc tế đã quyết định chấm dứt Quỹ 1971 vào năm 2002. Tuy nhiên, vẫn có hai chế độ CLC hoạt động cùng một lúc (CLC 1969 và CLC 1992). Mặc dù CLC 1969 đang mất quyền lực, nhưng nó vẫn có khoảng 40 quốc gia thành viên, chủ yếu là các nước từ Châu Phi, Nam Mỹ và Trung Đông.

Bất chấp tất cả sự phát triển, những thay đổi về chế

độ bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu quốc tế trong những năm qua, nhưng một số nguyên tắc vẫn không thay đổi kể từ khi hình thành cho đến ngày nay. Chúng bao gồm các nguyên tắc “trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt”, “giới hạn trách nhiệm” và “bảo hiểm bắt buộc”.

2. Trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt

Cả CLC 1969 và CLC 1992 đều áp dụng quy tắc “trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt” đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu cho chủ tàu. Nghĩa là chủ tàu là người chịu trách nhiệm về thiệt hại ô nhiễm do dầu từ tàu của mình gây ra và không phụ thuộc vào nguyên nhân do lỗi của chủ tàu hay không. Tuy nhiên trách nhiệm nghiêm ngặt chứ không phải tuyệt đối, chủ tàu được miễn trách nhiệm trong ba trường hợp. Về mặt này, trong quá trình xây dựng CLC ban đầu đã có nhiều lập luận khác nhau về trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt. Đặc biệt là phái đoàn Pháp đã ủng hộ mạnh mẽ chế độ trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt. Trách nhiệm đầy đủ đối với thiệt hại ô nhiễm dầu là cần thiết để ngăn chặn hành vi nguy hiểm hoặc cầu thả không cần thiết; và để khuyến khích mức độ phòng ngừa tối ưu cho ngành dầu khí. Ngoài ra, cần nói thêm rằng Điều III (2) của CLC quy định rằng: không có trách nhiệm đối với thiệt hại ô nhiễm trong trường hợp bất khả kháng hoặc có hành động cố ý của bên thứ ba [1]. Việc loại trừ trách nhiệm pháp lý trong trường hợp bất khả kháng là hợp lý, vì nó nằm ngoài phạm vi kiểm soát của bên có trách nhiệm.

Điều quan trọng không kém là Điều III (3) của CLC quy định rằng nếu ô nhiễm do toàn bộ hoặc một phần hành động (cầu thả hoặc cố ý) hoặc thiếu sót của nạn nhân, chủ tàu sẽ được miễn trách nhiệm hoàn toàn hoặc một phần trách nhiệm pháp lý [1]. Quy định này là sự bảo vệ cần thiết cho chủ tàu trước quy tắc trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt. Ngoài ra, điều này tương ứng với các nguyên tắc “người gây ô nhiễm phải bồi thường” trong trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại ô nhiễm dầu.

Theo quy định của công ước CLC, trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại ô nhiễm dầu được chuyển cho chủ sở hữu đăng ký tàu. Điều III (4) quy định rằng không có yêu cầu bồi thường nào có thể được đưa ra đối với bất kỳ người nào khác ngoài chủ tàu chở dầu [1]. Trong hội nghị ban đầu năm 1969 xây dựng công ước CLC, đã có nhiều lập luận khác nhau về điều chuyển trách nhiệm cho chủ tàu. Một số cho rằng: điều này có vẻ không hiệu quả, vì nhiều bên khác ngoài chủ tàu (chủ hàng, người thuê tàu,...) cũng có thể ảnh hưởng đến nguy cơ ô nhiễm. Mặc dù chủ tàu tất nhiên có thể là người chủ yếu thực hiện các biện pháp an toàn để ngăn ngừa ô nhiễm dầu, nhưng các bên khác

cũng có thể ảnh hưởng đến rủi ro và do đó họ cũng phải chịu trách nhiệm pháp lý. Còn phái đoàn Đức lại lập luận rằng: chính nhà khai thác, sử dụng con tàu mới là người có thể đảm bảo rằng con tàu được trang bị và quản lý đúng cách. Lập luận được đưa ra bởi phái đoàn Anh rằng: chủ sở hữu hàng hóa không thể kiểm soát hàng hóa khi đang ở trên biển và hãng tàu sẽ là người duy nhất có khả năng ngăn ngừa sự cố trên biển. Nhưng một số quan điểm khác nêu rằng: các chủ hàng cũng ảnh hưởng đến biện pháp phòng ngừa, như một chủ sở hữu hàng hóa có thể lựa chọn hãng tàu an toàn hơn trong vận chuyển để tránh sự cố ô nhiễm. Hoa Kỳ cho rằng: trách nhiệm pháp lý phải thuộc về mỗi bên có thể thực hiện các biện pháp phòng ngừa đáng kể để ngăn chặn ô nhiễm, vì chủ tàu không có quyền kiểm soát đáng kể đối với hoạt động hàng hải, điều khiển con tàu. Chủ sở hữu đã đăng ký tàu có thể là một tập đoàn tại một quốc gia có cờ thuận tiện (tàu mang cờ thuận tiện). Các chủ tàu thường giao toàn bộ quyền kiểm soát tàu cho những người thuê tàu hoặc khai thác tàu, thường là các công ty con của các công ty dầu mỏ.

Do đó, quyết định trong CLC loại trừ trách nhiệm pháp lý của tất cả những người khác ngoài chủ tàu có thể ảnh hưởng đến rủi ro tai nạn. Tuy nhiên, chủ tàu vẫn không bị mất các quyền của mình. Điều III (5) quy định rằng: công ước không làm phương hại đến bất kỳ quyền truy đòi nào của chủ sở hữu tàu đối với bên thứ ba [1]. Ngoài ra, chủ hàng cũng đã đóng góp vào chi phí khắc phục các sự cố ô nhiễm dầu thông qua việc đóng góp quỹ bồi thường ô nhiễm dầu quốc tế. Nhưng, có những nghi ngờ nghiêm trọng về việc quỹ có cung cấp các khuyến khích thích hợp để phòng ngừa ô nhiễm không? Hay chỉ cung cấp tài chính sau khi sự cố ô nhiễm đã xảy ra?

Điều thú vị là các tài liệu ban đầu tại hội nghị xây dựng công ước CLC năm 1969 cũng đề cập đến thực tế rằng một chủ tàu có thể chuyển các chi phí của trách nhiệm bổ sung (phần trách nhiệm vượt quá theo CLC) cho các công ty dầu mỏ, và cho người dùng cuối. Phái đoàn Hà Lan lập luận rằng: mặc dù trách nhiệm bảo hiểm thuộc về hãng tàu, nhưng nó sẽ được chuyển sang hàng hóa dưới hình thức tăng cước. Cũng có ý kiến cho rằng trách nhiệm bổ sung sẽ được chuyển cho người dùng cuối. Tuy nhiên, các công ty dầu mỏ cho rằng: không chuyển hoàn toàn chi phí cho người dùng cuối, mà sẽ chịu chi phí đó dưới dạng giảm lợi nhuận.

Ngoài ra, vấn đề cũng được đưa ra, cả tại hội nghị 1969 và trong tài liệu ban đầu, người ta có thể tự hỏi liệu việc loại trừ trách nhiệm của chủ tàu có tạo ra sự khác biệt lớn trong việc chống ô nhiễm hay không? Vì

những công ty dầu mỏ lớn đều là chủ tàu. Điều này có thể đúng với các công ty dầu mỏ có đội tàu chở dầu của riêng họ. Nhưng cũng có những công ty dầu sử dụng tàu chở dầu mà họ không có mối quan hệ nào cả. Những hạn chế về mặt pháp lý và thực tế có thể ngăn cản việc chuyển trách nhiệm đối với lợi ích hàng hóa. Như, trong một vụ kiện, nạn nhân có thể phải đối mặt với ranh giới khả năng thanh toán của chủ tàu và công ty bảo hiểm của anh ta. Hơn nữa, một vụ kiện bổ sung chống lại các bên chịu trách nhiệm khác như người thuê tàu lại bị CLC cấm. Tóm lại: trách nhiệm của chủ tàu không thể chuyển cho người thuê tàu một cách đơn giản; và sẽ không có tác động tiêu cực nào trong việc loại trừ trách nhiệm của các bên khác ngoài chủ tàu.

Một cuộc tranh luận cuối cùng có lợi cho việc phân chia trách nhiệm của chủ tàu cũng được đề cập đến rằng: chủ tàu có thể dễ dàng mua được bảo hiểm hơn các bên khác. Tuy nhiên, lập luận đó cũng bị bác bỏ rằng: các bên khác có ảnh hưởng đến nguy cơ xảy ra sự cố ô nhiễm dầu cũng có thể dễ dàng mua bảo hiểm trách nhiệm. Do đó, đối số bảo hiểm khó có thể đưa ra bất kỳ lời biện minh nào cho việc phân chia trách nhiệm pháp lý dẫn đến việc loại trừ không hiệu quả các bên khác ngoài chủ tàu.

Như vậy, đã có rất nhiều ý kiến, lập luận khác nhau về việc áp dụng “trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt” cho chủ tàu đối với thiệt hại ô nhiễm dầu. Tuy nhiên, trải qua nhiều hội nghị từ khi xây dựng công ước CLC đến những lần sửa đổi bổ sung sau này, trách nhiệm nghiêm ngặt vẫn được áp dụng cho chủ tàu, và nó vẫn thể hiện được sự hiệu quả trong việc khắc phục các sự cố tràn dầu trên thế giới.

3. Giới hạn trách nhiệm

Trong thiệt hại ô nhiễm dầu, giới hạn tài chính đối với trách nhiệm (nghiêm ngặt) của chủ tàu sẽ có tác động tới khả năng thanh toán của chủ tàu. Tức là, chủ tàu sẽ được giới hạn trách nhiệm của mình bằng một khoản tiền cụ thể. Do đó, giới hạn tài chính đối với trách nhiệm pháp lý có thể được coi là không hiệu quả.

Tuy nhiên, người ta lập luận rằng, bồi thường thiệt hại ở mức trần cũng chưa chắc làm giảm các sự cố ô nhiễm dầu. Đầu tiên, đối với nhiều sự cố ô nhiễm dầu nhỏ, thiệt hại có thể thấp hơn mức giới hạn trách nhiệm. Nguy cơ thiếu khoản bồi thường chỉ có thể đến từ những sự cố tràn dầu lớn (thảm khốc), trong đó mức độ thiệt hại cao hơn mức giới hạn. Thứ hai, việc ngăn ngừa sự cố ô nhiễm dầu ngày nay chủ yếu phụ thuộc vào quy định nhằm vào thiết kế, kỹ thuật của tàu chở dầu để ngăn ngừa ô nhiễm. Nên, các quy tắc trách nhiệm pháp lý có tác dụng răn đe bổ sung cho các quy định kỹ thuật này. Do đó, mức trần bồi thường ảnh

hường đến hiệu ứng khuyến khích răn đe bổ sung này của chế độ trách nhiệm pháp lý, nhưng không nhất thiết sẽ làm giảm sự gia tăng các sự cố ô nhiễm. Hiệu quả của biện pháp phòng ngừa sẽ phụ thuộc nhiều vào hệ thống quy định kỹ thuật và mức độ răn đe bổ sung mà các quy tắc trách nhiệm pháp lý đem lại.

Giới hạn trách nhiệm pháp lý là một nguyên tắc hầu như không được thảo luận trong hội nghị CLC 1969. Trong hệ thống luật hàng hải, trách nhiệm luôn bị giới hạn và do đó nguyên tắc này hầu như không cần thảo luận nhiều. Tuy nhiên, trong luật hàng hải truyền thống, giới hạn được áp dụng đối với người thuê tàu. Và giới hạn cũng không đặt ra một mức cụ thể. Do đó, phái đoàn Vương quốc Anh nêu quan điểm rằng: hệ thống giới hạn trách nhiệm pháp lý đã được chứng minh bằng cơ chế bảo hiểm bắt buộc. Tuy nhiên, lập luận đó không thuyết phục vì nghĩa vụ bảo hiểm có thể bị giới hạn (không thể bảo hiểm), trong khi trách nhiệm pháp lý luôn tồn tại [6]. Hầu hết các cuộc thảo luận trong hội nghị năm 1969 chỉ tập trung vào mức giới hạn. Và sự thống nhất cao là số tiền giới hạn này đã được tính trên cơ sở trọng tải của con tàu, nhưng câu hỏi hầu như không được đưa ra là: số tiền bồi thường giới hạn đó có đủ để chi trả cho các chi phí thực tế của sự cố ô nhiễm dầu hay không? Từ khi hình thành, phát triển chế độ trách nhiệm pháp lý dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu cho đến nay, quy định giới hạn trách nhiệm dân sự đã được áp dụng và thể hiện được vai trò của nó là: giữ ổn định cho các công ty vận tải đường biển trên toàn thế giới (tránh những trường hợp công ty vận tải biển bị phá sản sau một sự cố tràn dầu với khoản bồi thường lớn).

4. Bảo hiểm bắt buộc

Không khó để tranh luận rằng việc đưa ra một nghĩa vụ đối với chủ tàu phải chịu trách nhiệm tìm kiếm nguồn tài chính sẵn có để bảo đảm cho các nghĩa vụ của mình là phù hợp. Nguồn tài chính sẵn có đó có thể thông qua “bảo hiểm bắt buộc”, hay hệ thống ngân hàng [7]. Hệ thống CLC đã quy định rằng: bảo đảm tài chính không nhất thiết phải được cung cấp thông qua bảo hiểm. Điều VII (1) đề cập rõ ràng đến bảo hiểm và bảo đảm tài chính khác, chẳng hạn như bảo lãnh của ngân hàng hoặc của một quỹ bồi thường quốc tế [1]. Như vậy, bảo hiểm chỉ là một trong những cách mà chủ tàu chứng minh rằng anh ta có thể đáp ứng các khoản bồi thường của mình, chứ không phải “bắt buộc”.

Tuy nhiên, trong hội nghị năm 1969, lý do chính được đưa ra để biện minh cho việc áp dụng “bảo hiểm bắt buộc” là bảo vệ cho lợi ích của các nạn nhân,

và nó đặc biệt quan trọng như là một biện pháp khắc phục trong các trường hợp chủ tàu thiếu khả năng tài chính. Tất nhiên những lời chỉ trích có thể được đưa ra liên quan đến cách thức thực hiện nghĩa vụ bảo hiểm. Cụ thể: bảo hiểm bắt buộc chỉ áp dụng cho tàu dầu chở hơn 2.000 tấn dầu hàng, trong khi các tàu nhỏ cũng có thể gây ô nhiễm dầu lớn và đối mặt với vấn đề mất khả năng thanh toán từ chủ tàu. Do vậy, phạm vi áp dụng bảo hiểm bắt buộc cho cỡ tàu là vấn đề đáng được thảo luận. Một vấn đề khác là trong hội nghị năm 1969, đã đề nghị trao cho các quốc gia thành viên quyền từ chối cho tàu được vào cảng nếu tàu không thể xuất trình được giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc, hay chứng minh sự sẵn có của bảo hiểm. Trải qua quá trình phát triển, bảo hiểm bắt buộc vẫn được áp dụng cho tàu dầu chở hơn 2.000 tấn dầu hàng, và nó đã thể hiện được vai trò của mình trong bồi thường thiệt hại là: luôn đảm bảo có một nguồn tài chính sẵn sàng để bồi thường cho các nạn nhân bị thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu.

5. Kết luận

Từ khi hình thành và phát triển, chế độ trách nhiệm pháp lý dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu quốc tế tuân theo một mô hình dự toán kinh tế thống nhất, như: liên quan đến việc áp dụng một “trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt”. Những có đặc điểm riêng là: trách nhiệm pháp lý được chuyển cho chủ tàu, đã loại trừ trách nhiệm của những người khác có thể góp phần tạo ra rủi ro ô nhiễm (chủ hàng, người thuê tàu). Tuy nhiên, trách nhiệm pháp lý này được giới hạn về mặt tài chính với cái gọi là “giới hạn trách nhiệm”. Ngoài ra, với một quan điểm lợi ích cộng đồng, chế độ trách nhiệm pháp lý đối với thiệt hại ô nhiễm dầu quốc tế đã duy trì quy định “bảo hiểm bắt buộc” để bảo vệ cho các nạn nhân của ô nhiễm dầu. Như vậy, với các quy định không thay đổi được áp dụng từ khi hình thành đến nay: “trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt”, “giới hạn trách nhiệm” và “bảo hiểm bắt buộc” đã góp phần cải thiện chế độ pháp lý, giảm thiểu sự cố ô nhiễm cũng như tăng cường, duy trì nguồn tài chính sẵn có để khắc phục sự cố ô nhiễm dầu.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] IMO, *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 29 November 1969 (CLC 1969)*, <http://www.imo.org>.
- [2] IMO, *International Convention on the Establishment of an International Fund Compensation for Oil Pollution Damage 1971*, <http://www.imo.org>.

- [3] Nguyễn Kim Phương, Phạm Văn Tân, Nguyễn Thành Lê, Nguyễn Thanh Sơn, *Ô nhiễm môi trường biển và các vấn đề liên quan*, NXB Hàng hải, Hải Phòng, 2018.
- [4] IMO, *Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund Compensation for Oil Pollution Damage 1971*, <http://www.imo.org>.
- [5] IMO, *Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992*, <http://www.imo.org>.
- [6] 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.
- [7] Phạm Văn Tân, Bùi Đăng Khoa, Nguyễn Thanh Lê, Nguyễn Văn Trường, *Basic elements of compensation for oil pollution damage caused by ships*, Journal of Marine Science and Technology, No.56, pp. 47 - 50, 2018.
- [8] www.iopcfunds.org.

Ngày nhận bài:	14/7/2020
Ngày nhận bản sửa lần 01:	21/8/2020
Ngày nhận bản sửa lần 02:	17/9/2020
Ngày duyệt đăng:	22/9/2020