

# VIỆT NAM VÀ CÁC CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VỀ PHÒNG CHỐNG Ô NHIỄM BIỂN DO DẦU

*Nguyễn Hồng Thao\**

Việt Nam là một quốc gia ven biển, có quyền có các vùng nội thủy, lãnh hải, đặc quyền kinh tế 200 hải lý và thềm lục địa rộng lớn. Đây là tiềm năng lớn cho đất nước phát triển, đồng thời cũng đặt ra các thách thức cho quản lý, bảo vệ môi trường biển. Chiến lược biển Việt Nam 4/2007 đã đặt ra nhiệm vụ đưa Việt Nam trở thành một quốc gia mạnh về biển, phát triển bền vững tài nguyên và môi trường biển. Trong số các nguồn ô nhiễm biển, dầu được coi là tác nhân gây ô nhiễm biển quan trọng. Theo báo cáo của Cục Đăng kiểm Việt Nam năm 2007, các nguyên nhân gây ô nhiễm biển có liên quan đến hoạt động hàng hải và dầu là: do súc rửa hầm hàng 46%, do nước lả canh, dẫn tàu, ballast 22%, từ rò rỉ khi nhận dầu là 3%, từ tràn dầu 24% và từ các nguyên nhân khác 3%. Năm 2007 được coi là năm ô nhiễm biển do dầu lớn nhất ở Việt Nam từ trước đến nay<sup>1</sup>. Dầu không rõ nguyên nhân đã ảnh hưởng trên phạm vi rộng từ vùng biển Hà Tĩnh, tới tận Côn Đảo, Cà Mau. Do khó khăn về năng lực, thiết bị, con người, khả năng quan trắc, theo dõi trên biển, Bộ Tài nguyên và Môi trường chỉ khẳng định đó là dầu thô, mà không xác định được dầu từ tai nạn trên biển, từ các dàn khoan hay từ một sự cố nào khác. Năm 2007 cũng là năm có tới 47 tai nạn hàng hải, trong đó có 6 đặc biệt nghiêm trọng và 15 nghiêm trọng. Cùng với sự phát triển của đất nước, xây dựng các tổng kho xăng dầu (Thừa Thiên Huế) và nhà máy lọc dầu Dung Quất ven biển, sự tăng trưởng của các đội tàu biển, lượng hàng hoá qua các đường hàng hải quốc tế trong biển Việt Nam cũng như sự gia tăng công tác tìm

kiếm và thăm dò dầu khí của Việt Nam và các nước trong khu vực, ô nhiễm biển do dầu sẽ càng phát triển nếu chúng ta không có những biện pháp kịp thời và sự hợp tác quốc tế đấu tranh phòng chống sự cố dầu tràn. Một trong những biện pháp đó là việc tham gia các Công ước quốc tế về phòng chống ô nhiễm biển do dầu và việc thực thi chúng.

## 1. Nghĩa vụ của quốc gia ven biển

Công ước của Liên hợp quốc về Luật Biển 1982, mà Việt Nam là thành viên, quy định nghĩa vụ chung cho tất cả các quốc gia “bảo vệ và giữ gìn môi trường biển”. Đây là nghĩa vụ xuất phát từ quyền lợi của quốc gia ven biển (QGVB) cũng như cộng đồng quốc tế trong các vùng biển của QGVB. 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: ô nhiễm bắt nguồn từ đất liền,<sup>2</sup> ô nhiễm do các hoạt động liên quan đến đáy biển thuộc quyền tài phán quốc gia gây ra,<sup>3</sup> ô nhiễm do các hoạt động tiến hành trong vùng gây ra,<sup>4</sup> ô nhiễm do sự nhận chìm, ô nhiễm do tàu thuyền gây ra<sup>5</sup>. Các QGVB phải xác định các nguồn ô nhiễm của mình, áp dụng các biện pháp ngăn ngừa, kiểm soát chúng. Các quốc gia không được đùn đẩy thiệt hại của các nguy cơ gây ô nhiễm và không được thay thế một kiểu ô nhiễm này bằng một kiểu ô nhiễm khác (Điều 195). Các QGVB phải có trách nhiệm đưa ra các biện pháp chống lại ô nhiễm môi

<sup>2</sup> Điều 207 của Công ước 1982 của Liên hợp quốc về Luật Biển.

<sup>3</sup> Điều 208 của Công ước 1982 của Liên hợp quốc về Luật Biển.

<sup>4</sup> Điều 209 của Công ước 1982 của Liên hợp quốc về Luật Biển.

<sup>5</sup> Điều 194, khoản 1 của Công ước 1982 của Liên hợp quốc về Luật Biển.

\* TS. Luật học, Ủy ban Biên giới quốc gia Bộ Ngoại Giao.

<sup>1</sup> Theo Báo Tuổi trẻ, 22/03/2007.

trường biển nảy sinh từ việc sử dụng các kỹ thuật trong khuôn khổ quyền tài phán hay dưới sự kiểm soát của mình, hoặc do du nhập cố ý hay vô tình các loài ngoại lai hoặc mới vào một bộ phận môi trường biển gây ra ở đó những thay đổi đáng kể và có hại<sup>6</sup> và nó cũng bao gồm các ảnh hưởng hoặc các biện pháp trong việc bảo vệ hệ sinh thái hiếm hoi và đe dọa điều kiện cư trú của các loài sinh vật biển khác (Điều 194). Các quốc gia được yêu cầu xây dựng các kế hoạch khẩn cấp chống ô nhiễm để đối phó với những tai nạn gây ra ô nhiễm biển trong các vùng biển thuộc quyền tài phán của họ (Điều 199). Các điều khoản về giám sát và đánh giá môi trường đặt các quốc gia có nghĩa vụ cần cố gắng hết sức mình trong việc giám sát và đánh giá các ảnh hưởng môi trường của các hoạt động biển được tiến hành dưới quyền tài phán của quốc gia đó. Họ cũng có nghĩa vụ phải hành động phù hợp nhằm giảm bớt hay ngăn ngừa ô nhiễm có thể xảy ra từ các hoạt động như vậy (Điều 204-206). Các luật, quy định và các biện pháp của các quốc gia thông qua không được kém hiệu quả hơn các nguyên tắc và quy phạm quốc tế hay các tập quán và thủ tục đã được kiến nghị có tính chất quốc tế. Các quốc gia phải quan tâm làm sao cho luật trong nước của mình có những hình thức tổ tụng cho phép thu được sự đền bù nhanh chóng và thích đáng, hay sự bồi thường khác đối với những thiệt hại nảy sinh từ ô nhiễm môi trường biển do tư nhân, hay pháp nhân thuộc quyền tài phán của mình gây ra (Điều 235). Các quốc gia phải có nghĩa vụ thông báo cho các quốc gia khác và các tổ chức quốc tế có thẩm quyền về nguy cơ bị ô nhiễm lan tràn đến, để kịp thời có những biện pháp ngăn chặn và bảo vệ (Điều 198). Các quốc gia có nghĩa vụ hợp tác với các quốc gia khác và các tổ chức quốc tế liên quan theo khả năng của mình, để hạn chế, loại trừ những hậu quả tai hại do ô nhiễm gây ra (Điều 199). Công ước cũng yêu cầu sự hợp tác trên cơ sở toàn cầu hay

“trong việc hình thành và soạn thảo các quy tắc và quy phạm, cũng như các tập quán và thủ tục được kiến nghị mang tính 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” (Điều 197).

Để có cơ sở thực hiện các nghĩa vụ và quyền lợi này, các quốc gia được khuyến cáo tham gia những công ước cơ bản về bảo vệ môi trường biển, trong đó phần lớn là các Công ước quốc tế liên quan đến ô nhiễm biển do dầu và các công ước về bảo đảm an toàn hàng hải.

## **2. Việt Nam tham gia các công ước quốc tế về phòng chống ô nhiễm biển do dầu**

So với các nước khu vực Đông Nam Á, Việt Nam là một trong những nước tham gia nhiều vào các công ước biển chung (10/18 công ước). Phần lớn các công ước này đều liên quan đến phòng chống ô nhiễm biển do dầu như Công ước quốc tế về an toàn tính mạng trên biển SOLAS 1974, Công ước của Liên hợp quốc về Luật Biển 1982; Công ước về các quy tắc quốc tế phòng tránh đâm va trên biển COLREG 1972; Công ước về tiêu chuẩn cấp chứng chỉ cho thuyền viên 1978/1995 (STCW); Công ước trách nhiệm dân sự về bồi thường thiệt hại do dầu năm CLC 1969 - 1992; Công ước về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu thuyền MARPOL 1973 và Nghị định thư năm 1978.

Theo Công ước Luật Biển năm 1982, Việt Nam không chỉ có nghĩa vụ như một quốc gia ven biển, mà còn là với tư cách một quốc gia có cảng và quốc gia mà tàu mang cờ. Việt Nam đã chú trọng tham gia một số Công ước chuyên ngành của IMO nhằm mục tiêu giảm thiểu các sự cố trên biển, nâng cao an toàn của con tàu. Một số Công ước này cũng là những Công ước biển chung. Từ góc độ các Công ước về tàu thuyền, cảng và công trình dầu khí trên biển, tính đến nay Việt Nam đã tham gia 10 Công ước của IMO (không kể Công ước về Tổ chức hàng hải quốc tế):

<sup>6</sup> Điều 194, khoản 1 của Công ước 1982 của Liên hợp quốc về Luật Biển.

1. Công ước quốc tế về Phòng ngừa ô nhiễm biển từ tàu 1973 và Nghị định thư bổ sung 1978 (MARPOL 73/78). Công ước đưa ra những quy định đối với cấu trúc tàu, trang thiết bị của tàu nhằm ngăn chặn những nguyên nhân gây ô nhiễm biển từ hoạt động của tàu trong vận chuyển hàng hoá là dầu, hàng nguy hiểm, độc hại bằng tàu, quản lý chất thải (nước thải, rác thải, khí thải) từ tàu. Công ước cũng đưa ra những yêu cầu về lưu giữ, xử lý các chất thải từ tàu, cũng như yêu cầu về thiết bị tiếp nhận chất thải bờ. Đồng thời, Công ước cũng quy định rõ về trách nhiệm của các quốc gia: quốc gia mà tàu mang cờ, quốc gia có cảng; và quốc gia ven biển trong việc thực hiện các yêu cầu này.

2. Công ước về Tấn trọng tải (Tonnage 69). Công ước quy định cách tính thống nhất về trọng tải tàu nhằm áp dụng tạo điều kiện thuận lợi cho việc tính toán khai thác tàu, cho việc tính phí, lệ phí, giá cước cảng biển đối với các tàu biển của các nước khác nhau ra vào các cảng biển của nhau.

3. Công ước quốc tế về Thống nhất các quy tắc chung liên quan đến đâm va giữa các tàu chung (Colreg 72, được sửa đổi bổ sung vào các năm 1981, 1987, 1989, 1993 và 2001). Quy tắc này bảo đảm rằng các tàu hoạt động trên biển hạn chế sự va chạm, đồng thời các quy tắc này cũng là cơ sở để xác định lỗi của các tàu trong vụ đâm va để từ đó đi đến xác định lỗi bồi thường.

4. Công ước quốc tế về An toàn sinh mạng người trên biển (SOLAS 74). Công ước bao gồm các yêu cầu đối với các quốc gia thành viên trong việc thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn sinh mạng người trên biển, ngăn ngừa, hạn chế ô nhiễm môi trường biển. Bộ luật Quản lý an toàn (ISM Code) là Chương IX của SOLAS có hiệu lực từ 1 tháng 7 năm 1998, đã đưa những hướng dẫn về quản lý an toàn tàu, ngăn ngừa ô nhiễm. Những quy định này sẽ áp dụng bắt buộc đối với tàu buôn từ ngày 1 tháng 7 năm 2002. Ngoài ra, Nghị quyết A.744 (18) năm 1993 của IMO cũng trở thành một phần của Chương XI của SOLAS, yêu cầu các quốc

gia thành viên bắt buộc phải thực hiện nhằm nâng cao an toàn hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm biển. Những hướng dẫn này trở thành bắt buộc đối với tàu chở dầu thô có trọng tải từ 20.000 tấn trở lên và chở sản phẩm dầu có trọng tải từ 3.000 tấn trở lên phù hợp với Quy tắc 13G của Phụ lục I Công ước MARPOL 73/78.

5. Công ước quốc tế về Mạn khô (Load Line 66). Quy định thống nhất về giới hạn mức chuyên chở hàng hoá thấp nhất theo mùa và vùng hoạt động của tàu biển.

6. Công ước quốc tế về Tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ chuyên môn và trực ca cho thuyền viên (STCW 78/95). Công ước đưa ra các tiêu chuẩn chung trong việc đào tạo thuyền viên, cấp chứng chỉ cho thuyền viên làm việc trên tàu nhằm thống nhất chất lượng thuyền viên ở các nước thành viên Công ước; Công ước quy định trách nhiệm của các quốc gia trong việc phải có chương trình giảng dạy cả về lý thuyết lẫn thực hành, có trang thiết bị huấn luyện, và cấp chứng chỉ phù hợp với chất lượng đào tạo. Đồng thời Công ước cũng quy định về nguyên tắc công nhận bằng cấp chứng chỉ giữa các quốc gia thành viên.

7. Công ước quốc tế về Tổ chức vệ tinh hàng hải quốc tế và Hiệp ước khai thác vệ tinh chức vệ tinh hàng hải quốc tế (IMASART and OA). Công ước quy định về sử dụng và khai thác hệ thống vệ tinh hàng hải quốc tế đối với tàu biển, nhằm bảo đảm nhận biết thông tin, nhất là trong các tình huống cấp cứu, giữa các tàu trên biển và giữa tàu với đất liền.

8. Công ước quốc tế về ngăn ngừa các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn hàng hải (SUA 88) và Nghị định thư về ngăn ngừa các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn hàng hải đối với các dàn khoan cố định ở thềm lục địa. Quy định trách nhiệm của các quốc gia thành viên Công ước trong việc thực hiện các biện pháp an toàn đối với các công trình trên biển.

9. Công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm dân sự của chủ tàu đối với thiệt hại do

ô nhiễm dầu. Công ước quy định về bảo hiểm bắt buộc về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu đối với tàu chở dầu (khó tan), mức giới hạn trách nhiệm theo trọng tải tàu. Đồng thời, Công ước cũng quy định trách nhiệm của quốc gia thành viên trong việc cấp Giấy chứng nhận đối với các tàu đã có bảo hiểm trách nhiệm dân sự chủ tàu, trách nhiệm của các quốc gia thành viên trong việc chỉ cho phép tàu ra vào, hoạt động tại các cảng biển của mình khi tàu đã có giấy chứng nhận do một trong các quốc gia thành viên khác cấp, trách nhiệm của các quốc gia trong việc công nhận các giấy chứng nhận do các quốc gia thành viên khác cấp.

10. Công ước quốc tế về Tìm kiếm cứu nạn hàng hải, 1979 (SAR 79). Công ước quy định về trách nhiệm của các quốc gia thành viên Công ước trong việc tham gia tìm kiếm cứu nạn người trên biển, cụ thể là phải có các trang thiết bị, hệ thống thông tin bảo đảm liên lạc kịp thời đối với người bị nạn trên vùng biển của mình. Đồng thời, Công ước cũng quy định về sự hợp tác của các quốc gia thành viên Công ước trong việc tổ chức tìm kiếm cứu nạn người trên biển.

Việt Nam đã ký kết Hiệp định về tạo thuận lợi cho tàu biển bị nạn và cứu người trên tàu bị nạn giữa các nước ASEAN. Hiệp định quy định: các quốc gia thành viên bảo đảm sự cố gắng hết khả năng của mình trong việc cứu giúp các tàu bị nạn và cứu người trên tàu bị nạn xảy ra trong lãnh thổ của mình, không phân biệt quốc tịch của tàu hoặc người bị nạn và trong vùng biển của các nước trong khu vực tìm kiếm và cứu nạn (SRR). Mỗi quốc gia thành viên khi tham gia cứu nạn, thông qua Trung tâm phối hợp tìm kiếm cứu nạn (RCC) của mình, có thể yêu cầu các RCC của các nước lân cận hỗ trợ các thiết bị tìm kiếm và cứu nạn như thủy phi cơ, tàu, người và trang thiết bị. Các quốc gia phải bảo đảm rằng thủ tục nhập các thiết bị này vào quốc gia mình như hải quan, biên phòng... là thuận lợi nhất, đáp ứng kịp thời cho yêu cầu cứu nạn của RCC.

Việt Nam đã tham gia Thỏa thuận Tokyo về kiểm tra của các quốc gia có cảng (PSC). Các thỏa thuận này bao gồm các vấn đề có liên quan đến an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển từ tàu, các hướng dẫn về hệ thống kiểm tra của quốc gia có cảng. Các quốc gia sẽ kiểm tra những tàu ghé cảng của mình trong việc thực hiện Công ước 1982, các Công ước của IMO và ILO như: MARPOL, SOLAS, STCW, LL, Tonnage, Nghị quyết ILO 147... Các quốc gia tham gia PSC bảo đảm an toàn khi hoạt động, hoặc có quyền xử phạt hành chính đối với các tàu vi phạm các quy định của các công ước cũng như luật quốc gia mình.

Để nâng cao hơn nữa năng lực phòng chống ô nhiễm biển do dầu, tận dụng và hợp tác với các nước trong khu vực, Việt Nam nên nghiên cứu để sớm trở thành thành viên của các công ước sau:

- Hiệp định 1994 về áp dụng phần XI của Công ước 1982 của Liên hợp quốc về Luật Biển;

- Công ước về ngăn ngừa ô nhiễm biển do nhận chìm chất thải và các chất khác - Công ước Luân Đôn 1972 đã được sửa đổi và Nghị định thư 1996;

- Công ước về sẵn sàng ứng phó và hợp tác đối với ô nhiễm dầu, OPRC 1990;

- Nghị định thư 1992 sửa đổi Công ước quốc tế về thiết lập Quỹ bồi thường quốc tế đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu năm 1971 (FC 1992). Công ước quy định về việc đóng góp của các nhà nhập khẩu dầu đối với Quỹ bồi thường quốc tế. Trong trường hợp thiệt hại do ô nhiễm dầu vượt quá mức giới hạn trách nhiệm của chủ tàu, hoặc trong trường hợp chủ tàu không có khả năng tài chính, thì Quỹ sẽ bồi thường phần vượt quá giới hạn trách nhiệm đó. Điều cần lưu ý là chỉ những quốc gia thành viên Công ước CLC 1992 mới được tham gia Công ước FC 1992. Công ước cũng quy định rõ quyền của quốc gia ven biển là thành viên công ước trong việc đòi bồi thường từ Quỹ đối với các thiệt hại do ô nhiễm dầu xảy ra trên vùng biển của mình, không kể quốc tịch của tàu gây ô

nhiệm là quốc tịch của quốc gia thành viên Công ước hay không;

- Công ước quốc tế về bắt giữ tàu biển 1999. Công ước quy định về khái niệm bắt giữ tàu biển, các loại khiếu nại hàng hải được bắt giữ tàu biển, các trường hợp bắt tàu chi em... Công ước cũng quy định rõ thẩm quyền của các quốc gia thành viên trong việc ban hành các quy định về thủ tục bắt giữ theo luật của quốc gia mình phù hợp với các nguyên tắc quốc tế được quy định tại Công ước.

Việc tham gia các công ước quốc tế là tự nguyện. Quyết định tham gia hay không một điều ước quốc tế về môi trường cần phải xem xét các câu hỏi sau:

- Điều ước quốc tế về ô nhiễm biển đó mang lại lợi ích thiết thực gì (kinh tế, xã hội, chính trị và môi trường) cho Việt Nam?

- Các bất lợi và chi phí của sự tham gia là gì và làm thế nào để khắc phục chúng? Cần phải đánh giá và cân nhắc chúng trong mối liên hệ với các lợi ích mà Điều ước quốc tế mang lại.

- Ai sẽ bị ảnh hưởng trực tiếp và gián tiếp của sự tham gia? Cần xác định rõ ảnh hưởng tới khối doanh nghiệp Nhà nước, doanh nghiệp tư nhân, các tầng lớp xã hội.

- Những nghĩa vụ mà Điều ước quốc tế đặt ra là gì?

Khi quyết định tham gia, Việt Nam sẽ thể hiện những quyết sách quan trọng trong lĩnh vực bảo vệ môi trường biển và sẽ ngày càng nâng cao vị thế của mình trong cộng đồng quốc tế, cùng nhau bàn bạc, hợp tác, giúp đỡ nhau, giải quyết các vấn đề môi trường chung của thế giới. Các công ước này tạo ra những quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm chung cho các quốc gia thành viên, nhất là các quốc gia trong cùng khu vực. Việc Việt Nam tham gia chứng tỏ cho thế giới thấy chính sách và cam kết của mình đối với việc thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ môi trường biển ở cấp địa phương, tiểu khu vực, khu vực và quốc tế. Đồng thời trong khi thực hiện các công ước này, Việt Nam có thể đòi hỏi các nước thành viên khác cùng thực hiện các nghĩa vụ đó. Ngoài ra mỗi công ước

được tham gia sẽ mang lại cho Việt Nam những lợi ích riêng biệt của mình.

### **3. Việc thực hiện các công ước quốc tế về phòng chống ô nhiễm biển do dầu ở Việt Nam**

Trên tinh thần Luật Ký kết, gia nhập và thực hiện các Điều ước quốc tế 2005, các Công ước quốc tế chuyên ngành, không trái với Hiến pháp và các quyền cơ bản của Việt Nam, sau khi được ký kết có thể áp dụng tại Việt Nam bằng hai con đường, trực tiếp và được nội luật hoá. Các công ước quốc tế về bảo vệ môi trường biển thường là các công ước khung. Việc thực hiện hiệu quả chúng phải đảm bảo ban hành các văn bản không được kém hơn các quy định của luật pháp quốc tế và tổ chức thực hiện chúng. Việt Nam đã có nhiều cố gắng trong ba lĩnh vực cơ bản của phòng chống ô nhiễm biển do dầu: 1) Giảm thiểu và phòng ngừa ô nhiễm dầu từ nguồn; 2) Công tác tìm kiếm cứu nạn và 3) Công tác bồi thường thiệt hại, khắc phục sự cố.

#### *3.1. Giảm thiểu và phòng ngừa ô nhiễm dầu từ nguồn*

Bộ luật Hàng hải 2005 và Luật Dầu khí 2000 đã có nhiều điều khoản thể chế hóa các quy phạm, chế định của luật quốc tế, đặc biệt là Công ước Luật Biển 1982 và các công ước IMO về nâng cao an toàn của tàu thuyền, thiết bị trên biển.

Việt Nam đã ban hành hàng loạt các quy định pháp luật liên quan đến tàu, thiết bị, công trình trên biển mang cờ của mình, về thuyền viên, cán bộ làm việc trên tàu, thiết bị, công trình trên biển, về biện pháp an toàn hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường từ tàu, từ công trình dầu khí như Nghị định số 71/2006/NĐ-CP ngày 25/7/2006 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải; Nghị định số 62/2006/NĐ-CP ngày 21/6/2006 của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; Nghị định số 41/2001/NĐ-CP ngày 24 tháng 7 năm 2001 của Chính phủ ban hành quy chế phối hợp thực hiện quản lý Nhà nước về hoạt động của lực lượng Cảnh sát biển và việc

phối hợp giữa các lực lượng trên các vùng biển và thềm lục địa của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam; Nghị định số 39/1998/NĐ - CP ngày 10 tháng 6 năm 1998 của Chính phủ về xử lý tài sản chìm đắm ở biển; 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 2001-2010; Quyết định số 103/QĐ-TTg ngày 12/5/2005 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế hoạt động ứng phó sự cố tràn dầu; Quyết định số 49/2005/QĐ-BGTVT ngày 04/10/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về áp dụng Quy tắc quốc tế phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển; Quyết định số 54/2005/QĐ-BGTVT ngày 27/10/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Ban hành Danh mục giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển và tàu công vụ Việt Nam; 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; Quyết định số 50/2006/QĐ-BGTVT ngày 28/12/2006 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Tiêu chuẩn ngành: quy phạm ngăn ngừa ô nhiễm do phương tiện thủy nội địa, trong đó có riêng một phần quy định về kết cấu và trang thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm do dầu; Thông tư liên tịch số 12/2005/TTLT/BTM-BTNMT-BGTVT của Bộ Thương mại, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn điều kiện an toàn môi trường biển đối với hoạt động cung ứng dầu cho tàu biển và các văn bản pháp luật có liên quan khác. Thiết kế, cấu trúc tàu, thiết bị, công trình trên biển phải phù hợp với Quy phạm đăng kiểm tàu Việt Nam và các công ước quốc tế mà Việt Nam đã tham gia như SOLAS, MARPOL, Load Lines (LL), Tonnage, Quy định đăng ký các dàn khoan, công trình, thiết bị trên biển. Các giấy phép chứng nhận an toàn kỹ thuật cho tàu, công trình, thiết bị trên biển, giấy chứng nhận về

phòng ngừa ô nhiễm môi trường được cấp phù hợp với các quy định của luật quốc gia và phù hợp với các quy định của các công ước quốc tế theo Công ước quốc tế về Phòng ngừa ô nhiễm môi trường (MARPOL). Việt Nam đã xây dựng Quy phạm các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển của tàu (TCVN 6276:1997) và Quy phạm An toàn tàu biển (TCVN 6278:1997) ban hành theo Quyết định số 902/QĐ-TĐC ngày 7 tháng 11 năm 1997 của Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường. Trong phạm vi nội thủy và lãnh hải Việt Nam, tàu biển Việt Nam và tàu biển nước ngoài phải chấp hành đầy đủ các quy định về an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường của Việt Nam. Hệ thống Thanh tra an toàn hàng hải và Thanh tra môi trường, Cảnh sát biển được kiện toàn để kiểm tra và xử phạt hành chính các vi phạm của tàu biển và các công trình thiết bị trên biển của Việt Nam và nước ngoài, khi hoạt động tại nội thủy, lãnh hải của Việt Nam, các cảng biển, vùng neo đậu, chuyển tải: đều phải có các thiết bị tiếp nhận chất thải từ tàu, bao gồm chất thải rắn như rác thải sinh hoạt, và các chất thải lỏng như nước dằn, nước ballast... có quy định nghiêm cấm các tàu được tiến hành các hoạt động gây ô nhiễm vùng nước cảng và ở các vùng biển. Các cảng phải có phương án bảo vệ môi trường và cảng chỉ được công bố cho phép tiếp nhận tàu khi đã thoả mãn các yêu cầu này. Khi hoạt động tại vùng nước cảng và các vùng biển của Việt Nam, tàu biển Việt Nam và nước ngoài vận chuyển dầu mỏ, chế phẩm dầu mỏ hoặc các hàng hoá nguy hiểm bắt buộc phải mua bảo hiểm và có trách nhiệm dân sự chủ tàu về ô nhiễm môi trường.

Để đảm bảo an toàn hàng hải, Việt Nam đã thiết lập hệ thống đèn biển từ Bắc đến Nam, ra tới Biển Đông - Trường Sa gồm 72 chiếc, 29 luồng và 29 hệ thống báo hiệu hàng hải trên luồng do Trung ương (Bảo đảm An toàn hàng hải) quản lý, ngoài ra còn một số luồng do địa phương quản lý và luồng chuyên dùng do các doanh nghiệp cảng quản lý. Việt Nam đã tham gia Công ước Viên

thông toàn cầu (INMASAT), GMDSS, và đã có hệ thống đài thông tin duyên hải đáp ứng thông tin liên lạc giữa các tàu và giữa các tàu với bờ. Hệ thống thông tin duyên hải đã hoà mạng với hệ thống thông tin hàng hải quốc tế, gồm 14 đài, bao gồm: đài thông tin mặt đất Hải Phòng (INMARSAT Hải Phòng), Đài thông tin duyên hải Hải Phòng (Haiphong Radio/XVG), Đài thông tin duyên hải Tp. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Nha Trang, Vũng Tàu, Hòn Gai, Móng Cái, Cửa Ông, Bến Thủy, Huế, Quy Nhơn, Cần Thơ, Kiên Giang. Hệ thống đài thông tin duyên hải giúp cho tàu thuyền hoạt động trên biển có thể nhận được thông tin cũng như gửi các thông tin trong các trường hợp, nhất là thông tin về cứu nạn.

### 3.2. Công tác tìm kiếm cứu nạn

Công tác tổ chức tìm kiếm cứu nạn trên biển cũng đã được chú trọng. Việt Nam đã tổ chức Ủy ban quốc gia Tìm kiếm cứu nạn và Trung tâm Phối hợp Tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam (VMRCC) với 3 Trung tâm Phối hợp Tìm kiếm cứu nạn hàng hải khu vực tại Hải Phòng (Haiphong MRCC), Đà Nẵng (Danang MRCC) và Vũng Tàu (Vũng Tàu MRCC).

### 3.3. Công tác bồi thường thiệt hại, khắc phục sự cố

Đây là lĩnh vực được coi là yếu nhất và ít được quan tâm nhất của Việt Nam. Bộ luật Hàng hải 2005 và Luật Môi trường 2005 đều có quy định về vấn đề này trên nguyên tắc "người gây ô nhiễm phải trả tiền". Tuy nhiên, Thông tư số 2262/TT - MTg ngày 29 tháng 12 năm 1995 của Bộ trưởng Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường hướng dẫn về khắc phục sự cố tràn dầu vẫn được coi là cụ thể nhất trong khi chưa có văn bản hướng dẫn chi tiết hơn. Rất nhiều vụ ô nhiễm môi trường biển do dầu gây hậu quả nghiêm trọng nhưng người bị hại đã không nhận được đền bù đúng mức như vụ tàu Leela, Neptune Aries, tàu Đức Trí, tàu Formose One, dàn khoan Jack Bates... Trong vụ tàu Neptune Aries, thiệt hại được đánh giá là 28

triệu đô la nhưng theo quy định Bộ luật Hàng hải Việt Nam 1990, chủ tàu chỉ chịu trách nhiệm dân sự ở mức 1 triệu đô la. Qua thương lượng và quan hệ hai nước, chủ tàu chấp nhận bồi thường 4,5 triệu đô la. Việt Nam đã tham gia Công ước CLC 1992 nhưng thực tế chưa áp dụng Công ước này lần nào.

## 4. Đánh giá

### 4.1. Các mặt đã thực hiện tốt

Có thể nói, trong những năm qua, bằng nhiều cách khác nhau, Việt Nam đã có rất nhiều cố gắng trong việc thực thi Công ước 1982 về Luật Biển và các điều ước quốc tế liên quan đến biển, phòng chống ô nhiễm biển do dầu mà Việt Nam đã tham gia.

+ Luật quốc gia liên quan đến thực hiện điều ước quốc tế mà Việt Nam đã tham gia đã ngày càng được hoàn thiện. Điều này tạo thuận lợi cho việc thực thi các điều ước quốc tế. Đến nay, Việt Nam đã có hàng loạt các văn bản pháp luật liên quan đến quản lý hoạt động hàng hải được ban hành như: quy định về quản lý hoạt động của tàu thuyền ra, vào hoạt động tại các cảng biển và các vùng biển của Việt Nam; quy định về xử phạt vi phạm hành chính đối với những hành vi vi phạm luật Việt Nam và các điều ước quốc tế nói riêng; quy định về phòng chống ô nhiễm biển từ tàu... Các nguyên tắc chung của các công ước cùng các quy định pháp luật của Việt Nam đã tạo thành khung pháp lý để thực hiện tốt các điều ước quốc tế mà Việt Nam đã tham gia.

+ Các điều ước quốc tế đã được tổ chức nghiên cứu và thực hiện tại Việt Nam bằng các cách khác nhau. Có những công ước được thực hiện bằng cách thể chế hoá vào luật Việt Nam hoặc có những công ước được thực hiện trực tiếp. Nhìn chung, các điều ước quốc tế về phòng chống ô nhiễm biển do dầu mà Việt Nam đã tham gia về cơ bản đều được thực hiện một cách nghiêm túc, bảo đảm nguyên tắc: nếu những quy định của điều ước quốc tế mà Việt Nam đã tham gia khác với Luật trong nước thì áp dụng theo điều ước quốc tế.

+ Công tác xuất bản, phổ biến nội dung các công ước quốc tế ngày càng được hoàn thiện và nâng cao.

#### **4.2. Những mặt tồn tại**

Vẫn còn có một số tồn tại trong lĩnh vực vận tải biển, chủ yếu là các vấn đề có liên quan đến bảo vệ môi trường biển, cụ thể là:

+ Việc phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước trong lĩnh vực quản lý bảo vệ môi trường biển chưa chặt chẽ và thiếu đồng bộ. Chưa có sự phân công khoa học. Nhiều điều ước quốc tế còn không có cơ quan đầu mối thực hiện, xây dựng báo cáo hàng năm, chẳng hạn như Công ước Luật Biển năm 1982.

+ Cơ sở vật chất, trang thiết bị trong việc thực thi và kiểm tra việc thực thi các quy định quốc tế và quốc gia về bảo vệ môi trường biển còn thiếu. Hầu hết các cảng biển, nơi trung chuyển hàng hoá trên biển thiếu các trang thiết bị tiếp nhận chất thải lỏng, nước ballast... dẫn đến việc quản lý chất thải lỏng, dầu ở bờ biển còn thả nổi. Thiếu các trang thiết bị kiểm tra nồng độ dầu, chất độc hại, thiếu hệ thống quan trắc

biển, không kịp thời phát hiện và xác định nguyên nhân ô nhiễm, nguồn ô nhiễm như biển cố dầu tràn tại các vùng ven biển từ Hà Tĩnh đến Cà Mau năm 2007.

+ Kế hoạch ứng cứu tràn dầu khu vực và quốc gia chưa cụ thể, còn có lúng túng trong ứng cứu tràn dầu khi có các vụ ô nhiễm lớn.

+ Thiếu nguồn nhân lực có kiến thức, kinh nghiệm về giải quyết các vụ tràn dầu ở Việt Nam dẫn đến vụ đòi bồi thường nào cũng gặp khó khăn.

Để khắc phục các thiếu sót trên Việt Nam cần sớm kiện toàn tổ chức của Tổng cục Biển và Hải đảo Việt Nam vừa thành lập và đi vào hoạt động từ tháng 8/2008, đưa các vấn đề xây dựng kế hoạch, phòng chống, xử lý và bồi thường ô nhiễm môi trường biển do dầu về một mối, nghiên cứu tham gia một số công ước có liên quan, tập trung xây dựng các văn bản pháp luật chuyên ngành, nhất là Luật Bảo vệ tài nguyên và môi trường biển, sớm có cơ chế phối hợp với các lực lượng tìm kiếm cứu nạn nước ngoài trong các vụ ô nhiễm dầu xuyên biên giới.

---

*(Tiếp theo trang 44 - Xác định thẩm quyền của ...)*

#### **Kết luận**

Trọng tài là một phương thức giải quyết tranh chấp tư, thể hiện nhiều ưu thế trong nền kinh tế thị trường. Thẩm quyền giải quyết tranh chấp của trọng tài trước hết phải thể hiện được sự tự nguyện thoả thuận của các bên, nhưng đồng thời được giới hạn bởi pháp luật. Từ đó, trong việc xác định TQTT phải đảm bảo hài hoà giữa vai trò của bản thân trọng tài theo nguyên tắc "*thẩm quyền về thẩm quyền*" và vai trò của Toà án với mục đích hỗ trợ, giám sát trọng tài. Xử lý tốt mối quan hệ giữa Trọng tài với Toà án trong việc xác định TQTT có tác dụng phát huy các lợi thế của trọng tài, tôn trọng quyền tự

do ý chí của các bên, đồng thời đảm bảo vai trò giám sát của Toà án trong tất cả các giai đoạn trước, trong và sau tố tụng trọng tài.

Việc hoàn thiện các quy định của PLTT hiện hành, theo hướng phù hợp với thông lệ quốc tế, đồng bộ với các quy định hiện hành của Pháp luật về trọng tài là cần thiết. Đặt trong bối cảnh đó, Dự thảo LTT hiện đang được xem xét đã có những bước tiến đáng trân trọng so với PLTT. Bài viết đã đi theo hướng ủng hộ các điểm tiến bộ này của Dự thảo, đồng thời có những kiến nghị, đóng góp cụ thể với mong muốn hoàn thiện pháp luật về trọng tài của Việt Nam trong tương lai.