

ĐÁNH GIÁ VIỆC THỰC THI CÔNG ƯỚC BUNKER 2001 VỀ BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI Ô NHIỄM DẦU NHIÊN LIỆU CỦA TÀU TẠI MỘT SỐ QUỐC GIA THÀNH VIÊN

ASSESSMENT OF IMPLEMENTATION OF BUNKER CONVENTION 2001 ON COMPENSATION FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE CAUSED BY SHIPS IN THE MEMBER STATES

Phạm Văn Tân

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam
phamvantan@vimaru.edu.vn

Tóm tắt: Ô nhiễm dầu trên biển thường gây ra thiệt hại trên quy mô lớn, do đó, các quốc gia và các tổ chức quốc tế phải hợp tác để khắc phục thiệt hại ô nhiễm dầu. Với sự nỗ lực của các quốc gia và các tổ chức quốc tế, một loạt các công ước quốc tế về thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra bởi các tàu đã được ban hành, và chúng đã thiết lập một khung pháp lý quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra bởi các tàu trên toàn thế giới. Trong số đó, Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu 2001 (Bunker 2001) đóng một vai trò quan trọng trong việc bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu gây ra bởi các tàu. Tuy nhiên, các quy định của Công ước này có thể được thực thi tốt hay không phụ thuộc rất nhiều vào các nước thành viên của Công ước. Bài báo phân tích vai trò của các quốc gia thành viên trong việc thực hiện Công ước Bunker 2001.

Từ khóa: Bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu, Công ước Bunker 2001, ô nhiễm dầu nhiên liệu.

Chỉ số phân loại: 1.3

Abstract: The oil pollution can cause wide scale damage, therefore, states and international organizations must cooperate to remedy oil pollution damage. With the efforts of states and international organizations, a series of international conventions of oil pollution damage caused by ships was issued, and they established an international legal framework for civil liability for oil pollution damage caused by ships. Among of which, International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001 plays an important role in compensating for pollution damage caused by bunker oil of ships. However, the provisions of this Conventions can be implemented well or not depend on the implementation and incorporation of the Member States of this Conventions. This article will analyze the role of the Member States in the implementation of Bunker convention 2001.

Keywords: Bunker oil pollution caused by ships, compensation for oil pollution damage, Bunker convention 2001.

Classification number: 1.3

1. Giới thiệu

Ô nhiễm môi trường biển gây ra bởi dầu từ tàu biển thường xảy ra trên phạm vi rộng, không chỉ ở một khu vực, một vùng lãnh thổ, một quốc gia mà có thể xảy ra ở phạm vi nhiều vùng lãnh thổ, nhiều quốc gia. Do đó, nó đòi hỏi phải có sự chung sức của các quốc gia trên thế giới trong việc thực thi chế độ trách nhiệm pháp lý về bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu tàu. Và trên thực tế, với sự nỗ lực của các quốc gia và các tổ chức quốc tế, một loạt các công ước quốc tế về thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu đã được ban hành và chúng đã thiết lập một khung pháp lý quốc tế trong lĩnh vực này trên toàn thế giới. Một trong số đó là Công ước quốc tế về Trách nhiệm dân

sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001 - Bunker convention 2001). Từ khi Công ước Bunker 2001 được thông qua, nó đã lấp đầy khoảng trống về ô nhiễm dầu nhiên liệu cho hoạt động của máy tàu mà công ước CLC và FUND để lại (công ước CLC và FUND chỉ quy định về ô nhiễm do dầu hàng khó tan gây ra). Tuy nhiên, Công ước Bunker 2001 còn có một số hạn chế, để thực thi có hiệu quả Công ước này lại phụ thuộc rất lớn vào các quốc gia thành viên của Công ước. Điều này sẽ được phân tích rõ trong các phần trình bày tiếp theo.

2. Một số nội dung chính của Công ước Bunker 2001

2.1. Trách nhiệm chủ tàu

Công ước Bunker 2001 đã thông qua nguyên tắc trách nhiệm nghiêm ngặt, tức là chủ tàu phải chịu trách nhiệm về thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu mình gây ra dù tàu mình có lỗi hay không. Và chúng ta có thể phân tích một ví dụ về vấn đề này như sau: Một con tàu chở hàng đang cập cầu ở trong cảng, bị đâm bởi tàu lai của cảng, dẫn đến tình trạng ô nhiễm do dầu nhiên liệu của tàu chở hàng. Chủ tàu chở hàng sẽ chịu phải trách nhiệm về thiệt hại ô nhiễm đó, mặc dù ô nhiễm này là do 100% lỗi của tàu lai. Trách nhiệm của chủ tàu theo Công ước Bunker 2001 là trách nhiệm nghiêm ngặt nhưng không phải là tuyệt đối. Có nghĩa là chủ tàu không chịu trách nhiệm về thiệt hại do ô nhiễm nếu họ chứng minh được rằng thiệt hại đó là do một trong những lý do sau: Kết quả của chiến tranh, nổi dậy, nội chiến, một hiện tượng tự nhiên đặc biệt và không thể tránh khỏi, hoặc do hành vi sai trái được thực hiện bởi bên thứ ba với ý định gây ra thiệt hại về ô nhiễm, hoặc do sự cẩu thả của chính phủ hoặc các cơ quan hữu quan chịu trách nhiệm về quản lý duy trì các thiết bị trợ giúp hoặc đèn hiệu hàng hải.

2.2. Bên chịu trách nhiệm thiệt hại ô nhiễm theo công ước Bunker 2001

Theo định nghĩa của Công ước Bunker 2001, bên chịu trách nhiệm về thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu gây ra là chủ tàu. Và Công ước cũng đưa ra khái niệm chủ tàu bao gồm người đăng ký sở hữu tàu, người quản lý, điều hành và người thuê tàu. Như vậy theo khái niệm này thì bên chịu trách nhiệm về thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu (chủ tàu) có nghĩa rộng hơn, gồm nhiều người chứ không chỉ đơn thuần là người đăng ký sở hữu tàu.

Công ước Bunker 2001 quy định rằng trong trường hợp có từ hai bên trở lên chịu trách nhiệm về thiệt hại do ô nhiễm, thì họ phải cùng nhau hoặc riêng rẽ chịu trách nhiệm về thiệt hại đó. Quy định này có nghĩa là bên thứ ba bị thiệt hại mà thuộc định nghĩa chủ tàu lại được bỏ qua trong các vụ kiện và

khắc phục thiệt hại theo các lựa chọn tốt nhất, có sẵn từ điều kiện tài chính của chủ tàu.

2.3. Giới hạn trách nhiệm pháp lý

Theo Điều 6 của Công ước này, Công ước sẽ không ảnh hưởng đến các quyền giới hạn trách nhiệm pháp lý đối với chủ tàu hoặc người bảo hiểm theo chế độ giới hạn trách nhiệm pháp lý của quốc tế hoặc bất kỳ quốc gia nào. Và Công ước đã đưa ra một ví dụ có thể áp dụng Công ước về Giới hạn trách nhiệm pháp lý đối với các khiếu nại hàng hải 1976 (LLMC 1976) nhưng Công ước này không nêu ra một mức giới hạn độc lập nào để áp dụng. Với quy định này, các quốc gia thành viên có quyền lựa chọn chế độ giới hạn trách nhiệm pháp lý để áp dụng.

2.4. Bảo hiểm bắt buộc hoặc bảo đảm tài chính

Điều 7 của Công ước Bunker 2001 quy định rằng chủ sở hữu đăng ký của một con tàu có trọng tải toàn phần lớn hơn 1.000 GT đăng ký tại một quốc gia thành viên sẽ phải duy trì bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính để bảo đảm cho trách nhiệm của mình đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu trong một số tiền bằng với giới hạn theo luật quốc tế hoặc quốc gia lựa chọn áp dụng, nhưng trong mọi trường hợp, không vượt quá số tiền được tính theo công ước LLMC 1976.

Công ước Bunker 2001 đã áp dụng Công ước LLMC 1976 để hạn chế số tiền bảo hiểm. Tuy nhiên, không có quy định về yêu cầu bảo hiểm tối thiểu trong Công ước này, dẫn đến nó gây ra mức bảo hiểm khác nhau ở các quốc gia thành viên khác nhau.

2.5. Phán quyết của tòa án có thẩm quyền

Toà án của quốc gia có thiệt hại do ô nhiễm trong vùng biển thuộc lãnh thổ của mình, bao gồm lãnh hải và vùng đặc quyền kinh tế có thẩm quyền giải quyết bất kỳ khiếu nại về thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu gây ra đối với chủ tàu, công ty bảo hiểm hoặc người bảo lãnh của con tàu đó. Mọi phán quyết của tòa án có thẩm quyền sẽ được công nhận bởi bất kỳ nước thành viên nào của Công ước này. Khi phán quyết được

công nhận, sẽ được thi hành càng sớm càng tốt ở mỗi nước thành viên của Công ước này.

Như vậy, Công ước Bunker 2001 đã phát triển cơ chế bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu gây ra. Nó được hy vọng sẽ lấp đầy khoảng trống của các công ước về ô nhiễm dầu khác để lại, như công ước CLC và FUND. Mặc dù Công ước Bunker 2001 đã xác lập trách nhiệm nghiêm ngặt đối với các quốc gia thành viên, nhưng nó không thống nhất về mức giới hạn trách nhiệm và số tiền bảo hiểm, nó được xác định bởi các chế độ bồi thường mà các quốc gia lựa chọn áp dụng. Do đó, việc thực thi Công ước Bunker tốt hay không phụ thuộc rất nhiều vào luật pháp của các quốc gia thành viên. Điều này sẽ được tiếp tục phân tích trong các mục tiếp theo của bài viết.

3. Việc thực thi Công ước Bunker 2001 tại một số quốc gia thành viên

Như nội dung của Công ước Bunker 2001 đã nêu thì Công ước đã không đưa ra một giới hạn trách nhiệm pháp lý cụ thể nào, nó phụ thuộc vào hệ thống luật của quốc gia lựa chọn, thường là luật của chính quốc gia thành viên đó. Nếu quốc gia có hệ thống luật bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu tàu rõ ràng thì việc thực thi Công ước Bunker 2001 sẽ thuận lợi và có hiệu quả, ngược lại với một hệ thống luật về bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu tàu của quốc gia không đầy đủ, rõ ràng thì việc thực thi Công ước chắc chắn sẽ kém hiệu quả.

Công ước Bunker 2001 đã áp dụng Công ước LLMC 1976 để giới hạn số tiền bảo hiểm. Tuy nhiên, không có quy định về yêu cầu bảo hiểm tối thiểu trong Công ước này, dẫn đến nó gây ra mức bảo hiểm khác nhau ở các quốc gia thành viên khác nhau. Ta có thể minh chứng cho điều này bằng một tình huống cụ thể là với hai tàu giống nhau (tất cả các khía cạnh giống hệt nhau) do áp dụng luật của hai quốc gia khác nhau nên có mức độ bảo hiểm khác nhau, nhưng cả hai đều được cấp giấy chứng nhận phù hợp theo Công ước Bunker 2001. Một lần nữa luật của các quốc gia thể hiện vai trò trong việc thực thi Công ước Bunker 2001. Điều này còn được thể hiện rõ hơn trong trường hợp các

quốc gia chưa phải là thành viên của Công ước LLMC 1976 nên không thể áp dụng mức giới hạn theo LLMC 1976.

Theo Công ước Bunker 2001 tàu có trọng tải toàn phần lớn hơn 1.000 GT sẽ phải duy trì bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính khác để bảo đảm cho trách nhiệm của mình với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu. Có rất nhiều ý kiến khác nhau cho việc áp dụng bảo hiểm bắt buộc đối với tàu có trọng tải như trên. Một số quốc gia muốn giảm tổng trọng tải tàu xuống dưới 1.000 GT (ví dụ 400 hoặc 300). Tuy nhiên, việc giảm tổng trọng tải tàu sẽ làm tăng gánh nặng hành chính trong việc cấp giấy chứng nhận cho các nước thành viên. Một số quốc gia muốn tăng tổng trọng tải tàu để giảm ảnh hưởng của các quy định về bảo hiểm bắt buộc hoặc bảo đảm tài chính đối với các đội tàu. Để thống nhất được các ý kiến này, Điều 7 (15) của Công ước này quy định rằng các quốc gia thành viên sẽ có quyền loại trừ việc áp dụng bảo hiểm bắt buộc đối với các tàu hoạt động trên các tuyến nội địa. Như vậy, một lần nữa vai trò của luật quốc gia đối trong việc thực thi Công ước Bunker 2001 lại được thể hiện.

Trong Công ước có quy định rằng: Mọi phán quyết của tòa án có thẩm quyền sẽ được công nhận bởi bất kỳ nước thành viên nào của Công ước này. Khi phán quyết được công nhận, sẽ được thi hành càng sớm càng tốt ở mỗi nước thành viên của Công ước. Như vậy, việc thực thi phán quyết của các tòa án có thẩm quyền theo Công ước Bunker 2001 phụ thuộc vào thủ tục pháp lý của hệ thống luật quốc gia thành viên trong việc công nhận bản án đó. Điều này một lần nữa lại khẳng định rằng vai trò của luật quốc gia trong việc thực thi Công ước Bunker 2001. Và để khẳng định thêm điều này, chúng ta tiếp tục đi phân tích luật cụ thể của một số quốc gia.

3.1. Hàn Quốc

Hàn Quốc được biết đến như một quốc gia có kinh tế phụ thuộc vào biển. Do đó, Hàn Quốc rất chú trọng đến vấn đề trách nhiệm bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu. Luật của Hàn quốc về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu gây ra bởi các tàu là

tương đối hoàn thiện. Đó là kết quả của việc nội luật hóa các công ước quốc tế trong lĩnh vực này. Và trên cơ sở các công ước quốc tế, Hàn Quốc đã xây dựng các bộ luật riêng phù hợp với hoàn cảnh của đất nước, khắc phục được những hạn chế của các công ước quốc tế để giúp việc thực thi các công ước dễ dàng và hiệu quả, trong đó có Công ước Bunker 2001. Cụ thể như sau:

Để khắc phục được hạn chế của Công ước Bunker 2001 về giới hạn trách nhiệm đối với thiệt hại ô nhiễm dầu tàu, trong Bộ luật Đảm bảo bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu của Hàn Quốc đã có quy định rõ ràng rằng giới hạn trách nhiệm của chủ tàu đối với thiệt hại ô nhiễm dầu được chia thành hai trường hợp. Trường hợp thứ nhất là thiệt hại ô nhiễm do dầu hàng khó tan có nguồn gốc từ tàu chở dầu gây ra, thì giới hạn trách nhiệm sẽ được tính như được quy định tại CLC 1992. Trường hợp thứ hai là thiệt hại ô nhiễm do dầu nhiên liệu của tàu gây ra, thì giới hạn trách nhiệm về thiệt hại ô nhiễm sẽ được tính theo Điều 769 và Điều 770 của Bộ luật Thương mại Hàn Quốc [5]. Như vậy mức giới hạn trách nhiệm về bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu đã được quy định với mức giới hạn cụ thể, trong khi Công ước Bunker 2001 đã không quy định cụ thể vấn đề này, điều này giúp Hàn Quốc thực thi Công ước Bunker 2001 hiệu quả và dễ dàng. Ngoài ra Bộ luật Đảm bảo bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu của Hàn Quốc còn quy định rằng tất cả các tàu chở trên 200 tấn dầu hàng khó tan đều phải mua bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính đối với thiệt hại ô nhiễm dầu.

3.2. Trung Quốc

Trung Quốc đã nhận biết được hạn chế của Công ước Bunker 2001, cũng như vai trò của hệ thống luật quốc gia trong việc thực thi Công ước này. Do đó, Trung Quốc đã ban hành bản Quy định của Tòa án nhân dân tối cao về một số vấn đề liên quan đến việc xét xử các vụ tranh chấp về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu gây ra. Trong bản Quy định này, đã đưa ra các quy định để khắc phục được những hạn chế của Công ước Bunker 2001. Cụ thể là: Giới hạn trách nhiệm của chủ tàu đối với thiệt hại ô nhiễm dầu được chia thành hai trường hợp. Trường hợp thứ

nhất là thiệt hại ô nhiễm do dầu hàng khó tan có nguồn gốc từ tàu chở dầu gây ra, sẽ áp dụng công ước CLC 1992. Điều đó có nghĩa là trong trường hợp này, giới hạn trách nhiệm của chủ tàu sẽ được tính toán theo các quy định liên quan của công ước CLC 1992. Trường hợp thứ hai là thiệt hại ô nhiễm do dầu nhiên liệu gây ra, sẽ áp dụng Bộ luật Hàng hải Trung Quốc, nghĩa là trong trường hợp này, giới hạn trách nhiệm của chủ tàu sẽ được tính toán theo các quy định liên quan trong Bộ luật Hàng hải Trung Quốc. Và Điều 210 của Bộ luật Hàng hải Trung Quốc quy định về giới hạn trách nhiệm cho các khiếu nại hàng hải như sau [6]:

a) 167.000 đơn vị tính toán cho tàu có tổng trọng tải từ 300 đến 500 GT;

b) Đối với tàu từ trên 500 GT thì ngoài quy định tại điểm a) áp dụng cho 500 GT đầu tiên, giới hạn trách nhiệm sẽ được tính thêm như sau:

- Từ GT thứ 501 đến GT thứ 30.000, 167 đơn vị tính toán cho mỗi GT;

- Từ GT thứ 30.001 đến GT thứ 70.000, 125 đơn vị tính toán cho mỗi GT;

- Từ GT thứ 70.000 trở lên, 83 đơn vị tính toán cho mỗi GT.

Như vậy để khắc phục được hạn chế của Công ước Bunker 2001 là không đưa ra mức hạn chế trách nhiệm cụ thể, Trung Quốc đã đưa ra mức hạn chế trách nhiệm đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu. Điều này giúp Trung Quốc thực thi Công ước Bunker 2001 hiệu quả và dễ dàng hơn.

Theo Điều 7 (15) của Công ước Bunker 2001 quy định rằng các quốc gia thành viên sẽ có quyền loại trừ việc áp dụng bảo hiểm bắt buộc đối với các tàu hoạt động trên các tuyến nội địa [4]. Để có quy định rõ ràng cho vấn đề này, Trung Quốc đã ban hành một văn bản “Các biện pháp của Trung Quốc đối với việc thực hiện Bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu do tàu gây ra”, theo Điều 2 của văn bản quy định rằng, tất cả các tàu không phải là tàu chở dầu có trọng tải toàn phần lớn hơn 1.000 GT, và tất cả các tàu chở dầu hoạt động trên tuyến nội địa phải có bảo hiểm trách nhiệm dân sự hoặc bảo đảm tài chính cho thiệt hại ô nhiễm dầu.

3.3. Việt Nam

Việt Nam đã nhận thức được tầm quan trọng của Công ước Bunker 2001 và những ảnh hưởng của nó đối với đội tàu cũng như hệ thống pháp luật của Việt Nam về bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu tàu. Vì vậy, Cục Hàng hải Việt Nam đã sớm nghiên cứu và đề nghị Bộ Giao thông vận tải, Chính phủ Việt Nam xem xét tham gia Công ước Bunker 2001. Và Việt Nam đã gia nhập Công ước này vào ngày 12 tháng 3 năm 2010. Ngày 11 tháng 11 năm 2010, Cục Hàng hải Việt Nam đã ban hành Công văn số 2553/CHHVN-PC về việc thực hiện Công ước Bunker 2001 với các nội dung sau [2]:

Các Chi cục và Cảng vụ hàng hải phải phổ biến, hướng dẫn và kiểm tra các tàu của Việt Nam và tàu nước ngoài đến cảng của Việt Nam, đảm bảo thực hiện đúng các quy định của Công ước Bunker 2001.

Các chủ tàu chủ động nghiên cứu, thực hiện đúng các quy định của Công ước Bunker 2001, đặc biệt là các quy định về việc mua bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính đối với trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm gây ra bởi dầu nhiên liệu.

Các cơ quan có thẩm quyền nghiên cứu đề cấp giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm gây ra bởi dầu nhiên liệu và các giấy chứng nhận đó phải đáp ứng được các nội dung của Công ước Bunker 2001.

Việc tuân thủ các quy định của Công ước Bunker 2001 là trách nhiệm của chủ tàu và các cơ quan quản lý nhà nước về ngành Hàng hải. Các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan cần khẩn trương nghiên cứu và thực hiện các yêu cầu của Công ước để bảo vệ môi trường và giảm thiểu thiệt hại, tổn thất trong hoạt động hàng hải.

Mặc dù mục đích của Công văn số 2553/CHHVN-PC là để thực thi tốt Công ước Bunker 2001, nhưng nó chỉ tập trung vào thủ tục cấp giấy chứng nhận bảo hiểm, trong khi các quy định quan trọng khác của Công ước chưa được đề cập đến như trách nhiệm của chủ tàu, giới hạn trách nhiệm của chủ tàu. Công văn số 2553/CHHVN-PC đã không đề

cập đến giới hạn trách nhiệm đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu, trong khi đó Công ước Bunker 2001 không đưa ra một giới hạn rõ ràng cho thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu. Điều này sẽ làm cho việc thực thi Công ước Bunker 2001 của Việt Nam trở lên khó khăn và có thể là không đạt được hiệu quả như mong muốn.

Năm 2011, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 46/2011/TT-BGTVT quy định việc cấp, thu hồi giấy chứng nhận bảo hiểm, bảo đảm tài chính theo Công ước Bunker 2001 với những nội dung nổi bật như sau [1]: Tàu Việt Nam có trọng tải lớn hơn 1.000 GT hoạt động trên tuyến quốc tế phải có bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính đối với trách nhiệm dân sự cho thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu. Tàu Việt Nam có trọng tải trên 1.000 GT hoạt động trên tuyến nội địa và tàu nước ngoài có trọng tải trên 1.000 GT nếu có yêu cầu của chủ tàu sẽ được cấp giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc bảo đảm tài chính cho trách nhiệm dân sự về thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu. Như vậy, cũng giống như Công văn số 2553/CHHVN-PC của Cục Hàng hải, Thông tư số 46/2011/TT-BGTVT cũng không đề cập đến số tiền bảo hiểm, mức giới hạn bảo hiểm, trong khi đó Công ước Bunker 2001 cũng không yêu cầu về bảo hiểm tối thiểu. Điều này một lần nữa làm cho việc thực hiện Công ước Bunker 2001 của Việt Nam có thể khó khăn và không hiệu quả.

4. Kết luận

Chúng ta có thể thấy rằng, mặc dù IMO và các tổ chức quốc tế đã ban hành các văn bản, các công ước quy định trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu gây ra bởi các tàu, bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu và các công ước quốc tế liên tục được sửa đổi bổ sung để phù hợp hơn với thực tế, những công ước đó có thực sự hiệu quả, có được thực thi tốt hay không còn phụ thuộc vào hệ thống pháp luật của các quốc gia về lĩnh vực này. Đối với các quốc gia mà nội luật hóa tốt và khắc phục được hạn chế của các quy định trong Công ước Bunker 2001 vào luật quốc gia của họ, việc thực thi Công ước này trở nên thuận tiện và hiệu quả. Ngược lại, các quốc gia có hệ thống pháp luật mà không

khắc phục được những hạn chế của Công ước Bunker 2001, việc thực thi nó có thể khó khăn và không hiệu quả□

Tài liệu tham khảo

- [1] Bộ Giao thông vận tải (2001), *Thông tư số 46/2011/ TT-BGTVT quy định việc cấp, thu hồi giấy chứng nhận bảo hiểm, bảo đảm tài chính theo Công ước Bunker 2001*;
- [2] Cục Hàng hải (2010), *Công văn số 2553/CHHVN-PC về việc thực hiện Công ước Bunker 2001*;
- [3] *Compensation for oil pollution damage guarantee act of Korea*, <http://www.moleg.go.kr>;
- [4] IMO, *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (Bunker Convention) 2001*;
- [5] Kim, Jong-Sung (2014), *A Study on the Management of Marine Pollution Response and Marine Environmental Policy in Korea*, (Korea: Department of Biochemical Engineering Graduate School of Industrial Technology Gangneung-Wonju national University);
- [6] Wang Hui (2011), *Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage - A comparative and economic study of the international, US and the Chinese compensation regime*, Doctorate thesis, Erasmus University Rotterdam;
- [7] <http://www.imo.org>.

Ngày nhận bài: 6/9/2019

Ngày chuyển phản biện: 9/9/2019

Ngày hoàn thành sửa bài: 30/9/2019

Ngày chấp nhận đăng: 7/10/2019