

**ĐÁNH GIÁ VIỆC THỰC THI CÔNG ƯỚC CLC  
TRONG SỰ CỐ TRẦN DẦU ERIKA**  
ASSESSMENT OF IMPLEMENTATION OF CLC IN THE ERIKA INCIDENT

**PHẠM VĂN TÂN**

*Khoa Hàng hải, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam*

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

**Tóm tắt**

*Từ khi ra đời, Công ước quốc tế CLC đóng vai trò quan trọng trong việc bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu. Do vậy, các nước thành viên của Công ước quốc tế CLC đang nỗ lực thực thi Công ước CLC và Công ước Quỹ. Hầu hết các quốc gia thành viên đã ban hành các luật cụ thể phản ánh điều khoản liên quan trong Công ước CLC. Một số quốc gia khác thực thi thông qua các văn bản đơn lẻ của pháp luật quốc gia. Trong bài báo này, tác giả đi sâu phân tích việc thi hành Công ước CLC thông qua sự cố tràn dầu Erika.*

**Từ khóa:** Sự cố tràn dầu Erika, CLC, ô nhiễm dầu tàu.

**Abstract**

*Since it was adopted, CLC convention plays an important role in the compensation of ships' oil pollution damage. Therefore, State parties to the CLC regime are making progressive effort in the implementation of the 1992 CLC and the 1992 Fund Convention. Most of the States parties have enacted specific laws reflecting relevant provision of the CLC regime. Some other States implement the CLC regime through fragment parts of national legislation. This article, the author deeply analyzed the implementation of the CLC convention through Erika incident.*

**Keywords:** Erika incident, CLC, Ships' oil pollution.

**1. Giới thiệu sự cố tràn dầu Erika**

Erika là một tàu chở dầu với tổng trọng tải 19.666 GT được đóng mới vào năm 1975. Vào ngày 7/12/1999, tàu Erika neo đậu tại cầu tàu của nhà máy lọc dầu Flandres tại Dunkirk - Pháp để lấy 30.884,431 tấn dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh cao (là dầu hạng), cùng với 227 tấn dầu nhiên liệu và 131 tấn dầu diesel của tàu. Vào ngày 08/12/1999, tàu Erika bắt đầu chuyến hành trình từ Dunkirk - Pháp đến Livorno - Italy. Trên tuyến hành trình, tàu Erika gặp phải thời tiết xấu và đã bị đắm ở Vịnh Biscay, cách bờ biển Brittany, Pháp khoảng 60 hải lý vào ngày 12/12/1999 [3]. Hậu quả là khoảng 19.800 tấn dầu hàng trên tàu Erika đã tràn ra biển ảnh hưởng đến khoảng 400 km bờ biển của Pháp, ảnh hưởng đến môi trường biển, hệ sinh thái, thủy sản cũng như ngành du lịch. Tuy nhiên, tất cả các thủy thủ đoàn trên tàu đã được cứu sống một cách an toàn.

**2. Phán quyết của Tòa án sơ thẩm đối với sự cố tràn dầu Erika**

Tòa án hình sự sơ thẩm của Pháp đã áp dụng căn cứ pháp lý là các Công ước quốc tế bao gồm: Công ước UNCLOS 1982, Công ước quốc tế liên quan đến sự can thiệp trên biển cả trong trường hợp tai nạn gây ra ô nhiễm dầu 1969 (Intervention 1969), MARPOL 73/78, CLC 1992, Công ước Quỹ 1992 và luật pháp của quốc gia Pháp.

Một mặt, Tòa án đã đưa ra các cáo buộc hình sự về tội ô nhiễm chống lại chủ tàu Erika - công ty Tevere Shipping Company Ltd, chủ tịch của công ty quản lý tàu - Panship Management and Services Srl, phó giám đốc Trung tâm giám sát - CROSS, ba sỹ quan Hải quân Pháp chịu trách nhiệm kiểm soát giao thông ngoài khơi bờ biển Brittany, đăng kiểm Registro Italiano Navale (RINA), công ty dầu mỏ Total SA và một số nhân viên cao cấp của công ty này [5]. Cụ thể, đại diện chủ tàu (Tevere Shipping Company Ltd.) và chủ tịch công ty quản lý (Panship Management and Services Srl) bị kết tội vì không duy trì bảo dưỡng tàu phù hợp, dẫn đến sự ăn mòn tàu; đăng kiểm (RINA) bị kết tội vì sự thiếu thận trọng trong việc gia hạn giấy chứng nhận đăng kiểm của Erika trên cơ sở một cuộc kiểm tra dưới mức tiêu chuẩn của nghề; Total SA đã được tuyên án vô tội khi thực hiện các hoạt động đăng kiểm của mình trước khi thuê tàu Erika.

Mặt khác, các phán quyết dân sự đã được tòa án sơ thẩm tại Paris đưa ra dựa trên cơ sở luật pháp của quốc gia Pháp. Việc đền bù thiệt hại được đưa ra dựa trên các công ước quốc tế có liên quan, cụ thể là CLC 1992 và Quỹ 1992. Cần lưu ý rằng Pháp là một thành viên của cả hai Công ước CLC 1992 và Quỹ 1992 [7]. Tòa án phán quyết bốn bên chịu trách nhiệm về thiệt hại do vụ việc gây ra bao gồm thiệt hại kinh tế, thiệt hại cho biểu tượng của một số khu vực và đô thị, thiệt hại về tinh thần, thiệt hại môi trường và thiệt hại cho hệ sinh thái.

Trong quyết định của mình, Tòa án cho rằng người thuê tàu không phải là Tổng công ty dầu mỏ Total SA mà là một trong những công ty con của Total SA. Do đó, Total SA có thể không tận dụng được lợi ích theo Điều III.4 (c) của CLC 1992 [5].

Mặt khác, Tòa án cho rằng đăng kiểm RINA không được bảo vệ bởi các quy định của CLC 1992, vì họ không thuộc nhóm người thực hiện dịch vụ phục vụ cho tàu. Mặc dù RINA đã cho rằng mình thực hiện nhiệm vụ như là một nhà cung cấp dịch vụ, do đó nó bị loại trừ khỏi việc áp dụng Điều III (4) (b) của Công ước CLC 1992, tòa án cho rằng điều trên chi áp dụng với những người không phải là thủy thủ đoàn, mà cung cấp dịch vụ trực tiếp tới hoạt động hàng hải của tàu. Do đó, các dịch vụ được thực hiện bởi hãng RINA đối với Erika trong trường hợp này không thể đáp ứng điều khoản trên, nên không thể áp dụng được [5].

Tòa án kết luận rằng, pháp luật của Pháp phải được áp dụng cho bốn bên đã nêu ở trên và do đó bốn bên phải có trách nhiệm dân sự về hậu quả của sự cố tràn dầu trên.

### **3. Quyết định của Tòa phúc thẩm đối với sự cố tràn dầu Erika [5]**

Trong Tòa án hình sự phúc thẩm ở Paris, cả bản án hình sự và số tiền phạt của Tòa án sơ thẩm về trách nhiệm đối với hành vi phạm tội gây ô nhiễm trong sự cố tràn dầu Erika đã được xác nhận.

Về trách nhiệm dân sự, Tòa án phúc thẩm dựa theo Điều III.4 (a) của CLC 1992, đã phán quyết rằng đại diện chủ sở hữu đăng ký tàu Erika là đại lý của chủ tàu phải chịu trách nhiệm. Do đại diện của chủ sở hữu đăng ký tàu đã bị phán quyết rằng có hành động thiếu thận trọng và với kiến thức nhận biết rằng hành động thiếu thận trọng đó có thể gây ra hậu quả, do đó đã bị tước đi sự bảo hộ theo quy định của Công ước CLC 1992. Do đó, Tòa phúc thẩm đã xác nhận bản án về trách nhiệm dân sự của đại diện chủ sở hữu đăng ký tàu Erika.

Về phía chủ tịch công ty quản lý tàu, Tòa phúc thẩm phán quyết rằng ông không phải là đại lý hay là nhân viên của một công ty thực hiện dịch vụ cho tàu theo Điều III.4 (b) của công ước CLC 1992, do đó không được bảo vệ theo các quy định liên quan của Công ước CLC 1992. Phán quyết của Tòa án sơ thẩm tại Paris đã được xác nhận.

Đối với đăng kiểm RINA, không thể được coi là người thực hiện dịch vụ cho tàu theo định nghĩa của Điều III.4 (b) của CLC 1992. Tuy nhiên, Tòa án phán quyết rằng, trong việc ban hành các giấy chứng nhận thì đăng kiểm RINA đã hoạt động như một đại lý của Maltese, mà tàu Erika đang treo cờ Maltese. Theo phong tục quốc tế, một quốc gia không thể được đưa ra xét xử trước thẩm quyền của một quốc gia khác. RINA đã thay mặt cho Maltese để cấp giấy chứng nhận theo quy định của Maltese, do đó Tòa phúc thẩm cho rằng đăng kiểm RINA sẽ được hưởng lợi từ điều này. Tuy nhiên, RINA đã từ bỏ lợi ích như vậy do không viện dẫn ở giai đoạn thủ tục tố tụng. Do đó, trách nhiệm dân sự của đăng kiểm RINA cũng đã được xác nhận.

Đối với Total SA, Tòa án phúc Paris đã phán quyết rằng Total SA thực tế là người thuê tàu Erika, nên có thể hưởng lợi từ các quy định tại Điều III.4 (c) của CLC 1992. Do đó, Tòa phúc thẩm cho rằng Total SA không có trách nhiệm dân sự.

Tòa phúc thẩm giữ nguyên các yêu cầu về các biện pháp dọn dẹp, phục hồi, thiệt hại về tài sản và tổn thất kinh tế. Đồng thời, đã xác nhận quyền bồi thường thiệt hại về tinh thần cho chính quyền địa phương và các bên dân sự khác. Hơn nữa, đã chấp nhận quyền bồi thường thiệt hại về môi trường thuần túy, tức là thiệt hại đối với các nguồn tài nguyên môi trường phi thị trường tạo thành một lợi ích hợp pháp. Tòa phúc thẩm cho rằng ô nhiễm đã ảnh hưởng vào trong vùng lãnh thổ, do đó chính quyền của các vùng lãnh thổ này có thể yêu cầu bồi thường cho những thiệt hại ô nhiễm trực tiếp hoặc gián tiếp gây ra cho họ.

Tiếp tục kháng cáo bởi Công ty TNHH Vận tải biển Tevere, RINA và Total SA cho Tòa án Giám đốc thẩm vẫn đang chờ giải quyết.

### **4. Đánh giá tác động của CLC đối với vụ án**

Đối với hành động dân sự phát sinh từ sự cố tràn dầu Erika, Tòa án sơ thẩm tại Paris thấy cần thiết để xác định xem những người có trách nhiệm hình sự về tội ô nhiễm sẽ phải chịu sự áp dụng của CLC 1992 hay không. Ngoài ra câu hỏi trước Tòa án là liệu tòa án hình sự có thẩm quyền hay không có thẩm quyền để xác định các yêu cầu bồi thường đối với họ. Tòa án cho rằng CLC năm 1992 đã không tước đoạt quyền được bồi thường thiệt hại của các bên dân sự đối với các thiệt hại mà họ gây ra trong Tòa án Hình sự. Theo luật pháp của Pháp, sự tồn tại của một yêu cầu bồi thường đặc biệt là không đủ để loại bỏ nó khỏi thẩm quyền của Tòa án Hình sự [6]. Nó chỉ được loại bỏ nếu CLC 1992 quy định rõ ràng rằng cấm việc đưa bất kỳ yêu cầu bồi thường thiệt hại dân sự nào đến Tòa án Hình sự. Tuy nhiên, CLC 1992 không có quy định rõ ràng đối với điều đó.

Yêu cầu bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu theo CLC 1992 về cơ bản là hành động dân sự trái ngược với hành động tội phạm hình sự. Quyết định đòi bồi thường thiệt hại ô nhiễm do sự cố tràn dầu Erika dựa trên phán quyết của Tòa án hình sự sơ thẩm liên quan đến tố tụng hình sự. Câu hỏi đặt ra ở đây là điều gì sẽ xảy ra nếu các bên bị kết tội hình sự không chịu trách nhiệm về tội phạm dân sự theo CLC 1992 không? Hoặc các nạn nhân có thể yêu cầu bồi thường theo luật dân sự liên quan mà có thi hành luật CLC 1992? Nếu không có quyền dân sự mà hành động tội phạm hình sự đã không thành công, thì quyền hành động dân sự theo CLC 1992 sẽ bị mất. Do đó làm cho chế độ CLC 1992 mất đi vai trò.

Hơn nữa, so với thủ tục tố tụng dân sự, thủ tục tố tụng hình sự thường mất nhiều thời gian hơn. Do đó, xét xử trách nhiệm dân sự và bồi thường thiệt hại trong tòa án hình sự có thể cản trở mục đích của chế độ CLC để bồi thường kịp thời. Cũng theo thời gian vụ án hình sự được quyết định, người ta có thể mất quyền yêu cầu bồi thường theo CLC 1992 do hết thời hạn để đưa hành động khiếu nại, do đó công lý bị từ chối.

Theo quy định của CLC 1992, thì chỉ có chủ tàu phải chịu trách nhiệm về thiệt hại do ô nhiễm dầu [1]. Tuy nhiên, theo như phán quyết từ vụ tràn dầu Erika, công ty quản lý tàu Erika, người thuê tàu cũng được coi là công ty dầu mỏ chịu trách nhiệm và đăng kiểm cũng phải đối mặt với hành động dân sự có liên quan trong vụ việc Erika.

Công ty quản lý chịu trách nhiệm phối hợp với chủ tàu trong việc duy trì, sửa chữa, bảo dưỡng tàu, không thể đưa ra lý do giảm chi phí, dẫn đến gây nguy hiểm cho sự an toàn của tàu. Do đó, trách nhiệm dân sự không được loại trừ theo CLC 1992. Điều này có thể tăng cường trách nhiệm của các công ty quản lý vì họ sẽ nhận thức được rằng mình cũng phải chịu trách nhiệm về hành vi và thiếu sót của mình.

Về phía người thuê tàu Erika, tại thời điểm xảy ra sự cố, người thuê tàu đã có hành động bất cẩn trong việc không hủy bỏ chuyến đi của tàu già, mà việc quản lý và bảo trì kỹ thuật lại bị gián đoạn. Tuy nhiên, sự thiếu thận trọng của người thuê tàu Erika không đủ căn cứ đánh giá hành động bất cẩn đó có ý định gây thiệt hại hoặc thiếu thận trọng với kiến thức để nhận biết rằng thiệt hại có thể xảy ra theo như quy định của Công ước CLC 1992 [1]. Như vậy, rất khó có thể chứng minh rằng hành động bất cẩn đó có ý định gây thiệt hại hoặc thiếu thận trọng với kiến thức để nhận biết rằng thiệt hại có thể xảy. Điều đó dẫn đến các bên liên quan dễ dàng thoát tội với lỗi này.

Theo quy định của CLC 1992, thì chỉ những thiệt hại ô nhiễm và chi phí của các biện pháp phòng ngừa sẽ được đền bù [4]. Còn đối với thiệt hại tinh thần không được coi là thiệt hại được bao trùm trong thiệt hại ô nhiễm. Tuy nhiên, từ quyết định trong vụ việc Erika, có thể thấy rằng bồi thường thiệt hại cho biểu tượng của khu vực và đô thị, thiệt hại về tinh thần và thiệt hại cho môi trường và sinh thái cũng được lưu ý để bồi thường. Theo ý nghĩa chung về thiệt hại ô nhiễm được quy định trong Công ước CLC 1992, các tòa án quốc gia có thể giải thích điều khoản để bao gồm những điều không được dự tính bởi các nhà lập pháp trong việc chấp nhận thỏa thuận quốc tế có liên quan. Ngoài ra, trong trường hợp không có điều khoản liên quan trong CLC 1992, các luật khác có thể được áp dụng để yêu cầu bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu.

Hơn nữa, theo quy định từ công ước, chỉ có chủ sở hữu đăng ký tàu mới được quyền giới hạn trách nhiệm pháp lý. Như vậy, chủ sở hữu đăng ký tàu đã được hưởng lợi, còn các bên không phải chủ sở hữu tàu sẽ không được hưởng lợi từ giới hạn trách nhiệm pháp lý theo CLC 1992. Tuy nhiên, họ có thể được hưởng lợi từ Công ước về giới hạn trách nhiệm pháp lý đối với các yêu cầu bồi thường hàng hải năm 1976 (LLMC 1976) [2]. Tuy nhiên, giới hạn của công ước này không những thấp hơn các công ước khác mà còn khó có thể đảm bảo việc bồi thường thiệt hại cho các nạn nhân từ các bên mà không phải chủ tàu.

## 5. Kết luận

Từ khi được thông qua, Công ước quốc tế CLC đóng vai trò quan trọng trong việc bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu từ tàu. Do vậy, các nước thành viên của Công ước quốc tế CLC đang nỗ lực thực thi công ước. Hầu hết các quốc gia thành viên đã ban hành các luật cụ thể phản ánh điều khoản liên quan trong Công ước CLC. Tuy nhiên, sự khác biệt trong việc giải thích tư pháp của các quốc gia có thể khác nhau dẫn đến mục đích thống nhất của công ước có thể bị ảnh hưởng. Do vậy, chúng ta cần phải nghiên cứu việc thi hành công ước thông qua luật quốc gia cũng như thông qua các bản án điển hình - sự cố Erika.

**TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1] IMO, International Maritime Organization Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 29 November 1969 (CLC 1992), <http://www.imo.org>.
- [2] IMO, International Convention on Limitation of Liability (LLMC 1976) as amended by the Protocol of 1996, <http://www.imo.org>.
- [3] IOPC Fund, Report of IOPC Fund Incidents 2011.
- [4] ITPOF, Oil Spill Compensation a Guide to the International Conventions on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, 2007.
- [5] The Erika Judgment of March 2010.
- [6] Tumaini Shabani Gurumo, Review of implementation of international civil liability and compensation regime for ships' oil pollution damage, PhD Dissertation, Dalian Maritime University, 2012.
- [7] Website: <http://www.iopcfund.org>.

---

Ngày nhận bài: 22/02/2019

Ngày nhận bản sửa: 07/03/2019

Ngày duyệt đăng: 11/03/2019