

BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI Ô NHIỄM DẦU TỪ TÀU BIỂN: THỦ TỤC YÊU CẦU BỒI THƯỜNG CÓ THỰC SỰ LÀ PHỨC TẠP? COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE CAUSED BY SHIPS: IS THE CLAIM PROCEDURE COMPLICATED?

PHẠM VĂN TÂN

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

Email liên hệ: phamvantan@vimaru.edu.vn

Tóm tắt

Một sự cố tràn dầu có thể gây ra thiệt hại tới nhiều tổ chức và cá nhân ở nhiều quốc gia khác nhau. Dầu có thể tràn vào bờ biển gây thiệt hại về tài sản và tổn thất kinh tế, đặc biệt ảnh hưởng đến ngành đánh cá hoặc du lịch của các khu vực hay nhiều quốc gia ven biển. Những người bị thiệt hại do hậu quả của sự cố tràn dầu có thể làm thủ tục để yêu cầu bồi thường. Công ước quốc tế về bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu tàu được áp dụng ở nhiều quốc gia ven biển và có thể đưa ra thủ tục thống nhất cho hầu hết các tình huống ô nhiễm dầu do nguồn tàu, nhưng một số quốc gia có các thỏa thuận song phương hoặc đa phương thay thế hoặc bổ sung cho các công ước quốc tế. Do đó, trách nhiệm pháp lý và khả năng bồi thường có thể khác nhau. Bài viết này sẽ phân tích về tài liệu để hỗ trợ, cũng như thủ tục cho yêu cầu bồi thường.

Từ khóa: Ô nhiễm dầu tàu, bồi thường thiệt hại, Luật Hàng hải, CLC, FUND.

Abstract

A spill of oil can cause a financial loss for a variety of organisations and individuals of other countries. Oil may arrive on a shoreline causing damage to property and economic loss, particularly affecting local fishing or tourism industries many coastal countries. Those placed at a financial disadvantage as a result of a spill of oil may be claimed for compensation. International conventions on compensation for oil pollution damage are in place in many coastal States and therefore are able to provide a uniform solution for most scenarios of ship-source marine oil pollution however, some countries have bilateral or multilateral agreements that replace or supplement the international conventions. As a result, liability and the availability of compensation can vary. This article will analyze

the documentation to support, as well as the procedure for the claim.

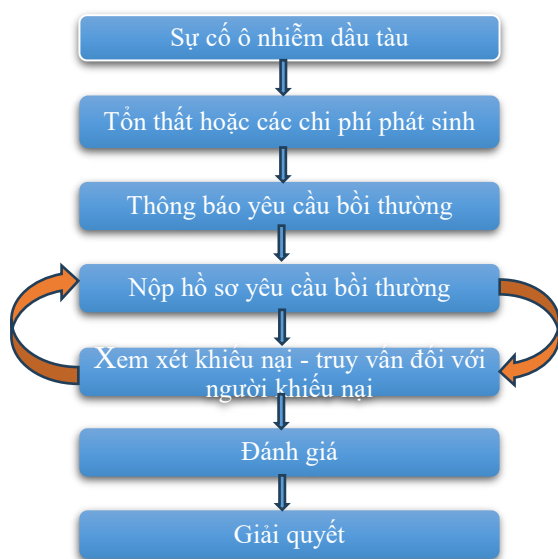
Keywords: Ship's oil pollution, compensation for damages, Maritime laws, CLC, FUND.

1. Giới thiệu

Việc thanh toán bồi thường thiệt hại do sự cố tràn dầu từ tàu phụ thuộc phần lớn vào chế độ pháp lý áp dụng tại quốc gia nơi xảy ra sự cố hoặc thiệt hại. Nhiều quốc gia đã ký kết một hoặc nhiều chế độ bồi thường quốc tế để đẩy nhanh việc thanh toán các yêu cầu bồi thường. Đối với các quốc gia không ký kết công ước quốc tế thì luật quốc gia sẽ được áp dụng. Tuy nhiên, trong hầu hết các trường hợp, công ty bảo hiểm của tàu, thường là P&I (Protection and Indemnity Clubs) sẽ là nguồn bồi thường chính. Đối với các tàu chở dầu, Quỹ Bồi thường Ô nhiễm Dầu Quốc tế (Quỹ IOPC) có thể tham gia vào việc thanh toán các yêu cầu bồi thường, hoặc có thể có khoản bồi thường từ quỹ của chính phủ quốc gia. Bất kể nguồn bồi thường là gì, việc gửi yêu cầu bồi thường thường sẽ đi theo một lộ trình xác định với trách nhiệm thuộc về người yêu cầu chứng minh tổn thất của họ. Để cho phép các cơ quan trả tiền bồi thường hiệu đầy đủ về khiếu nại, cần cung cấp thông tin hỗ trợ đầy đủ và phù hợp.

Quy trình giải quyết khiếu nại được thực hiện theo một loạt các bước (Hình 1).

Khi xảy ra tổn thất, thông báo phải được thực hiện càng sớm càng tốt. Người yêu cầu bồi thường có trách nhiệm cung cấp đầy đủ bằng chứng về tổn thất của họ. Ngoài ra, họ có thể yêu cầu thêm thông tin và bằng chứng trong quá trình đánh giá yêu cầu bồi thường. Do đó, việc đánh giá có thể ở dạng trao đổi lặp đi lặp lại giữa nguyên đơn và những người chịu trách nhiệm giải quyết khiếu nại, cho đến khi quá trình hoàn tất. Trong hầu hết các trường hợp, thỏa thuận về số tiền bồi thường phải trả đạt được trên cơ sở thỏa thuận tự nguyện mà không cần đến hành động pháp lý và các chi phí liên quan.



Hình 1. Quy trình giải quyết bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu tàu

2. Ai có thể khiếu nại yêu cầu bồi thường thiệt hại?

Bất kỳ ai bị thiệt hại do ô nhiễm tại một quốc gia là thành viên của Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu tàu - CLC 1992, và Công ước Quốc tế về Trách nhiệm Dân sự đối với Thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu, 2001 - Công ước Bunker 2001 đều có thể yêu cầu bồi thường. Nếu thiệt hại xảy ra ở một quốc gia chỉ là thành viên của CLC 1992 hoặc Công ước Bunker 2001, thì chỉ có thể đưa ra yêu cầu bồi thường đối với chủ tàu và công ty bảo hiểm của chủ tàu. Tuy nhiên, các yêu cầu bồi thường thiệt hại ở các Quốc gia là thành viên của cả CLC 1992 và Công ước Quỹ 1992 - Fund 1992 có thể được đưa ra đối với chủ tàu, công ty bảo hiểm và Quỹ 1992.

Người khiếu nại có thể là cá nhân, công ty, tổ chức tư nhân hoặc cơ quan nhà nước, bao gồm cả chính quyền quốc gia hoặc địa phương. Nếu một số người yêu cầu bồi thường bị thiệt hại tương tự, họ có thể thấy thuận tiện hơn khi cùng nhau gửi yêu cầu bồi thường tập thể, điều này cũng sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc xử lý và đánh giá yêu cầu bồi thường.

3. Nộp đơn khiếu nại yêu cầu bồi thường thiệt hại cho ai?

Khi một sự cố xảy ra, Quỹ 1992 hợp tác chặt chẽ với công ty bảo hiểm của chủ tàu, thông thường sẽ là bảo hiểm P&I bảo hiểm trách nhiệm pháp lý bên thứ ba của chủ tàu, bao gồm trách nhiệm đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu. Bảo hiểm P&I và Quỹ 1992 thường hợp tác trong việc xử lý các khiếu nại, đặc biệt khi rõ ràng ngay từ đầu rằng tiền bồi thường sẽ được thanh

toán từ cả hai nguồn trên.

Vì trong hầu hết các trường hợp, Quỹ 1992 chỉ thanh toán bồi thường sau khi chủ tàu hoặc công ty bảo hiểm đã thanh toán đến mức giới hạn trách nhiệm áp dụng cho tàu có liên quan, nên trước tiên các yêu cầu bồi thường phải được gửi cho chủ tàu hoặc công ty bảo hiểm của họ. Trên thực tế, các yêu cầu bồi thường thường được chuyển qua văn phòng đại diện của công ty bảo hiểm gần địa điểm xảy ra sự cố nhất. Do sự hợp tác chặt chẽ giữa Quỹ 1992 và công ty bảo hiểm, các yêu cầu bồi thường, bao gồm cả tài liệu hỗ trợ, chỉ cần được gửi đến công ty bảo hiểm, đại lý hoặc Quỹ 1992.

Khi một sự cố làm phát sinh một số lượng lớn các yêu cầu bồi thường, Quỹ 1992 và công ty bảo hiểm sẽ cùng nhau thành lập một văn phòng yêu cầu bồi thường tại địa phương nơi xảy ra sự cố để các yêu cầu bồi thường có thể được xử lý dễ dàng, nhanh chóng. Những người yêu cầu bồi thường nên gửi yêu cầu của họ đến văn phòng yêu cầu bồi thường tại địa phương đó. Và các thông tin chi tiết về các văn phòng yêu cầu bồi thường này được đưa ra trên báo chí địa phương.

Nếu những người yêu cầu bồi thường bị thiệt hại tại một Quốc gia là thành viên của Nghị định thư về Quỹ bổ sung, yêu cầu của họ sẽ tự động được xem xét để nhận bồi thường từ Quỹ bổ sung, trong trường hợp số tiền hiện có từ chủ tàu, công ty bảo hiểm và Quỹ 1992 không đủ để thanh toán đầy đủ các khoản bồi thường đã được chứng minh.

Những người yêu cầu bồi thường muốn yêu cầu trực tiếp tới Quỹ 1992 sẽ gửi yêu cầu tới địa chỉ của Quỹ Bồi thường Ô nhiễm Dầu Quốc tế 1992 (Quỹ 1992). Tất cả các yêu cầu bồi thường đều được chuyển đến Quỹ 1992 và công ty bảo hiểm của chủ tàu để quyết định xem họ có đủ điều kiện nhận bồi thường hay không và nếu có, thì số tiền bồi thường là bao nhiêu. Các văn phòng khiếu nại địa phương không có thẩm quyền đưa ra các quyết định này.

4. Yêu cầu bồi thường nên được trình bày như thế nào?

Các yêu cầu bồi thường phải được thực hiện bằng văn bản (bao gồm cả thư điện tử). Nhiều trường hợp, công ty bảo hiểm, Quỹ 1992 sẽ phát hành các biểu mẫu yêu cầu bồi thường để hỗ trợ người yêu cầu trong việc trình bày yêu cầu bồi thường.

Yêu cầu bồi thường phải được trình bày rõ ràng và có đầy đủ thông tin cũng như tài liệu hỗ trợ để có thể đánh giá mức độ thiệt hại. Mỗi mục của khiếu nại phải được chứng minh bằng hóa đơn hoặc tài liệu hỗ trợ có liên quan khác, chẳng hạn như bảng công việc, ghi chú

giải thích, tài khoản và ảnh. Người yêu cầu bồi thường có trách nhiệm nộp đủ bằng chứng để hỗ trợ cho yêu cầu của họ. Điều quan trọng là tài liệu phải đầy đủ và chính xác. Những người yêu cầu bồi thường nên liên hệ với Quỹ 1992 (hoặc với cơ quan khảo sát được chỉ định hoặc văn phòng yêu cầu bồi thường tại địa phương) càng sớm càng tốt sau sự cố để thảo luận về việc trình bày yêu cầu bồi thường.

Ngoài ra, mỗi yêu cầu bồi thường phải chứa các thông tin cơ bản sau: Tên và địa chỉ của nguyên đơn, và của bất kỳ người đại diện nào; Danh tính của tàu liên quan đến vụ việc; ngày, địa điểm và các chi tiết cụ thể của vụ việc, nếu người khiếu nại biết, trừ khi điều này thông tin đã có sẵn cho Quỹ 1992; Loại thiệt hại do ô nhiễm; Số tiền yêu cầu bồi thường.

5. Yêu cầu bồi thường nên được đưa ra trong thời gian nào?

Người khiếu nại cuối cùng sẽ mất quyền được bồi thường theo Công ước Quỹ 1992 trừ khi họ khởi kiện ra tòa chống lại Quỹ 1992 trong vòng ba năm kể từ ngày xảy ra thiệt hại hoặc thông báo chính thức cho Quỹ 1992 về một vụ kiện chống lại chủ tàu hoặc công ty bảo hiểm trong thời hạn ba năm. Tương tự như vậy, những người yêu cầu bồi thường sẽ mất quyền được chủ tàu và công ty bảo hiểm của họ bồi thường theo CLC 1992 trừ khi họ khởi kiện ra tòa trong vòng ba năm kể từ ngày thiệt hại xảy ra. Mặc dù, thiệt hại có thể xảy ra sau khi sự cố ô nhiễm dầu xảy ra, nhưng trong mọi trường hợp, vụ kiện phải được thực hiện trong vòng sáu năm kể từ ngày xảy ra sự cố. Nếu các bước đã được thực hiện để khiếu nại đối với Quỹ 1992, thì mọi quyền đối với khoản bồi thường bổ sung từ Nghị định Quỹ bổ sung sẽ tự động được bảo vệ.

Tuy nhiên, người yêu cầu bồi thường thiệt hại nên gửi yêu cầu của họ càng sớm càng tốt sau khi thiệt hại đã xảy ra. Nếu một khiếu nại chính thức không thể được đưa ra ngay sau khi sự cố ô nhiễm dầu xảy ra, thì Quỹ 1992 sẽ đánh giá cao việc được thông báo càng sớm càng tốt về ý định của người khiếu nại trong việc trình bày khiếu nại ở giai đoạn sau. Các nguyên đơn nên cung cấp càng nhiều thông tin chi tiết như ở trên càng tốt.

6. Đánh giá và thanh toán khiếu nại

Quỹ 1992, thông thường hợp tác với công ty bảo hiểm của chủ tàu chỉ định các chuyên gia giám sát, đánh giá các hoạt động làm sạch khắc phục ô nhiễm, điều tra các yêu cầu bồi thường và đưa ra các đánh giá độc lập về tổn thất.

Chi phí không lường trước có thể phát sinh sau khi

yêu cầu đã được gửi. Nếu tương đối nhỏ, khiếu nại ban đầu có thể được sửa đổi để bao gồm các chi phí này, mặc dù điều này có thể làm chậm quá trình đánh giá tiếp theo. Mặt khác, khiếu nại bổ sung có thể được gửi trong khoảng thời gian sau đó, tuy nhiên tùy theo khu vực pháp lý, bao gồm Công ước quốc tế, các khiếu nại sẽ không được chấp nhận sau một khoảng thời gian nhất định từ khi sự cố xảy ra.

Quỹ 1992 và Bảo hiểm P&I đã phát triển một mạng lưới toàn cầu gồm các chuyên gia có kiến thức chuyên môn trong các lĩnh vực khác nhau có khả năng bị ảnh hưởng bởi ô nhiễm dầu. Những nhân viên kỹ thuật của ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation Ltd - ITOPF, một tổ chức phi lợi nhuận được tài trợ chủ yếu bởi các chủ tàu thông qua các công ty bảo hiểm của họ) đã có kinh nghiệm trong ứng phó sự cố tràn dầu và rất quen thuộc với các tiêu chí được chấp nhận yêu cầu bồi thường của Quỹ 1992. Trong giai đoạn khắc phục sự cố, các nhân viên kỹ thuật của ITOPF thường có mặt tại hiện trường để họ có thể đưa ra lời khuyên kỹ thuật về các biện pháp ứng phó phù hợp nhất với các tiêu chí được chấp nhận bởi Quỹ 1992.

Mặc dù Quỹ 1992 và Bảo hiểm P&I dựa vào các chuyên gia để hỗ trợ đánh giá các khiếu nại, nhưng quyết định về việc chấp thuận hay từ chối một khiếu nại hoàn toàn thuộc về quyền của họ.

Khi Quỹ và Bảo hiểm P&I đã đưa ra quyết định của họ về yêu cầu bồi thường, người yêu cầu sẽ được liên hệ, thường là bằng văn bản, để giải thích cơ sở của đánh giá. Nếu nguyên đơn quyết định chấp nhận đề nghị bồi thường, họ sẽ được yêu cầu ký vào biên nhận khi thanh toán số tiền bồi thường. Trong trường hợp người yêu cầu bồi thường không đồng ý với đánh giá của yêu cầu bồi thường, họ có thể cung cấp thêm thông tin và yêu cầu đánh giá thêm.

Giám đốc Quỹ 1992 được trao thẩm quyền để phê duyệt, thanh toán hoặc từ chối yêu cầu bồi thường. Tuy nhiên, trong một số trường hợp nhất định, ví dụ nếu một khiếu nại làm phát sinh các câu hỏi về nguyên tắc hoạt động của Quỹ, thì Giám đốc phải chuyển khiếu nại đó lên Ủy ban điều hành quỹ để quyết định.

7. Nếu người yêu cầu không đồng ý với quyết định của Quỹ thì sao?

Nếu không thể đạt được thỏa thuận về việc đánh giá yêu cầu bồi thường, người yêu cầu bồi thường có quyền đưa yêu cầu của mình ra tòa án có thẩm quyền tại quốc gia nơi xảy ra thiệt hại. Tuy nhiên, kể từ khi chế độ bồi thường quốc tế được thành lập vào năm 1978, các hành động đưa yêu cầu ra tòa án có thẩm

quyền là không cần thiết trong phần lớn các vụ việc liên quan đến Quỹ 1992 và quỹ tiền thân của nó.

8. Mất bao lâu để thẩm định và thanh toán khiếu nại?

Quỹ 1992 và Bảo hiểm P&I cố gắng đạt được thỏa thuận với những người yêu cầu bồi thường và trả tiền bồi thường càng nhanh càng tốt. Họ có thể thực hiện các khoản thanh toán tạm thời trước khi đạt được thỏa thuận cuối cùng nếu người yêu cầu bồi thường gặp khó khăn tài chính. Tuy nhiên, các khoản thanh toán tạm thời phải tuân theo các điều kiện và giới hạn, đặc biệt nếu tổng số tiền yêu cầu bồi thường vượt quá tổng số tiền bồi thường có sẵn theo Công ước CLC 1992 và Quỹ 1992.

Tốc độ mà các yêu cầu được đồng ý và thanh toán phụ thuộc phần lớn vào thời gian người yêu cầu cung cấp thông tin được yêu cầu. Do đó, những người yêu cầu bồi thường nên tuân chặt chẽ các quy định và hợp tác đầy đủ với các chuyên gia của Quỹ 1992, đồng thời cung cấp tất cả thông tin liên quan đến việc đánh giá các yêu cầu bồi thường.

Ngôn ngữ làm việc của Quỹ 1992 là tiếng Anh, tiếng Pháp và tiếng Tây Ban Nha. Các khiếu nại sẽ được xử lý nhanh hơn nếu các khiếu nại, hoặc ít nhất là các bản tóm tắt khiếu nại, được gửi bằng một trong các ngôn ngữ này.

9. Kết luận

Yêu cầu bồi thường sẽ được thực hiện trong nhiều trường hợp, có thể đối với chủ tàu, hay với công ty bảo hiểm của chủ tàu. Bồi thường bổ sung có thể từ các nguồn khác nhau, bao gồm các quỹ quốc tế và quốc gia. Ở dạng cơ bản nhất, yêu cầu bồi thường phải bao gồm các thông tin về danh tính, địa chỉ liên hệ của người yêu cầu, tên của sự cố ô nhiễm (thường là tên tàu), số tiền yêu cầu và lý do yêu cầu. Như vậy, việc yêu cầu bồi thường là không quá phức tạp, nó chỉ cần gửi đi với các thông tin cơ bản, nhưng đã đóng vai trò hữu ích trong việc thông báo về ý định đòi bồi thường. Tuy nhiên, vấn đề ở đây là các thông tin cơ bản sẽ không đủ để cho phép thực hiện đánh giá thiệt hại, và thường sẽ cần nhiều thông tin hơn mới có thể thực hiện việc bồi thường thiệt hại.

Trong một sự cố ô nhiễm ở quy mô lớn, tài liệu khiếu nại có thể rất đồ sộ. Cụ thể, cần cung cấp mô tả, giải thích vụ việc và được tham chiếu đến các mục thuộc các loại tổn thất được chấp thuận trong yêu cầu bồi thường. Tóm tắt yêu cầu bồi thường và bảng số liệu chi tiết. Tuy nhiên, điều quan trọng cần lưu ý là việc gửi yêu cầu bồi thường được ghi chép đầy đủ

không có nghĩa là yêu cầu đó sẽ đủ điều kiện và được chấp nhận bồi thường.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] A. Regina and L. Jennifer (2012), *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*, New York and Geneva.
- [2] Dinh Thi My Linh, Pham Van Tan (2020), *Civil liability for ship -source oil pollution damage: should Vietnam join FUND 1992?*, Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs, Vol.12, Issue 4, pp.259-268.
- [3] Phạm Văn Tân (2019), *Bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu trong sự cố tràn dầu Hebei Spirit và bài học cho Việt Nam*, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải, Số 57 (01/2019), tr.93-98.
- [4] Phạm Văn Tân (2019), *Đánh giá việc thực thi công ước CLC trong sự cố tràn dầu Erika*. Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải, Số 58 (04/2019), tr.101-104.
- [5] 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).
- [6] IMO, Protocol of 2003 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund Compensation for Oil Pollution Damage 1992.
- [7] ITOPF (2021), *Liability and Compensation for Ship-source Oil Pollution in the Marine Environment: An overview*.
- [8] ITOPF (2021), *Preparation and submission of claims from oil pollution*.
- [9] International Tanker Owners Pollution Federation Limited. Website: <http://ITPOF.com>. Visited on 10 September 2023.
- [10] Tổ chức Hàng hải quốc tế. Website: www.imo.org. Ngày truy cập 10/9/2023.

Ngày nhận bài:	04/10/2023
Ngày nhận bản sửa:	16/10/2023
Ngày duyệt đăng:	23/10/2023