

BẢO HIỂM TRÁCH NHIỆM BẮT BUỘC TRONG VIỆC BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI Ô NHIỄM DẦU TÀU

COMPULSORY LIABILITY INSURANCE IN THE COMPENSATION FOR SHIPS' OIL POLLUTION DAMAGE

PHẠM VĂN TÂN, NGUYỄN MẠNH CƯỜNG, NGUYỄN THÀNH LÊ

Khoa Hàng hải, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Tóm tắt

Thiệt hại của ô nhiễm dầu tàu thường rất lớn. Trong nhiều trường hợp thiệt hại quá lớn, chủ tàu không đủ khả năng tài chính để chi trả bồi thường. Do đó, chúng ta cần phải có một biện pháp đảm bảo bồi thường cho những thiệt hại ô nhiễm dầu tàu - Đó là bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc hoặc đảm bảo tài chính cho thiệt hại ô nhiễm dầu tàu. Và ngày nay, bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đã trở thành một thành phần không thể thiếu của chế độ trách nhiệm bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu tàu.

Từ khóa: Ô nhiễm dầu tàu; bồi thường thiệt hại; bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc; CLC; Bunker 2001.

Abstract

The oil pollution can cause damage to wide scale, in many cases, the shipowner's finances isn't enough to pay compensation for oil pollution damage. Therefore, we need to have a means of ensuring compensation for oil pollution damage - Compulsory liability insurance or financial security. The nature of compulsory liability insurance for civil liability for oil pollution damage is to ensure that the persons who have suffered loss from oil pollution will be compensated. And now, compulsory liability insurance is an integral part of the compensation regime.

Keywords: Ship's oil pollution; compensation for damage; compulsory liability insurance; CLC; Bunker 2001

1. Giới thiệu

Từ năm 1967, nhiều sự cố tràn dầu tàu đã xảy ra và gây ra thiệt hại nghiêm trọng cho môi trường biển cũng như thiệt hại về kinh tế trên thế giới. Khi sự cố tràn dầu tàu đã xảy, nó sẽ ảnh hưởng lớn đến cuộc sống con người, các sinh vật dưới đáy biển, hoạt động của các cảng biển và các hoạt động hàng hải trên phạm vi thế giới - một trong những hoạt động được coi là xương sống của thương mại quốc tế ngày nay. Những thiệt hại trước mắt và lâu dài do ô nhiễm dầu tàu gây ra, cũng như các thiệt hại mà những người có liên quan trực tiếp phải gánh chịu như hàng hải, đánh bắt, nuôi trồng thủy sản, nông nghiệp, ngư nghiệp, du lịch,... là rất lớn và đòi hỏi tốn kém thời gian, của cải và công sức cho công tác ngăn chặn, hạn chế, khắc phục sự cố ô nhiễm dầu tàu, cũng như việc tính toán thiệt hại để đòi bồi thường thỏa đáng là việc rất khó khăn và phức tạp.

Thiệt hại ô nhiễm do dầu tàu 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. Thiệt hại của ô nhiễm dầu tàu thường rất lớn. Trong nhiều trường hợp thiệt hại quá lớn, chủ tàu không đủ khả năng tài chính để chi trả bồi thường. Do đó, chúng ta cần phải có một biện pháp đảm bảo bồi thường cho những thiệt hại ô nhiễm dầu tàu - Đó là bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc hoặc đảm bảo tài chính cho thiệt hại ô nhiễm dầu tàu. Trong bài viết này, tác giả đi phân tích bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc trong việc bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu tàu (bao gồm cả dầu hàng và dầu nhiên liệu của tàu).

2. Bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc

Theo luật hiện hành, bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc được hiểu rằng những người được pháp luật quy định phải có bảo hiểm để đảm bảo cho trách nhiệm của họ đối với những thiệt hại tiềm ẩn có thể xảy ra. Và nó bao gồm hai đặc trưng chính. Thứ nhất, nó là bắt buộc. Thứ hai, nó vì lợi ích cộng đồng nhiều hơn lợi ích thương mại. Bản chất của bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu là để đảm bảo những người bị thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu sẽ được bồi thường. Nó luôn đảm bảo có một nguồn tài chính sẵn sàng cho việc bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu tàu [5].

Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu 1969 (CLC 1969) là Công ước quốc tế đầu tiên áp dụng bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu tàu. Vụ tai nạn tàu dầu Torrey Canyon là lý do chính cho sự ra đời của CLC 1969, cụ thể vào tháng 3 năm 1967, tàu chở dầu Torrey Canyon đã bị gặp nạn và mắc cạn ở bờ biển phía đông nam nước Anh, hậu quả là khoảng 110.000 tấn dầu thô tràn ra khắp bờ biển của Anh và Pháp, nó là vụ tràn dầu lớn nhất trong lịch sử cho đến thời điểm đó [5]. Với những thiệt hại lớn của vụ tràn

dầu tàu Torrey Canyon, IMO đã nhận thấy rằng cần phải có một nguồn tài chính sẵn có để đảm bảo cho việc bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu tàu. Từ đó bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đã được áp dụng vào CLC 1969 và sau này các Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu nhiên liệu 2001 (Bunker 2001), CLC sửa đổi 1992 (CLC 1992) cũng vẫn áp dụng bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc hoặc các biện pháp đảm bảo tài chính khác.

3. Bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu theo Công ước Bunker 2001

3.1. Tàu nào phải có bảo hiểm?

Theo Điều 7 của Công ước này 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 với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu trong một số tiền bằng với giới hạn theo luật quốc tế hoặc quốc gia lựa chọn áp dụng. Việc áp dụng các yêu cầu bảo hiểm bắt buộc đối với ngưỡng tàu 1.000 GT đã được tranh cãi nhiều vì nó loại trừ hầu hết các tàu lai, tàu đánh cá xa bờ có tiềm năng mang một lượng dầu nhiên liệu lớn. Một số quốc gia muốn giảm tổng trọng tải tàu xuống dưới 1.000 GT (ví dụ 400 hoặc 300) [6]. 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 đội tàu của họ. Để thống nhất được các ý kiến này, 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.

3.2. Ai phải mua bảo hiểm?

Theo Điều 7 (1) của Công ước Bunker 2001, chủ đăng ký sở hữu tàu phải có bảo hiểm bảo đảm cho trách nhiệm của mình với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu. Trong trường hợp có nhiều bên được xác định là chủ tàu theo định nghĩa chủ tàu của Công ước Bunker 2001 (theo định nghĩa “chủ tàu” của Công ước Bunker 2001 thì người thuê tàu trần, người quản lý hay khai thác tàu, chủ đăng ký sở hữu tàu đều được coi là chủ tàu), thì bên đã đăng ký sở hữu tàu phải mua bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu. Những người quản lý và khai thác tàu sẽ được bảo hiểm trách nhiệm của họ đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu thông qua các cam kết hợp đồng với chủ tàu. Tuy nhiên, trong thực tế, bất kỳ người thuê tàu trần, người quản lý hay khai thác tàu nào cũng muốn một hình thức bảo hiểm cho trách nhiệm của họ trong trường hợp chủ sở hữu đăng ký tàu mất khả năng thanh toán. Từ đó, một số hình thức liên doanh bảo hiểm đã được tính đến (P&I) [4].

3.3. Mức bảo hiểm

Theo Điều 7 (1), bảo hiểm hoặc các khoản bảo đảm tài chính khác phải đủ để chi trả cho trách nhiệm của chủ sở hữu đăng ký tàu về thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu trong một khoản tiền tương đương với giới hạn trách nhiệm theo chế độ luật quốc gia hoặc quốc tế được lựa chọn áp dụng, nhưng trong tất cả các trường hợp, không vượt quá số tiền được tính theo Công ước về giới hạn trách nhiệm pháp lý đối với các khiếu nại hàng hải, 1976 (LLMC 1976). Như vậy, số tiền bảo hiểm đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu được giới hạn trên bởi các quy định của LLMC 1976, nhưng Công ước Bunker 2001 không bao gồm các yêu cầu bồi thường về tử vong hoặc thương tích cá nhân, trong khi đó theo LLMC 1976 số tiền này gấp đôi so với các khoản bồi thường khác. Ngoài ra, không có điều khoản nào quy định về số tiền bảo hiểm tối thiểu, mà chỉ nêu ra là “áp dụng cơ chế giới hạn quốc gia hoặc quốc tế” của quốc gia tàu treo cờ. Mà mỗi một quốc gia có mức bảo hiểm tối thiểu không giống nhau. Điều này có thể dẫn đến tình huống là hai tàu giống nhau (trong tất cả các khía cạnh giống hệt nhau) có mức bảo hiểm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu khác nhau nhưng vẫn được cấp giấy chứng nhận phù hợp theo Công ước Bunker 2001.

3.4. Giấy chứng nhận bảo hiểm

Theo điều Điều 7 (2) của Công ước Bunker 2001 quy định rằng: Giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu có hiệu lực theo các điều khoản của Công ước này sẽ được cấp cho mỗi tàu sau khi cơ quan có thẩm quyền của một quốc gia thành viên xác định rằng các yêu cầu của Công ước đã được tuân thủ [2].

Theo như quy định trên, các quốc gia thành viên của Công ước Bunker 2001 có trách nhiệm cấp giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu phù hợp với các quy định của Công ước này cho tàu. Đối với tàu của quốc gia thành viên, giấy chứng nhận

này được cấp hoặc xác nhận bởi cơ quan có thẩm quyền của quốc gia nơi tàu đăng ký; đối với tàu không đăng ký tại một trong các quốc gia thành viên thì chứng nhận có thể được cấp hoặc xác nhận bởi một cơ quan có thẩm quyền của bất kỳ quốc gia thành viên nào. Giấy chứng nhận được cấp phải theo mẫu được quy định tại phụ lục của Công ước.

Theo Điều 7 (12) của Công ước Bunker 2001, một nước thành viên sẽ không cho phép một tàu có tổng trọng tải hơn 1.000 GT không có bảo hiểm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu sử dụng các thiết bị ngoài khơi và các cảng thuộc lãnh hải của mình. Quy định này có nghĩa là nó không áp dụng đối với vùng đặc quyền kinh tế mà chỉ áp dụng trên lãnh hải. Tuy nhiên, các quốc gia thành viên lại có thẩm quyền về thiệt hại ô nhiễm dầu xảy ra ở vùng đặc quyền kinh tế của mình. Hơn nữa, các quốc gia ven biển không thể ngăn chặn các tàu nước ngoài đang thực hiện hành trình đi qua không gây hại trên vùng biển của mình để kiểm tra các giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu. Và không thể loại trừ các tàu không có bảo hiểm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu khỏi vùng đặc quyền kinh tế của họ. Do đó sẽ tồn tại nguy cơ một số thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu của tàu sẽ không được bảo hiểm.

4. Bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu theo CLC

Một trong số các tính năng cơ bản của CLC là nó đảm bảo luôn có một nguồn tài chính sẵn có cho việc bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu tàu (dầu hàng, không bao gồm dầu nhiên liệu của tàu). Đó là các quy định về bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu tàu. Trong quá trình thảo luận để xây dựng CLC 1969 đã có những ý kiến khác nhau về vấn đề bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu tàu. Một số nhà khoa học cho rằng bảo hiểm bắt buộc là không cần thiết cho chế độ trách nhiệm bồi thường. Mặt khác, các nhà khoa học khác lại cho rằng bảo hiểm bắt buộc là một phần thiết yếu của chế độ trách nhiệm bồi thường, đồng thời bày tỏ quan điểm rằng không thể có trách nhiệm nghiêm ngặt nếu không có bảo hiểm (theo luật về bồi thường thiệt hại gồm có chế độ trách nhiệm tuyệt đối, chế độ trách nhiệm nghiêm ngặt, chế độ trách nhiệm theo lỗi. Chế độ trách nhiệm nghiêm ngặt đã được áp dụng trong CLC). Cuối cùng, bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đã trở thành một thành phần không thể thiếu của chế độ trách nhiệm bồi thường [3].

CLC 1992 quy định rằng chủ đăng ký sở hữu một con tàu mà vận chuyển hơn 2.000 tấn dầu với số lượng lớn như là hàng hoá phải mua bảo hiểm hoặc cung cấp bảo đảm tài chính như bảo lãnh của ngân hàng như quy định tại khoản 1 Điều V của Công ước này để bảo đảm trách nhiệm của họ cho thiệt hại do ô nhiễm dầu tàu. Quy định về bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu tàu không áp dụng cho tàu chiến hoặc tàu dịch vụ của chính phủ và các tàu nhỏ chở dưới 2.000 tấn dầu. Tuy nhiên, các tàu này vẫn có thể gây ra thiệt hại ô nhiễm dầu cho môi trường biển. Nhận thức được thiếu sót này của CLC, một số quốc gia thành viên đã thực hiện hành động đơn phương thông qua luật pháp quốc gia để điều chỉnh vấn đề này. Cụ thể các quốc gia khác nhau sẽ tự mình xây dựng các quy định về bảo hiểm trách nhiệm đối với thiệt hại ô nhiễm dầu tàu cho các tàu nhỏ (các tàu không thuộc phạm vi áp dụng của CLC).

Cũng giống như Công ước Bunker 2001, CLC 1992 yêu cầu các tàu phải có giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu tàu sau khi cơ quan có thẩm quyền của quốc gia thành viên xác định rằng tàu đó đã đáp ứng được các yêu cầu nêu trong Công ước. Đối với tàu đăng ký tại một quốc gia thành viên của Công ước thì giấy chứng nhận này sẽ do cơ quan có thẩm quyền của quốc gia nơi tàu đăng ký cấp hoặc xác nhận; đối với tàu không đăng ký tại quốc gia thành viên thì giấy chứng nhận đó có thể do cơ quan có thẩm quyền của bất kỳ quốc gia thành viên nào cấp hoặc xác nhận. Giấy chứng nhận phải lập theo mẫu như quy định tại phụ lục của Công ước với những nội dung sau: Tên tàu và cảng đăng ký; tên và địa điểm kinh doanh chính của chủ tàu; loại bảo hiểm; tên và địa điểm kinh doanh chính của người bảo hiểm hoặc người cung cấp bảo đảm tài chính; thời hạn có hiệu lực của giấy chứng nhận không được dài hơn thời gian có hiệu lực của bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu tàu. Giấy chứng nhận phải mang theo tàu và một bản sao giấy chứng nhận phải lưu tại cơ quan chuyên trách lưu hồ sơ đăng ký tàu, hoặc trong trường hợp tàu không đăng ký tại quốc gia thành viên thì bản sao đó sẽ được lưu tại cơ quan có thẩm quyền của quốc gia cấp hoặc xác nhận giấy chứng nhận này.

5. Kết luận

Với đặc điểm ô nhiễm dầu tàu thường gây ra những thiệt hại rất lớn. Trong nhiều trường hợp thiệt hại quá lớn, chủ tàu không đủ khả năng tài chính để chi trả bồi thường. Nên bảo hiểm trách nhiệm bắt buộc đối với thiệt hại ô nhiễm dầu tàu đã đóng vai trò quan trọng trong việc đảm