

VIỆN HÀN LÂM
KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI

ĐẶNG THANH HÀ

**PHÁP LUẬT VỀ KHẮC PHỤC HẬU QUẢ THIẾT HẠI
Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG BIỂN DO DẦU TỪ TÀU
GÂY RA Ở VIỆT NAM HIỆN NAY**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ LUẬT HỌC

HÀ NỘI - 2016

VIỆN HÀN LÂM
KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI

ĐẶNG THANH HÀ

**PHÁP LUẬT VỀ KHẮC PHỤC HẬU QUẢ THIẾT HẠI
Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG BIỂN DO DẦU TỪ TÀU
GÂY RA Ở VIỆT NAM HIỆN NAY**

Chuyên ngành : Luật Hiến pháp và Luật Hành chính

Mã số : 62 38 01 02

LUẬN ÁN TIẾN SĨ LUẬT HỌC

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:

- 1. PGS.TS. Vũ Thu Hạnh**
- 2. PGS.TS. Bùi Thị Đào**

HÀ NỘI - 2016

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu độc lập của cá nhân tôi. Nội dung cũng như các số liệu trình bày trong luận án đảm bảo tính chính xác, tin cậy và trung thực. Những kết luận khoa học của luận án chưa từng được công bố trong bất kỳ công trình nào khác.

TÁC GIẢ LUẬN ÁN

Đặng Thanh Hà

MỤC LỤC

TRANG PHỤ BÌA

LỜI CAM ĐOAN

MỤC LỤC

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

MỞ ĐẦU

1

**CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU, CƠ SỞ LÝ LUẬN
VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU**

7

1.1. Tổng quan tình hình nghiên cứu

7

1.2. Đánh giá tình hình nghiên cứu

18

1.3. Câu hỏi và giả thuyết nghiên cứu.....

21

**CHƯƠNG 2: NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ PHÁP LUẬT KHẮC PHỤC
HẬU QUẢ THIẾT HẠI Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG BIỂN DO
DẦU TỪ TÀU GÂY RA**

23

2.1. Lý luận về ô nhiễm môi trường biển và khắc phục hậu quả thiệt hại ô nhiễm môi trường biển do dầu từ tàu gây ra

23

2.2. Lý luận về pháp luật khắc phục hậu quả thiệt hại ô nhiễm môi trường biển do dầu từ tàu gây ra.....

46

**CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VÀ THỰC TIỄN THI HÀNH
PHÁP LUẬT VỀ KHẮC PHỤC HẬU QUẢ THIẾT HẠI Ô
NHIỄM MÔI TRƯỜNG BIỂN DO DẦU TỪ TÀU GÂY RA**

63

3.1. Thực trạng pháp luật và thực tiễn thi hành pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ô nhiễm môi trường biển do dầu từ tàu gây ra tại Việt Nam...

63

3.2. Thực trạng pháp luật và thực tiễn thi hành pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ô nhiễm môi trường biển do dầu từ tàu gây ra tại một số quốc gia trên thế giới

113

**CHƯƠNG 4: HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ THI
HÀNH PHÁP LUẬT VỀ KHẮC PHỤC HẬU QUẢ THIẾT HẠI
Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG BIỂN DO DẦU TỪ TÀU GÂY RA
TẠI VIỆT NAM HIỆN NAY**

121

4.1. Nhu cầu thực tế của việc hoàn thiện pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ô nhiễm môi trường biển do dầu từ tàu gây ra

121

4.2. Mục tiêu, quan điểm của việc hoàn thiện pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ô nhiễm môi trường biển do dầu từ tàu gây ra

124

4.3. Những giải pháp nhằm hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ô nhiễm môi trường biển do dầu từ tàu gây ra

127

KẾT LUẬN.....

149

DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ

150

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO.....

151

PHỤ LỤC.....

161

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

Chữ viết tắt	Viết đầy đủ
ÔNMT	: Ô nhiễm môi trường
SCTD	: Sự cố tràn dầu
Bunker 2001	: Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu nhiên liệu 2001
CLC 92	: Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu 1992
COLREG 72	: Công ước Quốc tế về phòng ngừa đâm va trên biển 1972
FUND 92	: Công ước quốc tế về thiết lập Quỹ quốc tế bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu 1992
OPRC 90	: Công ước quốc tế về sẵn sàng ứng phó và hợp tác ô nhiễm dầu 1990
LOADLINES 66	: Công ước Quốc tế về mạn khô 1966
MARPOL 73/78	: Công ước Quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu 1973/1978
SOLAS 74	: Công ước Quốc tế về an toàn sinh mạng người trên biển 1974
STCW 78/95	: Công ước Quốc tế về Tiêu chuẩn huấn luyện, thi, cấp chứng chỉ chuyên môn và bố trí chức danh đối với thuyền viên 1978/1995
TONNAGE 69	: Công ước Quốc tế về đo dung tích tàu biển 1969

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Ngành hàng hải Việt Nam hiện đang là một trong những ngành mũi nhọn được Nhà nước chú trọng mở rộng và phát triển. Đội tàu biển Việt Nam ngày càng lớn mạnh cả về chất và lượng, tổng trọng tải đội tàu tăng nhanh hàng năm, trẻ hóa và chuyên dụng hóa từng bước với tầm hoạt động toàn cầu hơn. Nền kinh tế Việt Nam đang trên đà phát triển, cùng với sự phát triển này khối lượng hàng hóa vận tải bằng đường biển cũng sẽ tăng lên, mật độ tàu bè hoạt động trên biển sẽ dày hơn và rủi ro tai nạn trên biển cũng sẽ ngày càng tăng gây hại tới sinh mạng con người, thiệt hại tài sản quốc gia, đặc biệt là tới môi trường sinh thái biển và ảnh hưởng tới cuộc sống của người dân sống dựa vào biển. Theo đánh giá của Viện Khoa học và Tài nguyên Môi trường biển, từ năm 1989 đến nay, vùng biển Việt Nam có khoảng trên 100 vụ tràn dầu lớn nhỏ gây hậu quả nghiêm trọng cho các vùng biển địa phương. Những vụ tràn dầu mang tính điển hình và có ảnh hưởng lớn như: sự cố “Quy Nhơn” ngày 10/8/1989 với hơn 200 tấn dầu FO đổ tràn ra vịnh Quy Nhơn; sự cố ngoài khơi Vũng Tàu ngày 20/9/1993, 2000 tấn bột mỳ và khoảng 300 tấn dầu FO và DO đã loang ra một vùng rộng lớn với bề rộng khoảng 640 km²; sự cố tràn dầu trên sông Sài Gòn, Thành phố Hồ Chí Minh ngày 8/5/1994 khoảng 130 tấn dầu FO đã thoát ra ngoài, gần 40 km² mặt nước bị ô nhiễm nặng; sự cố tràn dầu Cát Lái, Thành phố Hồ Chí Minh ngày 27/01/1996, 72 tấn dầu DO đã thoát ra ngoài; sự cố tràn dầu do tai nạn đâm va làm tràn 1000 tấn dầu tại vịnh Gành Rái, Vũng Tàu ngày 07/9/2001; sự cố tràn dầu tại kho và cảng xăng Liên Chiểu, một lượng lớn dầu và xăng tràn ra đê bao ngăn cháy của kho và lan ra vùng biển Liên Chiểu ngày 16/10/2008 gây hậu quả nghiêm trọng; sự cố tràn dầu do nổ và cháy hầm hàng tại tọa độ 10°15'60 vĩ độ Bắc, 107°02'80 kinh độ Đông (cách mũi Vũng Tàu khoảng 05 hải lý về phía Tây Nam) vào ngày 17/6/2009 dẫn đến tàu bị chìm hoàn toàn cũng toàn bộ số dầu là 1795 m³ dầu cặn và 10.000 lít dầu DO chở trên tàu; sự cố tràn dầu tại khu vực có tọa độ 20°39'51 vĩ độ Bắc, 106°52'12 kinh độ Đông, cách Hòn Dấu 03 hải lý về phía Đông do tàu bị nghiêng, chìm vào ngày 14/5/2010, hậu quả là toàn

bộ hàng hóa, nhiên liệu gồm 57,7 tấn dầu FO, 6,8 tấn dầu DO và 3 tấn dầu nhờn bị chìm theo tàu; gần đây nhất là sự cố tràn dầu do tai nạn đâm va tàu tại vùng biển Cù Lao Chàm (Quảng Nam) vào ngày 6/4/2011 với 8000 lít dầu DO và 150 lít dầu nhớt tràn ra ngoài vùng biển.

Nguy cơ ô nhiễm dầu ngày càng tăng do hoạt động thăm dò và khai thác dầu thô gia tăng. Lượng dầu sản phẩm nhập khẩu vào Việt Nam cũng tăng lên do nhu cầu sử dụng ngày càng cao. Hàng năm có khoảng trên 200 triệu tấn dầu thô của các nước được vận chuyển từ Trung Đông đến Nhật Bản đi qua các vùng biển Việt Nam tạo ra một nguy cơ không nhỏ gây ra sự cố tràn dầu.

Các nỗ lực nhằm giải quyết vấn đề ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra ở Việt Nam từ trước đến nay còn thiếu hiệu quả, cụ thể: công tác ứng phó sự cố tràn dầu chưa được triển khai kịp thời dẫn đến dầu loang trên phạm vi rộng khó kiểm soát, gây ảnh hưởng nặng nề đến môi trường biển và đời sống người dân ven biển; bên cạnh đó, có đến 77% các sự cố tràn dầu xảy ra trên vùng biển Việt Nam không được bồi thường đầy đủ, thỏa đáng hoặc đang trong quá trình giải quyết. Nguyên nhân của những hạn chế đó là do những bất cập về thể chế, thiếu chính sách mang tính phối hợp liên hoàn về phòng ngừa, xử lý và bồi thường thiệt hại ÔNMT biển của tất cả các bộ ngành liên quan; sự hạn chế về năng lực của các cán bộ làm công tác xử lý và giải quyết bồi thường thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra.

Việc phác họa bức tranh tổng thể về việc khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra ở Việt Nam trong thời gian qua, đồng thời hệ thống hóa, phân tích, đánh giá thực trạng hệ thống các văn bản pháp luật chung và văn bản pháp luật chuyên ngành về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra, kết hợp đề xuất tham gia các công ước quốc tế về môi trường phù hợp với các nguyên tắc và tiêu chuẩn chung theo thông lệ quốc tế có tính đến hoàn cảnh đặc thù của Việt Nam và đề xuất các giải pháp khác nhằm hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thực thi pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra tại Việt Nam là cần thiết về mặt lý luận và thực tiễn.

2. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

2.1. Mục đích nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu của đề tài luận án là nghiên cứu tổng quát các vấn đề lý luận và thực tiễn xung quanh vấn đề ô nhiễm dầu và khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra; qua đó, định hình các vấn đề lý luận cơ bản, xây dựng luận cứ khoa học và đề xuất giải pháp nhằm hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra ở Việt Nam trong giai đoạn hiện nay.

2.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

Luận án tập trung làm sáng tỏ các nhiệm vụ cơ bản sau:

- *Thứ nhất*, phân tích và làm rõ lý luận cơ bản về pháp luật khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra ở Việt Nam.

- *Thứ hai*, đánh giá thực trạng pháp luật và thực tiễn thi hành pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra tại Việt Nam và một số quốc gia trên thế giới.

- *Thứ ba*, đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra, đáp ứng yêu cầu đặt ra trong giai đoạn hiện nay.

3. Phạm vi, đối tượng nghiên cứu

3.1. Phạm vi nghiên cứu

Luận án nghiên cứu cơ sở lý luận, hệ thống pháp luật thực định và thực tiễn thi hành pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT trong vùng nước cảng biển và trên các vùng biển Việt Nam do dầu thải ra hay thoát ra từ hoạt động của tàu (*từ năm 1990 đến nay*), đề xuất giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra ở Việt Nam.

Bên cạnh đó, khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra cũng là một nội dung có liên quan đến nhiều ngành luật khác nhau như: Luật Quốc tế, Luật Hành chính, Luật Kinh tế, Luật Dân sự... Trong khuôn khổ phạm vi nghiên

cứu, luận án “Pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra ở Việt Nam hiện nay” được thực hiện theo hướng tiếp cận đa ngành, trong đó đặt Luật Hành chính trong mối quan hệ giao thoa với các ngành luật khác.

3.2. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án là:

- Hệ thống văn bản pháp luật thực định của Việt Nam về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra.

- Thực tiễn thi hành pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra ở Việt Nam.

- Thực tiễn thi hành pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra ở một số quốc gia trên thế giới.

4. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu

4.1. Phương pháp luận

Luận án được thực hiện trên cơ sở phương pháp duy vật biện chứng của chủ nghĩa Mác-Lê nin và tư tưởng Hồ Chí Minh về nhà nước và pháp luật. Các quan điểm của Đảng về chiến lược biển, về phát triển nền kinh tế thị trường, hội nhập kinh tế quốc tế và về xây dựng nhà nước pháp quyền cũng là cơ sở phương pháp luận nghiên cứu của luận án.

4.2. Phương pháp nghiên cứu

Luận án sử dụng các phương pháp nghiên cứu như: phương pháp kết hợp lý luận với thực tiễn, phân tích và tổng hợp, phương pháp hệ thống, phương pháp luật học so sánh, phương pháp chuyên gia. Để hoàn thành mục đích nghiên cứu thì có sự kết hợp giữa các phương pháp trong từng phần luận án, trong đó phương pháp phân tích và tổng hợp là phương pháp được sử dụng nhiều nhất trong luận án. Cụ thể:

Phương pháp kết hợp lý luận với thực tiễn

Phương pháp này được sử dụng ở tất cả các chương của luận án. Từ các nhận thức lý luận về ÔNMT biển, ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra, các nguyên tắc, vai trò của pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra, luận án khái quát và nghiên cứu các vấn đề thực tiễn áp dụng tại Việt Nam, đưa ra những đánh giá, kết luận và kiến nghị phù hợp với mục tiêu nghiên cứu.

Phương pháp phân tích và tổng hợp

Phương pháp này được sử dụng ở tất cả các chương của luận án. Cụ thể là được sử dụng để đi sâu tìm hiểu, trình bày các khái niệm, đặc điểm, vai trò, các yếu tố ảnh hưởng cũng như khi nghiên cứu để xây dựng các giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra ở Việt Nam trong giai đoạn hiện nay.

Phương pháp hệ thống

Để phục vụ cho quá trình nghiên cứu, phương pháp hệ thống được sử dụng để trình bày các vấn đề, các nội dung luận án theo một trình tự, một bố cục hợp lý, chặt chẽ, có sự gắn kết, kế thừa, phát triển vấn đề. Phương pháp này cũng được sử dụng để hệ thống các nguồn tài liệu liên quan nhằm phục vụ cho công tác nghiên cứu của đề tài.

Phương pháp luật học so sánh

Phương pháp này chủ yếu sử dụng ở Chương 3 của luận án. Trên cơ sở các tư liệu có được về pháp luật quốc tế cũng như kinh nghiệm của các nước trong xây dựng pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra, luận án đưa ra những nhận định, từ đó xây dựng các giải pháp kiến nghị thực hiện phù hợp với điều kiện kinh tế xã hội ở nước ta trong giai đoạn hiện nay.

Phương pháp chuyên gia

Luận án sử dụng phương pháp chuyên gia để thu thập ý kiến của các chuyên gia về các nội dung liên quan đến đề tài luận án. Các ý kiến của các chuyên gia đưa ra nhiều nhận định sâu sắc, có giá trị thực tiễn, góp phần quan trọng cho việc đánh giá thực trạng và đề xuất giải pháp của luận án.

5. Kết quả nghiên cứu và đóng góp mới của luận án

Thứ nhất, luận án xây dựng được hệ thống lý luận khoa học pháp lý về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra ở Việt Nam.

Thứ hai, luận án mô tả đầy đủ và toàn diện hệ thống pháp luật và thực tiễn thi hành pháp luật về khắc phục hậu quả thiệt hại ÔNMT biển do dầu từ tàu gây ra; hạn chế, bất cập và nguyên nhân; từ đó đưa ra sự cần thiết phải xây dựng và hoàn