

# MỘT NGHIÊN CỨU VỀ CHẾ ĐỘ TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ ĐỐI VỚI THIỆT HẠI Ô NHIỄM DẦU TRÊN BIỂN: SỰ CỐ NỔ GIÀN KHOAN DẦU DEEPWATER HORIZON

A STUDY OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE:  
THE DEEPWATER HORIZON OIL RIG EXPLOSION INCIDENT

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

Sự kiện nổ giàn khoan dầu Deepwater Horizon tại Vịnh Mexico của Mỹ làm tràn một lượng dầu thô chưa từng có trên vùng vịnh với khoảng 5 triệu thùng, và trở thành thảm họa về môi trường biển lớn nhất trong lịch sử thế giới. Sau sự kiện một loạt những thách thức pháp lý cũng như các bộ luật liên quan được xem xét trong việc bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu. Đó cũng là mục tiêu của bài viết này, hướng tới cho người đọc hiểu đầy đủ các vấn đề pháp lý xung quanh sự cố tràn dầu Deepwater Horizon nói riêng, và sự cố tràn dầu trên biển nói chung.

**Từ khóa:** Ô nhiễm dầu, Luật hàng hải, Bồi thường thiệt hại ô nhiễm dầu.

## Abstract

The Deepwater Horizon drilling rig exploded in the US Gulf of Mexico, as a result five million barrels of oil flowed into the Gulf, and the Deepwater Horizon oil spill is regarded as one of the largest environmental disasters in world history. After the incident, a series of legal challenges as well as related laws were considered in the compensation for oil pollution damage. That is also the goal of this article, aiming for readers to fully understand the legal issues related to the Deepwater Horizon oil spill in particular, and the oil spill at sea in general.

**Keywords:** Oil pollution, Maritime laws, Compensation for oil pollution damage.

## 1. Bối cảnh thực tế

### 1.1. Thảm kịch nổ giàn khoan Deepwater Horizon

Vào ngày 20 tháng 4 năm 2010, giàn khoan Deepwater Horizon thuộc sở hữu của Transocean và cho hãng dầu khí BP thuê đã phát nổ ở Vịnh Mexico cách khoảng 64 km về phía tây nam bờ biển Louisiana

của Mỹ, hậu quả 11 công nhân thiệt mạng, tràn một lượng dầu thô chưa từng có trên vùng Vịnh với khoảng 5 triệu thùng, và trở thành thảm họa về môi trường biển lớn nhất trong lịch sử Hoa Kỳ.

Và phải mất 03 tháng để ngăn chặn, hạn chế sự cố tràn dầu này. Lượng dầu còn lại trong môi trường cũng như vị trí trôi dạt của nó là vấn đề còn tranh cãi, nhưng không thể bàn cãi rằng dầu vẫn còn trên bề mặt biển, một số đã bay hơi và một số lượng không xác định chìm xuống dưới đáy đại dương. Các nỗ lực đã được thực hiện để ngăn chặn thiệt hại. Các ngư dân tham gia vào chương trình “thuyền thu gom” để hút dầu tràn trên bề mặt biển.

Trong quá trình làm sạch dầu tràn trên mặt biển, BP đã đổ chất phân tán hóa học xuống vùng Vịnh khiến dầu bị phân hủy và tan nhanh hơn dự kiến. Thật không may, khối lượng lớn các chất phân tán được sử dụng đã khiến các nhà khoa học lo ngại về những nguy cơ tiềm ẩn độc hại của nó đối với con người và môi trường. Thật vậy, bất chấp chỉ thị của Cơ quan Bảo vệ Môi trường (EPA), BP đã từ chối chuyển sang các chất phân tán thay thế ít độc hại hơn. Có một cuộc thảo luận đang diễn ra về việc liệu các chất phân tán thực sự giúp làm sạch hay chỉ đơn giản là làm cho dầu phân tán và dẫn đến khó khăn hơn trong việc thu gom dầu.

Một số đơn vị đã bắt đầu điều tra vụ việc. Kể từ tháng 8 năm 2010, Bộ Tư pháp đã mở các cuộc điều tra dân sự và hình sự. Cảnh sát biển Hoa Kỳ đã bắt đầu cuộc điều tra về nguyên nhân của vụ nổ. Tổng thống Obama đã thành lập một ủy ban lưỡng đảng có nhiệm vụ xem xét nguyên nhân của thảm họa và triển khai các biện pháp phòng ngừa. Cả hai Ủy ban Hạ viện và Thượng viện đã tổ chức các cuộc điều trần về vụ tràn dầu. Ngoài ra, BP đã công bố một báo cáo về cuộc điều tra nội bộ của chính mình vào ngày 08/9.

### 1.2. Quỹ ủy thác của BP

Sau vụ nổ, BP đã thừa nhận trách nhiệm và sẽ trả “tất cả các yêu cầu hợp pháp”. Sau khi đàm phán với Chính quyền Obama, vào ngày 16 tháng 6, BP đã đồng ý đặt 20 tỷ USD vào quỹ ủy thác cho Cơ quan Khiếu

nại Bờ biển vùng Vịnh (Quỹ) do ông Kenneth Feinberg quản lý. Các cá nhân và doanh nghiệp có thể gửi yêu cầu tới Quỹ về chi phí làm sạch bờ biển và các thiệt hại kinh tế khác. Ông Feinberg sẽ có nhiệm vụ xác định những yêu cầu bồi thường nào sẽ được thanh toán và số tiền bồi thường là bao nhiêu. Ông ấy đã nhiều lần tuyên bố rằng mình sẽ đưa ra quyết định độc lập với cả BP và Nhà Trắng.

Thay vì theo đuổi các yêu cầu pháp lý tại tòa án, nhiều cá nhân chọn giải quyết với BP thông qua Quỹ. Quy tắc thủ tục và quy trình bồi thường của Quỹ thay đổi liên tục và do ông Feinberg xác lập. Cho đến nay, Feinberg đã xác định rằng có thể yêu cầu bồi thường khoản tạm ứng khẩn cấp, không có ràng buộc nào và không có nghĩa vụ từ bỏ quyền khởi kiện BP. Các khiếu nại sơ bộ này có thể được gửi cho đến ngày 23/11/2010. Hướng dẫn sơ bộ cho các khiếu nại tạm thời này đã được công bố vào ngày 23/8/2010.

Ngoài các khoản thanh toán tạm thời này, người yêu cầu bồi thường có thể gửi yêu cầu thanh toán cuối cùng. Các nạn nhân sẽ có ba năm để gửi yêu cầu thanh toán cuối cùng, với hạn nộp hồ sơ là ngày 23/8/2013. Mô tả các điều khoản có thể xảy ra đối với các khoản thanh toán cuối cùng, Feinberg đã nói, “Bạn hoàn toàn hài lòng với yêu cầu của mình, nhưng chỉ khi bạn từ bỏ quyền khiếu kiện trong tương lai của bạn”. Như vậy, bằng cách dàn xếp với BP, nạn nhân sẽ từ bỏ quyền đưa ra các yêu cầu chống lại bất kỳ bên chịu trách nhiệm pháp lý nào khác. Theo các quy tắc hiện hành, việc yêu cầu một khoản thanh toán cuối cùng sẽ không bắt buộc người yêu cầu phải chấp nhận đề nghị của BP; người yêu cầu bồi thường có thể từ chối đề nghị thanh toán cuối cùng và vẫn chọn khởi kiện ra tòa. Nguyên tắc chưa được ban hành cho các khoản thanh toán cuối cùng, nhưng các tài liệu của BP chỉ ra rằng cách thức thanh toán cuối cùng sẽ “gần giống” với cách thức cho các khoản thanh toán tạm ứng khẩn cấp. Cách thức thanh toán tạm ứng khẩn cấp quy định rằng các khiếu nại tạm thời sẽ yêu cầu ít tài liệu hơn và được xem xét theo tiêu chuẩn “ít khắt khe hơn” để chứng thực so với các khiếu nại về khoản thanh toán cuối cùng.

Cách thức thanh toán tạm thời chỉ đồng ý xem xét những thiệt hại trên bờ biển bị ô nhiễm. Tiêu chí này đã bị chỉ trích rộng rãi vì loại trừ tổn thất nằm trong đất liền, hoặc trên bãi biển không bị ô nhiễm nhưng vẫn bị thiệt hại kinh tế nghiêm trọng do sự cố tràn dầu. Bộ trưởng Tư pháp Florida đã cho rằng điều khoản này trái với Đạo luật Ô nhiễm Dầu (OPA). Một điều khoản gây tranh cãi khác của Quỹ là số tiền thanh toán cuối cùng mà các cá nhân được hưởng từ việc làm

sạch dầu tràn trên biển bằng cách tham gia vào chương trình “thuyền thu gom”. Ông Feinberg đã phải tuyên bố sẵn sàng xem xét lại cả hai điều khoản trên.

### **1.3. Thách thức pháp lý đối với lệnh tạm hoãn khai thác giàn khoan dầu**

Một tuần sau sự cố Deepwater Horizon, Tổng thống Obama đã ra lệnh cho Bộ trưởng Nội vụ Ken Salazar tiến hành đánh giá môi trường trong 30 ngày, các nguyên nhân của thảm họa và đưa ra các biện pháp phòng ngừa có thể ngăn các thảm họa tương tự xảy ra. Trên cơ sở đánh giá đó, vào cuối tháng 5, Bộ trưởng Salazar đã đình chỉ hoạt động đối với các giàn khoan nước sâu ở Vùng Vịnh có “vị trí tương tự” với Deepwater Horizon. Quyết định của Bộ trưởng đã làm tạm hoãn 6 tháng đối với 33 giàn khoan dầu ngoài khơi Vùng Vịnh cũng như bất kỳ dự án khoan nước sâu nào mới được cấp phép trong khu vực.

Một nhóm các công ty năng lượng đã kiện chính phủ lên tòa án liên bang ở New Orleans để chống lại lệnh cấm khoan dầu của Bộ trưởng Salazar. Vào ngày 22/6/2010, thẩm phán Martin Feldman đã chấp nhận yêu cầu của nguyên đơn và bãi bỏ lệnh cấm. Thẩm phán Feldman kết luận rằng lệnh cấm của chính phủ là “có tính chất bảo vệ”, “chung chung” và “trùng phạt” và rõ ràng sẽ gây tổn hại cho các ngành công nghiệp của nguyên đơn và khu vực. Sau đó, trong phiên tòa phúc thẩm vẫn giữ nguyên phán quyết. Vào ngày 12/7, Chính quyền Obama đã ban hành lệnh cấm khoan mới, hạn chế hơn, nhưng điều đó cũng đã bị Thẩm phán Feldman hủy bỏ vào ngày 02/9.

### **2. Khung pháp lý giải quyết bồi thường thiệt hại với sự cố tràn dầu Deepwater Horizon**

Sau sự cố tràn dầu, hàng trăm vụ kiện chống lại BP, Transocean, Halliburton và Cameron International. Các nạn nhân chọn yêu cầu bồi thường thông qua Quỹ BP hay tại tòa án, thì đều khó khăn trong việc yêu cầu bồi thường đối với những thiệt hại không xác định. Đối với những thiệt hại không xác định, có thể mất nhiều thập kỷ để đánh giá đúng mức độ ảnh hưởng toàn bộ đến môi trường, hoặc các tác động đến sức khỏe của con người tại khu vực ô nhiễm trong tương lai. Tại cả tòa án và Quỹ, người yêu cầu bồi thường sẽ phải đưa ra số tiền cụ thể về lợi nhuận bị mất và các thiệt hại kinh tế khác dựa trên thông tin có sẵn tại thời điểm họ đưa ra yêu cầu.

Các đạo luật liên bang quy định những thiệt hại có sẵn cho những người bị thiệt hại về thể chất hoặc kinh tế do dầu tràn và chi phối các thủ tục mà người yêu cầu bồi thường phải tuân theo để khắc phục thiệt hại. Đạo luật quan trọng nhất trong số các đạo luật này là:

Đạo luật Ô nhiễm Dầu (OPA), điều chỉnh các thiệt hại kinh tế; Đạo luật Jones, điều chỉnh việc bồi thường thiệt hại khi một thủy thủ bị thương tật hoặc tử vong; Đạo luật Death on the High Seas Act, áp dụng cho những thuyền viên người thiệt mạng trên biển cả; và Đạo luật Giới hạn Trách nhiệm, cho phép chủ tàu có thể giới hạn mức bồi thường thiệt hại. Trong phần tiếp theo của bài viết, tác giả sẽ phân tích vai trò của các đạo luật trên trong việc giải quyết bồi thường thiệt hại trong sự cố tràn dầu Deepwater Horizon.

## 2.1. Đạo luật ô nhiễm dầu năm 1990 (OPA)

### 2.1.1. Vai trò của OPA

Đạo luật Ô nhiễm Dầu năm 1990 (OPA) đã được thông qua để ứng phó với vụ tràn dầu Exxon Valdez ở Alaska và nhằm giải quyết những khiếm khuyết trong hệ thống luật pháp bộc lộ sau thảm họa. Vai trò quan trọng nhất của OPA là đảm bảo sự sẵn có một nguồn tiền (Quỹ) để ứng phó với sự cố tràn dầu và mở rộng phạm vi bồi thường thiệt hại cho những người bị ảnh hưởng bởi sự cố tràn dầu. OPA đã sửa đổi Đạo luật Nước sạch và đưa ra một khuôn khổ toàn diện điều chỉnh trách nhiệm pháp lý, các giới hạn về thiệt hại và các biện pháp phòng ngừa có thể phát sinh từ sự cố tràn dầu. Theo OPA giới hạn trách nhiệm đã được nâng lên và phạm vi thiệt hại được bồi thường đã mở rộng.

### 2.1.2. OPA chi trả cho ai?

OPA áp dụng cho các tàu, cảng, đường ống, và những thiệt hại liên quan trong sự cố Deepwater Horizon, các cơ sở ngoài khơi bao gồm các dàn khoan dầu di động ngoài khơi. Đạo luật yêu cầu các bên chịu trách nhiệm cung cấp bằng chứng về trách nhiệm tài chính đủ để trang trải trách nhiệm pháp lý tối đa của bên đó. “Các bên chịu trách nhiệm” bao gồm những bên đã có hợp đồng thuê, giấy phép, quyền sử dụng hoặc chuyển nhượng khác cho cơ sở khoan dầu. Các tòa án đã giải thích điều khoản “bên chịu trách nhiệm” một cách rộng rãi. Cho đến nay, chính phủ đã xác định BP, người cho thuê giàn khoan, là một bên chịu trách nhiệm, nhưng có thể những người khác, bao gồm Transocean có thể phải chịu trách nhiệm theo OPA. Các bên thứ ba có thể được coi là bên chịu trách nhiệm nếu một hành động hoặc thiếu sót từ phía họ gây ra sự cố tràn dầu.

### 2.1.3. OPA liên quan đến trách nhiệm pháp lý nào?

OPA quy định trách nhiệm pháp lý nghiêm ngặt đối với các thiệt hại do sự cố tràn dầu. Những thiệt hại này bao gồm:

Chi phí loại bỏ hoàn toàn dầu tràn, cho dù chính phủ hay cá nhân phải chịu.

Thiệt hại về tài nguyên thiên nhiên, tổng cộng chi phí khôi phục, phục hồi, thay thế và/hoặc thu hồi tài nguyên thiên nhiên; sự suy giảm giá trị trong khi chờ khôi phục; và chi phí đánh giá thiệt hại. Các cơ quan chính quyền của tiểu Bang và liên Bang được ủy thác thay mặt cho công dân, chịu trách nhiệm tính toán những thiệt hại này và giám sát kế hoạch phục hồi tài nguyên. Các tính toán này có thể bị bác bỏ trước tòa nếu không xác thực.

Thiệt hại về tài sản, bao gồm cả thương tật trực tiếp và thiệt hại kinh tế do tài sản bị hủy hoại.

Mất khả năng sử dụng các nguồn tài nguyên thiên nhiên.

Mất nguồn thu của chính phủ và chi phí cung cấp các dịch vụ công cộng tăng lên.

Lợi nhuận bị mất và suy giảm.

Không có giới hạn trách nhiệm đối với chi phí loại bỏ dầu tràn. Các loại thiệt hại còn lại được giới hạn ở mức 75 triệu USD. Tuy nhiên, giới hạn 75 triệu USD này sẽ không được áp dụng khi sự cố xảy ra do sơ suất, hành vi cố ý sai trái của bên chịu trách nhiệm hoặc vi phạm quy định an toàn hiện hành. Tiền lãi đối với thiệt hại không bị giới hạn.

Bên có trách nhiệm hoàn toàn có quyền miễn trừ trách nhiệm pháp lý nếu sự cố là hậu quả do hành động chiến tranh, thiên tai, hành động hoặc sự thiếu sót của bên thứ ba.

### 2.1.4. Thủ tục khiếu nại theo OPA

OPA đặt ra một số thủ tục khiếu nại cho bên chịu trách nhiệm. Trong vòng 15 ngày kể từ ngày được chỉ định là “bên chịu trách nhiệm”, bên chịu trách nhiệm phải thực hiện thủ tục xác định thiệt hại phải bồi thường. Tất cả các yêu cầu về chi phí làm sạch, loại bỏ dầu tràn hoặc thiệt hại phải được đưa ra. Nếu bên chịu trách nhiệm từ chối trách nhiệm hoặc các bên không đạt được thỏa thuận giải quyết trong vòng 90 ngày, thì chỉ khi đó nguyên đơn mới có thể khởi kiện bên chịu trách nhiệm ra tòa. Ngoài yêu cầu bồi thường thiệt hại từ bên chịu trách nhiệm, người yêu cầu bồi thường có thể chọn yêu cầu bồi thường từ Quỹ Ủy thác Trách nhiệm pháp lý Sự cố Tràn dầu.

OPA thiết lập thời hiệu khởi kiện là ba năm cho hầu hết các yêu cầu bồi thường. OPA không khuyến khích các Bang thiết lập quy định của riêng họ để áp đặt trách nhiệm pháp lý hoặc các yêu cầu bổ sung. Như vậy, OPA đã có vai trò thiết lập một thủ tục chung cho toàn liên Bang, tạo thuận lợi cho người yêu cầu bồi thường không phải mệt mỏi theo đuổi các thủ tục riêng của mỗi Bang.

### 2.1.5. Quỹ Ủy thác Trách nhiệm Sự cố Tràn dầu

Ngoài việc tạo ra một khuôn khổ về trách nhiệm pháp lý, OPA cũng tạo ra Quỹ Ủy thác Trách nhiệm Sự cố Tràn dầu (OSLTF), để đảm bảo có một nguồn tiền sẵn có cho việc bồi thường các vụ tràn dầu nếu bên chịu trách nhiệm không thể hoặc không muốn trả tiền cho chi phí làm sạch, loại bỏ dầu tràn và các yêu cầu bồi thường. OSLTF có thể được sử dụng để thanh toán chi phí làm sạch, loại bỏ dầu tràn, đánh giá thiệt hại tài nguyên thiên nhiên và phục hồi, yêu cầu bồi thường thiệt hại của cá nhân và các chi phí hành chính khác. Nó được thiết lập bởi một số nguồn khác nhau bao gồm các khoản bồi thường thiệt hại do tài nguyên thiên nhiên bị hư hại và các loại thuế khác nhau, và nó được quản lý bởi Trung tâm Quỹ Ô nhiễm Quốc gia thuộc cơ quan Cảnh sát biển (NPFC).

Người khiếu nại muốn đưa ra yêu cầu bồi thường với Quỹ OSLTF trước tiên phải cố gắng giải quyết khiếu nại với bên chịu trách nhiệm. Sau đó, nguyên đơn có thể khởi kiện lên tòa án hoặc gửi yêu cầu bồi thường cho Quỹ OSLTF (nguyên đơn đưa ra lựa chọn các biện pháp khắc phục và chỉ có thể gửi đơn kiện lên Quỹ OSLTF hoặc trước tòa án). Quỹ OSLTF sẽ chấp nhận tất cả các thiệt hại được quy định theo OPA. Sau đó cơ quan NPFC có thể thanh toán toàn bộ yêu cầu, từ chối yêu cầu hoặc đưa ra đề nghị dàn xếp. Và người yêu cầu có thể kháng cáo việc từ chối khiếu nại theo Đạo luật thủ tục hành chính. Nếu người yêu cầu bồi thường chấp nhận đề nghị dàn xếp, thì không được phép thực hiện bất kỳ hành động khiếu nại nào tiếp theo để yêu cầu bồi thường. Tất cả các quyền của người yêu cầu bồi thường sẽ được thể quyền bởi cơ quan NPFC, và lúc đó cơ quan NPFC có thể đưa ra khiếu nại chống lại bên chịu trách nhiệm. Số tiền thu hồi được gửi vào Quỹ OSLTF. Như vậy, Quỹ OSLTF đã tạo thuận lợi cho những người yêu cầu bồi thường không có điều kiện hay khả năng theo đuổi các khiếu nại.

Ngoài ra, OPA yêu cầu Tổng thống thiết lập một hệ thống cho vay theo Quỹ OSLTF để cung cấp hỗ trợ tạm thời cho ngư dân và các bên nuôi trồng thủy sản trong quá trình yêu cầu bồi thường.

### 2.2. Đạo luật “Death on the High Seas Act” (“DOHSA”)

Một đạo luật khác liên quan đến sự cố tràn dầu là Đạo luật “Death on the High Seas Act” (“DOHSA”), Đạo luật DOHSA đưa ra các quy định điều chỉnh các khiếu nại về thiệt mạng của công dân xảy ra trên biển cách bờ biển Hoa Kỳ ít nhất 03 hải lý. Trong sự cố tràn dầu vùng Vịnh các khiếu nại về việc 11 công nhân đã thiệt mạng trong vụ nổ giàn khoan xảy ra cách bờ

biển Louisiana 43 hải lý có thể tuân theo các quy định của đạo luật DOHSA.

Đạo luật DOHSA đã quy định chống lại bên gây ra những tổn thất về kinh tế mà các thành viên trong gia đình của người thiệt mạng có thể thu được. Những thiệt hại này bao gồm những thu nhập bị mất, chi phí tang lễ. Các thiệt hại phi kinh tế, chẳng hạn như thiệt hại về tinh thần, thiệt hại về mất mát xã hội không được quy định theo đạo luật DOHSA. Các khiếu nại theo đạo luật DOHSA phải được đưa ra bởi đại diện cá nhân của người thiệt mạng, vì lợi ích của vợ/chồng, cha, mẹ, con hoặc người thân phụ thuộc của người bị thiệt mạng, với thiệt hại được phân bổ tương ứng với tổn thất mà mỗi người phải gánh chịu. Nếu trong sự cố người thiệt mạng cũng có phần lỗi thì nó không thể là một rào cản để yêu cầu bồi thường, nhưng theo quyết định của tòa án, có thể làm giảm số tiền được bồi thường.

### 2.3. Đạo luật Jones

Đạo luật Thương mại Hàng hải năm 1920 (Đạo luật Jones) bao gồm các quy định chống lại người sử dụng lao động khi thủy thủ bị thương hoặc thiệt mạng trong quá trình làm việc vì sự cẩu thả của người sử dụng lao động. Đạo luật Jones quy định rằng một thuyền viên bị thương có thể yêu cầu bồi thường, hoặc, nếu thuyền viên thiệt mạng thì người đại diện cá nhân của anh ta có thể yêu cầu bồi thường thiệt hại.

Theo Đạo luật Jones chỉ những thiệt hại kinh tế mới có thể được bồi thường. Những thiệt hại mất mát xã hội không bao gồm trong Đạo luật Jones. Tuy nhiên những yêu cầu bồi thường thiệt hại mất mát đau khổ về tinh thần có thể được xem xét bên cạnh những thiệt hại về kinh tế.

### 2.4. Đạo luật giới hạn trách nhiệm pháp lý

Đạo luật Giới hạn Trách nhiệm pháp lý năm 1851 (“LLA”) quy định rằng chủ tàu chỉ chịu trách nhiệm pháp lý về giá trị của tàu và hàng hóa, miễn là thiệt hại gây ra không phải do sơ suất trong hiểu biết và kiến thức của chủ tàu. Đạo luật LLA được thông qua vào giữa thế kỷ 19 để giúp các chủ tàu Hoa Kỳ cạnh tranh với các chủ hàng nước ngoài từ các quốc gia chịu giới hạn trách nhiệm pháp lý. Đạo luật LLA nổi tiếng được sử dụng như một biện pháp bảo vệ chủ tàu sau sự kiện chìm tàu Titanic. Hầu hết các chuyên gia pháp lý đồng ý rằng các yêu cầu theo OPA không bị giới hạn theo LLA, mặc dù theo LLA thì giới hạn áp dụng cho các yêu cầu bồi thường về thương tích hay tử vong cá nhân.

LLA quy định rằng chủ sở hữu chỉ chịu trách

nhiệm đối với giá trị của “con tàu và hàng hóa đang chờ xử lý”. Trong trường hợp bị thương hoặc tử vong, số tiền đó có thể được nâng lên dựa trên kích thước của tàu là 420 USD/mỗi tấn. Và chủ tàu có thể yêu cầu giới hạn trách nhiệm trong vòng sáu tháng kể từ khi xảy ra sự cố.

Transocean, chủ sở hữu của giàn khoan Deepwater Horizon, đã đệ trình yêu cầu giới hạn trách nhiệm của mình ở mức 27 triệu USD. Con số đó được tính bằng cách cộng giá trị của giàn khoan bị chìm (hiện bằng 0, vì nó nằm dưới đáy đại dương) với giá trị “cước vận chuyển đang chờ xử lý” của nó, là số tiền mà BP nợ Transocean để thuê giàn khoan. Hành động của Transocean liên quan đến giới hạn đã khiến các nhà bình luận phần nộ một phần vì công ty đã nhận được 267 triệu USD tiền bồi thường bảo hiểm sau khi giàn khoan bị chìm, có khả năng sau thảm họa này mang lại lợi nhuận cao cho công ty.

### 3. Kết luận

Bài viết đã phân tích những thách thức pháp lý, cũng như những quy định pháp luật làm cơ sở để tính toán và yêu cầu bồi thường thiệt hại đối với sự cố tràn dầu lớn nhất trong lịch sử của Hoa Kỳ. Kết quả của bài viết khẳng định một lần nữa về đặc điểm của ô nhiễm dầu trên biển là thường gây ra thiệt hại trên phạm vi rộng, liên quan đến nhiều chủ thể khác nhau, và việc tính toán thiệt hại ô nhiễm dầu để yêu cầu bồi thường thiệt hại thỏa đáng là phức tạp, khó khăn. Do đó, mỗi quốc gia trong đó cả Việt Nam cần phải có một hệ thống pháp luật rõ ràng và đầy đủ về trách nhiệm pháp lý dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu trên biển.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Phạm Văn Tân (2019), *Đạo luật ô nhiễm dầu của Mỹ và liên hệ tới Việt Nam*, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải, Số 60 (11/2019).
- [2] Phạm Văn Tân (2019), *Một nghiên cứu về chế độ trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại ô nhiễm dầu: sự khác biệt giữa OPA và CLC*, Tạp chí Khoa học và Công nghệ Việt Nam (B), Tập 61 - Số 10, tháng 10/2019.
- [3] United States (1990), *Oil Pollution Act*.
- [4] Kiern, Lawrence (2000), *Liability, Compensation, and Financial Responsibility Under the Oil Pollution Act of 1990: A Review of the First Decade*, TUL. MAR. L. J.,.
- [5] Kimberly Kindy (2020), *Early Cleanup Efforts of Gulf Oil Spill Marred by Communications Woes*, Scammers, August 14, 2010.
- [6] Matthew L. Wald (2010), *Clarifying Questions of Liability, Cleanup and Consequences*, N.Y. TIMES, May 6, 2010.
- [7] United States, *Death on the High Seas Act*.
- [8] United States, *Merchant Marine Act*.
- [9] United States, *Limitation on Liability Act*.
- [10] United States (2010), *Gulf Coast Claims Facility Protocol for Emergency Advance Payments*, August 23, 2010.
- [11] [https://en.wikipedia.org/wiki/Deepwater\\_Horizon\\_oil\\_spill](https://en.wikipedia.org/wiki/Deepwater_Horizon_oil_spill).
- [12] [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org).

|                    |            |
|--------------------|------------|
| Ngày nhận bài:     | 09/12/2022 |
| Ngày nhận bản sửa: | 21/12/2022 |
| Ngày duyệt đăng:   | 23/12/2022 |