

HÀNG HẢI & VẬN TẢI

Tháng Ba, 2015

- Síp** – do **Andreas Neocleous & Co LLC** đóng góp

Cyprus chấp nhận chứng nhận thanh thải xác tàu được ban hành theo Hiệp định Nairobi

Cyprus vẫn chưa phê chuẩn Hiệp ước quốc tế Nairobi về thanh thải xác tàu. Do đó, Vụ Vận tải biển Thương mại của quốc gia này sẽ không ban hành chứng nhận thanh thải xác tàu cần thiết, nhưng cơ quan này đã cho biết rằng họ sẽ chấp nhận chứng nhận do các nước đã phê chuẩn Hiệp ước ban hành để tránh tình trạng gián đoạn hoạt động và bảo hiểm của tàu mang quốc tịch Síp

Tác giả: [Vasileios Psyrras](#)

Đọc thêm <http://www.internationallawoffice.com/?i=55592&l=7N7R6QB>
- Phần Lan** – do **Hammarström Puhakka Partners, Attorneys Ltd** đóng góp

Tòa án cho rằng vụ trộm xảy ra trong giai đoạn vận chuyển thuộc trách nhiệm của người vận chuyển

Trong một vụ gần đây, một chủ hàng đã đóng gói, xếp và niêm phong một container nhưng khi nó được mở ra tại cảng cuối thì theo quan sát, một phần ba của số hàng hóa theo khai báo đã biến mất. CCTV (hệ thống truyền hình nội bộ) đã không thể hiển thị xem liệu các container đã được niêm phong tại cổng của cảng xếp hàng hay chưa. Tòa phúc thẩm cho rằng vụ trộm đã xảy ra trong giai đoạn vận chuyển thuộc trách nhiệm pháp lý của người vận chuyển.

Tác giả: [Matti Komonen](#), [Herman Ljungberg](#)

Đọc thêm <http://www.internationallawoffice.com/?i=55592&l=7N7R6QP>

<p>3.</p>	<p>Malaysia – do Shearn Delamore & Co đóng góp</p> <p><u>Tòa án tuyên về trách nhiệm đối với đường ống bị vỡ</u></p> <p>Tòa án Hải sự vừa ra phán quyết về trách nhiệm của chủ tàu trong một trường hợp liên quan đến một đường ống dẫn dầu bị vỡ. Tòa án nhận thấy rằng bị đơn là chủ tàu đã không chứng minh được rằng thiệt hại không phát sinh do lỗi thực tế hoặc có sự đồng tình của chủ tàu và rằng, trên cơ sở đó, chủ tàu phải chịu trách nhiệm đối với nguyên đơn do đã sơ suất.</p> <p>Tác giả: <u>Rajasingam Gothandapani</u></p> <p>Đọc thêm http://www.internationallawoffice.com/?i=55592&l=7N7R6R4</p>
<p>4.</p>	<p>Hà Lan - do AKD đóng góp</p> <p><u>Sửa đổi SOLAS về hàng hóa container sẽ tác động đến các đơn vị khai thác cảng</u></p> <p>Những thay đổi của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển liên quan đến trọng lượng container và hàng hóa trong container được xác định có thể đã có những ảnh hưởng nghiêm trọng tới các đơn vị khai thác cảng. Nếu tổng khối lượng của container không được người chuyển hàng xác định, thì đơn vị khai thác cảng không được xếp container lên tàu. Điều này có thể làm phát sinh thêm chi phí đáng kể đối với các đơn vị khai thác cảng.</p> <p>Tác giả: <u>Stefanie Roose</u></p> <p>Đọc thêm http://www.internationallawoffice.com/?i=55592&l=7N7R6RA</p>
<p>5.</p>	<p>Malta – do Fenech & Fenech Advocates đóng góp</p> <p><u>Kinh doanh tư nhân đã được Tòa án chấp thuận</u></p> <p>Năm 2006, ngoài những vấn đề khác, Bộ luật Tổ chức và Tổ tụng Dân sự đã được xem xét một cách căn bản về những quy định quản lý cơ chế thực thi tại Malta. Việc thay đổi cơ chế thực thi đã được đưa vào phân giới thiệu về việc kinh doanh tư nhân đã được tòa án chấp thuận, theo đó, các bên nhận thế chấp có thể đạt được với bên mua là tư nhân mức giá cao nhất có thể thỏa thuận và, theo phê duyệt của tòa, việc mua bán tàu cũng không bị bó buộc hay cản trở.</p> <p>Tác giả: <u>Ann Fenech</u></p>

	Đọc thêm http://www.internationallawoffice.com/?i=55592&l=7N61U0S
6.	<p>Nigeria – do Akabogu & Associates đóng góp</p> <p>Sửa đổi Hiến pháp làm thay đổi thẩm quyền đối với khiếu nại lao động hàng hải</p> <p>Một sửa đổi Hiến pháp 2010 về để trao thẩm quyền chuyên biệt đối với các vấn đề liên quan đến lao động cho Tòa án Công nghiệp Quốc gia, để loại trừ thẩm quyền kết hợp của tất cả các tòa án khác (như tòa thượng thẩm nhà nước và liên bang). Điều này đã đặt ra các vấn đề pháp lý phù hợp liên quan đến thủ tục tổ tụng các vấn đề pháp lý trên biển, là chuyên biệt đối với Tòa thượng thẩm Liên bang tại Nigeria.</p> <p>Tác giả: Nwabueze Anachebe</p> <p>Đọc thêm http://www.internationallawoffice.com/?i=55592&l=7N61U14</p>