

DZUNGSRT & ASSOCIATES

Văn phòng Luật sư Tư vấn Độc Lập
Unit 1, 9th Floor, HAREC Building, Lang Ha Street, Thanh Cong Ward, Ba Dinh District, Hanoi –Vietnam
Tel. +(84-4) 3772 6970 – Fax. +(84-4) 3772 6971 –Email. dzungsrt@fpt.vn – Web. www.dzungsrt.com

Kính gửi: **Viện Khoa học xét xử Tòa án nhân dân tối cao (chị Huyền)**

Đồng kính gửi: **Văn phòng chính phủ (chị Mai)**

Văn phòng luật sư Tư vấn Độc lập xin gửi tới quý Ban lời chào trân trọng và rất hân hạnh khi nhận được yêu cầu đóng góp ý kiến cho bản dự thảo Nghị quyết “Hướng dẫn áp dụng pháp luật về thẩm quyền giải quyết các tranh chấp phát sinh từ hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển có yếu tố nước ngoài và một số quy định của Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển (sau đây xin gọi tắt là “dự thảo 01”).

Chúng tôi nhận thấy trong bản dự thảo lần này, Ban soạn thảo đã có nhiều nỗ lực trong quá trình xây dựng bản dự thảo và các thành viên ban soạn thảo đã có nhiều đóng góp tích cực trong việc đưa các quy định của Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển (sau đây xin gọi tắt là “Pháp lệnh”) gần với thực tế và có tính khả thi cao hơn. Với mong muốn đóng góp một phần vào sự hoàn thiện của Bản dự thảo, các luật sư của Văn phòng luật sư Tư vấn Độc lập xin được chia sẻ và đóng góp với ban soạn thảo những kinh nghiệm và ý kiến của mình tại các phần dưới đây. Để tiện cho sự theo dõi của quý Ban, Bản đóng góp ý kiến của chúng tôi đã được chia thành năm phần chính, bao gồm:

- I. Sự ra đời của Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển**
- II. Sự phát triển của hệ thống pháp luật Việt Nam**
- III. Những vấn đề thực tế nảy sinh trong quá trình triển khai Pháp lệnh**
- IV. Kiến nghị giải pháp**
- V. Góp ý của Văn phòng luật sư Tư vấn Độc lập đối với bản dự thảo 01**

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Trong quá trình nghiên cứu và đưa ra ý kiến đóng góp ý kiến của bản dự thảo, nhóm luật sư của Văn phòng Luật sư Tư vấn Độc Lập đã sử dụng các tài liệu tham khảo dưới đây:

“Công ước Brussels 1952” Công ước quốc tế liên quan đến việc bắt giữ tàu biển được thông qua tại Brussels ngày 10 tháng 05 năm 1952 và hiện đã có trên 75 quốc gia thành viên (*xin tham khảo Phụ lục 1*);

“Công ước New York 1958” Công ước quốc tế về Công nhận và Thi hành Phán quyết Trọng tài nước ngoài (*xin tham khảo Phụ lục 2*);

“Công ước Geneva 1999” Công ước quốc tế về vấn đề bắt giữ tàu được thông qua tại Geneva ngày 12 tháng 03 năm 1999 (*xin tham khảo Phụ lục 3*);

“Bài phân tích về Công ước Geneva 1999” được thực hiện bởi các hai thành viên rất có uy tín trong ban soạn thảo công ước là luật sư Richard Shaw và giáo sư Nicholas Gaskell, trưởng khoa Luật Hàng Hải, đại học Southampton (*xin tham khảo Phụ lục 4*).

“Hiệp định khung Asean 2005” về vận tải đa phương thức;

“Luật hàng hải 1990” luật hàng hải trước đây của Việt Nam có hiệu lực trong khoảng thời gian từ 1991 đến hết năm 2005, được ban hành theo Lệnh số 42/1990-LCT/HDNN8 ngày 12 tháng 07 năm 1990;

“Luật hàng hải 2005” luật hàng hải hiện hành của Việt nam có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2006 được ban hành theo lệnh số 13/2005/L-CTN ngày 27 tháng 06 năm 2005;

“Luật dân sự 2005” là luật dân sự hiện hành của Việt Nam có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2006 được ban hành theo lệnh số 06/2005/L-CTN ngày 27 tháng 06 năm 2005;

“Luật thương mại 2005” là luật thương mại hiện hành của Việt Nam có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2006 được ban hành theo lệnh số 10/2005/L-CTN ngày 27 tháng 06 năm 2005;

“Luật tố tụng dân sự 2004” là luật tố tụng dân sự hiện hành của Việt Nam có hiệu lực kể từ ngày ngày 01 tháng 01 năm 2005 được ban hành theo lệnh số 13/2004/L-CTN ngày 24 tháng 06 năm 2004;

“Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển 2008” quy định chi tiết về thủ tục bắt giữ tàu biển có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 07 năm 2009, được ban hành theo Lệnh số 17/2008/L-CTN ngày 10 tháng 09 năm 2008 (**“Pháp lệnh 2008”**);

“Tờ trình 91” tổng hợp các ý kiến có liên quan đến các quy định của Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển do Tòa án Nhân dân tối cao trình Ủy ban thường vụ quốc hội ngày tháng 07 năm 2008, 1 tháng trước khi Ủy ban thường vụ quốc hội chính thức thông qua và ban hành Pháp lệnh;

“Pháp lệnh trọng tài thương mại 2003” pháp lệnh số 08/2003 của Ủy ban thường vụ quốc hội về trọng tài thương mại;

“Dự thảo luật trọng tài” là bản dự thảo được cập nhật gần nhất của Luật trọng tài, dự kiến sẽ được trình quốc hội thông qua tại kỳ họp tháng 5 năm 2010; và

“Dự thảo Nghị định” là bản dự thảo Nghị định quy định một số điều của Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển mà Văn phòng Luật sư Tư vấn Độc Lập được yêu cầu đóng góp ý kiến;

“Nghị quyết 01” là nghị quyết ban hành ngày 31 tháng 03 năm 2005 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao để hướng dẫn những quy định chung của Bộ luật tố tụng dân sự; và

“Nghị quyết 02” là nghị quyết ban hành ngày 27 tháng 04 năm 2005 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao để hướng dẫn thi hành một số quy định tại chương VIII “Các biện pháp khẩn cấp tạm thời” của Bộ luật tố tụng dân sự.

I. Sự ra đời của Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển

Trước đây theo quy định tại Bộ luật hàng hải năm 1990, việc bắt giữ tàu biển chỉ được tiến hành để (i) đảm bảo giải quyết các tranh chấp đã được thụ lý (điều 36.1) và (ii) theo yêu cầu của tòa án nước ngoài để đảm bảo giải quyết vụ kiện mà tòa án đó đã thụ lý điều (36.2). Trên thực tế, trường hợp thứ nhất thường được các tòa án của Việt Nam tiến hành theo các quy định của luật tố tụng dân sự về áp dụng các biện pháp khẩn cấp tạm thời (hiện được quy định tại các điều từ 99 đến 126 của Bộ luật tố tụng dân sự 2004). Còn trường hợp thứ hai hầu như chỉ tồn tại trên lý thuyết do tính chất hoạt động của tàu biển là thường xuyên di chuyển trong khi đó các thủ tục để dịch, hợp pháp hóa lãnh sự và chuyển hồ sơ của một tòa án nước ngoài đến tòa án của Việt Nam lại mất rất nhiều thời gian và các cơ sở pháp lý của một hiệp định tương trợ tư pháp thường không có đủ nên phải thực hiện theo nguyên tắc “có đi có lại”.

Trong khi đó, theo đánh giá tổng hợp của Tòa án nhân dân tối cao nêu tại Mục I của Tờ trình 91, một trong số những nhu cầu cấp bách dẫn đến sự ban hành của Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển 2008 là: **“. . .đại đa số các đơn yêu cầu bắt giữ tàu biển mà Tòa án Việt Nam nhận được là để bảo đảm giải quyết các khiếu nại hàng hải, tức là yêu cầu bắt giữ tàu biển trước khi khởi kiện vụ án . . .”**. Để có thể hiểu chính xác bản chất của vấn đề bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết các khiếu nại hàng hải, chúng tôi xin trích dẫn quy định tại Điều 2.3 của Công ước Geneva, nguồn luật quan trọng nhất đã được các nhà lập pháp Việt Nam tham khảo trong quá trình xây dựng Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển: **“Một con tàu có thể bị bắt với mục đích cung cấp một sự bảo đảm, mặc dù theo hiệu lực của các điều khoản về trọng tài hay thẩm quyền tài phán được quy định tại các hợp đồng hay các tài liệu khác thì các khiếu nại hàng hải liên quan đến việc bắt giữ này sẽ thuộc thẩm quyền của các cơ quan tài phán của một quốc gia khác với quốc gia nơi tàu bị bắt giữ.**

Trong quá trình soạn thảo Pháp lệnh, cũng có một số ý kiến cho rằng theo quy định tại Điều 40 của Luật hàng hải 2005 thì Ủy ban thường vụ quốc hội chỉ có trách nhiệm hướng dẫn các vấn đề liên quan đến thủ tục bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải

quyết khiếu nại hàng hải (tức là chương II) của Pháp lệnh hiện hành. Tuy nhiên trong bối cảnh việc bắt giữ tàu biển có nhiều vấn đề phức tạp, mang tính đặc thù, Văn phòng Luật sư Tư vấn Độc Lập rất ủng hộ và hoan nghênh việc ban soạn thảo Pháp lệnh 2008 đã bổ sung các trường hợp bắt giữ tàu biển trong các tình huống khác để các cơ quan tư pháp tiện tham khảo và thống nhất thực hiện trên toàn quốc.

Và kết quả là Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển đã được Ủy ban thường vụ QH chính thức ban hành ngày 27/08/2008. Ngoài phần các quy định chung tại chương I, và các điều khoản thi hành được quy định tại chương VI, các chương còn lại của Pháp lệnh được bố cục thành bốn (04) phần rất rõ ràng đối với các vấn đề về thẩm quyền, trình tự, thủ tục bắt giữ tàu biển để:

Chương II: Đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải (bao gồm các điều từ 11 đến 26)

Chương III: Áp dụng các biện pháp khẩn cấp tạm thời (bao gồm các điều từ 27 đến 42)

Chương IV: Thi hành án dân sự (bao gồm các điều từ 43 đến 55)

Chương V: Thực hiện tương trợ tư pháp (bao gồm các điều từ 56 đến 70)

I.1 Các nguồn luật quan trọng được tham khảo trong quá trình xây dựng Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển

Với kinh nghiệm nhiều năm xử lý các vụ việc bắt giữ và giải phóng tàu biển có liên quan đến khiếu nại hàng hải có yếu tố nước ngoài từ năm 1994 đến nay, chúng tôi nhận thấy các quy định của Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển 2008 đã tham khảo rất nhiều quy định cơ bản của Công ước Brussels 1952 và Công ước Geneva 1999, hai trong số những nguồn luật quan trọng nhất của luật pháp hàng hải quốc tế trong vấn đề bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải.

Theo nghiên cứu của chúng tôi, Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển 2008 đã nội luật hóa nhiều quy định của Công ước Geneva 1999, bao gồm các quy định như:

- Định nghĩa khiếu nại hàng hải là cơ sở để một bên yêu cầu bắt giữ tàu biển. Luật Việt Nam đã nội luật hóa 15 trong tổng số 22 khiếu nại hàng hải được quy định tại Điều 1 của Công ước Geneva 1999 thành các quy định tương ứng tại các điều 41 Luật Hàng hải và điều 11 Pháp lệnh;
- Thẩm quyền bắt giữ tàu biển được quy định tại điều 3 của Pháp lệnh là hoàn toàn phù hợp với quy định về “Power of Arrest” tại điều 2 của Công ước;
- Các điều kiện bắt giữ tàu biển để giải quyết khiếu nại hàng hải được quy định tại điều 42 Luật Hàng hải và điều 13 Pháp lệnh chính là sự nội luật hóa các quy định tương ứng của điều 3 Công ước Geneva 1999;
- Các yêu cầu về bảo đảm tài chính (điều 43 Luật Hàng hải và điều 5 của Pháp lệnh), thả tàu biển đang bị bắt giữ (điều 44 Luật Hàng hải và các điều từ 23 đến 25 của Pháp lệnh), bắt giữ lại tàu biển, v..v là hoàn toàn phù hợp với các quy định tương ứng của Công ước Geneva 1999.

Ngoài ra các quy định tại Pháp lệnh 2008 cũng đã kế thừa kinh nghiệm giải quyết các vụ việc có liên quan của các tòa án địa phương trong nhiều năm và xem xét trong mối quan hệ thống nhất với các quy định của các văn bản có liên quan như các quy định của Bộ luật tố tụng dân sự, Nghị quyết 02/2005 của Hội đồng thẩm phán tòa án nhân dân tối cao, v..v đối với vấn đề đến bắt giữ tàu biển.

1.2 Những điểm mới của Pháp lệnh trong hệ thống pháp luật Việt Nam

Đóng góp to lớn nhất của Pháp lệnh 2008 theo quan điểm của chúng tôi là đã đưa ra một khuôn khổ pháp lý thống nhất tại một Văn bản pháp lý hoàn chỉnh đối với các vấn đề về thẩm quyền, trình tự, thủ tục bắt giữ tàu biển.

Điểm mới quan trọng nhất của Pháp lệnh 2008 chính là những quy định liên quan đến thủ tục bắt giữ tàu biển **để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải (Chương II)**, chiếm một tỷ lệ lớn nhất trong số các lý do yêu cầu bắt giữ tàu biển.

Bên cạnh đó, Chương I của Pháp lệnh 2008 cũng đã đưa ra một số những thủ tục cơ bản giúp các cơ quan thực thi tại Việt Nam có một cách hiểu và áp dụng thống nhất đối với các thủ tục bắt giữ tàu biển.

II. Sự phát triển của hệ thống pháp luật Việt Nam

Sau nhiều năm tổng kết các vụ án có liên quan, Tòa án nhân dân tối cao cũng đã nhận thấy các yêu cầu bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết các khiếu nại hàng hải chiếm một tỷ lệ lớn trong số các yêu cầu bắt giữ tàu biển với các lý do khác. Điều này là hoàn toàn bình thường và phù hợp với thông lệ quốc tế mà bằng chứng là rất nhiều các quốc gia trên thế giới đã đạt được sự thống nhất trong việc ban hành một nguyên tắc chung về bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải kể từ năm 1952. Các nguyên tắc này lại liên tục được phát triển để dẫn đến sự ra đời của Công ước Geneva 1999.

II.1 Khái niệm “bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải”

Đây là một khái niệm còn khá mới mẻ tại Việt Nam và có lẽ đã được dịch từ khái niệm “arrest a vessel to secure a maritime claim” trong tiếng Anh. Theo đó tòa án tại các quốc gia sẽ tiến hành bắt giữ một con tàu dựa trên cơ sở của một *khuyến nại hàng hải* để đảm bảo rằng khiếu nại này sẽ có thể được thi hành trên cơ sở một phán quyết do một tòa án và/hoặc trọng tài của một quốc gia khác ban hành. Điều này cũng đã một lần nữa được các quốc gia nhất trí và khẳng định tại điều 2.3 của Công ước Geneva 1999 theo phân tích dưới đây.

Để có thể hiểu chính xác nghĩa của khái niệm này, chúng tôi xin phép được trích dẫn phân tích của hai trong số những học giả hàng đầu trong lĩnh vực luật hàng hải quốc tế hiện nay, luật sư Richard Shaw và giáo sư Nicholas Gaskell, trưởng khoa Luật Hàng Hải, đại học Southampton là đại học giảng dạy và nghiên cứu hàng đầu về luật hàng hải của Anh nêu tại đoạn thứ 2, trang 6 trong bài phân tích chung về Công ước Geneva của Phụ lục 3 có viết: “**Về bản chất, bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng**

hải là việc cung cấp một sự bảo đảm trước khi tiến hành tố tụng (pre-trial security)”.

II.2 Thẩm quyền bắt giữ tàu biển và thẩm quyền giải quyết nội dung vụ tranh chấp

Điều 2.3 của Công ước Geneva cũng có quy định: “Một con tàu có thể bị bắt với mục đích cung cấp một sự bảo đảm (security), **mặc dù theo hiệu lực của các điều khoản về trọng tài hay thẩm quyền tài phán được quy định tại các hợp đồng hay các tài liệu khác thì các khiếu nại hàng hải liên quan đến việc bắt giữ này sẽ thuộc thẩm quyền của các cơ quan tài phán của một quốc gia khác với quốc gia nơi tàu bị bắt giữ.**”

Phù hợp với quy định của hai công ước Brussels 1952 và Geneva 1999, Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005 (điều 42) và Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển 2008 (điều 12) cũng có quy định: “**Người có quyền khiếu nại hàng hải (maritime claimant) có quyền yêu cầu Tòa án có thẩm quyền (tòa án cấp tỉnh của cảng biển nơi tàu đang hoạt động) quyết định bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải.**”

Các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền bắt giữ tàu biển được nêu tại điều 41 của Luật hàng hải 2005 và điều 11 của Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển 2008 là hoàn toàn phù hợp với các điều 1.1 và điều 2.3 của Công ước Geneva 1999, theo đó bất kỳ thể nhân hay pháp nhân nào (**không phân biệt quốc tịch**) đều có quyền yêu cầu tòa án có thẩm quyền của Việt Nam ra quyết định bắt giữ tàu biển dựa trên một quyền khiếu nại hàng hải (maritime claim) mà mình có được.

Với các quy định của Luật hàng hải năm 2005 và Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển 2008, có thể nói hệ thống pháp luật hàng hải của Việt Nam đã có một bước tiến tích cực trong việc tạo ra một hành lang pháp lý đối với vấn đề bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết các khiếu nại hàng hải phù hợp với những chuẩn mực quốc tế tại các công ước Brussels 1952 và Công ước Geneva 1999. Theo đó cơ sở để yêu cầu tòa án ra quyết định bắt giữ tàu biển là có hay không quyền khiếu nại hàng hải (maritime

claim), bao gồm cả quyền cầm giữ hàng hải (maritime lien), chứ không phụ thuộc vào **quốc tịch của** người yêu cầu (claimant), **quốc tịch của tàu** bị yêu cầu bắt giữ (flag of ship) hay quốc tịch của chủ sở hữu và/hoặc người thuê tàu trần của tàu bị yêu cầu bắt giữ.

III. Những vấn đề thực tế nảy sinh trong quá trình triển khai Pháp lệnh

Mặc dù Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển mới có hiệu lực kể từ ngày 01/07/2009, Văn phòng Luật sư Tư vấn Độc Lập với tư cách là tổ chức hành nghề luật sư chuyên sâu về luật hàng hải hàng đầu của Việt nam được quốc tế công nhận đã nhận được rất nhiều yêu cầu của các khách hàng trong và ngoài nước đối với việc triển khai các quy định của Pháp lệnh tại Việt Nam. Trong quá trình tác nghiệp tại các tòa án địa phương, chúng tôi nhận thấy có ba vấn đề quan trọng sau:

III.1 Nhận thức chưa chính xác của các thẩm phán tại nhiều địa phương

Theo quan điểm của khá nhiều thẩm phán Việt Nam mà chúng tôi có dịp được tiếp xúc và làm việc, một số hiểu chưa chính xác và một số khác hiện đang hiểu sai hoặc thậm chí không chấp nhận khái niệm “bắt giữ tàu biển để giải quyết khiếu nại hàng hải” có tồn tại trong hệ thống pháp luật Việt Nam.

Theo tư duy của những thẩm phán này thì để ban hành một quyết định bắt giữ tàu biển, người nộp đơn cần phải chứng minh hai điều kiện, đó là:

- Phải có đơn khởi kiện vụ án và nội dung vụ tranh chấp phải thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án Việt Nam. Điều này là hoàn toàn *trái với các quy định tại điều 41 Luật Hàng hải 2005, điều 3.1 Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển và điều 2.3 Công ước Geneva* như chúng tôi đã trình bày tại mục II.2 bên trên; và
- Việc bắt giữ tàu phải có tính cấp thiết (để có thể áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời).

Cách hiểu này rõ ràng là trái với các quy định của pháp luật Việt Nam và thông lệ quốc tế, cụ thể là:

- Căn cứ theo các quy định của pháp luật Việt Nam (Điều 42.1 Luật hàng hải 2005 và điều 12 Pháp lệnh 2008), mọi chủ thể có quyền khiếu nại hàng hải đều có quyền yêu cầu Tòa án có thẩm quyền ra quyết định bắt giữ tàu biển để đảm bảo cho khiếu nại của mình. Pháp luật Việt Nam không hề có yêu cầu nào thêm như phải xem xét quốc tịch của người yêu cầu, của tàu biển bị bắt giữ hay của chủ tàu bị bắt giữ, v.v.;
- Theo như phân tích tại phần II.2 nêu trên, (i) thẩm quyền ra quyết định bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải và (ii) thẩm quyền giải quyết nội dung vụ tranh chấp giữa các bên liên quan đối với khiếu nại hàng hải đó **là hoàn toàn khác nhau và có thể thuộc quyền tài phán của các cơ quan xét xử của các quốc gia khác nhau;**
- Luật pháp quốc tế cũng công nhận nguyên tắc thẩm quyền ra quyết định bắt giữ thuộc về tòa án của quốc gia nơi tàu đang hoạt động với thủ tục bắt giữ được điều chỉnh bởi luật của quốc gia đó (điều 2.4, Công ước Geneva);
- Vì vậy khi một chủ thể chứng minh được rằng mình đang nắm giữ một quyền khiếu nại hàng hải, chủ thể đó có quyền yêu cầu tòa án của bất kỳ một quốc gia nào nơi con tàu đang neo đậu ra quyết định bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết các khiếu nại hàng hải.

III.2 Chưa có văn bản hướng dẫn thống nhất

Trong các buổi làm việc với các thẩm phán địa phương, chúng tôi nhận thấy mỗi thẩm phán lại có những cách hiểu khác nhau đối với các quy định của Pháp lệnh 2008, đặc biệt là đối với (i) khái niệm “thể nào là bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải” và các thủ tục cụ thể xoay quanh yêu cầu của người có quyền khiếu nại hàng hải, (ii) thẩm quyền của tòa án nơi có cảng biển trong việc tiếp nhận và xử lý các đơn yêu cầu bắt giữ tàu biển, (iii) thời hạn bắt giữ tàu biển sẽ áp dụng thể nào trong trường hợp tàu bị từ bỏ mà không có thư từ bỏ tàu, (iv) thẩm quyền của tòa án tiếp tục giải quyết việc bán đấu giá tàu biển trong trường hợp tàu bị từ bỏ, (v) thứ tự ưu tiên thanh toán đối với khoản tiền thu được từ việc bán đấu giá, (vi) thủ tục thông báo tới các cơ quan, tổ chức có liên quan đến việc bán đấu giá tàu biển

như tổ chức cung cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu, tổ chức hàng hải thế giới (IMO), v.v.

III.3 E ngại hoặc từ chối triển khai quy định của Pháp lệnh

Ví dụ 1: Thực tế là hiện nay do điều kiện kinh tế đất nước còn nhiều khó khăn hiện đang có hàng vạn thủy thủ Việt Nam đang làm việc trên các con tàu mang quốc tịch nước ngoài, ví dụ như mang cờ Panama thuộc sở hữu bởi một công ty của Hy Lạp. Hợp đồng giữa các thủy thủ này thường được ký trực tiếp với Người thuê tàu trần (người trực tiếp khai thác tàu) mang quốc tịch Hàn Quốc và thực tế nhiều tàu loại này chỉ hoạt động trên các tuyến đường biển của khu vực Đông Nam Á. Sau nhiều tháng không được trả lương, con tàu cập một cảng biển Việt Nam và các thủy thủ nộp đơn yêu cầu tòa án tỉnh nơi tàu đang neo đậu, ra quyết định bắt giữ tàu trên cơ sở quy định tại các điều 37.1, 41.1 và 42 của Luật hàng hải 2005 và điều 11.1 của pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu với lý do “người thuê tàu đã nợ lương của các thủy thủ”.

Nhiều thẩm phán được tham vấn trả lời ngay là sẽ từ chối thụ lý đơn vì đây là vấn đề mới và họ chưa nhận được hướng dẫn chi tiết của Tòa án nhân dân tối cao về vấn đề này. Mặc dù theo quan điểm của chúng tôi thì rõ ràng trường hợp này Tòa án Việt Nam có thẩm quyền bắt giữ tàu trên cơ sở của một khiếu nại hàng hải và theo thông lệ quốc tế thì nhiều nước khác mặc dù không hề có liên quan như Singapore, Hong Kong hay Thái Lan cũng sẽ đồng ý bắt giữ tàu trên cơ sở khiếu nại nợ tiền lương của các thủy thủ Việt Nam được nộp tại tòa án của nước họ mặc dù nội dung vụ tranh chấp sẽ có thể thuộc thẩm quyền xét xử của cơ quan tài phán của một quốc gia khác theo như thoả thuận trong hợp đồng lao động đã ký, ví dụ như Việt Nam (quốc gia mà các thủy thủ mang quốc tịch) hoặc Hy Lạp (nơi tàu mang quốc tịch) hoặc Hàn Quốc (nơi người thuê tàu trần mang quốc tịch), v.v.

Ví dụ 2: Tại một buổi làm việc khác, sau rất nhiều phiên họp giữa các thẩm phán cấp cao, một tòa án địa phương khác cũng ra quyết định từ chối thụ lý đơn yêu cầu bắt giữ tàu của một người cung cấp dầu mang quốc tịch Hàn Quốc, yêu cầu bắt giữ tàu mang cờ Hàn Quốc, thuộc sở hữu của một Công ty

Hàn Quốc và người thuê tàu cũng mang quốc tịch Hàn Quốc. Lập luận của thẩm phán cấp cao trong vụ việc này là vì tất cả các bên liên quan đều mang quốc tịch Hàn Quốc và không có bất kỳ mối liên hệ nào tới Việt Nam ngoài việc tàu đang neo đậu tại cảng biển của Việt Nam nên tòa án không có căn cứ để thu lý và ra quyết định bắt giữ tàu.

Mặc dù luật sư của chúng tôi cũng đã cố gắng giải thích rằng theo các quy định của Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu 2008 và Luật hàng hải 2005 thì Tòa án này hoàn toàn có thẩm quyền bắt giữ tàu dựa trên khiếu nại hàng hải là “khoản nợ phí nhiên liệu được cung cấp cho mục đích hoạt động của tàu” được quy định tại các điều 41.10 của Luật hàng hải và 11.14 của Pháp lệnh nhưng các thẩm phán của tòa vẫn kiên quyết từ chối vì cho rằng tòa không có thẩm quyền thụ lý vụ kiện giải quyết các tranh chấp giữa nhà cung cấp nhiên liệu cho tàu và chủ tàu và vì thế không có thẩm quyền ra quyết định bắt giữ tàu biển đó.

Ví dụ 3: Một lần khác chúng tôi lại nhận được yêu cầu của một công ty nước ngoài (quốc tịch Đức) yêu cầu bắt giữ tàu M mang cờ Antigua & Barbuda và thuộc sở hữu của một công ty tại Đức tại bất kỳ một cảng biển nào của Việt Nam trên cơ sở của khiếu nại hàng hải “nợ phí quản lý tàu” theo quy định tại các điều 41.10 của Luật hàng hải và 11.14 của Pháp lệnh. Sở dĩ vụ kiện không thể tiến hành tại Đức là vì Công ty này đã mất khả năng thanh toán nên sẵn sàng từ bỏ con tàu và vì thế nếu khởi kiện tại Đức sẽ tốn kém chi phí và nhiều khả năng không thu hồi được nợ. Tuy nhiên sau khi tham vấn các thẩm phán tại những thành phố có cảng biển mà tàu này neo đậu, chúng tôi đều nhận được câu trả lời là không thể bắt tàu được vì tòa án Việt Nam không có thẩm quyền. Mặc dù chúng tôi cũng đã cố gắng kiên trì trích dẫn các quy định của Luật hàng hải 2005, Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu 2008, các Công ước có liên quan cũng như một số quyết định bắt giữ tàu tương tự của các nước trong khu vực, câu trả lời của các thẩm phán này vẫn là sẽ từ chối đơn của chúng tôi.

May mắn là sau đó người yêu cầu bắt giữ tàu lại xác định được con tàu này trong quá trình chuyển hàng đến Việt Nam sẽ trung chuyển qua một cảng biển của Hong Kong. Đơn yêu cầu bắt giữ tàu của các nguyên đơn quốc tịch

Đức đối với tàu M ngay sau đó đã được Tòa án Hong Kong chấp nhận theo các cơ sở pháp lý tương tự như các quy định của luật Việt Nam đối với việc bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải “phí quản lý tàu”.

Vụ việc này sau đó thật không may là đã gây ra thiệt hại cho khoảng gần 20 chủ hàng Việt Nam, những người đã thuê tàu M chở hàng từ Trung Quốc về Việt Nam. Các chủ hàng này đã phải tốn kém rất nhiều thời gian để hoàn tất thủ tục xin phép tòa án Hong Kong cho dỡ hàng khỏi tàu M và chuyển tải sang một tàu khác để chở về Việt Nam.

Nếu các tòa án của Việt Nam được tập huấn đầy đủ và hiểu chính xác về các quy định của Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu thì có lẽ đã tránh cho các chủ hàng Việt Nam khỏi các thiệt hại về thời gian và chi phí thuê tàu chuyển hàng từ Hong Kong và giúp các chủ thể có quyền khiếu nại hàng hải thực hiện các quyền của mình trên lãnh thổ Việt Nam chứ không cần phải nhờ tới Tòa án Hong Kong.

Các ví dụ nêu trên chỉ là ba trong số rất nhiều trường hợp mà tòa án địa phương đã từ chối triển khai các nội dung mới của Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển và qua đó đã gián tiếp gây thiệt hại không nhỏ cho chính các doanh nghiệp Việt Nam. Và chúng tôi, trên cơ sở đồng ý của khách hàng, sẵn lòng cung cấp các tài liệu có liên quan để các thành viên trong ban soạn thảo tiện theo dõi.

Thực tế là cũng có một số rất ít các thẩm phán sau khi nghe chúng tôi trình bày đã đồng ý ủng hộ ra quyết định bắt giữ tàu nhưng khi bàn bạc với các thẩm phán cấp cao của tòa (chánh án hoặc phó chánh án) thì lại được chỉ đạo là nên chờ hướng dẫn của Tòa án tối cao để áp dụng cho chính xác. Quan điểm của nhiều lãnh đạo tại các tòa án địa phương là: Đây là một vấn đề rất mới, vì vậy họ thà từ chối không tiến hành còn hơn là nhận và có khả năng làm sai để tránh phiền phức. Hệ quả là tại nhiều Tòa án địa phương, các quy định của Pháp lệnh hiện mới chỉ tồn tại trên lý thuyết mà chưa hề được áp dụng trên thực tế.

IV. Kiến nghị giải pháp

Từ những kinh nghiệm thực tiễn, chúng tôi kiến nghị Tòa án nhân dân tối cao:

- Sớm hoàn thiện và ban hành Nghị quyết hướng dẫn của Tòa án nhân dân tối cao để thống nhất cách hiểu và áp dụng đối với các quy định của Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển 2008. Nếu được yêu cầu, chúng tôi rất vui lòng được đóng góp ý kiến với ban soạn thảo trong quá trình ban hành văn bản hướng dẫn Pháp lệnh;
- Tổ chức các buổi hội thảo, tọa đàm để các thẩm phán địa phương có cơ hội nêu các thắc mắc và nhận được giải đáp trực tiếp từ Tòa án tối cao. Chúng tôi cũng rất sẵn sàng vận động những tổ chức bảo hiểm, hãng luật quốc tế tài trợ cho các buổi hội thảo này;
- Phối hợp chặt chẽ với Văn phòng Chính Phủ, Bộ Giao thông Vận tải (Vụ Pháp chế), Bộ Tài chính (Vụ Bảo hiểm), Ngân hàng nhà nước (Vụ Pháp chế) và các cơ quan có liên quan trong việc ban hành các Nghị định, thông tư hướng dẫn Luật Hàng hải và Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển về một số vấn đề cụ thể như danh sách các tổ chức bảo hiểm được chấp nhận cung cấp bảo lãnh hoặc bảo lãnh ngân hàng cho việc bắt giữ và giải phóng tàu, cơ chế phối hợp giữa cảng vụ hàng hải và toà án địa phương để xác minh tàu biển đang hoạt động trong vùng nước cảng biển có liên quan, vv.

Chúng tôi rất vui lòng được tham gia đóng góp ý kiến đối với các tài liệu hướng dẫn cũng như chia sẻ kinh nghiệm tại các buổi tọa đàm, hội thảo để có thể sớm đưa các quy định của Pháp lệnh vào cuộc sống.

V. Góp ý của Văn phòng luật sư Tư vấn Độc lập đối với bản dự thảo 01

Sau khi nghiên cứu các quy định của bản dự thảo, chúng tôi nhận thấy ban soạn thảo đã có rất nhiều nỗ lực trong việc hướng dẫn các quy định chi tiết tại chương I của Pháp lệnh 2008, bao gồm năm điểm được hướng dẫn tại Mục II của bản dự thảo. Với mục đích đóng góp để bản dự thảo ngày càng hoàn thiện và phù hợp với các thắc mắc của Tòa án các địa phương, chúng tôi xin có một số kiến nghị như sau:

V.1 Bổ sung, chỉnh lý một số các quy định tại phần I của bản dự thảo cho sát với thực tế giải quyết tranh chấp hàng hải và phù hợp với thông lệ quốc tế

Vấn đề thẩm quyền giải quyết các tranh chấp phát sinh từ hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là một phạm trù quá rộng và theo quan điểm của chúng tôi, đây là một vấn đề phức tạp vượt ra khỏi phạm vi giải quyết của một Nghị quyết.

Việc xác định thẩm quyền liên quan tới nhiều yếu tố phức tạp như xác định luật áp dụng, xác định quốc gia có thẩm quyền tài phán, xác định phương thức giải quyết tranh chấp theo thỏa thuận của các bên trong bối cảnh có sự tác động qua lại với các quy định của tư pháp quốc tế, xác định cơ quan có thẩm quyền tài phán theo thỏa thuận của các bên và đồng thời chịu sự điều chỉnh của tư pháp quốc tế và nhiều hệ thống luật quốc gia.

Quy định tòa án Việt Nam luôn luôn có thẩm quyền giải quyết mọi tranh chấp có yếu tố nước ngoài tại mục I.2 của bản Dự thảo là trái với các quy định cơ bản của Luật Việt Nam như Luật Hàng hải (điều 260, khoản 1), Luật Đầu tư (điều 12, khoản 3), Luật thương mại (điều 317, khoản 3), Pháp lệnh trọng tài thương mại 2003 (hoặc dự thảo Luật trọng tài thương mại 2010) và nhiều văn bản hướng dẫn dưới luật khác.

Hơn thế nữa, trong bối cảnh mà Việt Nam đã tham gia Hiệp định khung Asean về Vận tải đa phương thức, theo đó Việt Nam cam kết cho phép các bên trong hợp đồng vận tải đa phương thức có quyền khởi kiện tại tòa án hoặc trọng tài của một

nước thành viên theo nhiều tiêu chí như theo thỏa thuận của các bên, nơi thực hiện hợp đồng, nơi bị đơn có trụ sở, v.v, nếu các tòa án Việt Nam áp dụng quy định tại điểm 1.2 của bản dự thảo hiện nay thì sẽ gây nhiều bất lợi cho các chủ hàng Việt Nam cũng như việc các thỏa thuận lựa chọn cơ quan tài phán Việt Nam sẽ có thể không được công nhận v.v.

Trong trường hợp các bên đã thỏa thuận mọi tranh chấp sẽ được giải quyết thông qua trọng tài, nếu áp dụng quy định tại điểm 1.2 của bản dự thảo hiện nay thì các tòa án tại Việt Nam sẽ vi phạm với các cam kết của Việt Nam nêu tại Công ước New York 1958¹ và trái với chính các quy định của luật pháp Việt Nam như Pháp lệnh trọng tài thương mại 2003² (hoặc dự thảo Luật trọng tài thương mại 2010³).

Vì vậy để phù hợp và sát thực hơn với các vấn đề mà tòa án địa phương hiện đang vướng mắc như đã nêu tại phần IV bên trên, các quy định tại phần I của bản dự thảo nên chẳng được giới hạn ở hướng dẫn về vấn đề **“thẩm quyền của tòa án trong việc thụ lý đơn yêu cầu bắt giữ tàu biển để giải quyết khiếu nại hàng hải”**, theo hướng:

- (i) Thẩm quyền ra quyết định bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải và thẩm quyền giải quyết tranh chấp giữa các bên liên quan đối với khiếu nại hàng hải đó là hoàn toàn khác nhau và có thể thuộc quyền tài phán của các cơ quan xét xử của các quốc gia khác nhau; và
- (ii) thẩm quyền ra quyết định bắt giữ thuộc về tòa án nơi có cảng biển hoặc cảng thủy nội địa mà tàu đang hoạt động⁴ với thủ tục bắt giữ tàu được điều chỉnh bởi luật của Việt Nam⁵.

¹ **Điều 2, Công ước New York 1958:** “Toà án của một Quốc gia thành viên, khi nhận được một đơn kiện về một vấn đề mà đối với vấn đề đó các bên đã có thỏa thuận trọng tài, sẽ, theo yêu cầu của một bên, hướng dẫn các bên chuyển đơn tới cơ quan trọng tài . . .”

² **Điều 5, PLTTTM 2003:** “Trong trường hợp vụ tranh chấp đã có thỏa thuận trọng tài, nếu một bên khởi kiện tại tòa án thì tòa án phải từ chối thụ lý . . .”.

³ **Điều 6, Dự thảo luật Trọng tài thương mại 2010:** “Trong trường hợp tranh chấp đã có thỏa thuận trọng tài mà một bên khởi kiện tại tòa án thì tòa án phải từ chối thụ lý . . .”

⁴ **Điều 2.1, Công ước Geneva:** “Một con tàu có thể bị bắt giữ hoặc được thả theo thẩm quyền duy nhất của tòa án của quốc gia nơi việc bắt giữ có hiệu lực”.

Các hướng dẫn nêu trên nếu được ban hành là hoàn toàn phù hợp với quy định của các điều 41 của Luật Hàng hải, điều 11 Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu, điều 2 Công ước Brussels 1952⁶ và điều 2.3 Công ước Geneva⁷.

V.2 Sửa đổi, bổ sung một số nội dung tại bản dự thảo 01

Sau khi nghiên cứu các quy định tại bản dự thảo, chúng tôi cho rằng để Nghị quyết thực sự giải quyết những vướng mắc của các tòa án địa phương và bảo đảm quyền lợi của các chủ thể có quyền khiếu nại hàng hải, đặc biệt là các thuyền viên cũng như các doanh nghiệp vừa và nhỏ của Việt Nam, ban soạn thảo nên cân nhắc tiến hành sửa đổi các nội dung dưới đây:

Tiêu đề của hướng dẫn nên được giới hạn trong việc: **“hướng dẫn một số quy định của Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển”**.

V.2.1 Phần thẩm quyền bắt giữ tàu biển (điểm II.1 của dự thảo hiện nay) nên được bổ sung ba nội dung:

- Thứ nhất: *Khi xem xét Tòa án nơi có cảng biển, cảng nội thủy mà tàu bị bắt giữ đang hoạt động hàng hải, Tòa án cần lưu ý các quy định về vùng nước cảng biển tại Nghị định 71/2006/NĐ-CP của Chính phủ và các quyết định công bố vùng nước cảng biển do Bộ Giao thông vận tải ban hành đối với từng khu vực tương ứng.*

⁵ **Điều 2.4, Công ước Geneva:** “các thủ tục liên quan đến quyết định bắt giữ hoặc thả một con tàu sẽ được điều chỉnh bởi luật của quốc gia nơi tàu bị bắt giữ.”

⁶ **Điều 2, Công ước Brussels 1952:** “Một con tàu mang cờ của một quốc gia thành viên có thể bị bắt giữ theo thẩm quyền tài phán của bất kỳ một quốc gia thành viên nào trên cơ sở của bất kỳ khiếu nại hàng hải nào . . .”

⁷ **Điều 2.3, Công ước Geneva 1999:** “Một con tàu có thể bị bắt nhằm mục đích cung cấp sự bảo đảm, bắt chấp việc, theo hiệu lực của các điều khoản về thẩm quyền giải quyết tranh chấp hay các điều khoản trọng tài tại các hợp đồng hoặc các tài liệu khác có liên quan, khiếu nại hàng hải làm cơ sở cho yêu cầu bắt giữ thuộc thẩm quyền xét xử của một quốc gia khác với quốc gia nơi tàu biển đang bị bắt giữ, hoặc sẽ được giải quyết qua tổ tụng trọng tài, hoặc được xét xử theo luật của một quốc gia khác.

- Thứ hai: Thuật ngữ “đang hoạt động hàng hải” được hiểu là khi một con tàu thực hiện bất kỳ một hoạt động hàng hải nào, bao gồm đang neo đậu, bốc, dỡ, vận chuyển hàng hóa, đón, trả, chuyên chở hành khách, quá cảnh, tiếp nhiên liệu, tham gia các hoạt động lai dắt, cứu hộ và các hoạt động hàng hải khác theo quy định của pháp luật và tập quán địa phương.
- Thứ ba: *Thẩm quyền ra quyết định bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải*

Thẩm quyền ra quyết định bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải và thẩm quyền giải quyết tranh chấp giữa các bên liên quan đối với khiếu nại hàng hải **là hoàn toàn khác nhau và có thể thuộc quyền tài phán của các cơ quan xét xử của các quốc gia khác nhau;**

Thẩm quyền ra quyết định bắt giữ tàu thuộc về tòa án của cảng biển nơi tàu đang hoạt động hàng hải hoặc của Tòa án đang giải quyết vụ án dân sự có thẩm quyền áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời bắt giữ tàu biển; Khi một chủ thể chứng minh được rằng mình đang nắm giữ một quyền khiếu nại hàng hải, chủ thể đó có quyền yêu cầu tòa án của bất kỳ cảng biển nào nơi con tàu đang hoạt động ra quyết định bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết các khiếu nại hàng hải của mình.

V.2.2 Quy định tại điểm II.2 của bản dự thảo hiện nay cần được bổ sung, chỉnh sửa theo hướng đảm bảo hơn nữa quyền lợi của những người có quyền khiếu nại hàng hải, đặc biệt là khi họ là công dân và pháp nhân Việt Nam.

Thực tế là hiện nay có rất nhiều thuyền viên Việt Nam đang lao động trên các tàu nước ngoài và đa phần các doanh nghiệp Việt Nam hiện nay là các doanh nghiệp ở quy mô vừa và nhỏ. Vì vậy nếu quy định cứng nhắc liệt kê tất cả các loại thiệt hại có khả năng xảy ra như vi phạm nghĩa vụ hợp đồng vận chuyển với bên thứ ba, thiệt hại về môi trường mà tàu có khả năng gây ra cho cảng biển, v..v thì có lẽ chính các thuyền viên và doanh nghiệp của Việt Nam sẽ là những người thiệt thòi nhất vì khó có khả năng thu thập được đủ tài liệu và thông tin (theo quy định tại điểm II.2.1) và không đủ khả năng tài chính để nộp bảo lãnh cho yêu cầu bắt giữ tàu biển của họ tại chính Việt Nam mà có thể lại phải nhờ tới các cơ quan tài phán nước ngoài.

Trong nhiều trường hợp khi người có quyền khiếu nại hàng hải là một nhóm thủy thủ hoặc các công ty cung cấp dầu cho hoạt động của tàu biển như đã nêu tại các ví dụ của mục III.3 bên trên, khả năng để những chủ thể này tiếp cận những tài liệu như chi phí bảo quản hàng hóa cho bên thứ ba, hợp đồng vận chuyển hàng hóa, v..v sẽ gần như không thể thực hiện được.

Vì vậy, thực tiễn tại nhiều quốc gia các thẩm phán khi ban hành quyết định bắt giữ tàu biển thường xem xét đến tiền thuê tàu bình quân mỗi ngày dựa trên dung tích của tàu, ví dụ như một tàu có trọng tải khoảng 10 nghìn tấn hiện có mức thuê tàu dao động trong khoảng từ 5.000USD đến 7.000USD/ngày tàu. Số tiền này thực tế đã bao gồm tất cả mọi chi phí như chi phí xăng dầu, chi phí cầu cảng, bến bãi, chi trả lương thuyền viên, v..v và đảm bảo tàu hoạt động có lãi. Việc áp dụng dựa trên tiền thuê tàu theo ngày nêu trên rất dễ dàng cho thẩm phán trong việc đối chiếu và đưa ra mức thiệt hại dự kiến hơn là việc tập hợp thông tin từ các nguồn tài liệu như nêu tại mục II.2.1 của bản dự thảo.

Để có thể thống nhất cách hiểu và áp dụng các quy định của Pháp lệnh, có lẽ Tòa án nhân dân tối cao chỉ nên đưa ra giới hạn đối với dự kiến giá trị tổn thất tối đa không vượt quá mức 30 x tiền thuê tàu trong 1 ngày. Trong đó 30 là số ngày tối đa tàu có thể bị bắt giữ để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải theo đúng quy định tại điều 14.1 của Pháp lệnh.

V.2.3 Đối với quy định về tiếp nhận tài sản trong trường hợp biện pháp bảo đảm tài chính được thực hiện vào ngày lễ hoặc ngày nghỉ cuối tuần, theo kinh nghiệm của chúng tôi chỉ cần quy định như pháp lệnh bởi lẽ trên thực tế biện pháp bảo đảm tài chính thường được thực hiện bằng việc:

- Gửi tiền VND vào một tài khoản bị phong tỏa của Ngân hàng Việt Nam nơi Tòa án có trụ sở, nơi người yêu cầu bắt giữ tàu biển có chi nhánh, trụ sở hoặc nơi chủ tàu bị bắt giữ đang cư trú, v..v; hoặc
- Cung cấp thư bảo lãnh của một ngân hàng có trụ sở hoặc chi nhánh tại Việt Nam (xin tham khảo tài liệu gửi kèm); hoặc

- Cung cấp thư bảo lãnh của các hiệp hội bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu phát hành (P&I Club).

Chúng tôi chưa từng biết đến trường hợp nào mang tiền mặt, vàng, kim loại quý hoặc ngoại tệ đến nộp cho tòa án để đảm bảo cho một yêu cầu bắt giữ tàu biển.

V.2.4 Tài liệu, chứng cứ kèm theo đơn yêu cầu bắt giữ tàu biển theo quy định tại điểm II.4 của bản dự thảo hiện nay cần được bổ sung, chỉnh sửa theo hướng đảm bảo hơn nữa quyền lợi của những người có quyền khiếu nại hàng hải, đặc biệt là khi họ là công dân và pháp nhân Việt Nam. Như phân tích tại mục V.2.2 bên trên, các quy định hiện nay của dự thảo có thể làm khó cho chính các thuyền viên và doanh nghiệp của Việt Nam trong việc thực hiện các quyền của mình trước tòa án Việt Nam.

V.2.5 Phần quy định về trách nhiệm do bắt giữ tàu biển không đúng cần được tách làm hai phần để làm rõ:

- Trách nhiệm của người yêu cầu bắt giữ tàu biển: phù hợp với luật pháp quốc tế, điều 4.2 của Pháp lệnh 2008 cũng có quy định, mọi thiệt hại do hậu quả của việc yêu cầu bắt giữ tàu biển không đúng trước hết phải do các bên tự thỏa thuận và chỉ trong trường hợp không thỏa thuận được và có tranh chấp thì các bên mới có quyền yêu cầu Tòa án hoặc Trọng tài giải quyết; và
- Tòa án chỉ có trách nhiệm bồi thường nếu một quyết định bắt giữ tàu biển được ban hành (i) không đúng với lý do yêu cầu bắt giữ hoặc (ii) không đúng tàu biển có yêu cầu bắt giữ và gây ra thiệt hại (điều 4.3 Pháp lệnh 2008). Nói một cách khác, Tòa án sẽ chỉ có trách nhiệm bồi thường nếu ban hành quyết định trái với các căn cứ nêu trong đơn yêu cầu bắt giữ tàu biển hoặc bắt giữ nhầm tàu biển.

Theo các quy định hiện hành của luật pháp Việt Nam thì rõ ràng việc giải quyết tranh chấp về trách nhiệm từ việc bắt giữ tàu biển thông thường sẽ chỉ là các tranh chấp giữa Người yêu cầu bắt giữ tàu và chủ tàu/hoặc người thuê tàu bị bắt giữ. Những trường hợp tòa án phải bồi thường, nếu có, có lẽ sẽ chỉ

xảy ra do lỗi bất cẩn của thẩm phán như ra quyết định bắt nhằm tàu hoặc ra quyết định bắt tàu không dựa trên các lý do nêu trong Đơn yêu cầu bắt giữ tàu.

V.3 **Bổ sung một số nội dung tại bản dự thảo 01**

Xuất phát từ những kinh nghiệm thực tiễn qua các buổi làm việc với nhiều thẩm phán địa phương, chúng tôi cho rằng cần bổ sung thêm các quy định cụ thể đối với nhiều vấn đề như: (i) thời hạn bắt giữ tàu biển sẽ áp dụng thế nào trong trường hợp tàu bị từ bỏ mà không có thư từ bỏ tàu, (ii) thẩm quyền của tòa án tiếp tục giải quyết việc bán đấu giá tàu biển trong trường hợp tàu bị từ bỏ, (iii) thứ tự ưu tiên thanh toán đối với khoản tiền thu được từ việc bán đấu giá, (iv) thủ tục thông báo tới các cơ quan, tổ chức có liên quan đến việc bán đấu giá tàu biển như tổ chức cung cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu, tổ chức hàng hải thế giới (IMO), v..v.

Chúng tôi rất vui lòng nếu nhận được ý kiến trực tiếp của Ban soạn thảo về các nội dung cụ thể cần được sửa đổi bổ sung để có thể kịp thời đóng góp ý kiến tương ứng góp phần làm cho dự thảo ngày một hoàn thiện và sát với các yêu cầu của thực tế.



Mọi chi tiết xin liên hệ với Luật sư Nguyễn Mạnh Dũng

Trưởng Văn phòng Luật sư Tư vấn Độc Lập

Mobile. 090 380 7376

Email. dzungsrt@fpt.vn

TÀI LIỆU GỬI KÈM

1. Phụ lục 1 - Công ước Brussels 1952
2. Phụ lục 2 - Công ước Geneva 1999
3. Phụ lục 3 - Bài phân tích về Công ước Geneva 1999
[http://www.personal.soton.ac.uk/njig/Publications/Arrest%20Convention%201999%20\(1999,%20web%20version\).pdf](http://www.personal.soton.ac.uk/njig/Publications/Arrest%20Convention%201999%20(1999,%20web%20version).pdf)
4. Trích dẫn một số quy định của các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên.
5. Trích dẫn một số quy định có liên quan của pháp luật Việt Nam
6. Quyết định từ chối bắt giữ tàu biển do tòa án Việt Nam ban hành sau ngày Pháp lệnh 2008 có hiệu lực và các tài liệu có liên quan.
7. Các biểu mẫu giấy tờ có liên quan đến quyết định bắt giữ tàu biển/quyết định thả tàu biển đang bị bắt giữ của các tòa án trong khu vực.
8. Các mẫu thư bảo lãnh của Ngân hàng, hiệp hội bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu (P&I Club), tổ chức bảo hiểm phát hành liên quan đến quyết định bắt giữ, thả tàu biển; và
9. Các tài liệu khác có liên quan.