

TP. Hồ Chí Minh, ngày 14 tháng 08 năm 2014

Kính gửi: Cục Hàng Hải Việt Nam

V/v: Góp ý dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Luật Hàng Hải

Công ty Luật TNHH Tư vấn Độc Lập (Dzungsr & Associates LLC) là một công ty Luật hoạt động tại Việt Nam, bao gồm các luật sư chuyên sâu trong lĩnh vực luật hàng hải và giải quyết tranh chấp thương mại. Công ty Luật TNHH Tư vấn Độc Lập tiền thân là Văn phòng Luật sư Tư vấn Độc Lập (Dzungsr & Associates) được thành lập năm 2002, thừa hưởng danh tiếng quốc tế trong lĩnh vực hàng hải và tranh tụng thương mại từ Công ty Tư vấn Độc Lập được thành lập vào tháng 10 năm 1997 tại Thành phố Hồ Chí Minh và Công ty trách nhiệm hữu hạn Tư vấn Độc Lập được thành lập vào tháng 10 năm 1999. Kể từ thời điểm thành lập, Công ty Luật TNHH Tư vấn Độc Lập là một trong những công ty luật hàng đầu tại Việt Nam trong lĩnh vực luật hàng hải và luật bảo hiểm hàng hải cũng như giải quyết tranh chấp thương mại tại Tòa án và Trọng tài trong khu vực. Thông tin chi tiết có thể tham khảo tại <http://dzungsr.com/vi/>

Chúng tôi rất hân hạnh khi nhận được lời mời tham gia góp ý cho Dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam năm 2005 và gửi kèm theo đây những ý kiến đóng góp của Công ty chúng tôi để quý Phòng kịp tổng hợp và gửi tới Ban soạn thảo, Cục Hàng hải Việt Nam.

1. QUAN ĐIỂM ĐỊNH HƯỚNG ĐỐI VỚI DỰ THẢO LUẬT SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU CỦA BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM NĂM 2005

- 1.1. Vì đây là dự thảo sửa đổi, bổ sung Bộ luật hàng hải Việt Nam nên theo ý kiến của chúng tôi thì cần có tổng kết thực tiễn quá trình thực hiện Bộ luật hàng hải từ năm 2005 cho đến nay để xác định những vấn đề pháp lý đã được thực hiện ổn tính kế thừa và sửa đổi bổ sung những điểm còn bất cập.
- 1.2. Vì luật hàng hải là một trong số các ngành luật quốc tế nên cần phải được cập nhật với sự phát triển mới nhất của lĩnh vực luật hàng hải quốc tế.
- 1.3. Khi xây dựng dự thảo sửa đổi bổ sung luật hàng hải cần phải dựa trên nền tảng học thuật thống nhất cho nên phải tham khảo các chương trình giảng dạy luật hàng hải hiện hành đang được triển khai tại các trường đại học trong cả nước như Đại học luật Hà Nội, Đại học hàng hải, Đại học luật TP. HCM và các chương trình giảng dạy luật hàng hải quốc tế tại các trường đại học có danh tiếng: (i) Khóa học Thạc Sĩ Luật Hàng Hải của học viện Lloyd, (ii) Khóa học Thạc Sĩ Luật Hàng Hải của Đại học Southampton nước Anh, (iii) Khóa học Thạc sĩ Luật Hàng Hải của Đại học Quốc Gia Singapore (NUS), (iv) Chương trình nghiên cứu sinh của Viện Luật Hàng Hải Quốc

Tổ chức Hàng Hải Quốc Tế (IMO) tổ chức tại IMO International Maritime Law Institute, Malta, (v) Đại học Hàng Hải Thế Giới (World Maritime University) ở Thụy Điển, v.v...

1.4. Do hệ thống pháp luật Việt Nam có thể được coi là hệ thống luật thành văn (Civil Law) mang đặc trưng XHCN nên nhiều khái niệm pháp lý trong luật hàng hải không tương thích với các ngành luật khác như Luật dân sự và luật thương mại, vì vậy cần phải được điều chỉnh lại cho phù hợp với thực tiễn pháp lý (cung cấp các bản án, quyết định của tòa án làm ví dụ minh chứng).

1.5. Dự thảo luật lần này cũng cần tính đến sự hội nhập hàng hải khu vực và trên thế giới. Vì vậy một số tài liệu dưới đây đã được tham khảo thêm so với bản đóng góp ý kiến lần thứ nhất của chúng tôi hồi tháng 8 năm 2013, cụ thể là:

- Đạo luật số 7 năm 1996 của Singapore (Act 7 of 1996) có tên tiếng Anh đầy đủ là: Maritime and Port Authority of Singapore Act ngày 02 tháng 02 năm 1996, sửa đổi ngày 30 tháng 05 năm 1997,
<<http://statutes.agc.gov.sg/aol/search/display/view.w3p;page=0;query=DocId%3A%222b86442c-9330-4868-8255-fc2710311965%22%20Status%3Ainforce%20Depth%3A0%20ValidTime%3A19970530000000%20TransactionTime%3A20140813000000;rec=0>>
- Luật hàng hải Singapore 1995, có tên đầy đủ trong tiếng Anh là Merchant Shipping Act 1995 (Hay cũng còn được đánh số là Đạo luật số 15/1995)
<<http://statutes.agc.gov.sg/aol/search/display/view.w3p;page=0;query=DocId%3A%22977a0eb4-e902-420e-abbd-6b95a7d270b1%22%20Status%3Ainforce%20Depth%3A0;rec=0>>
- Đạo luật về ngăn ngừa ô nhiễm trên biển có tên đầy đủ trong tiếng Anh là the Prevention of Pollution of the Sea (Amendment) Act 1996 ngày 01 tháng 02 năm 1991.
<http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/maritime_legislation_of_singapore/prevention_of_pollution_of_the_sea_act.page>
- Đạo luật số 20 năm 2008 quy định về trách nhiệm dân sự và Bồi thường thiệt hại (Civil Liability and Compensation for Bunker Oil Pollution) Act 2008 ngày 17 tháng 10 năm 2008.
<[http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/maritime_legislation_of_singapore/merchant_shipping\(civil_liability_and_compensation_for_oil_pollution\)_act.page](http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/maritime_legislation_of_singapore/merchant_shipping(civil_liability_and_compensation_for_oil_pollution)_act.page)>

Ngoài Singapore, chúng tôi kiến nghị Việt Nam cần tham khảo thêm các quy định của Luật hàng hải Úc, Luật hàng hải Trung Quốc, Luật hàng hải Hồng Kông, v.v...

1.6. Để dự thảo luật thật sự được chất lượng, chúng tôi trân trọng kiến nghị Ban soạn thảo nên mời các chuyên gia trong nhiều lĩnh vực có liên quan như các tổ chức kinh doanh và khai thác cảng biển, các chủ tàu Việt Nam và nước ngoài đang kinh doanh tại Việt Nam, các nhà cung cấp dịch vụ có liên quan như Logistic, freight forwarder, các giáo viên đang giảng dạy tại các trường đại học hàng hải, đại học luật có chuyên ngành

luật hàng hải tại Việt Nam và trên thế giới và đặc biệt là các luật sư, thẩm phán và các trọng tài viên là những người thường xuyên tham gia vào các vụ tranh chấp hàng hải để họ có thể chia sẻ những kinh nghiệm thực tiễn trong quá trình áp dụng luật hàng hải Việt Nam tại Việt Nam và trên thế giới.

1.7. Cuối cùng theo ý kiến của chúng tôi, khi xây dựng dự thảo sửa đổi Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam, Ban soạn thảo cũng cần dựa trên một nền tảng học thuật thống nhất và nên tham khảo và nghiên cứu kỹ những ấn phẩm quan trọng trong hệ thống pháp luật hàng hải quốc tế như:

- A.D. Hughes BCL, MA (Oxon), Barrister (LI) (1994), *Casebook on carriage of goods by sea*, Blackstone Press Limited
- Chorley & Giles (8th Edition, 1995), *Shipping Law*,
- Christopher Hill, (6th Edition, 2004), *Maritime Law*, Lloyd's of London Press Ltd
- John F Wilson (7th Edition, 2010), *Carriage of Goods by Sea*, Pitman Publishing
- Julian Cooke, Timothy Young QC, John Kimball, LeRoy Lambert, Andrew Taylor, David Martowski (3rd edition 2007), *Voyage Charters*
- Michael Wilford (London, Solicitor Clyde & Co), Terence Coghlin (Partner, Thos. R. Miller & Son), John D.Kimball (New York, Attorney Healy & Baillie) (6th Edition 2008), *Time Charters*, Lloyd's of London Press Ltd.
- N. Gaskell, C. Debattista and R. Swatton, (8th ed., 1987), *Chorley and Giles' Shipping Law*.
- NJJ Gaskell, C Debattista and RJ Swatton (08th Edition in 28/08/198), *Shipping Law*, Pitman Publishing.

2. BỐ CỤC CỦA BỘ LUẬT HÀNG HẢI

- 2.1. Theo đánh giá của chúng tôi về cơ bản bố cục dự thảo lần này đã cập nhật được thêm một số quy định quốc tế nêu tại ISPS code, công ước Hague-Visby và một số công ước quốc tế có liên quan.
- 2.2. Tuy nhiên để phù hợp với hệ thống pháp luật hàng hải quốc tế và bằng những kiến thức và kinh nghiệm thực tiễn trong quá trình hợp tác với luật sư hàng hải tại những quốc gia phát triển như Mỹ, Anh, Đức, Na Uy, Singapore, Hồng Kông, chúng tôi tin rằng bản dự thảo sẽ còn có thể phát triển tốt hơn nữa nếu Ban soạn thảo thay đổi cấu

trúc, bố cục của Bộ Luật hàng hải hiện hành nên được chia thành các Chương lớn, trong đó, tối thiểu cần đảm bảo tính thống nhất đối với các chương cơ bản dưới đây:

- Các quy định cơ bản của Luật hàng hải (Admiralty Law), trong chương này có thể bao gồm các mục, tiểu mục như Tai nạn đâm va trên biển (Collision at Sea), Giới hạn trách nhiệm và Quỹ bảo đảm bồi thường (Limitation of Liability and Limitation Fund), Ô nhiễm hàng hải và trách nhiệm do ô nhiễm dầu (Marine Pollution and Liability for Oil Pollution), Tai nạn hàng hải và các tổn thất về người (Marine Incident and Personal Injury and Death), Lai dắt (Tug and towage), Cứu hộ và trục vớt (Salvage), Tổn thất chung, tổn thất riêng (General Average/Private Average), v...v;
- Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển (Carriage of Goods by Sea), bao gồm hai mục lớn là (i) Chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển trong đó bao gồm các tiểu mục về vận đơn, khiếu nại hàng hóa và các mức giới hạn trách nhiệm, quan hệ pháp lý giữa các chủ thể xung quanh việc phát hành một vận đơn, các yêu cầu của Người thuê tàu và (ii) Hợp đồng thuê tàu, v...v
- Các hoạt động tài chính liên quan tới tàu biển (Ship Finance), bao gồm các mục, tiểu mục như Mua bán tàu (Sale and Purchase of Ship), đóng tàu (Shipbuilding), Đăng ký tàu (Ship Registration), Cờ tàu (Ship Flag), các loại tài liệu trong một giao dịch tài chính có liên quan đến tàu biển (Ship Documentation), v...v.
- Bảo hiểm hàng hải (Marine Insurance) bao gồm các tiểu mục như Hợp đồng bảo hiểm hàng hải (Insurance Policy), Các thiệt hại thực tế hay tổn thất đối với tài sản trong hàng hải (Physical loss or damage to maritime property (hull and cargo)), các khiếu nại được bảo hiểm bởi các Hiệp hội bảo hiểm tương hỗ (protection and indemnity – P&I), trách nhiệm của đại lý bảo hiểm, người môi giới bảo hiểm và của nhà bảo hiểm (liability of agents, brokers and underwriters), hệ quả của việc một công ty bảo hiểm bị phá sản (the effect of the insolvency of an insurance company), v.v...
- Thẩm quyền giải quyết tranh chấp: Jurisdiction and Choice of Law, bao gồm các quy định về (i) việc lựa chọn thẩm quyền tài phán phù hợp và lựa chọn luật áp dụng (Choice of Law and Jurisdiction), (ii) các quy định về bắt giữ tàu biển và thả tàu biển cũng như các biện pháp bảo đảm (Ship Arrest, Ship Release and Security), (iii) các quy định về quyền cầm giữ hàng hải và quyền khiếu nại hàng hải (maritime lien & maritime claim) và thứ tự ưu tiên giữa các quyền này;
- Thẩm quyền của Cảng vụ hàng hải (power of port authorities) và thẩm quyền của tòa án (jurisdiction of Vietnamese courts).

Dưới đây chúng tôi có một vài đóng góp sơ bộ đối với một số chương, mục, quy định hiện nay của Bộ luật hàng hải 2005 và bản dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật hàng hải mà chúng tôi được cung cấp. Chúng tôi cam kết sẽ nỗ lực hợp tác với Ban soạn thảo để góp ý thêm đối với từng quy định cụ thể của bản dự thảo hiện nay trong thời gian tới:

3. NHỮNG ĐIỂM GÓP Ý VỚI CÁC CHƯƠNG, MỤC CỦA BỘ LUẬT/DỰ THẢO LUẬT

3.1. Chương I: Những quy định chung

- 3.1.1. Về cơ bản, các quy định của Chương này là tương đối đầy đủ, tuy nhiên theo chúng tôi có thể bổ sung các trường hợp xung đột pháp luật quy định tại Điều 3 của Chương I.

3.2. Chương II: Tàu biển

- 3.2.1. **Các quy định về đăng ký tàu biển (mục 2) và đăng kiểm tàu biển (mục 3)** cần được bổ sung để phù hợp với các văn bản khác ban hành trong suốt 8 năm qua. Cũng cần trao đổi với Bộ Tư pháp để thống nhất cơ sở dữ liệu sao cho các cơ quan đăng ký tàu biển và các tài sản trên tàu có thể được tra cứu trên cơ sở quốc gia về đăng ký giao dịch bảo đảm.
- 3.2.2. **Các quy định về giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển (mục 4)** cần được bổ sung về việc cầm giữ, sử dụng giấy chứng nhận và tài liệu tàu biển, theo chúng tôi, cần quy định rõ, giấy chứng nhận, tài liệu tàu biển chỉ được sử dụng cho việc điều khiển, quản trị tàu hợp pháp và không thể là đối tượng bị cầm giữ để đảm bảo giải quyết khiếu nại, yêu cầu của người nhận thế chấp, chủ tàu hay bất kỳ người yêu cầu nào trên tàu. Ngoài ra chúng tôi cũng đề nghị quy định chế tài đối với việc cầm giữ giấy tờ tàu cho các mục đích nêu trên. (xin tham khảo điều 17¹ của Merchant Shipping Act 1995 của Singapore).
- 3.2.3. **Các quy định về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường** quy định tại Mục 5 của Chương II nên phát triển thành một chương độc lập do tầm quan trọng của các quy định này đối với một quốc gia có bờ biển dài như Việt Nam. Chúng tôi thấy cần quy định cụ thể các vấn đề sau (i) trách nhiệm của chủ tàu trong việc khai thác tàu không bảo đảm an toàn, (ii) quy định về nghĩa vụ của chủ tàu, thuyền trưởng trong việc bảo đảm tàu có khả năng đi biển trước mỗi chuyến hành trình, (iii) Nghĩa vụ tuân thủ

¹ Article 17 of Merchant Shipping Act 1995: The certificate of registry of a ship shall be used only for the lawful navigation of the ship and shall not be subject to detention by reason of any title, lien, charge, or interest whatsoever had or claimed by any owner, mortgagee, or other person to, on or in the ship.

quy định pháp luật liên quan đến tránh va. (xin tham khảo, điều 112², 113³, điều 114⁴ của Merchant Shipping Act 1995 của Singapore).

- 3.2.4. Cũng trong mục 5, điều 31 nên phát triển thành một mục độc lập do tính chất quan trọng của việc điều tra tai nạn hàng hải. Theo chúng tôi cần có những quy định cụ thể về (i) hành động của điều tra viên (ii) trình tự điều tra tai nạn hàng hải (iii) các quy định về thu thập chứng cứ, gọi phỏng vấn (Xin tham khảo điều 117⁵, điều 119⁶, điều 121⁷ của Merchant Shipping Act 1995 của Singapore).
- 3.2.5. **Các quy định về chuyển quyền sở hữu và thế chấp tàu biển** quy định tại mục 6 nên bổ sung thêm các quy định về thế chấp và chuyển quyền sở hữu đối với tàu biển đang đóng. Hiện nay cách hiểu và áp dụng pháp luật của cơ quan đăng ký tàu biển, cơ quan đăng ký giao dịch bảo đảm và các cơ quan chức năng có nhiều điểm chưa được thống nhất.
- 3.2.6. **Các quy định về Quyền cầm giữ hàng hải và Bắt giữ tàu biển** nêu tại các Mục 7 và Mục 8 của Chương II, cần quy định chi tiết hơn nữa để các cơ quan thực thi, tòa án dễ hiểu và vận dụng bên cạnh các quy định hiện nay và các quy định của Pháp lệnh bắt giữ tàu biển năm 2008. Hiện nay Bộ luật Hàng hải năm 2005 của Việt Nam căn cứ vào quyền ưu tiên mà chia thành 5 loại cầm giữ hàng hải với thời hiệu là 1 năm và 17 loại khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền bắt giữ tàu biển. Tuy nhiên, cần bổ sung quy định chi tiết về thời hiệu khởi kiện đối với 17 loại khiếu nại hàng hải thông thường.
- 3.2.7. **Cần có những quy định riêng về tàu container** do đây là một loại tàu đặc thù và chiếm một tỷ trọng lớn trong hoạt động chuyên chở hàng hóa tại Việt Nam và trên thế giới. Trong quá trình soạn thảo có thể tham khảo các quy định

² Article 112 of Merchant Shipping Act 1995: In every contract of service, express or implied, between the owner of a ship or the person employing the master and seamen and the master or any seaman thereof, there shall be implied, notwithstanding any agreement to the contrary, an obligation on the owner of the ship that the owner of the ship and the master and every agent charged with the loading of the ship or the preparing of the ship for sea or the sending of the ship to sea shall use all reasonable means to ensure the seaworthiness of the ship for the voyage at the time when the voyage commences, and to keep her in a seaworthy condition for the voyage during the voyage.

³ Article 113 of Merchant shipping Act of Singapore: All owners, master or persons in charge of the navigation of vessels shall obey the collision regulations and shall not carry, exhibit or use any other lights or use any other signals, than such as are required by those regulation.

⁴ Article 114 of Merchant shipping Act of Singapore: it shall be the duty of the owner of a ship to which this section applies to take all reasonable steps to secure that the ship is operated in a safe manner.

⁵ Article 117 of Merchant Shipping Act of Singapore : Inquiries and Investigations, conduct of officers.

⁶ Article 119 of Merchant shipping Act of Singapore: Formal Investigations into shipping casualties

⁷ Article 121 of Merchant shipping Act of Singapore: Regulaltions as to inquiries, formal investigation and appeals

tại HongKong Freight containers (safety) Ordinance ngày 10/11/2006⁸,
Gazette Number: L.N.216 of 2006) hay Bộ Luật Hàng Hải Trung Quốc (điều
46⁹), v.v...

- 3.2.8. **Các quy định về đăng ký tàu biển và đăng kiểm tàu biển Việt Nam** quy định tại các Mục 2 và Mục 3 của Chương II cũng nên được bổ sung cho phù hợp với thực tiễn và các quy định tại những văn bản dưới luật đã ban hành trong suốt 8 năm qua. Chúng tôi đồng ý với tờ trình là cần có những quy định để cụ thể hóa tình trạng pháp lý của cả những loại loại tàu chuyên dụng, ví dụ ụ nổi, kho chứa nổi, dàn di động, v.v... vì chúng đều là những kết cấu nổi chuyên dụng và có tính đặc thù trong hoạt động. Chỉ đơn cử như trường hợp của ụ nổi thì do chưa có quan điểm thống nhất về định nghĩa ụ nổi, nên cơ quan đăng ký tàu biển của Việt Nam hiện chưa cấp bất kỳ giấy chứng nhận tàu biển nào cho các ụ nổi, gồm giấy chứng nhận quyền sở hữu và giấy chứng nhận treo cờ và điều đó gây rất nhiều khó khăn cho các chủ ụ nổi khi muốn chuyển cờ ụ nổi sang cờ Việt Nam và dùng ụ nổi cho hoạt động đóng tàu, sửa chữa tàu trong vùng nước Việt Nam hay thế chấp các ụ nổi này để lấy vốn phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

3.3. Chương III: Thuyền Bộ

- 3.3.1. Theo chúng tôi vì Việt Nam đã tham gia MLC 2006, cho nên cần nội luật hóa các quy định của MLC 2006. So với MLC 2006, luật Việt Nam còn chưa tương thích ở các điểm chủ yếu sau:

⁸ HongKong Freight containers (safety) Ordinance ngày 10/11/2006

<http://www.legislation.gov.hk/blis_ind.nsf/CURALLENGDOC/F5269E5668CFD22E482572450011FB3B?OpenDocument>

⁹ Article 46 of China Maritime Code dated 01 July 1992, coming into effected on 01 July 1993:” Article 46 The responsibilities of the carrier with regard to the goods carried in containers covers the entire period during which the carrier is in charge of the goods, starting from the time the carrier has taken over the goods at the port of loading, until the goods have been delivered at the port of discharge. The responsibility of the carrier with respect to non-containerized goods covers the period during which the carrier is in charge of the goods, starting from the time of loading of the goods onto the ship until the time the goods are discharged therefrom. During the period the carrier is in charge of the goods, the carrier shall be liable for the loss of or damage to the goods, except as otherwise provided for in this Section.”

<http://english.mofcom.gov.cn/aarticle/lawsdata/chineselaw/200211/20021100050726.html>

- Chưa có quy định cụ thể về việc hồi hương thuyền viên theo như hướng dẫn tại Mục B2.5 của MLC 2006.
- Chưa có quy định về quy chuẩn tối thiểu về thức ăn, nước uống cho thuyền viên theo như quy định hướng dẫn tại mục A3.2 của MLC 2006.
- Chưa có quy định về khiếu nại và giải quyết khiếu nại trên tàu theo như quy định tại mục B5.1.15 của MLC 2006.

3.3.2. Do đó, theo chúng tôi, Luật hàng hải cần cụ thể hóa các quy định trong MLC 2006 để giải quyết các đề sau (i) hợp đồng lao động và thỏa ước lao động tập thể của thuyền viên ví dụ như sa thải thuyền viên (ii) cơ chế giải quyết khiếu nại trên tàu (iii) quy định về cung cấp, cũng như khiếu nại, giải quyết khiếu nại về cung cấp thức ăn, nước uống trên tàu (iv) quy định về hồi hương thuyền viên (v) quy định về bắt người trên tàu¹⁰. (Xin tham khảo điều 59¹¹, điều 85¹², của Merchant Shipping Act 1995 của Singapore)

3.4. Chương IV: Cảng biển

3.4.1. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 mới chỉ có quy định chung về định nghĩa cảng biển, phân loại cơ bản các hệ thống cảng biển và chức năng của từng loại. Tại dự thảo lần này cần có quy định chi tiết thêm đối với một số loại cảng biển đặc thù như cảng biển là các tàu chứa dầu, khí tại các khu vực mỏ, cảng biển chuyên dụng, v.v...

3.4.2. Bên cạnh đó, cần phát triển các quy định về chức năng, hoạt động và thẩm quyền của các Cảng vụ Hàng hải (điều 66), thẩm quyền của Giám đốc cảng vụ hàng hải (điều 67) và các trường hợp cảng vụ hàng hải được quyền tạm giữ tàu biển (điều 68) thành những quy phạm hoàn chỉnh và tách rời với các quy định của Chương IV và/hoặc xây dựng thành những mục/tiểu mục nằm trong chương IV.

3.5. Chương V: Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

3.5.1. Về bố cục của chương

¹⁰ Chorley & Giles, 1995, Shipping Law- 08th Edition, p. 133-134.

¹¹ Article 59 of Singapore Merchant Shipping Act: any dispute, of whatever nature, between a seaman and the person employing the seaman, the master or the owner of a ship may submitted by any party to the Director for decision, or, in the case of a dispute relating to the amount payable to a seaman under a crew agreement and the amount exceeds \$5,000, by all the parties involved except that if the Director is of opinion that the dispute is one which ought to be decided by a court of law, the Director may refuse to decide it.

¹² Article 85 of Singapore Merchant Shipping Act: “ where a person employed as a seaman on a ship is left behind in any country or is taken to any country on being shipwrecked, the person who last employed him as a seaman shall make such provision for his return and for his relief and maintenance as may be required by regulation.

- 3.5.1.1. Bộ cục hiện nay của chương 5 của bản dự thảo chưa thực sự rõ ràng. Ví dụ như mục 2 chương 5 của bản dự thảo nói về hợp đồng vận chuyển hàng hóa theo chứng từ vận chuyển, mục 3 nói về hợp đồng vận chuyển hàng hóa theo chuyển. Chúng tôi hiểu rằng, trong vận tải hàng hải, các học giả không dựa vào các hình thức vận chuyển, mà chia làm vận chuyển theo tàu chợ và vận chuyển theo tàu chuyên. Tuy nhiên, căn cứ vào giấy tờ pháp lý, thì lại phân thành 2 loại: vận chuyển theo chứng từ vận chuyển và vận chuyển hàng hóa theo hợp đồng thuê tàu. Trong đó chỉ có vận chuyển theo chứng từ vận chuyển chính là vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Chứng từ vận chuyển này có thể phát hành theo tàu chợ, cũng có thể phát hành dựa trên hợp đồng thuê tàu chuyên. Nhưng dù có phát hành từ đâu (hợp đồng thuê tàu chợ hay hợp đồng thuê tàu chuyên) thì các chứng từ vận chuyển này đều là (i) bằng chứng về quyền sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt, (ii) bằng chứng của hợp đồng vận chuyển, (iii) là bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng. Theo đó, chỉ có người cầm vận đơn hợp pháp thì mới có quyền kiện, khiếu nại người chuyên chở về tình trạng hàng hóa.
- 3.5.1.2. Tham khảo pháp luật của một số nước có truyền thống về luật hàng hải, ví dụ như nước Anh, Úc, Singapore, Hồng Kông họ cũng có các cách phân loại tương đương. Theo điều 1, schedule 1, của Australia Carriage of Goods by Sea Acts 1991, thì hợp đồng vận chuyển hàng hóa chỉ áp dụng cho vận chuyển hàng hóa được điều chỉnh bởi vận đơn, hoặc những giấy tờ tương đương khác, bao gồm cả vận đơn được phát hành theo hợp đồng thuê tàu.¹³ Theo phần 2, và 3 của Australia Carriage of Goods by Sea Acts 1991, thì luật áp dụng chung cho cả 2 loại vận đơn nói trên là công ước Hague (có sửa đổi bổ sung cho phù hợp với hoàn cảnh nước Úc), và một số điều của công ước Hamburge.
- 3.5.1.3. Chúng tôi được biết một số các ấn phẩm cũng như các giáo trình trên thế giới ghi nhận hợp đồng thuê tàu chuyên cũng là một hình thức của hợp đồng chuyên chở (Ví dụ như cuốn Shipping Law của Chorley & Giles¹⁴, hay cuốn Carriage of Goods by Sea của John H Wilson¹⁵). Tuy nhiên chúng tôi hiểu rằng, đó là vì trong hợp đồng thuê tàu chuyên sẽ có một điều khoản về phát hành vận đơn kèm với hợp đồng thuê tàu. Người thuê tàu ban đầu sẽ là người

¹³ Article 1, schedule 1, Australia Carriage of Goods by Sea Act 1991: “Contract of carriage” applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.”

¹⁴ Chorley & Giles, 1995, Shipping Law 8th Edition, p.174.

¹⁵ John F Wilson 2010, Carriage of Goods by Sea 7th Edition, p.6

cầm vận đơn hợp pháp và có quyền kiện/khiếu nại đối với người chuyên chở về hư hỏng/mất mát hàng hóa. Tuy nhiên, khi vận đơn đã được ký hậu cho người thứ 3, thì người thuê tàu đã chuyển nhượng vận đơn với cả những quyền lợi được hưởng theo vận đơn cho người thứ 3. Vì đã chuyển nhượng vận đơn với các quyền lợi kèm theo, nên họ sẽ không còn quyền khiếu nại/kiện người chuyên chở về hư hỏng/mất mát hàng hóa theo vận đơn nữa. Họ chỉ có thể kiện người chuyên chở dựa trên các điều khoản của hợp đồng thuê tàu: ví dụ như thưởng phạt, xếp dỡ chậm... và đối tượng của vụ kiện tụng này nếu có thì không phải là việc hư hỏng mất mát hàng hóa, mà chính là con tàu đã vận chuyển số hàng hóa. Chỉ có người cầm vận đơn hợp pháp thì mới có quyền kiện/khiếu nại người chuyên chở về mất mát hư hỏng hàng hóa.

3.5.1.4. Trở lại chương 5 của bản dự thảo hiện nay, trong chương 5 vừa có hợp đồng vận chuyển hàng hóa theo chứng từ vận chuyển (mục 2), lại vừa có hợp đồng vận chuyển theo Chuyến (mục 3). Như vậy, chúng tôi hiểu, theo bộ luật hàng hải 2005 và cũng như bản dự thảo sửa đổi không chỉ có người cầm vận đơn hợp pháp có thể kiện người chuyên chở mà người ký tên trên hợp đồng thuê tàu chuyển cũng có thể kiện người chuyên chở đối với hư hỏng mất mát hàng hóa. Theo chúng tôi hiểu, mục 3 của dự thảo, cũng như bộ luật hàng hải hiện hành kế thừa cách hiểu về hợp đồng vận chuyển tải sản trong bộ luật dân sự, theo đó bên vận chuyển phải bồi thường thiệt hại cho bên thuê vận chuyển, nếu đề hàng hóa bị mất mát hư hỏng (điều 546 BLDS 2005). Cách hiểu như vậy, có thể đúng với tư duy pháp luật dân sự, nhưng không phản ánh đúng các quy định của luật pháp luật chuyên ngành, cụ thể là luật hàng hải và trái với thông lệ hàng hải quốc tế, theo đó chỉ ghi nhận người cầm vận đơn hợp pháp là người duy nhất có quyền kiện/khiếu nại người chuyên chở về mất mát hư hỏng hàng hóa.

3.5.1.5. Mục 3, chương 5 của dự thảo quy định về “hợp đồng vận chuyển theo chuyến” thay vì “hợp đồng thuê tàu chuyên”, trái với thông lệ quốc tế theo chúng tôi sẽ gây ra nhiều khó khăn trong việc áp dụng pháp luật, ví dụ như việc kiện/khiếu nại người chuyên chở mà dựa vào “hợp đồng vận chuyển theo chuyến” không dựa vào vận đơn, thì trách nhiệm của người vận chuyển sẽ được giới hạn thế nào, được miễn trách ra sao... đều không được mục 3 của BLHH hiện hành qui định. Tham khảo các công ước về vận tải hàng hóa bằng đường biển trên thế giới như Hague, Hague Visby thì họ cũng chỉ quy định trách nhiệm và miễn trách của người vận chuyển theo vận đơn, (chứng từ vận chuyển) chứ không có quy định trách nhiệm của người vận chuyển theo “hợp đồng thuê tàu chuyên” (voyage charter party), càng không có khái niệm “hợp đồng vận chuyển theo chuyến”.

3.5.1.6. Chúng tôi được biết, ở một số thẩm quyền tài phán, ví dụ như Trung Quốc, cụ thể là điều 43 của Bộ Luật Hàng Hải Trung Quốc¹⁶, theo yêu cầu của người giao hàng hay người chuyên chở các bên có thể ghi nhận hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng văn bản. Tuy nhiên quy định của pháp luật điều chỉnh

¹⁶ Article 43 of China Maritime Code of China Maritime Code dated 01 July 1992, coming into effect on 01 July 1993: “The carrier or the shipper may demand confirmation of the contract of carriage of goods by sea in writing. However, voyage charter shall be done in writime. Telegrams, telexes and telefaxes have the effect of written documents.

loại văn bản này hoàn toàn giống với các quy định điều chỉnh về chứng từ vận chuyển, cụ thể là vận đơn do người chuyên chở phát hành đơn phương.

- 3.5.1.7. Chính vì các bất cập kể trên, chúng tôi nhất trí với dự thảo hiện nay là (i) đưa các điều 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 93, 97, 101, 113 vào mục “Những quy định chung”, (ii) chúng tôi kiến nghị nên tham khảo pháp luật của các quốc gia phát triển và thông lệ hàng hải quốc tế để sửa lại bố cục của chương 5. Theo đó, mục 1 sẽ là “Những quy định chung”, mục 2 sẽ là “hợp đồng vận chuyển hàng hóa” (chứng từ vận chuyển sẽ nói luôn trong mục 2), mục 3 sẽ là “những quy định đặc biệt về hợp đồng thuê tàu chuyên” và mục 4 sẽ là “những quy định đặc biệt về hợp đồng vận tải đa phương thức”.

3.5.2. Các ý kiến của chúng tôi đối với từng điều khoản cụ thể của bản dự thảo

- 3.5.2.1. Điều 72.2 về định nghĩa người vận chuyển ghi nhận: người vận chuyển là người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Quy định này thực chất đã tham khảo từ công ước Hague và công ước Hague-Visby, những công ước thiếu tính cập nhật và ngày càng bị chỉ trích. Hiện nay nhiều nước xem người vận chuyển bao gồm cả người làm công, đại lý của người vận chuyển khi thực hiện 1 phần công việc của người vận chuyển. Ví dụ như điều 2 của Carriage of Goods Act 1979 của New Zealand, tuy cũng kế thừa công ước Hague-Visby nhưng hệ thống pháp luật của nhiều quốc gia phát triển hiện đã mở rộng khái niệm người vận chuyển đến cả những “*nhà thầu phụ*”, người làm công của người vận chuyển như người đóng gói hàng hóa trước khi hàng được chất lên tàu. Mục đích của sự mở rộng này là để các thầu phụ, người làm công, đại lý địa phương của người chuyên chở cũng được hưởng mức giới hạn trách nhiệm như người vận chuyển. Ý kiến chúng tôi là nếu người vận chuyển thuê dịch vụ tại cảng địa phương để thực hiện một phần công việc của mình liên quan đến hàng hóa vận chuyển thì những người được thuê đó cũng nên được xem như là người vận chuyển để có thể được hưởng giới hạn trách nhiệm như người vận chuyển. Thật không công bằng khi người vận chuyển nước ngoài được giới hạn trách nhiệm và được miễn trách trong khi người làm công cho họ ở cảng địa phương thì lại không được. Vì vậy theo quan điểm của chúng tôi nên sửa thành “người vận chuyển thực tế là người được người vận chuyển ủy thác thực hiện toàn bộ hoặc một phần việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, bao gồm cả người làm công, đại lý của người vận chuyển khi thực hiện một phần công việc của người vận chuyển”.

- 3.5.2.2. Điều 92. Quyền định đoạt hàng hóa của người gửi hàng.

Quy định hiện nay là “người giao hàng có quyền định đoạt hàng hóa cho đến khi hàng được trả cho người nhận hàng hợp pháp, nếu chưa chuyển giao

quyền này cho người khác, có quyền yêu cầu dỡ hàng trước khi tàu biển bắt đầu chuyến đi”. Ở đây luật chưa quy định rõ thời điểm nào sẽ được coi là bắt đầu chuyến đi để có cách hiểu thống nhất đối với các cơ quan chức năng và các thẩm phán tại nhiều địa phương khác nhau.

3.5.2.3. Điều 97. Kiến nghị nên giữ cụm từ “theo chứng từ vận chuyển”, thời hiệu khởi kiện về hư hỏng mất mát hàng hóa theo chứng từ vận chuyển là một (1) năm. Lý do: thời hiệu một (1) năm được lấy từ công ước Hague, mà công ước Hague chỉ điều chỉnh đối với các chứng từ vận chuyển. Như vậy, vẫn sẽ có những tranh chấp về hư hỏng và mất mát hàng hóa nằm ngoài sự điều chỉnh của “chứng từ vận chuyển” và những tranh chấp như vậy sẽ được điều chỉnh bởi quy định chung của pháp luật về hợp đồng và thời hiệu áp dụng cho những tranh chấp về hợp đồng có thể khác với thời hiệu áp dụng cho các tranh chấp liên quan đến vận đơn. Ví dụ như đối với các vận đơn quy định trách nhiệm của người vận chuyển là từ “cầu tới cầu”, nhưng hàng hóa có thể đã được đặt dưới quyền quản lý của người vận chuyển trước khi hàng hóa được bốc lên lan can tàu, hay sau khi hàng hóa được dỡ xuống khỏi lan can tàu. Như vậy, việc hư hỏng và mất mát hàng hóa từ thời điểm hàng hóa được đặt dưới sự quản lý của người vận chuyển cho đến khi hàng hóa bước qua lan can tàu có thể sẽ không được điều chỉnh bởi vận đơn mà được điều chỉnh theo thỏa thuận riêng của các bên dựa theo các quy tắc chung về pháp luật và hợp đồng, và những tranh chấp như vậy có thể có trường hợp thời hiệu nhiều hơn 1 năm tùy theo pháp luật về hợp đồng quy định.

3.5.2.4. Điều 77.2 quy định người vận chuyển thực tế, người làm công, hoặc đại lý của người vận chuyển thực tế có quyền hưởng các quyền liên quan đến trách nhiệm của người vận chuyển theo bộ Luật Hàng Hải, cụ thể là theo quy định tại chương 5 của Bộ Luật Hàng Hải. Điều này cần thiết nhưng chưa đủ. Theo quan điểm của chúng tôi nên quy định thêm để người vận chuyển thực tế, người làm công, đại lý có quyền hưởng các lợi ích của người vận chuyển theo luật và cả theo các hợp đồng vận chuyển dù họ không là một bên trong hợp đồng. Lý do: điều 74.4 BLHH cho phép các bên giảm nhẹ trách nhiệm của người vận chuyển so với luật định, ví dụ như các bên có quyền thỏa thuận giảm nhẹ trách nhiệm của người vận chuyển trong khoảng thời gian từ khi nhận hàng đến trước khi bốc hàng lên tàu và khoảng thời gian từ khi kết thúc dỡ hàng cho đến khi trả xong hàng. Như vậy, không có lý do gì mà người vận chuyển thầu phụ lại phải chịu trách nhiệm cao hơn người vận chuyển chính.

3.5.2.5. Điều 94 xử lý hàng hóa bị lưu giữ.

Bố cục của điều này tại dự thảo hiện nay chưa thực sự rõ ràng, và không phù hợp với quy định tại điều 84 của Luật Hàng Hải. Theo điều 84 hiện nay thì người vận chuyển có quyền lưu giữ hàng khi người nhận hàng chưa thanh toán đủ các khoản nợ. Trong khi đó hàng hóa bị lưu giữ theo điều 94 lại bao gồm cả hàng hóa do người nhận hàng không đến nhận, từ chối nhận hàng hay trì hoãn nhận hàng. Theo quan điểm của chúng tôi, khi người nhận hàng không đến nhận, từ chối nhận hàng hoặc trì hoãn việc nhận hàng thì người vận chuyển chỉ có quyền dỡ hàng và gửi ở một nơi an toàn thích hợp mà thôi, chứ không gọi là lưu giữ hàng hóa.

Hơn nữa, khi lưu giữ hàng hóa, thì người vận chuyển chỉ được lưu giữ và bán đấu giá 1 phần hàng hóa tương ứng với số nợ, trong khi đó, nếu người có quyền nhận hàng trì hoãn việc nhận hàng, từ chối nhận hàng thì người vận chuyển có quyền dỡ toàn bộ hàng hóa khỏi tàu và gửi toàn bộ hàng hóa ở nơi thích hợp. Chính vì đó, chúng tôi cho rằng cần phải phân biệt 2 trường hợp “lưu giữ hàng hóa” do thiếu nợ và “dỡ hàng xuống tàu” do từ chối nhận hàng, chậm nhận hàng. Tham khảo luật pháp của nhiều nước trong khu vực như Hồng Kông, Singapore, v.v..., chúng tôi cũng tìm thấy các quy định tương tự, ví dụ như pháp luật Singapore cũng phân biệt rạch ròi 2 trường hợp, bao gồm: (i) quyền dỡ hàng khỏi tàu được quy định tại điều 126 mục VIII của Merchant Shipping Act Singapore Marine Shipping Act 02nd February 1996 và (ii) quyền cầm giữ hàng hóa để bảo đảm cho phí vận chuyển được quy định tại điều 127 mục VIII của Merchant Shipping Act Singapore Marine Shipping Act 02nd February 1996.

3.5.2.6. Điều 100 ký phát vận đơn trong hợp đồng thuê tàu chuyên.

Đồng ý với quan điểm không bỏ điều này vì (i) phù hợp với thông lệ quốc tế, (ii) vận đơn là cái có sau, do người vận chuyển đơn phương phát hành, hợp đồng thuê tàu chuyên mới chính là sự thỏa thuận, do đó, nếu vận đơn được phát hành trái với hợp đồng thuê tàu thì các điều khoản trong hợp đồng thuê tàu sẽ được ưu tiên theo điều 100 của Luật Hàng hải, như vậy mới hợp lý vì hành vi phát hành vận đơn đơn phương không thể cao hơn thỏa thuận của các bên trong hợp đồng.

3.5.2.7. Điều 102 “Thời hạn bốc hàng” và 103 “Phạt dôi nhật”: nên được sửa thành “bốc dỡ hàng” vì điều 102 và 103 chỉ quy định cho trường hợp hàng lên tàu, dự thảo hiện nay chưa có quy định điều chỉnh trường hợp phạt dôi nhật trong trường hợp chậm dỡ hàng khỏi tàu.

3.5.2.8. Điều 108. Tuyến đường và thời gian vận chuyển

Cần có thêm quy định về hậu quả của việc đi chệch tuyến đường vận chuyển. Một số học giả trên thế giới, ví dụ như John Shijian Mo, trong cuốn “International Commercial Law” tái bản lần thứ 3, năm 2003 cho rằng việc đi chệch tuyến đường vận chuyển và dẫn đến người chuyển chở không được hưởng giới hạn trách nhiệm và miễn trách.

3.6. Chương VI: Hợp đồng thuê tàu

Như đã phân tích tại điểm 2.4 bên trên, chúng tôi cho rằng nên gộp các quy định về hợp đồng thuê tàu chuyên, hợp đồng thuê tàu định hạn và hợp đồng thuê tàu trần thành một phần riêng. Các ý kiến chi tiết của chúng tôi đối với từng loại hình hợp đồng thuê tàu sẽ được gửi tới quý Phòng/Ban trong các bản đóng góp ý kiến tới.

Ngoài ra dự thảo luật cũng nên đưa vào các mục/tiểu mục quy định về hợp đồng giữa chủ tàu với người quản lý tàu, người khai thác tàu, v.v... bên cạnh các quy định điều chỉnh mối quan hệ giữa chủ tàu và người thuê tàu.

3.7. Chương VIII: Đại lý tàu biển và môi giới hàng hải

Các quy định về đại lý tàu biển cần được bổ sung thêm cho phù hợp với luật pháp của các nước đang phát triển và thông lệ quốc tế. Các quy định như Hợp đồng đại lý tàu biển phải được giao kết bằng văn bản rất thiếu tính thực tiễn và hầu hết các cảng vụ đều đồng ý việc chủ tàu, người thuê tàu chỉ định đại lý thông qua email, fax, v.v...

Các quy định về môi giới hàng hải cũng cần phát triển thêm vì trong thực tiễn có rất nhiều loại hình môi giới như S&P broker (môi giới mua bán tàu), insurance broker (môi giới bảo hiểm), v.v...

3.8. Chương IX: Hoa tiêu hàng hải

Các chế định hoa tiêu hàng hải không phải chịu trách nhiệm dân sự do lỗi dẫn tàu đã và đang gây ra những bức xúc cho nhiều chủ tàu và các bên liên quan. Cần chỉnh sửa chế định về hoa tiêu hàng hải để nâng cao trách nhiệm và tính chuyên nghiệp của đội ngũ hoa tiêu Việt Nam xứng tầm với sự phát triển của ngành hàng hải Việt Nam trong thời gian qua.

3.9. Chương X: Lai dắt tàu biển

Thực tế, hoạt động lai dắt tàu biển là một hoạt động đặc thù và rất phức tạp tại nhiều cảng biển Việt Nam trong thời gian qua. Vì vậy chúng tôi kiến nghị dự thảo lần này cần bổ sung thêm các quy định về hình thức của hợp đồng lai dắt tàu biển theo hướng linh động hơn, ví dụ như lai dắt trong các tình huống khẩn để cứu người, cứu tàu hay cứu hàng thì không nhất thiết phải chờ tới khi có hợp đồng giao kết bằng văn bản.

3.10. Chương XI và XII: Cứu hộ hàng hải và Trục vớt tài sản chìm đắm

Cứu hộ hàng hải là một trong số những quy định mang tính nhân đạo và phục vụ cho việc phát triển một nền tảng hàng hải nhân văn và bền vững. Các hoạt động trục vớt tàu, hàng hóa và tài sản chìm đắm theo tàu theo phân loại của thế giới chỉ nên xếp thành một mục/tiểu mục trong chương Cứu hộ hàng hải. Bên cạnh các quy định chung hiện nay của Dự thảo về cứu hộ hàng hải, cần bổ sung thêm những mục, tiểu mục về các hoạt động chi tiết của từng loại hình cứu hộ hàng hải đặc thù như (i) cứu hộ hàng hải gần bờ, cứu hộ hàng hải tại các vùng biển xa bờ, cứu hộ hàng hải đối với hàng hóa và trang thiết bị trên tàu, thanh thải xác tàu và tài sản đã chìm đắm, trục vớt, làm nổi tàu và tài sản trên tàu, v.v...

3.11. Chương XIII: Tai nạn đâm va

Do Việt Nam đã phê chuẩn và nội luật hóa các quy định của COLREGS 1972. Tại văn bản mới nhất là Thông số 19 năm 2013 của Bộ Giao thông Vận tải, các quy định này đã được cập nhật phù hợp với các được sửa đổi, bổ sung của COLREGs 1972 tại các năm 1981, 1987, 1989, 1993, 2001 và 2007 nên chúng tôi đề nghị có những thay đổi tương ứng tại chương này của bản dự thảo.

3.12. Chương XV: Giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải

Các quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải cũng như quy định về thành lập Quỹ bảo đảm bồi thường vẫn mới chỉ là các quy định nằm trên lý thuyết mà chưa hề được các tòa án và thẩm phán của Việt Nam hiểu và áp dụng thống nhất trên toàn quốc. Cần có thêm các quy định cụ thể để các quy định về giới hạn trách nhiệm dân sự và các quy định có liên quan của LLMC1976 có thể được hiểu một cách thống nhất và cho phép áp dụng tại các tòa án của Việt Nam.

Một vấn đề kỹ thuật khác là do điều kiện phát triển kinh tế của Việt Nam nên cho tới nay đã sau hơn 8 năm kể từ khi Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2005 được ban hành, Ngân hàng nhà nước Việt Nam vẫn chưa hề có hướng dẫn hay công bố tỷ giá giữa đồng Việt Nam và đơn vị tính toán (SDR) do tổ chức tiền tệ thế giới (IMF) công bố. Vì vậy nếu tòa án của Việt Nam có đồng ý áp dụng các quy định về mức giới hạn trách nhiệm và Quỹ bảo đảm bồi thường thì các thẩm phán cũng không có cơ sở để chuyển đổi ra đồng Việt Nam theo như quy định tại Điều 222, khoản 8 của Luật hàng hải Việt Nam hiện nay.

3.13. Chương XVI: Hợp đồng bảo hiểm hàng hải

Cần phát triển đầy đủ hơn các vấn đề liên quan tới Hợp đồng bảo hiểm hàng hải, tồn thất toàn bộ và quyền tuyên bố từ bỏ đối tượng bảo hiểm. Các quy định sơ sài tại các điều từ 250 đến 256 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam hiện nay là chưa đầy đủ, dẫn đến nhiều vướng mắc trong thực tế, về vấn đề này, chúng tôi khuyến nghị Ban soạn thảo nên tìm hiểu thêm các quy định đối với trường hợp tàu biển mất tích và cách xử lý, hậu quả pháp lý. Luật bảo hiểm hàng hải tại nhiều quốc gia như Vương quốc Anh, Singapore, Hồng Kông đều có những quy định riêng, rất chi tiết về phần này.

3.14. Chương XVII: Giải quyết tranh chấp hàng hải

Tinh thần của các quy định tại Luật tố tụng dân sự và luật trọng tài là sẽ ưu tiên áp dụng các quy định của luật chuyên ngành như là luật Hàng hải để đảm bảo giải quyết những mối quan hệ riêng.

Theo quan điểm của chúng tôi, nên có quy định chi tiết thêm các quy định hiện hành của điều 259 và 260 của Luật Hàng hải theo đó cho phép các bên có tranh chấp hoàn toàn có quyền thỏa thuận và lựa chọn một cơ quan tài phán mà họ cho là phù hợp nhất. Vì vậy, ngoại trừ những trường hợp thuộc thẩm quyền tài phán chuyên biệt của tòa án Việt Nam thì nên trao quyền tự thỏa thuận một cơ chế giải quyết tranh chấp và tòa án của Việt Nam cần tôn trọng các quy định này. Theo quy định hiện nay tại Điều 259.3 chỉ nói về trường hợp tòa án từ chối thụ lý khi các bên có thỏa thuận trọng tài nhưng không nói rõ, việc từ chối thụ lý khi các bên đã thỏa thuận chọn một tòa án có thẩm quyền tại một địa phương khác hoặc tại một quốc gia khác.

3.15. Hoạt động đóng tàu/mua bán tàu/phá dỡ tàu và các quan hệ pháp luật điều chỉnh hợp đồng đóng tàu/mua bán tàu, phá dỡ tàu

Phù hợp với định hướng phát triển ngành công nghiệp đóng tàu của Việt Nam, chúng tôi đề nghị nên dành một chương để điều chỉnh các quy định giữa các bên đóng tàu, chủ tàu, người mua tàu, ngân hàng của các bên. Tại các quốc gia phát triển thì các quy định về Đóng tàu, Hợp đồng đóng tàu luôn được đặt riêng tại một chương, ví dụ như phần 1 của Merchant Shipping Act của Hồng Kông, Singapore Marine Shipping Act, v.v... Trong ngành công nghiệp đóng tàu, hoạt động phá dỡ tàu cũ là hoạt động không thể tránh khỏi đối với ngành vận tải thủy khi tàu mất khả năng khai thác. Tuy nhiên, giống Ấn Độ và Pakistan, Việt Nam hiện nay có những quy định ngặt nghèo về việc thanh thải xác tàu ví dụ như luật bảo vệ môi trường số 52/2005/QH11 cấm nhập khẩu tàu đã qua sử dụng để phá dỡ. Kết quả là, hàng trăm tàu thuộc sở hữu của các tổ chức, cá nhân trong nước nhưng đang treo cờ nước ngoài đã không được phép phá dỡ và thanh thải tại Việt Nam gây nhiều hệ lụy về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải. Hơn nữa, đối với những tàu treo cờ nước ngoài, bị tai nạn, mất khả năng khai thác tại Việt Nam, buộc phải thanh thải phá dỡ, pháp luật cũng chưa quy định khung pháp lý cho việc nhập khẩu xác tàu bị tai nạn để tiến hành phá dỡ trong trường hợp đặc biệt này và điều đó gây nhiều hệ lụy về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải.

Do thời gian được yêu cầu đóng góp ý kiến quá gấp nên trong bản kiến nghị lần này chúng tôi chưa có thời gian để đi sâu và phân tích về từng chương/mục/điều khoản cụ thể của dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của luật hàng hải Việt Nam. Chúng tôi rất hy vọng tại những buổi tọa đàm tới chúng tôi sẽ có cơ hội được đóng góp thêm các ý kiến của mình nhằm góp phần phát triển hệ thống pháp luật hàng hải của Việt Nam phù hợp với thông lệ quốc tế và hệ thống pháp luật hàng hải của các quốc gia phát triển trên thế giới.

Trân trọng,



PHÓ GIÁM ĐỐC
Luật sư: *Dặng Việt Anh*