

## BẮT GIỮ TÀU BIỂN THEO PHÁP LUẬT CỘNG HÒA PHÁP

**YVES TASSEL**

Giáo sư luật học, Trường Đại học Nantes

**ABEL PANSARD**

Thừa phát lại

### 1. BẮT GIỮ BẢO TOÀN - MỘT BIỆN PHÁP KHẨN CẤP TẠM THỜI

**Ông Tassel:**

Tôi xin các bạn lưu ý là trong lĩnh vực pháp luật cũng như trong tất cả các lĩnh vực khác của đời sống, chúng ta phải hình dung ra được hai thái cực của chúng. Ở đây, một thái cực có liên quan đến khía cạnh kỹ thuật của pháp luật, còn thái cực kia liên quan đến các ý tưởng chủ quan của con người, ở mức độ nào đó, đó là những ý tưởng, những quan niệm về văn hoá, về chính trị. Cả hai thái cực này đều rất quan trọng, có thể chi phối các lĩnh vực của pháp luật, kể cả trong lĩnh vực luật hàng hải. Khi đi sâu nghiên cứu về pháp luật, ta có thể thấy đây là một lĩnh vực hết sức rộng lớn, có thể chia thành nhiều ngành luật khác nhau.

Về mặt truyền thống pháp lý, chúng tôi phân biệt rất rõ ràng một bên là các quan hệ giữa các cá nhân với nhau và một bên là các quan hệ giữa cá nhân với Nhà nước và với các chủ thể của Nhà nước. Dựa vào đó, chúng tôi phân ra làm hai ngành luật chủ yếu là ngành tư pháp và ngành công pháp. Tuy nhiên, khi đi sâu hơn vào ngành tư pháp, chúng ta còn thấy rất nhiều mối quan hệ khác nhau giữa các cá nhân. Như vậy, ngành luật tư pháp còn có thể được chia thành rất nhiều ngành luật nhỏ nữa, ví dụ như luật hôn nhân gia đình, luật thương mại hay luật tư pháp quốc tế. Và đôi khi, ở Pháp người ta còn nói đến luật hàng hải. Tuy nhiên, luật hàng hải là một ngành luật rất đặc biệt vì nó điều chỉnh các vật và các sự kiện có liên quan đến biển, mà biển là một không gian trên đó không phải lúc nào cũng có quyền tài phán của các quốc gia. Trong khi đó, chủ quyền của một quốc gia trên phần lãnh thổ (đất liền) là tuyệt đối. Do đó, tất cả các quy phạm pháp luật điều chỉnh các hoạt động trên lãnh thổ đều xuất phát từ những cơ quan lập pháp của quốc gia đó. Nhưng, những quy phạm pháp luật liên quan đến biển và các phương tiện đi lại trên biển chủ yếu thuộc lĩnh vực luật

---

<sup>1</sup> Sử dụng hình minh họa trên trang [allrights.co.in](http://allrights.co.in) (Civillawinfor)

pháp quốc tế. Đó cũng chính là đặc thù của pháp luật hàng hải: Có liên quan đến biển và các phương tiện giao thông, các sự kiện xảy ra trên biển. Chúng ta có thể nhận thấy điều này thông qua pháp luật về bắt giữ tàu biển.

Chúng ta đều biết rằng tàu là một tài sản thuộc sở hữu cá nhân, có thể là một thể nhân hay một pháp nhân. Tuy nhiên, tài sản là con tàu này rất đặc biệt vì tàu là một vật có quốc tịch. Đối với pháp luật của Pháp và các nước khác ở châu Âu, chỉ có hai loại vật duy nhất được mang quốc tịch là máy bay và tàu biển. Hơn nữa, tàu còn có tên riêng, có một cảng đỗ được coi như nơi cư trú. Tàu còn được đánh giá tùy theo tầm vóc, tải trọng...

Bên cạnh đặc tính pháp lý tôi vừa trình bày với các bạn, con tàu còn có giá trị thực tế, được sử dụng vào một mục đích nào đó: Mục đích thương mại, đánh cá, khai thác dầu khí, du lịch... Ngoài ra, tàu còn có một cuộc sống riêng, phải tiếp nhiên liệu để "sống", phải làm việc (thương mại, đánh cá hay du lịch...). Đến một thời điểm nào đó tàu cũng phải "chết", có thể "chết" trong tình trạng bình thường do "già cỗi", hoặc trong những tình trạng tồi tệ hơn, như gặp tai nạn, thiên tai... Luật hàng hải có nhiệm vụ giải quyết tất cả những tranh chấp nảy sinh liên quan đến việc khai thác con tàu đó. Trong đời sống của một con tàu, tàu là đối tượng của rất nhiều mối quan hệ pháp lý, đặc biệt là những hợp đồng được ký kết liên quan đến con tàu đó.

Để có một con tàu, trước hết cần phải đóng tàu. Khi đó ta nghĩ đến một xưởng đóng tàu. Nhưng, thường một người không thể có đủ tiền để đóng một con tàu, vậy là cần có ngân hàng cho vay vốn. Để có thể đi lại trên biển, tàu lại cần phải có nhiên liệu, đó cũng chính là nguồn năng lượng giúp tàu có thể, hoạt động, tồn tại. Có thể, trong quá trình hoạt động, tàu có thể gây tổn thất cho người hoặc cho vật (môi trường, thiết bị cảng...). Vì vậy, tàu phải mua bảo hiểm. Chính vì thế, đối với một con tàu, chúng ta cần phải phân biệt thật rõ một bên là chủ sở hữu và một bên là người vận hành khai thác con tàu. Con tàu thực sự là trung tâm của nhiều sự kiện pháp lý mà luật hàng hải phải điều chỉnh.

Khi một hợp đồng được ký kết sẽ làm phát sinh ra nghĩa vụ và quyền lợi cho các bên, trong đó có một bên là người có quyền được thanh toán và một bên là người có nghĩa vụ phải thanh toán. Như tôi đã nhấn mạnh nhiều lần, quyền được thanh toán là một trong những quyền cơ bản của con người. Trong trường liên quan đến con tàu, đôi khi ta gặp phải tình huống một con nợ không muốn hoặc không thể thanh toán món nợ của mình cho chủ nợ. Và tất nhiên, về mặt tổ chức xã hội, pháp luật có trách nhiệm điều chỉnh các quan hệ xã hội để giải quyết tranh chấp này bằng con đường hoà bình mà không phải sử dụng đến chiến tranh.

Chúng ta đều biết rằng mọi chủ nợ đều có quyền được thanh toán. Một trong những hệ thống pháp luật rất phát triển hiện nay là pháp luật Pháp, xuất phát từ hệ thống pháp luật châu Âu

lục địa. Hệ thống này có sử dụng khái niệm "khối tài sản" của một người. Theo pháp luật của Pháp, toàn bộ khối tài sản của một người là bảo lãnh chung cho tất cả những khoản nợ của người đó. Điều này có ý nghĩa hết sức quan trọng. Theo pháp luật của Pháp, khối lượng tài sản của một người là toàn bộ những tài sản thuộc quyền sở hữu của người đó. Toàn bộ vấn đề này được quy định trong các điều 2092-2093 của Bộ luật dân sự Pháp: Mọi chủ nợ đều có quyền được bắt con nợ chi trả trên toàn bộ số tài sản thuộc quyền sở hữu của mình, bao gồm không chỉ những tài sản có trong thời điểm thực hiện thanh toán mà cả các tài sản phát sinh sau này.

Tôi nghĩ quy định này rất quen thuộc với các bạn nhưng vẫn xin nhắc lại vì nó rất quan trọng và vì luật hàng hải lại có những quy định rất khác. Trước khi chuyển sang những quy định trong luật hàng hải, tôi xin nhấn mạnh một điểm rằng mọi chủ nợ đều có quyền được thanh toán trên khối lượng tài sản của con nợ của mình, nhưng mọi chủ nợ đều cùng có quyền như nhau. Vấn đề đặt ra là nếu tổng số nợ của con nợ lớn hơn tổng số tài sản mà con nợ có thì các chủ nợ chỉ được thanh toán theo tỷ lệ khoản nợ của mình trên tổng số tài sản có của con nợ.

Ví dụ, tổng số tài sản mà tôi có là 2000 đồng và tôi nợ một người nào đó 2000 đồng. Lúc đó, chủ nợ của tôi sẽ được thanh toán đầy đủ là 2000 đồng, nghĩa là toàn bộ tài sản của tôi. Tôi có 2000 chủ nợ, mỗi người tôi nợ 1 đồng. Lúc đó, mỗi người sẽ được thanh toán đủ 1 đồng. Vấn đề của tôi bây giờ là tổng tài sản mà tôi có vẫn chỉ là 2000 đồng, mà tôi lại nợ 2000 người, mỗi người 2000 đồng. Khi đó, mỗi chủ nợ cũng chỉ nhận được 1 đồng. Đó chính là quy định trong pháp luật dân sự của Pháp về quyền bình đẳng của các chủ nợ.

Tuy nhiên, pháp luật dân sự Pháp còn quy định những trường hợp ngoại lệ khi các chủ nợ có bảo lãnh đối với một tài sản nào đó: Đó là các trường hợp có thế chấp (đối với bất động sản), cầm cố (đối với động sản) và các biện pháp ưu tiên. Nói cách khác, bên cạnh nghĩa vụ phải trả nợ, không được quên nghĩa vụ phải đảm bảo cho khoản nợ của mình. Mặt khác, trong nghĩa vụ phải thanh toán, không quên khả năng buộc phải thanh toán. Đó chính là thủ tục liên quan đến lĩnh vực thi hành án, khi một con nợ buộc phải thanh toán khoản nợ của mình.

Bây giờ chúng ta chuyển sang các đặc thù của pháp luật hàng hải. Điểm đặc thù là con tàu được coi là tài sản dùng để trả những khoản nợ liên quan đến con tàu đó. Bên cạnh những quy định của luật dân sự, với quy định về *kiện đối nhân* (kiện một con người, tiếng la-tinh gọi là *action in personam*), pháp luật hàng hải còn quy định về *kiện đối vật* (kiện một đồ vật, tiếng la-tinh gọi là *action in rem*). Trong một chừng mực nào đó, con tàu cũng có thể được xem như một con người. Như tôi nói lúc trước, tàu cũng có một cái tên, một quốc tịch, một nơi cư trú và một cuộc sống của nó. Tuy nhiên, chúng ta cũng phải hiểu rằng tàu là một đồ vật và các khoản nợ liên quan đến con tàu chỉ gắn với con tàu-"đồ vật" đó mà thôi.

Chúng ta phải ghi nhận một điều rất quan trọng là các khoản nợ liên quan đến con tàu chỉ được gắn với con tàu ngay cả khi con nợ, là người phải thanh toán khoản nợ đó, không có quyền sở hữu đối với con tàu. Sở dĩ như vậy vì, như tôi đã nhấn mạnh lúc trước, cần phải phân biệt rất rõ giữa một bên là quyền sở hữu đối với con tàu và một bên là quyền khai thác con tàu. Thực tế cho thấy đa số những người khai thác tàu không phải là chủ sở hữu của con tàu đó và trong quá trình khai thác, sử dụng con tàu đó mới làm phát sinh những quyền lợi và nghĩa vụ. Tuy vậy, người chủ nợ vẫn được quyền đòi thanh toán trên giá trị của con tàu, mặc dù người khai thác không phải là chủ sở hữu của con tàu. Đây cũng chính là quy định trong pháp luật quốc tế.

Trong luật hàng hải, chúng ta phải phân biệt rõ hai khái niệm “*bắt giữ bảo toàn*” (còn được gọi là biện pháp *kê biên bảo toàn* một con tàu), và khái niệm “*bắt giữ thi hành án*” (mà bản chất là bắt giữ để bán). Biện pháp bắt giữ bảo toàn chỉ là một biện pháp khẩn cấp tạm thời để bắt buộc người có tàu bị bắt giữ phải thi hành nghĩa vụ. Mục đích là bắt con tàu bất động tại một điểm, không được chuyển dịch đi chỗ khác. Chế tài này đặc biệt nghiêm trọng đối với một con tàu, khi tàu bị bắt bất động tại cảng cũng có nghĩa là nó gây ra những thiệt hại lớn về vật chất cho người có tàu bị bắt giữ. Do vậy, mục đích của biện pháp bắt giữ bảo toàn một con tàu nhằm đảm bảo cho một khoản nợ được thanh toán, thông qua các biện pháp bảo đảm được cam kết từ phía các ngân hàng, từ hiệp hội những người khai thác tàu (có tên là *Club P&I*).

Khi một biện pháp bảo đảm đã được thực hiện thì người khiếu nại hàng hải có thể cho phép tàu được tiếp tục vận hành, khai thác. Do đó, ta có thể thấy biện pháp bắt giữ bảo toàn có thể được thực hiện dễ dàng. Dễ vì tàu là vật duy nhất đảm bảo để thanh toán nợ. Dễ vì, trên nguyên tắc, việc bắt giữ bảo toàn được thực hiện trong một khoảng thời gian tương đối ngắn, ngay sau khi biện pháp bảo đảm được thực hiện từ phía ngân hàng hoặc Câu lạc bộ những người khai thác tàu.

Tuy nhiên, đôi khi trên thực tế không phải như vậy. Nếu con nợ đang ở trong tình trạng khó khăn về tài chính, ngân hàng và Câu lạc bộ P&I của anh ta sẽ không muốn đưa ra bảo lãnh. Khi biện pháp bắt giữ bảo toàn không thành công dễ dẫn đến việc bắt giữ thi hành án.

### **Ông Pansard:**

Về nguyên tắc, thủ tục bắt giữ thi hành án chỉ được thực hiện khi đã có quyết định có hiệu lực pháp luật của toà án. Như ông Tassel đã trình bày, thủ tục bắt giữ bảo toàn là một thủ tục khẩn cấp tạm thời nên được thực hiện rất nhanh. Ngược lại, thủ tục bắt giữ thi hành án nghĩa là bắt giữ con tàu để đưa ra bán, chỉ được thực hiện khi con nợ không thanh toán

khoản nợ của mình. Thủ tục bắt giữ thi hành án giúp chủ nợ có thể thu hồi được khoản nợ từ số tiền bán con tàu.

Thủ tục bắt giữ thi hành án được quy định trong nghị định năm 1967. Trước khi tiến hành thủ tục này, chủ nợ cần phải có giấy thúc thanh toán nợ gửi cho con nợ.

### **Ông Tassel:**

Tôi xin bổ xung thêm thủ tục bắt giữ bảo toàn và bắt giữ thi hành án rất khác nhau. Thủ tục bắt giữ bảo toàn là một biện pháp khẩn cấp, tạm thời, có thể thực hiện một cách nhanh chóng, dễ dàng lại không tốn kém. Trong khi đó, biện pháp bắt giữ thi hành án yêu cầu thời gian thực hiện lâu hơn nhiều và tốn kém hơn nhiều. Thực tế cho thấy biện pháp bắt giữ bảo toàn được thực hiện nhiều hơn, trong khi đó biện pháp bắt giữ thi hành án rất ít khi được thực hiện.

Một điểm nữa cần phải chú ý, đó là phân biệt ba khái niệm: Tạm giữ, cầm giữ và bắt giữ tàu. Qua các bài báo của hai luật gia ở Thành phố Hồ Chí Minh viết, đã được dịch sang tiếng Pháp, tôi thấy rằng các bạn cũng đã phân biệt khá rõ ràng các khái niệm này. Trong đó có sử dụng các thuật ngữ tạm giữ, cầm giữ và bắt giữ. **Bắt giữ** theo nguyên bản tiếng Anh là **arrest**, còn chúng tôi sử dụng từ **saisie conservatoire**, nguyên nghĩa là **kê biên bảo toàn**.

Về khái niệm đầu tiên: **Tạm giữ**. Đây là biện pháp chỉ có các cơ quan Nhà nước mới được áp dụng, là biện pháp cấm tàu dịch chuyển trong trường hợp tàu có những vi phạm pháp luật đối với Nhà nước hay các cơ quan nhà nước (thuộc lĩnh vực công pháp). Còn biện pháp **kê biên bảo toàn**, đúng như trong tiếng Pháp, là một biện pháp khẩn cấp tạm thời được áp dụng đối với các khoản nợ dân sự, hay nói cách khác đó là biện pháp được áp dụng đối với các vi phạm thuộc lĩnh vực tư pháp, vi phạm nghĩa vụ phải thanh toán. Cuối cùng là từ **cầm giữ**. Đây cũng là một thuật ngữ đặc thù, liên quan đến các tranh chấp thuộc lĩnh vực tư pháp. **Cầm giữ** là quyền của một người được giữ tài sản của người khác trong một thời gian vì chủ sở hữu của tài sản đó có nghĩa vụ phải thanh toán mà lại không hoặc chưa thanh toán. Ví dụ như khi bạn đi sửa xe. Sau khi đã sửa chữa xong, thợ chữa xe gửi hoá đơn thanh toán cho bạn mà bạn lại không có tiền để trả thì người thợ đó có quyền giữ xe của bạn lại để đòi thanh toán.

## **2. LUẬT ÁP DỤNG CHO CÁC TRƯỜNG HỢP BẮT GIỮ TÀU BIỂN**

### **Ông Tassel:**

Chúng ta cần bắt đầu từ những trường hợp đơn giản nhất. Trong tài liệu chuẩn bị từ trước, tôi có nói đến những tình tiết cơ bản của vụ tranh chấp, bao gồm ba yếu tố: **Chủ nợ + con nợ + con tàu**.

Trong trường hợp tranh chấp đơn giản nhất, nghĩa là tất cả ba yếu tố trên đều nằm trong một quốc gia, thuộc một quốc gia duy nhất, thì sẽ áp dụng pháp luật của quốc gia đó để giải quyết tranh chấp. Trường hợp này được quy định tại điều 8 khoản 6 của Công ước 1999. Tôi xin trích điều này: *Công ước này không làm thay đổi, không có liên quan gì đến các văn bản pháp luật hiện hành của các quốc gia thành viên quy định về việc bắt giữ tàu thuộc quyền tài phán của quốc gia mà tàu đó mang cờ, vì lợi ích của người thường trú hoặc có nơi cư trú chính tại quốc gia đó hoặc của người tiếp nhận quyền yêu cầu của người đó theo hình thức thế quyền, chuyển giao quyền yêu cầu hoặc một hình thức khác.*

Quy định này rất lý thú và hơi khác với những tình tiết như tôi nêu ở trên (chủ nợ, con nợ, con tàu). Theo khoản 6.8, ba tình tiết cơ bản là Tòa án thụ lý vụ việc, con tàu (thông qua lá cờ mà con tàu đó mang thể hiện quốc tịch của nó) và chủ nợ. Nói cách khác, theo Công ước 1999, ba tình tiết cơ bản của vụ tranh chấp bao gồm: *Toà án thụ lý + quốc tịch của tàu + chủ nợ*. Điều lý thú ở đây là không có mặt con nợ mà chỉ còn con tàu, nghĩa là không phải con nợ phải trả món nợ mà là con tàu phải trả. Đây cũng chính là điểm đặc thù của pháp luật hàng hải.

Có một điểm các bạn cần chú ý, đó là khi cả con tàu và người khiếu nại hàng hải đều mang quốc tịch của một quốc gia duy nhất, thì thẩm phán sẽ áp dụng pháp luật của nước đó mà không cần quy chiếu đến các công ước quốc tế. Tuy nhiên, trường hợp này rất hiếm khi xảy ra, vì trên thực tế con tàu luôn đi lại trên các vùng biển của các quốc gia trên thế giới, do vậy các chủ nợ có thể có rất nhiều quốc tịch khác nhau.

Tôi lấy ví dụ, chủ nợ mang quốc tịch Pháp là người đã cung cấp nhiên liệu cho tàu, con nợ là người phải trả tiền nhiên liệu có quốc tịch Hy Lạp, con tàu có quốc tịch Man-ta. Giả thiết rằng con tàu này đang đỗ tại cảng Hải Phòng của Việt Nam. Vấn đề đặt ra là khi nhận được đơn yêu cầu thi hành biện pháp bắt giữ bảo toàn, Tòa án Việt Nam có thẩm quyền bắt giữ con tàu đó không? Nếu có thì phải quy chiếu đến luật pháp của nước nào?

Về mặt lý thuyết, chúng ta có thể áp dụng pháp luật của rất nhiều nước để giải quyết vụ việc này. Vì đơn yêu cầu bắt giữ được đưa ra ở Việt Nam, tàu đang đỗ ở cảng Việt Nam và tòa án thụ lý hồ sơ lại là tòa án của Việt Nam, nên ta có thể nghĩ phải áp dụng pháp luật của Việt Nam. Tuy nhiên, vì tàu mang quốc tịch Man-ta, nên ta cũng có thể nghĩ tới pháp luật Man-ta. Tương tự như vậy, vì chúng ta đang xem xét một mối quan hệ hợp đồng, đối với hợp đồng này cũng đặt ra vấn đề áp dụng luật pháp của nước nào. Chủ nợ là người Pháp nên có thể áp dụng pháp luật của Pháp và ngược lại, con nợ là người Hy Lạp nên cũng có thể áp dụng pháp luật của Hy Lạp để giải quyết vụ việc.

Giải pháp có thể đưa ra là cần xác định pháp luật áp dụng cho hợp đồng là hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế, liên quan đến lĩnh vực tư pháp quốc tế. Có một nguyên tắc chung là

các bên mua bán hàng hoá có thể tự do lựa chọn pháp luật để áp dụng cho hợp đồng của mình. Trong trường hợp ví dụ của chúng ta, biện pháp bắt giữ tàu là một biện pháp khẩn cấp tạm thời. Chúng ta phải phân biệt hai loại quy định được áp dụng cho trường hợp bắt giữ tàu: Quy định về nội dung, điều kiện hiệu lực bắt giữ tàu, và quy định về thủ tục, trình tự bắt giữ tàu.

Đối với loại quy định thứ nhất, có thể áp dụng pháp luật của nước có toà án thụ lý đơn xin bắt giữ hoặc pháp luật quốc tế. Các quy định về nội dung này nằm trong điều 8 của Công ước 1999.

Các quy định về trình tự, thủ tục được chứa đựng trong khoản 4, điều 2 của Công ước 1999: *Thủ tục bắt giữ tàu, thủ tục giải phóng tàu được thực hiện theo quy định pháp luật của quốc gia nơi tiến hành bắt giữ hoặc nơi có yêu cầu bắt giữ, với điều kiện không trái với các quy định của Công ước này.* Nói cách khác, đối với những quy định về trình tự thủ tục bắt giữ tàu, có thể áp dụng pháp luật của nước có toà án thụ lý đơn yêu cầu bắt giữ tàu (*lex fori*).

Ngược lại, đối với các quy định về nội dung, tức là quy định về điều kiện và hiệu lực của biện pháp bắt giữ tàu, chúng ta phải quy chiếu đến điều 8 của Công ước 1999. Cần phân biệt hai loại quy định trên, quy định về trình tự thủ tục và quy định về nội dung. Với tư cách là một nhà lý luận, tôi sẽ trình bày với các bạn phần quy định về nội dung, còn ông Pansard là nhà hoạt động thực tiễn sẽ trình bày phần quy định về thủ tục.

Bây giờ, tôi sẽ trình bày về những quy định chung cơ bản, được ghi nhận trong điều 8 của Công ước 1999. Điểm 1 của điều này quy định: *Công ước này có hiệu lực áp dụng đối với tàu thuộc thẩm quyền tài phán của bất kỳ quốc gia nào là một bên ký kết Công ước, cho dù tàu có treo cờ của quốc gia đó hay không.* Đây là một quy định hết sức quan trọng trong Công ước 1999, cho thấy phạm vi áp dụng của công ước này rất rộng.

Trường hợp áp dụng thứ nhất của công ước là nếu như toà án thụ lý đơn yêu cầu bắt giữ tàu biển là toà án của một quốc gia thành viên của công ước thì công ước sẽ được áp dụng. Do đó có nghĩa là công ước sẽ được áp dụng không tính đến quốc tịch của con tàu bị bắt giữ; không tính đến quốc tịch, nơi ở của nguyên đơn, nghĩa là của chủ nợ; không tính đến quốc tịch, nơi ở của bị đơn, nghĩa là con nợ. Để biết công ước được áp dụng hay không, ta chỉ phải xem có phải thuộc một quốc gia thành viên của công ước hay không. Nói cách khác, phạm vi áp dụng của công ước này chỉ phụ thuộc vào số lượng các quốc gia đã chấp nhận hiệu lực của công ước.

Có điều cần lưu ý là cho đến nay, Công ước 1999 vẫn chưa có hiệu lực áp dụng. Tuy nhiên, triển vọng công ước này sẽ sớm có hiệu lực áp dụng, chúng ta không phải chờ đợi lâu. Tôi nghĩ rằng, các bạn đã có trong tay một danh sách rất dài các nước đã tham gia ký kết Công

ước 1999, trong đó có cả Việt Nam. Như vậy, khi nào Việt Nam phê chuẩn Công ước 1999 và công ước đã có hiệu lực áp dụng thì thẩm phán

Việt Nam sẽ áp dụng các quy định trong công ước. Điều kiện để công ước có hiệu lực áp dụng được quy định trong điều 14: *Công ước này bắt đầu có hiệu lực áp dụng sau 10 tháng kể từ ngày đủ 10 quốc gia thể hiện sự chấp thuận hiệu lực của công ước đối với mình*. Như vậy, cần phải có ít nhất 10 quốc gia chấp nhận hiệu lực áp dụng của công ước thì công ước mới có hiệu lực áp dụng.

Các bạn đều biết rằng việc một quốc gia tham gia vào hội nghị quốc tế để soạn thảo ra một công ước, hay quốc gia đó có ký vào văn bản cuối cùng của hội nghị cũng không có nghĩa quốc gia đó đã chấp nhận hiệu lực của công ước. Sở dĩ như vậy vì ở một số quốc gia, trong đó có Pháp, có sự phân biệt giữa cơ quan hành pháp và cơ quan lập pháp. Tham gia vào hội nghị quốc tế là hoạt động của cơ quan hành pháp, trong khi đó quyền lập pháp không thuộc về cơ quan này mà là của cơ quan lập pháp.

Tóm lại, một điều cơ bản cần ghi nhớ là Công ước 1999 sẽ được áp dụng trong việc bắt giữ tàu biển nếu như đơn yêu cầu bắt giữ được đưa ra tại quốc gia là thành viên của công ước.

Các khoản tiếp theo của điều 8 quy định về những điểm cụ thể. Khoản 2 điều 8 quy định trường hợp những con tàu không nằm trong phạm vi điều chỉnh của công ước: *Công ước này không áp dụng đối với tàu chiến, tàu hỗ trợ tàu chiến và các tàu khác thuộc quyền sở hữu hoặc khai thác của quốc gia được sử dụng duy nhất vào mục đích dịch vụ công cộng không mang tính thương mại, trừ trường hợp sau này có thay đổi mục đích sử dụng*.

Quy định này rất quan trọng vì nó bảo lưu chủ quyền của các quốc gia thành viên đối với những con tàu được sử dụng vào những mục đích đặc thù. Trong khoản 2 có sự phân biệt rất rõ giữa quyền sở hữu và quyền sử dụng, khai thác tàu. Mặc khác, chúng ta còn thấy sự phân biệt về mục đích sử dụng của con tàu. Tàu chiến và tàu hỗ trợ tàu chiến thuộc về Nhà nước, phục vụ mục đích an ninh quốc phòng. Đối với những con tàu khác, cũng thuộc quyền sở hữu của Nhà nước, nếu chúng được sử dụng để cung cấp các dịch vụ công cộng thì không sao, nhưng nếu chuyển sang mục đích thương mại thì cũng sẽ nằm trong phạm vi điều chỉnh của Công ước 1999.

Điểm 3 của điều 8 quy định trường hợp bắt giữ tàu do những vi phạm pháp luật hành chính thuộc lĩnh vực công pháp. Do vậy nó không nằm trong phạm vi điều chỉnh của công ước.

Điểm 4 của điều 8 quy định về vấn đề liên quan đến thủ tục phá sản doanh nghiệp. Phá sản doanh nghiệp là một vấn đề tương đối đặc thù, liên quan đến lĩnh vực thương mại. Khi mất khả năng chi trả, doanh nghiệp sẽ phải chịu một thủ tục đặc biệt liên quan đến toàn bộ tài sản của mình. Khoản 4 quy định: *Công ước này không ảnh hưởng đến quyền hạn của quốc*

*gia hoặc toà án được ra các quyết định có hiệu lực áp dụng đối với toàn bộ tài sản của người có nghĩa vụ.*

Khoản 5 quy định về phạm vi áp dụng của công ước, liên quan đến các quy định khác trong pháp luật hàng hải. ở đây có một quy định cơ bản trong pháp luật hàng hải, đó là quy định về giới hạn trách nhiệm của người chủ sở hữu tàu. Sở dĩ có quy định này vì xuất phát từ thực tế, chúng ta có thể thấy rằng vận tải hàng hải là một hoạt động kinh tế có rất nhiều rủi ro. Tàu đi lại trên biển, là nơi tiềm tàng rất nhiều hiểm họa. Để khuyến khích mọi người chấp nhận rủi ro để tham gia kinh doanh, khai thác tàu, chúng ta có quy định trong pháp luật hàng hải cho phép chủ sở hữu và người khai thác tàu được giới hạn trách nhiệm trong trường hợp gặp rủi ro trên biển. Chúng ta có cả một công ước quốc tế quy định về vấn đề này. Do vậy, ý nghĩa của khoản 5 điều 8 là công ước 1999 không ảnh hưởng đến hiệu lực áp dụng của công ước quốc tế cũng như các quy định của pháp luật quốc gia về giới hạn trách nhiệm của chủ tàu.

Nội dung cuối cùng của điều 8 là khoản 6, vấn đề này đã được chúng ta đề cập đến một lần: Công ước 1999 sẽ không được áp dụng nếu toàn bộ các yếu tố, tình tiết của tranh chấp liên quan đến một quốc gia duy nhất. Tuy nhiên, một giáo sư luật người Italia lại có ý kiến muốn rằng công ước vẫn được áp dụng ngay cả trong trường hợp đó. Đây là một điểm còn phải bàn cãi, nhưng cá nhân tôi cho rằng nên làm những gì mà công ước đã quy định.

Để kết thúc phần này, chúng ta có thể kết luận rằng Công ước 1999 có phạm vi điều chỉnh rất rộng vì điều kiện duy nhất để cho công ước được áp dụng là toà án thụ lý đơn yêu cầu bắt giữ tàu. Nếu Việt Nam phê chuẩn công ước, khi công ước đã bắt đầu có hiệu lực, nếu có đơn yêu cầu bắt giữ tàu gửi đến một toà án nào đó của Việt Nam thì thẩm phán Việt Nam phải áp dụng quy định trong công ước mà không cần tính tới việc tàu là tàu của nước nào, quốc tịch của con nợ là gì, nơi cư trú của con nợ là ở đâu.

### **3. ĐIỀU KIỆN ĐỂ TIẾN HÀNH THỦ TỤC BẮT GIỮ TÀU BIỂN**

#### **Ông Tassel:**

Dựa trên căn cứ nào để quyết định biện pháp bắt giữ tàu ? Câu trả lời rất đơn giản: Để có thể bắt giữ một con tàu, chúng ta chỉ cần viện dẫn một quyền lợi bị vi phạm ? Tất nhiên, quyền lợi ở đây là quyền lợi về mặt vật chất. Về điểm này, có hai hệ thống pháp luật quy định rất khác nhau.

Trước tiên, tôi xin trình bày về quan điểm của Pháp, đặc biệt được thể hiện trong đạo luật năm 1991. Theo quy định của điều 67, để có thể yêu cầu bắt giữ tàu, người yêu cầu phải có một khoản nợ về nguyên tắc có vẻ là có căn cứ. Thực ra, quy định này không được rõ ràng làm cho mọi người có thể hiểu bằng nhiều cách khác nhau. Như vậy, bạn có thể đến toà án, nói với thẩm phán rằng ông A nào đó đang nợ bạn một món tiền. Tôi nghĩ rằng thẩm phán

sẽ không tin ngay, sẽ hỏi bạn tại sao ông A lại nợ bạn một khoản tiền như vậy. Đương nhiên là bạn có thể giải thích rằng bạn đã cung cấp nhiên liệu cho tàu của ông A tại một cảng nào đó. Có điều, pháp luật Pháp yêu cầu phải có bằng chứng trên giấy tờ. Như các bạn thấy, quy định trên rất mơ hồ, có thể hiểu bằng nhiều cách khác nhau.

Điểm nữa cần lưu ý, nợ đó có thể là bất cứ khoản nợ gì. Điều này rất quan trọng vì trong pháp luật hàng hải của Pháp, khoản nợ ở đây còn có một đặc tính khác. Tôi xin lấy một ví dụ đơn giản, tôi vừa mới thuê thợ xây một ngôi nhà và đến nay tôi vẫn nợ họ một số tiền. Hiện nay, tôi đang sở hữu một con tàu đánh cá. Theo quy định của pháp luật Pháp, người thợ kia có thể đến trình bày sự việc với thẩm phán. Như vậy, khoản nợ này có vẻ là có căn cứ. Cứ theo như quy định trong luật dân sự Pháp như tôi đã trình bày ở phần đầu, nghĩa là toàn bộ khối tài sản của một người được dùng làm bảo lãnh cho khoản nợ của anh ta, người thợ kia có thể yêu cầu thẩm phán cho bắt giữ con tàu của tôi để yêu cầu thanh toán, mặc dù con tàu chẳng có gì liên quan đến nợ nần tiền công thợ của tôi.

Trong luật hàng hải quốc tế, cụ thể là trong Công ước 1999 lại có những quy định không hoàn toàn như vậy. Tôi xin trích dẫn điểm 2 của điều 2: *Một con tàu chỉ có thể bị bắt giữ căn cứ vào một khiếu nại hàng hải chứ không thể bị bắt giữ vì những khiếu nại khác*. Do vậy, một câu hỏi đặt ra: Khiếu nại hàng hải là những khiếu nại gì ?

Chúng ta có hai phương pháp tiếp cận vấn đề, một là theo kiểu pháp luật châu Âu lục địa, hai là theo kiểu pháp luật Anh-Mỹ.

Theo pháp luật Pháp, thuộc hệ pháp luật châu Âu lục địa, chúng ta có một định nghĩa chung thế nào gọi là một khiếu nại hàng hải. Ví dụ, ta có thể đưa ra một định nghĩa: Khiếu nại hàng hải là các khiếu nại có liên quan đến con tàu. Tất nhiên, với định nghĩa như vậy, người ta vẫn có thể có nhiều cách hiểu khác nhau. Đó cũng là một cách, nhưng Công ước 1999 không làm theo cách đó mà làm theo cách tiếp cận của hệ thống pháp luật Anh-Mỹ.

Pháp luật Anh-Mỹ không mang tính hệ thống mà chỉ bao gồm các trường hợp thực tiễn. Ta có thể thấy biểu hiện của nó tại điều 1, khoản 1 của công ước: *"Khiếu nại hàng hải" là khiếu nại phát sinh từ một hoặc nhiều căn cứ sau đây*. Qua rất nhiều các căn cứ đưa ra, ta thấy rằng có rất nhiều sự kiện có thể là nguyên nhân dẫn đến khiếu nại hàng hải, được liệt kê từ chữ a cho tới chữ v. Tất cả bao gồm 22 chữ, nhưng điều đó không có nghĩa là có 22 nguyên nhân. Trong mỗi phần chữ cái lại có nhiều nguyên nhân khác nhau. Qua đó ta thấy rằng luật pháp hệ Anh-Mỹ được xây dựng trên những trường hợp cụ thể. Ngược lại, hệ thống pháp luật của Pháp thực sự là một *hệ thống*, được xây dựng dựa trên một ý tưởng chung. Tuy nhiên, nếu nghiên cứu kỹ, qua 22 mục tương đương với 22 chữ cái này có một từ chung duy nhất, đó là từ *"con tàu"*.

Trở lại định nghĩa theo như hệ thống pháp luật của Pháp, khiếu nại hàng hải có thể hiểu là những khiếu nại có liên quan đến *con tàu*. Về điểm này, chúng ta không nên làm phức tạp vấn đề vì thời gian có hạn. Tuy nhiên, nếu hệ thống mối quan hệ giữa chủ nợ và con nợ, ta thấy khiếu nại hàng hải có thể xuất phát từ hai nguyên nhân chủ yếu, đó là ***hành vi pháp lý*** và ***sự kiện pháp lý***. Hành vi pháp lý là thoả thuận mang tính ý chí của hai hay nhiều người, làm phát sinh quyền và nghĩa vụ đối với các bên. Sự kiện pháp lý là những tình huống ngoài mong muốn xảy ra trên thực tế, làm nảy sinh ra quyền và nghĩa vụ đối với các bên. Nói cách khác, hành vi pháp lý có thể hiểu là những quyền và nghĩa vụ phát sinh từ hợp đồng, còn sự kiện pháp lý chính là những quyền và nghĩa vụ phát sinh từ những thiệt hại gây ra cho người khác.

Tôi lấy ví dụ trong phần a, khoản 1, điều 1: *Mất mát, thiệt hại gây ra do khai thác, vận hành tàu*. Đây chính là một nghĩa vụ phát sinh từ thiệt hại đã gây ra cho người khác. Hay ở điểm b cũng vậy: *Thiệt hại về tính mạng, sức khoẻ xảy ra trên đất liền hoặc dưới nước, có liên quan trực tiếp đến việc vận hành, khai thác tàu*. Nhưng ở điểm c, nghĩa vụ lại phát sinh từ hợp đồng đã được ký kết: *Hoạt động cứu hộ, hợp đồng cứu hộ, kể cả trong trường hợp khiếu nại về khoản tiền thù lao đặc biệt cho hoạt động cứu hộ đối với tàu mà bản thân tàu hoặc hàng hoá vận chuyển trên tàu đe dọa gây thiệt hại cho môi trường*.

Tóm lại, về nguyên nhân dẫn đến khiếu nại hàng hải để bắt giữ tàu, trong Công ước 1999 chúng ta có một danh sách các căn cứ được liệt kê theo phương pháp của luật Anh-Mỹ, trong đó có thể nhóm thành hai nhóm lớn là các hành vi pháp lý và các sự kiện pháp lý. Tuy nhiên, các bạn phải biết rằng mỗi hệ thống đều có hạn chế riêng của mình. Trong hệ thống pháp luật châu Âu lục địa, khi đưa ra một định nghĩa chung thì định nghĩa đó không thể bao hàm được hết vấn đề. Còn đối với hệ thống pháp luật Anh-Mỹ, khi liệt kê ra các căn cứ cụ thể ta cũng không thể liệt kê hết được, do đó hạn chế càng lớn hơn. Khi trao đổi thảo luận tại hội nghị quốc tế để soạn thảo công ước, có ba hướng giải pháp đã được đưa ra. Hướng thứ nhất là theo phương pháp của Pháp, nghĩa là đưa ra một định nghĩa chung: Khiếu nại hàng hải là những khiếu nại liên quan đến một con tàu. Hướng thứ hai theo kiểu pháp luật Anh-Mỹ, nghĩa là liệt kê ra những trường hợp cụ thể có thể được coi là căn cứ dẫn tới khiếu nại hàng hải. Còn theo hướng thứ ba là cũng liệt kê ra những căn cứ như vậy và cuối cùng thêm một ý: Cộng thêm tất cả các căn cứ khác tương tự như các căn cứ đã được liệt kê ở trên. Nhưng cuối cùng Công ước 1999 đã thông qua phương pháp thứ hai, nghĩa là thông qua một danh sách khép kín liệt kê các căn cứ dẫn đến khiếu nại hàng hải.

Ngoài Công ước 1999, cho đến nay vẫn chưa có hiệu lực, chúng ta còn có một công ước quốc tế nữa về pháp luật hàng hải, đó là Công ước 1952. Trong khi chờ Công ước 1999 có hiệu lực áp dụng, chúng ta hãy xem xét các điểm khác nhau giữa hai công ước này.

Để cho đơn giản, tôi có thể phân biệt thành một số điểm khác biệt lớn sau đây. Điểm khác nhau thứ nhất là Công ước 1999 có một danh sách liệt kê các căn cứ của khiếu nại hàng hải, danh sách này dài hơn danh sách của Công ước 1952 rất nhiều. Sở dĩ như vậy vì ngoài những căn cứ đã được nói đến trong Công ước 1952, trong danh sách của Công ước 1999 còn bổ sung thêm 3 căn cứ mới. Hơn nữa, ngay bản thân một số căn cứ đã có trong Công ước 1952 cũng được bổ sung thêm một số trường hợp cụ thể.

Ba trường hợp mới không được quy định trong Công ước 1952 là các trường hợp tại các điểm *q*, *r* và *v* trong Công ước 1999. Điểm *q* liên quan đến việc thanh toán phí bảo hiểm của con tàu. Điểm *r* liên quan đến việc trả phí đại lý, môi giới và các hoa hồng khác. Điểm *v* liên quan đến việc trả tiền liên quan đến các tranh chấp phát sinh từ hợp đồng mua bán. Tôi xin nhấn mạnh tầm quan trọng của tiền bảo hiểm cũng như của các đại lý, môi giới tàu biển vì trong lĩnh vực hàng hải, bảo hiểm hàng hải rất quan trọng và có những đặc thù riêng của ngành hàng hải.

Điểm sửa đổi thứ hai là trong Công ước 1999 có nêu ra một số điểm đã được quy định trong Công ước 1993 về các ưu đãi và thế chấp hàng hải. Đó chính là những biện pháp bảo đảm thanh toán trong lĩnh vực hàng hải. Có thể nói sự tương đồng giữa quy định tại Công ước 1999 và Công ước 1993 về ưu đãi và thế chấp hàng hải không phải là những trường hợp mới. Thực ra đây chỉ là một cách diễn đạt lại thành quy định pháp luật, được nêu ra tại các điểm *a*, *b*, *m*, *n* và *o*.

Điểm so sánh thứ ba trong Công ước 1999 tại các chữ *c*, *d*, các khái niệm về bảo vệ môi trường đã được đưa ra trong số các căn cứ để yêu cầu bắt giữ tàu. Khi gây ra thiệt hại cho môi trường, tàu có thể bị bắt giữ để bồi thường thiệt hại. Ta có thể thấy tầm quan trọng của việc bảo vệ môi trường đã được nhấn mạnh trong điểm *d*, điều 1, khoản 1 trong Công ước 1999. Một loạt các trường hợp gây tổn hại cho môi trường có thể được coi là căn cứ để bắt giữ tàu đã được liệt kê, ngoài ra còn thêm một câu cho phép mở rộng ra các thiệt hại khác liên quan đến môi trường.

Để có thể hiểu rõ, tôi xin trích dẫn các điểm *c* và *d*, trước hết là điểm *c*: *Hoạt động cứu hộ; hợp đồng cứu hộ, kể cả trong trường hợp khiếu nại về khoản tiền thù lao đặc biệt cho hoạt động cứu hộ đối với tàu mà bản thân tàu hoặc hàng hoá vận chuyển trên tàu đe dọa gây thiệt hại cho môi trường.* Điểm *c* này có đề cập đến hai cơ quan đặc biệt chỉ có trong lĩnh vực hàng hải, đó là các cơ quan cứu hộ và cứu trợ trên biển và khoản thù lao đặc biệt cho hoạt động cứu hộ ngay cả khi mới thấy nguy cơ gây thiệt hại cho môi trường. Quy định mới nhất và có tính bảo vệ môi trường nhất nằm trong điểm *d*: *Thiệt hại hoặc nguy cơ thiệt hại do tàu gây ra cho môi trường, bờ biển hay các lợi ích khác liên quan; các biện pháp được áp*

*dụng để ngăn ngừa, hạn chế, khắc phục các thiệt hại đó ; bồi thường các thiệt hại đó ; chi phí áp dụng những biện pháp thích hợp để khôi phục môi trường... Và cuối cùng thêm: Các thiệt hại, các chi phí hay các mất mát khác có tính chất tương tự như những mất mát, thiệt hại quy định tại điểm này.*

Các bạn có thể thấy điều 1, khoản 1 này là một danh sách khép kín, duy nhất điểm d có một câu cho phép mở rộng ra một số trường hợp khác nữa ngoài những điểm đã được liệt kê. Qua đây các bạn có thể thấy tầm quan trọng của việc bảo vệ môi trường, đặc biệt được thể hiện trong điểm d như tôi vừa trình bày ở trên. Việc bảo vệ môi trường ở đây liên quan chủ yếu đến hai loại hàng hoá được vận chuyển trên biển, đó là dầu lửa và các chất độc hại hoặc có nguy cơ gây độc hại (các loại hoá chất khác nhau). Quy định về bảo vệ môi trường là một trong những quy định rất quan trọng trong pháp luật hàng hải nói chung và trong pháp luật hàng hải quốc tế nói riêng. Về phần Việt Nam cũng vậy, các bạn phải đặc biệt quan tâm đến vấn đề bảo vệ môi trường vì các bạn có bờ biển rất dài với nhiều thắng cảnh và các điểm du lịch nổi tiếng thế giới.

Tóm lại, những điểm khác biệt trong Công ước 1999 là công ước này có một danh sách các căn cứ khiếu nại dài hơn, danh sách có quy chiếu đến các quy định trong Công ước 1993 về ưu đãi và thể chấp hàng hải, danh sách bao gồm cả các quy định về bảo vệ môi trường.

#### **4. THỂ THỨC BẮT GIỮ TÀU BIỂN**

##### **Ông Tassel:**

Thể thức bắt giữ tàu biển được quy định rất rõ trong điều 2 của Công ước 1999, về thẩm quyền bắt giữ tàu. Quy định quan trọng nhất là khoản 1 của điều này: *Một con tàu chỉ có thể bị bắt giữ hoặc được giải phóng khỏi sự bắt giữ theo quyết định của toà án của quốc gia thành viên nơi tiến hành bắt giữ.* Như vậy, để tiến hành bắt giữ, bắt buộc phải có sự can thiệp của toà án. Câu hỏi đặt ra là toà án sẽ can thiệp để bắt giữ như thế nào ?

Về vấn đề này, luật pháp của Pháp có thể được coi là một hệ thống khá hoàn chỉnh. Trong thể thức bắt giữ tàu biển, cần phải tuân thủ ba nguyên tắc: bí mật, nhanh chóng và đơn giản.

Về nguyên tắc thứ nhất, đảm bảo tính bí mật: Khi người khiếu nại hàng hải yêu cầu thẩm phán cho bắt giữ một con tàu, lúc đó thẩm phán chỉ nghe từ một phía duy nhất, đó là người yêu cầu bắt giữ. Đây là yêu cầu từ một bên duy nhất, đó là chủ nợ, người có một khoản nợ muốn được thanh toán và yêu cầu cho phép bắt giữ bảo toàn một con tàu. Tại sao lại phải nghe từ một bên duy nhất là người có khiếu nại hàng hải ? Bởi vì nếu thẩm phán thông báo cho chủ tàu biết về yêu cầu bắt giữ thì có nhiều nguy cơ là con tàu đó sẽ rời cảng đi chỗ khác. chúng

ta đang ở trong lĩnh vực tư pháp, khi chưa có quyết định bắt giữ của thẩm phán thì con tàu hoàn toàn có quyền rời cảng bất cứ lúc nào.

Nguyên tắc nhanh chóng yêu cầu thủ tục phải đơn giản. Người ta chỉ cần yêu cầu một thẩm phán duy nhất và vào bất cứ thời điểm nào. Nói một cách đơn giản là ở Pháp, ngay trong đêm Giáng sinh đón chờ năm mới, bạn cũng có thể đến phiên thẩm phán cho phép bắt giữ một con tàu nào đó.

Đòi hỏi thứ ba là thủ tục phải đơn giản, không chỉ đơn giản về mặt nội dung mà cả về mặt hình thức. Tôi xin nhắc lại, bắt giữ bảo toàn là một biện pháp cưỡng chế nhưng chỉ có tính khẩn cấp tạm thời. Về nội dung của yêu cầu bắt giữ, người yêu cầu cần viện dẫn ra khiếu nại hàng hải của mình trước thẩm phán vào bất cứ lúc nào. Sau đó, để thi hành lệnh bắt giữ, cần phải nhờ đến một người làm một nghề rất đặc thù ở Pháp, đó là thừa phát lại.

Ngược lại, về phần người khiếu nại hàng hải, đổi lại nguyên tắc bí mật, nhanh chóng và đơn giản, sau khi tàu đã bị bắt giữ bảo toàn, lập tức phải tiến hành khởi kiện về nội dung. Đơn giản vì người yêu cầu bắt giữ mới chỉ tự khai mình là chủ nợ của con tàu mà chưa có gì để chứng minh. Do đó, ngay sau khi tàu bị bắt giữ, người yêu cầu cần phải chứng minh được anh ta thực sự là chủ nợ của con tàu. Hai là phải tiến hành tranh tụng một cách công khai.

Đến đây, một vấn đề đặt ra là có cần phải yêu cầu người khiếu nại hàng hải lập bảo đảm cho khiếu nại của mình, đề phòng trường hợp khiếu nại không có căn cứ hay không? Có ba chế độ định cho vấn đề này:

- Người yêu cầu bắt giữ tàu không phải lập bảo đảm ;
- Thẩm phán phải yêu cầu người có đơn xin bắt giữ tàu lập bảo đảm ;
- Thẩm phán không bắt buộc phải yêu cầu người có đơn yêu cầu bắt giữ tàu lập bảo đảm, nhưng khi thấy cần thiết thì có thể đưa ra yêu cầu này.

Công ước 1999 đã thông qua chế độ thứ ba.

Về phần thủ tục bắt giữ tàu, tôi đã trình bày với các bạn vào buổi sáng. Theo quy định tại điểm 4, điều 2 của Công ước, thủ tục bắt giữ bảo toàn tàu biển được thực hiện theo quy định pháp luật của nước có toà án thụ lý đơn yêu cầu bắt giữ. Nếu tàu bị bắt giữ tại Việt Nam thì thủ tục bắt giữ phải được thực hiện theo như quy định của pháp luật Việt Nam, nếu bị bắt giữ ở Pháp thì theo quy định pháp luật của Pháp...

**Ông Pansard:**

### **Các cơ quan tham gia vào tiến trình thủ tục bắt giữ tàu**

Tất nhiên là mỗi quốc gia có những quy định về thủ tục bắt giữ tàu riêng của mình. Do đó, trong bài thuyết trình này, tôi sẽ trình bày với các bạn về thủ tục bắt giữ tàu theo như quy định pháp luật của Pháp.

Đây thực sự là một thủ tục nhanh chóng và hiệu quả. Việc đầu tiên thừa phát lại phải làm là kiểm tra xem có quyết định của thẩm phán cho phép bắt giữ hay không. Nhưng trước khi đến giai đoạn kiểm tra quyết định cho bắt giữ của thẩm phán, đã có sự can thiệp của nhiều người khác. Tôi sẽ trình bày vai trò của từng người như sau.

Người thứ nhất là luật sư. Ở Pháp có những luật sư chuyên biệt trong lĩnh vực pháp luật hàng hải. Họ là những chuyên gia thực sự trong lĩnh vực này, cả về pháp luật hàng hải trong nước cũng như quốc tế. Các luật sư này có mối quan hệ thường xuyên với các thẩm phán có quyền ra quyết định bắt giữ tàu. Do đó họ có thể cung cấp đầy đủ những thông tin cần thiết cho thẩm phán, trên cơ sở đó thẩm phán có thể ra quyết định có bắt giữ tàu hay không. Một cách gián tiếp, luật sư giữ vai trò là người đảm bảo cho người chủ nợ có yêu cầu bắt giữ tàu, chịu trách nhiệm trước thẩm phán về những thông tin đã cung cấp, về tình hình tài chính của chủ nợ khi có yêu cầu bắt giữ tàu.

Người thứ hai can thiệp vào thủ tục này là thẩm phán, thông thường đó là thẩm phán chuyên trách về lĩnh vực pháp luật hàng hải. Như ông Tassel đã trình bày với các bạn, các luật sư và thẩm phán này phải bắt tay vào tiến hành thủ tục bắt giữ tàu, nhanh chóng ra quyết định ngay khi có đơn yêu cầu, dù đó là ngày lễ hay ngày tết.

Tiếp theo là bản thân thừa phát lại sẽ can thiệp vào tiến trình thủ tục bắt giữ tàu. Sự can thiệp của thừa phát lại là rất cần thiết cho việc bắt giữ. Tuy nhiên, một mình thừa phát lại cũng chưa đủ, bên cạnh thừa phát lại còn có những người khác cũng tham gia vào việc bắt giữ tàu. Thừa phát lại có nghĩa vụ phải thông tin cho cơ quan cảng vụ biết về quyết định bắt giữ. Chính cơ quan cảng vụ này sẽ là người hỗ trợ tích cực trong công việc của thừa phát lại. Ngoài ra, thừa phát lại cũng có thể yêu cầu sự trợ giúp của cảnh sát.

### **Các vấn đề thừa phát lại phải kiểm tra, giám sát trước khi thực hiện bắt giữ tàu**

Vấn đề thứ nhất là đơn yêu cầu bắt giữ có được đưa ra đúng toà án có thẩm quyền hay không, hay nói cách khác toà án ra quyết định bắt giữ có đúng thẩm quyền của mình không ?

Vấn đề thứ hai là kiểm tra thể thức bắt giữ tàu quy định trong quyết định của toà án. Đặc biệt, thừa phát lại phải kiểm tra xem bản thân mình có đủ thẩm quyền để tiến hành bắt giữ hay không ? Ở đây tôi muốn nói đến thẩm quyền về mặt phạm vi hoạt động, vì thừa phát lại có phạm vi hoạt

động gắn với phạm vi quản hạt của một toà sơ thẩm nhất định. Phải kiểm tra về thể thức bắt giữ vì đôi khi thẩm phán, hoặc luật sư, có thể yêu cầu thu giữ cả giấy tờ vận hành của tàu để có thể di chuyển tàu đến một địa điểm khác nhằm giải phóng điểm đậu tàu trong cảng.

### **Biên bản bắt giữ tàu**

Đây cũng là một trong những quy định về soạn thảo các văn bản của thừa phát lại, quy định trong Bộ luật tố tụng dân sự mới của Pháp. Điều cần chú ý là phải xác định đúng các thông tin liên quan đến con tàu để nhận dạng con tàu. Hai là xác định tên của người chủ sở hữu của con tàu. Ngoài ra, để thủ tục bắt giữ có thể được tiến hành dễ dàng, thừa phát lại cũng phải biết được người nhận ký gửi hàng hoá, đại diện cho người khai thác tàu và cho chủ tàu.

Sau khi đã xác định được đầy đủ danh tính của chủ sở hữu tàu, của người ký gửi hàng hoá, người thuê tàu... và đặc biệt là của bản thân con tàu, việc phải làm tiếp theo là thông báo cho cơ quan cảng vụ về quyết định bắt giữ bảo toàn con tàu. Thừa phát lại có thể trực tiếp chuyển quyết định bắt giữ tàu, hoặc chuyển cả quyết định bắt giữ và biên bản bắt giữ còn bỏ trống cho cơ quan cảng vụ.

Lợi ích của việc thông báo cho cơ quan cảng vụ biết về quyết định bắt giữ là đảm bảo thủ tục bắt giữ có thể được tiến hành dễ dàng và gần như ngay lập tức. Các bạn đều biết là để rời cảng, tàu phải có giấy phép của cảng vụ, phải phân luồng, có hoa tiêu, có tàu kéo... Hơn nữa, nhờ vào cơ quan cảng vụ, thừa phát lại có thể xác định được chính xác con tàu. Trong biên bản bắt giữ chuyển cho cơ quan cảng vụ, thừa phát lại bắt buộc phải nêu ra những thông tin liên quan đến con tàu: Tên tàu, loại tàu, trọng tải, quốc tịch, tên của chủ sở hữu, tất cả các thiết bị khác có trên tàu. Nhờ vào cơ quan cảng vụ, thừa phát lại có thể tránh được những sai lầm ngớ ngẩn, như tàu không còn thuộc sở hữu hoặc không còn thuộc quyền vận hành, khai thác của người xác định trong quyết định bắt giữ nữa.

Các bạn cũng phải biết rằng trong quá trình tiến hành lập biên bản bắt giữ, thừa phát lại luôn giữ liên lạc qua điện thoại với luật sư của người có đơn yêu cầu bắt giữ, với chủ hàng, với cơ quan cảng vụ và đôi khi với cả thẩm phán đã ra quyết định bắt giữ.

Sau khi đã thu thập đầy đủ các thông tin cần thiết về con tàu, thừa phát lại tiến hành thủ tục cuối cùng là tuyên bố bắt giữ ngay trên tàu. Thủ tục được tiến hành với thuyền trưởng, là đại diện cho chủ tàu hoặc của người khai thác tàu (nếu như vào thời điểm đó tàu đang được cho thuê). Biên bản bắt giữ được lập ngay tại chỗ, trong đó phải ghi đầy đủ các thông tin liên quan đến con tàu. Thừa phát lại trao cho thuyền trưởng quyết định bắt giữ và biên bản bắt giữ tàu. Sau đó là việc chỉ định một người trông giữ tàu.

Đạo luật 1991 về cải cách thủ tục thi hành án quy định thuyền trưởng đương nhiên được chỉ định làm người trông giữ tàu. Và thông thường, chúng tôi cũng chỉ định ngay thuyền trưởng của con tàu làm nhiệm vụ này. Tất nhiên, thuyền trưởng cũng có thể từ chối.

Trong biên bản bắt giữ tàu, chúng tôi cũng nhắc lại những quy định trong điều 314-5 và 314-6 của Bộ luật hình sự mới, về tội tẩu tán tài sản bị bắt giữ. Thuyền trưởng đã phạm vào tội hình sự nếu tẩu tán con tàu bị bắt giữ.

Ngoài ra, trong biên bản bắt giữ, thừa phát lại cũng phải nêu tên những người đã hỗ trợ cho mình trong quá trình bắt giữ. Ví dụ, khi có sự hỗ trợ của cơ quan cảnh sát, thừa phát lại phải nêu họ tên của nhân viên cảnh sát đã được phái đến giúp mình. Cảnh sát viên được phái đi cùng thừa phát lại phải là một sỹ quan cảnh sát tư pháp hoặc bản thân cảnh sát trưởng.

Tóm lại, biên bản bắt giữ tàu phải được giao cho thuyền trưởng, chỉ huy cảng và có thể cho cả cơ quan hải quan. Tôi xin lưu ý là đôi khi thừa phát lại không có đủ thời gian để đi giao biên bản cho hải quan, cơ quan lưu giữ danh sách các thể chấp hàng hải. Ngoài ra, nếu đó là tàu nước ngoài bị bắt giữ ở Pháp thì thừa phát lại còn phải giao biên bản bắt giữ đó cho cơ quan lãnh sự của quốc gia mà tàu mang quốc tịch.

### **Những khó khăn gặp phải trong việc hợp thức hoá văn bản bắt giữ**

Khó khăn thứ nhất là thuyền trưởng từ chối quyết định và biên bản bắt giữ tàu. Điều này cũng đã được quy định trong Bộ luật tố tụng dân sự, theo đó không ai được phép từ chối biên bản do thừa phát lại tổng đạt. Nếu thuyền trưởng không nhận, tôi có thể để biên bản trên bàn làm việc của ông ta và coi như tôi đã trao tận tay. Khi đó, tôi phải nêu rõ trong biên bản là thuyền trưởng từ chối tiếp nhận, sau đó giao một bản sao biên bản cho Toà thị chính nơi tiến hành bắt giữ.

Khó khăn thứ hai liên quan đến việc phong toả con tàu không cho rời cảng. Vấn đề này không đặt ra đối với các trường hợp bắt giữ tàu có trọng tải lớn vì một khi cơ quan cảng vụ đã từ chối cung cấp dịch vụ lai dắt, hoa tiêu thì các con tàu có trọng tải lớn không thể tự mình rời cảng được. Tuy nhiên, trong mọi trường hợp, để bắt động con tàu chúng tôi có thể tháo rời bộ phận dẫn lái của con tàu mang đi chỗ khác. Biện pháp này rất ít khi được áp dụng hoặc chỉ áp dụng đối với các con tàu có tải trọng nhỏ. Biện pháp thứ hai để bắt động một con tàu là thu giấy tờ vận hành của tàu. Không thuyền trưởng nào dám cả gan cho thuyền rời cảng mà không có giấy tờ trong tay. Tội này có thể quy vào tội hình sự, có thể phải ngồi tù.

Khó khăn tiếp theo là vấn đề đảm bảo an toàn cho tàu, về khả năng vận hành của tàu. Như các bạn biết, cơ quan cảng vụ có trách nhiệm theo dõi hoạt động của tàu trong cảng. Ngay cả khi tàu đã bị bắt giữ vẫn phải cung cấp điện nước và nhiên liệu cho tàu để tàu có thể di

chuyển được giữa các cầu tàu trong cảng. Chúng tôi đã gặp phải trường hợp sau khi bị bắt giữ một thời gian, tàu bị xuống cấp nghiêm trọng, không còn khả năng vận hành vì không còn nhiên liệu và các phương tiện đảm bảo an toàn cần thiết khác. Chính về khía cạnh đảm bảo an toàn cho con tàu lại cần đến sự phối hợp giữa thừa phát lại và cơ quan cảng vụ. Cơ quan cảng vụ có trách nhiệm đảm bảo an toàn cho con tàu, có quyền đưa ra những chế tài đối với thuyền trưởng, nếu thuyền trưởng có những hành vi ảnh hưởng đến sự an toàn của con tàu.

Khó khăn nữa liên quan đến việc chỉ định người trông giữ con tàu. Pháp luật quy định thuyền trưởng của tàu đương nhiên được chỉ định làm người trông giữ tàu. tuy nhiên, thuyền trưởng cũng có quyền từ chối. Trong trường hợp đó, chúng tôi sẽ yêu cầu sự can thiệp của thẩm phán. Thẩm phán cho triệu tập chủ nợ và thuyền trưởng đến, sau đó chỉ định một người khác làm người trông giữ tàu, chi phí do hai bên chủ nợ và con nợ cùng trả. Thẩm phán có toàn quyền quyết định việc này một cách độc lập. Thẩm phán có thể chỉ định một người môi giới hàng hải, chủ hàng hoặc một người nào khác do chính chủ nợ hay con nợ giới thiệu. đồng thời, thẩm phán còn quyết định chủ nợ và con nợ có cần ký gửi một khoản tiền bảo đảm thanh toán hay không.

Ngoài ra chúng tôi cũng gặp phải những khó khăn trong việc dời chuyển con tàu đi chỗ khác theo yêu cầu của cơ quan cảng vụ. Có một điểm cần lưu ý là, kể từ thời điểm thừa phát lại đã lập biên bản bắt giữ tàu, tất cả những vấn đề khó khăn nảy sinh liên quan đến con tàu đều phải thông tin cho thừa phát lại. Thừa phát lại không phải là người đưa ra giải pháp, nhưng ông ta phải được biết những gì xảy ra với con tàu. Đối với những cảng lớn thì vấn đề di chuyển các con tàu bị bắt giữ không mấy khi đặt ra. Nhưng nói chung, mối quan tâm của các cơ quan cảng vụ là làm sao có thể nhanh chóng giải phóng được con tàu. Khi bị phong tỏa trong cảng, tàu chiếm giữ một vị trí đậu trong cảng làm ảnh hưởng đến sự ra vào và bốc dỡ hàng của các con tàu khác. Do đó, khi tiến hành bắt giữ, thừa phát lại cũng phải kiểm tra trong quyết định của thẩm phán có cho phép khả năng di chuyển tàu đi chỗ khác trong thời gian bị bắt giữ hay không. Nếu điều đó không được ghi trong quyết định, cơ quan cảng sẽ không thể di chuyển tàu mà bắt buộc phải đi xin phép thẩm phán. Chính vì vậy tôi sẽ trình bày ở phần sau trường hợp một con tàu bị bắt giữ có thể được di chuyển ra một vũng đậu tàu, với điều kiện trước đó phải giao nộp hết giấy tờ lại.

### **Quyết định huỷ bỏ biện pháp bắt giữ**

Qua thực tế công tác tôi thấy rằng trong khi, hoặc ngay sau khi lập biên bản bắt giữ, thông qua điện thoại, fax hoặc thư điện tử, thuyền trưởng sẽ liên lạc với chủ tàu hoặc người thuê tàu để đàm phán ngay tại chỗ. Hơn 90% trong số đó đi đến kết quả tốt, nghĩa là đạt được một biện pháp bảo đảm của chủ tàu, người thuê tàu hay của câu lạc bộ P&I. Khi đó, luật sư

của người khiếu nại hàng hải sẽ can thiệp, thông báo rằng họ đã có một biện pháp bảo đảm thay thế và không cần phải bắt giữ tàu nữa. Đương nhiên thừa phát lại không thể chỉ căn cứ vào thông báo đó của luật sư qua điện thoại mà cho giải phóng tàu. Vì chúng tôi có những luật sư chuyên biệt trong lĩnh vực pháp luật hàng hải, hơn nữa chúng tôi còn có cách riêng để kiểm chứng thông tin, chẳng hạn như gọi điện lại cho luật sư, thông qua một số mật mã chúng tôi có thể kiểm chứng được xem đó có phải là luật sư hay văn phòng luật sư của người khiếu nại hàng hải kia không.

Biện pháp giải phóng con tàu sau khi đã bị bắt giữ còn phải được thẩm phán cho phép, vì có trường hợp con nợ không đồng ý với quyết định bắt giữ tàu của mình.

Khi đó, con nợ có thể yêu cầu thẩm phán đã ra quyết định bắt giữ rút lại quyết định của mình và cho phép giải phóng con tàu. Nếu quả thực như vậy thì người có khiếu nại hàng hải đã lạm dụng quyền yêu cầu bắt giữ, do đó phải chịu thanh toán mọi chi phí phát sinh. Nhưng đó là một thủ tục kiện khác, thủ tục yêu cầu được bồi thường thiệt hại do người khác gây ra.

Quyết định huỷ bỏ biện pháp bắt giữ tàu càng ra sớm bao nhiêu thì người có yêu cầu bắt giữ tàu phải trả phí tổn ít đi. Vì đó là quyết định huỷ bỏ biện pháp bắt giữ tàu, chúng tôi không bắt buộc phải tôn trọng các quy định trong Bộ luật tố tụng dân sự đối với nghề thừa phát lại, tức là chúng tôi có thể tuyên bố quyết định này ngay cả trong những ngày nghỉ, ngày lễ hay trong đêm khuya.

Trong quyết định huỷ bỏ biện pháp bắt giữ tàu, chúng tôi cũng nêu ra tất cả các điểm chính có trong biên bản bắt giữ tàu (như tên của con tàu, loại tàu, quốc tịch, tải trọng...), sau đó cũng tổng đạt quyết định này cho tất cả những cơ quan và cá nhân đã được chúng tôi tổng đạt biên bản bắt giữ trước đó. Trên thực tế, từ lúc lập biên bản bắt giữ tàu đến lúc tuyên bố huỷ bỏ biện pháp bắt giữ, con tàu đã được di chuyển đến chỗ khác. Ví dụ, khi bắt giữ con tàu đang đậu ở cảng, nhưng sau đó tàu được chuyển ra vũng đậu tàu nào đó. Khi đến tuyên bố huỷ bỏ biện pháp bắt giữ, thừa phát lại phải thuê một chiếc thuyền nhỏ để ra đến chỗ tàu đỗ. Chi phí này do chủ nợ ứng trả trước, sau đó con nợ sẽ phải hoàn trả lại. Theo quy định pháp luật Pháp, mọi chi phí liên quan đến thi hành biện pháp bắt giữ đều do con nợ phải trả. Số tiền này cũng đã được tính đến trong khoản tiền bảo lãnh tại ngân hàng.

Đến đây, các bạn có thể thấy bắt giữ tàu là một thủ tục được tiến hành rất nhanh, rất đơn giản và hiệu quả. Tôi xin bổ sung một điểm, trong đạo luật 1991 sửa đổi bổ sung thủ tục thi hành các phán quyết dân sự ở Pháp, có quy định trong thời hạn một tháng kể từ ngày thực hiện biện pháp bắt giữ, người đã có khiếu nại hàng hải phải tiến hành khởi kiện về nội dung ra trước toà. Nếu toà án không ra quyết định giải phóng tàu, nếu trong thời hạn một tháng không có khởi kiện về nội dung, thì đương nhiên quyết định bắt giữ trở nên vô hiệu và tàu có thể tự do rời cảng. Mặc dù pháp luật không quy định, nhưng theo thói quen ở Pháp, khi có

khởi kiện về nội dung, các thừa phát lại chúng tôi thường tổng đạt giấy triệu tập ra toà cho tất cả các bên có liên quan (người giữ tàu, thuyền trưởng, cơ quan cảng vụ, người nhận ký gửi hàng hoá...).

**Ông Tassel:**

Để chứng minh thủ tục bắt giữ tàu có thể tiến hành một cách nhanh chóng, thực tế ở Pháp có những vụ bắt giữ tàu thương mại chỉ cần có nửa ngày, kể từ lúc người có khiếu nại hàng hải nộp đơn yêu cầu bắt giữ cho thẩm phán đến lúc thừa phát lại lập biên bản bắt giữ, và cũng chỉ mất có nửa ngày sau tàu đã được giải phóng, nhờ vào một biện pháp bảo đảm được thực hiện. Sở dĩ thông tin được tiến hành nhanh như vậy vì mọi người làm việc rất khẩn trương. Tuy nhiên, không phải lúc nào mọi chuyện cũng diễn ra suôn sẻ như vậy. Do không có bảo đảm ngân hàng, không được bảo lãnh, một vụ bắt giữ có thể kéo dài và đó thực sự trở thành một thảm hoạ về mặt tài chính.

Để kết luận, tôi xin nhấn mạnh rằng bắt giữ tàu chỉ là một biện pháp khẩn cấp tạm thời nên phải thực hiện nhanh chóng. Hai là, việc bắt giữ tàu trên nguyên tắc phải dựa trên một khiếu nại hàng hải nhằm đảm bảo chi trả, nhưng trong thời hạn một tháng kể từ ngày ra quyết định bắt giữ, chủ nợ phải kiện ra toà về mặt nội dung. Người khiếu nại hàng hải phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về yêu cầu của mình, nếu yêu cầu bắt giữ không có căn cứ thì anh ta phải chịu thanh toán mọi chi phí phát sinh, đồng thời phải bồi thường mọi thiệt hại do biện pháp bắt giữ gây ra cho con tàu.

Đơn yêu cầu bắt giữ của người có khiếu nại hàng hải là một quyết định đơn phương, nhưng ngay sau đó phải chuyển sang thành song phương để có thể nhận được các biện pháp bảo đảm thay thế. Có điều cần lưu ý là ngay cả khi đã có biện pháp bảo đảm thay thế cũng không có nghĩa là khiếu nại hàng hải đã được công nhận, hay nói cách khác người khiếu nại hàng hải vẫn phải tranh tụng để chứng minh sự hiện hữu của khoản nợ của mình, người bị khiếu kiện công nhận mình thực sự là con nợ.

Biện pháp bảo đảm thay thế để giải phóng con tàu là điều rất quan trọng vì ai cũng biết rằng tàu được làm ra là để đưa vào vận hành khai thác nhằm kiếm tiền chứ không phải để bất động một chỗ.



**SOURCE:** Hội thảo “*Pháp luật về bắt giữ tàu biển*”, Nhà Pháp luật Việt Pháp.

Hà Nội, ngày 21-23/08/2000