

VẬT QUYỀN ĐỐI VỚI TÀU BIỂN THEO PHÁP LUẬT VIỆT NAM RIGHTS IN REM ON SHIP UNDER VIETNAM LEGAL SYSTEM

LƯƠNG THỊ KIM DUNG*, BÙI HÙNG NGUYỄN, NGUYỄN VIỆT HÀ

Khoa Hàng hải, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

*Email liên hệ: dungltk.hh@vamaru.edu.vn

Tóm tắt

Vật quyền là một chế định quan trọng trong pháp luật dân sự, được quy định dưới góc độ luật chung. Tuy nhiên, vật quyền đối với tàu biển được quy định trong pháp luật hàng hải - với tư cách là luật chuyên ngành lại mang tính đặc thù. Bài báo tập trung phân tích mối quan hệ giữa quy định của luật chung với những quy định của luật chuyên ngành, qua đó giúp làm giàu thêm, sáng tỏ thêm những vấn đề lý luận và pháp lý của vật quyền đối với tàu biển đồng thời đề xuất một số kiến nghị nhằm hoàn thiện pháp luật Việt Nam về vật quyền đối với tàu biển.

Từ khóa: Vật quyền, tàu biển, pháp luật, Việt Nam.

Abstract

Rights in rem is provided important by civil law in the perspective of general law. In maritime field, besides the common understanding, rights in rem on ship also have specific provisions. The paper focuses on analyzing the relationship between general and specific regulations, thereby helping to clarify on the rights in rem on ship and propose some recommendations to improve the Vietnamese law on the rights in rem on ship.

Keywords: Rights in rem, ship, law, Vietnam.

1. Đặt vấn đề

Đóng vai trò quan trọng trong cuộc sống con người, tài sản và vật quyền đối với tài sản luôn là một chế định chiếm vị trí trung tâm trong Bộ luật Dân sự của nhiều quốc gia trên thế giới trong đó có Bộ luật Dân sự Việt Nam. Tàu biển cũng là một loại tài sản, nhưng là một loại tài sản đặc thù, do đó, vật quyền đối với tàu biển, ngoài việc tuân theo các quy định chung của Bộ luật Dân sự thì còn có các quy định riêng trong Bộ luật Hàng hải. Nghiên cứu khía cạnh pháp lý của vật quyền đối với tàu biển không phải là chủ đề mới và đã được một số học giả trên thế giới nghiên cứu, có thể kể đến như cuốn sách “Drobnig International Encyclopedia of Comparative Law, Instalment 12” của tác giả Douglas, bài “The action in Rem and Arrest” của tác giả G. Schmitt hay bài báo “Bring the vessel to court: The unique feature of the action in rem in the admiralty law proceedings” của tác giả Carlo

Corcione đăng trên tạp chí International Review of Law,... Tuy nhiên, các công trình, bài viết của các học giả nước ngoài tập trung phân tích vật quyền đối với tàu biển chủ yếu theo quy định của hệ thống pháp luật Common-law, dựa trên nền tảng pháp luật Anh hoặc Hoa Kỳ. Ở Việt Nam, đây là một chủ đề mới, chưa nhận được sự quan tâm nghiên cứu của các học giả trong nước và nếu có, thì chỉ tiếp cận ở từng lĩnh vực nhỏ, tiêu biểu có thể kể đến như bài báo của tác giả Nguyễn Đức Việt: “Giải quyết xung đột pháp luật về quyền sở hữu và quyền khác đối với tài sản ở Việt Nam hiện nay” [1]. Cơ sở lý luận và pháp lý của vật quyền đối với tàu biển còn đang là lĩnh vực bỏ ngõ. Vì lý do đó, nhóm tác giả lựa chọn nghiên cứu về vật quyền đối với tàu biển dưới góc độ luật thực định Việt Nam trong sự so sánh giữa Luật Dân sự - là ngành luật chung và Luật Hàng hải - là luật chuyên ngành với mong muốn làm giàu thêm, làm sáng tỏ thêm những vấn đề lý luận và pháp lý cũng như đề xuất một số kiến nghị nhằm hoàn thiện pháp luật Việt Nam về vật quyền đối với tàu biển. Trong giới hạn phạm vi nghiên cứu của bài báo, khái niệm tàu biển được hiểu theo quy định tại Điều 13 của Bộ luật Hàng hải năm 2015, theo đó “tàu biển là phương tiện nổi di động chuyên dùng hoạt động trên biển, không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi”. Do đó, vật quyền đối với những tài sản không phải là tàu biển theo quy định trên sẽ không thuộc phạm vi nghiên cứu của bài báo.

2. Quan niệm về tàu biển trong mối tương quan với khái niệm tài sản trong hệ thống pháp luật Việt Nam

2.1. Một số điểm tương đồng

Theo quy định tại Điều 105 của Bộ luật Dân sự Việt Nam năm 2015 (sau đây gọi tắt là BLDSVN năm 2015), tài sản được hiểu là: “vật, tiền, giấy tờ có giá và quyền tài sản”. Bên cạnh việc phân loại tài sản thành động sản và bất động sản, tài sản còn bao gồm tài sản hiện có và tài sản hình thành trong tương lai. Đối với tài sản là bất động sản, pháp luật dân sự quy định loại tài sản này được đăng ký theo quy định về

đăng ký tài sản. Đối với tài sản là động sản, pháp luật dân sự quy định không phải đăng ký, trừ trường hợp pháp luật về đăng ký tài sản có quy định khác.

Tương thích với các quy định trên, tàu biển trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 (sau đây gọi tắt là BLHHVN năm 2015) được hiểu là động sản và theo quy định của Chương 2 trong BLHHVN năm 2015, tàu biển phải làm thủ tục đăng ký với cơ quan Nhà nước có thẩm quyền. Thêm vào đó, tài sản có thể được tồn tại dưới dạng tài sản được hình thành trong tương lai. Tương ứng với quy định này, tàu biển đang trong quá trình đóng mới, dù hiện tại vẫn chưa hoàn thiện dựa trên phương diện cấu trúc hoặc chức năng, nhưng theo quy định tại Điều 23 của BLHHVN năm 2015, chủ tàu có quyền đăng ký cho tàu biển đó. Sau khi đăng ký được hoàn thành, chủ sở hữu có thể chính thức xác lập quyền sở hữu đối với tàu biển đó, như là một dạng tài sản tồn tại ở tương lai.

2.2. Một vài yếu tố đặc thù của loại tài sản là tàu biển

Tàu biển là một động sản phải đăng ký nhưng khác với tài sản thông thường, việc đăng ký thuộc về chủ sở hữu tài sản thì theo quy định tại Điều 18 BLHHVN năm 2015, chủ tàu Việt Nam hoặc chủ tàu nước ngoài đều có thể đăng ký quyền sở hữu tàu biển hoặc đăng ký quốc tịch tàu biển hoặc cả hai, tùy từng trường hợp cụ thể trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam. Ngoài việc chủ tàu được đăng ký quyền sở hữu tàu biển, tàu biển nước ngoài do tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê theo hình thức thuê tàu trần, thuê mua tàu cũng có thể được đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam. Ngược lại, tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam có thể được đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài.

Trong pháp luật dân sự, tài sản không được quy định có quốc tịch riêng. Pháp luật điều chỉnh tài sản phụ thuộc vào nơi tài sản hiện diện và quốc tịch của chủ sở hữu tài sản ấy. Ngược lại, đối với tàu biển, quốc tịch của tàu biển tồn tại độc lập với quốc tịch của chủ tàu. Thậm chí, quốc tịch tàu biển là một bộ phận cấu thành để đánh giá giá trị của con tàu. Hiện tượng này được giải thích dựa trên một số lý do sau đây:

Thứ nhất, theo truyền thống, tàu biển được cộng đồng quốc tế công nhận như một phần lãnh thổ mở rộng của một quốc gia. Vì vậy, quốc tịch của tàu biển là cơ sở pháp lý để xác định pháp luật quốc gia mà tàu biển phải tuân thủ theo “*nguyên tắc cờ tàu*” cũng như những tiêu chuẩn mà tàu đó phải tuân thủ dựa trên quốc tịch tàu.

Thứ hai, xét dưới góc độ thương mại. Việc đăng ký quốc tịch tàu biển một cách linh hoạt và độc lập với quốc tịch của chủ tàu mang lại cho chủ tàu và nhiều chủ thể khác nhiều lợi ích, trong đó phải kể đến như giảm chi phí khai thác con tàu, qua đó tăng tính

cạnh tranh cho các hãng tàu biển. Cho đến ngày nay, nhiều chủ tàu từ các khu vực khác nhau trên thế giới đều thực hiện việc đăng ký quốc tịch tàu theo cơ chế trên. Tàu biển treo cờ quốc tịch như thế gọi là tàu biển treo cờ thuận tiện (Flags of Convenience hoặc Free Flags) [2].

Có thể thấy, tàu biển không chỉ là một loại tài sản thuộc đối tượng điều chỉnh của ngành luật tư trong hệ thống pháp luật quốc gia mà còn được Luật quốc tế coi như một phần lãnh thổ mở rộng của quốc gia mà tàu biển mang quốc tịch. Do đó, tàu biển là một loại tài sản được pháp luật quốc gia công nhận và bảo vệ, đến lượt mình tàu biển lại tạo cơ sở để pháp luật quốc gia hiện diện trên nó. Đây là một đặc điểm rất ít loại tài sản có thể có được. Với những yếu tố đặc thù của mình, những vật quyền đối với tàu biển trong pháp luật Việt Nam đã có nhiều điểm riêng biệt

3. Vật quyền đối với tàu biển theo pháp luật Việt Nam

Khái niệm vật quyền bắt đầu được xây dựng trong Luật La Mã và được biết dưới tên gọi jus in re (quyền trên vật). Đây là một quyền được đòi hỏi trong một loại án kiện mà trong đó bị đơn không được xác định, gọi là action in rem, phân biệt với loại án kiện mà trong đó bị đơn được xác định rõ lai lịch, gọi là action in personam. Theo cuốn từ điển Luật học của Viện khoa học pháp lý - Bộ Tư pháp, “vật quyền là quyền thực hiện trực tiếp trên vật và có tác dụng mang lại cho người có quyền toàn bộ hoặc một phần tiện ích kinh tế của vật đó”. Còn Theo PGS. TS. Dương Đăng Huệ, thì “vật quyền là quyền trên vật. Một người có tài sản thì có quyền trên vật, hay gọi theo cách khác đó là quyền sở hữu. Quyền trên tài sản của người khác thì gọi là vật quyền khác” [4].

Mặc dù BLDSVN năm 2015 không trực tiếp sử dụng thuật ngữ vật quyền, nhưng đã ghi nhận nội dung của vật quyền đối với tài sản bao gồm “quyền sở hữu đối với tài sản” được quy định tại Phần hai của Bộ luật và “quyền khác đối với tài sản” được quy định tại Điều 159 của Bộ luật. Quyền khác đối với tài sản là quyền của chủ thể trực tiếp nắm giữ, chi phối tài sản thuộc quyền sở hữu của chủ thể khác, bao gồm: quyền đối với bất động sản liền kề; quyền hưởng dụng; quyền bề mặt. Quyền khác đối với tài sản vẫn có hiệu lực kể cả trong trường hợp quyền sở hữu đã được chuyển giao, trừ trường hợp BLDS, luật khác có liên quan quy định khác. Điều này phản ánh một trong những tư tưởng cốt lõi của vật quyền, đó là quyền này cho phép chủ sở hữu quyền được phép thực hiện quyền của mình,

bất kể vật đó đang thuộc quyền sở hữu của ai. Vật quyền đối với tàu biển ngoài những quy định chung về vật quyền đối với tài sản ghi nhận trong BLDSVN năm 2015 còn được quy định riêng trong BLHHVN năm 2015 với những điểm đặc thù.

3.1. Quyền sở hữu

Đối với tài sản thông thường, theo quy định tại Điều 158 BLDS năm 2015 thì cấu thành quyền sở hữu bao gồm “quyền chiếm hữu, quyền sử dụng và quyền định đoạt tài sản của chủ sở hữu theo quy định của luật”. Việc thực hiện quyền sở hữu có thể được thực hiện bởi chủ sở hữu hoặc các chủ thể khác được chủ thể ủy quyền hoặc được thực hiện quyền của chủ sở hữu trong một số trường hợp đặc biệt được pháp luật quy định.

Đối với tàu biển, theo pháp luật Việt Nam, chủ tàu thực hiện quyền sở hữu của mình có những yếu tố khác biệt so với tài sản thông thường, cụ thể như sau:

Một là, về hình thức sở hữu đối với tàu biển. Đối với tài sản thông thường, việc sở hữu tài sản được thể hiện dưới một trong ba hình thức là: sở hữu toàn dân (do Nhà nước làm đại diện chủ sở hữu), sở hữu chung, sở hữu riêng. Đối với tàu biển, ngoài ba hình thức sở hữu nêu trên, pháp luật Việt Nam còn quy định tàu biển được sở hữu dưới dạng sở hữu cổ phần. Trong hệ thống pháp luật hiện hành, khi nhắc đến cổ phần, người ta hiểu rằng nó là một loại giấy tờ có giá, tức là một loại tài sản. Tại điểm a khoản 1 Điều 18 của BLHHVN năm 2015 quy định: “...Trường hợp tàu biển thuộc sở hữu của từ hai tổ chức, cá nhân trở lên thì việc đăng ký phải ghi rõ các chủ sở hữu và tỷ lệ sở hữu tàu biển đó”. Ngoài ra, tại khoản 4 Điều 36 BLHHVN năm 2015 cũng quy định: “Các quy định về chuyển quyền sở hữu tàu biển được áp dụng đối với việc chuyển quyền sở hữu cổ phần tàu biển”. Như vậy, mặc dù không được giải thích rõ ràng, nhưng qua quy định của BLHHVN năm 2015, có thể hiểu việc sở hữu cổ phần tàu biển tương tự hình thức sở hữu chung được quy định trong BLDSVN năm 2015.

Hai là, chủ tàu có thể tự mình thực hiện quyền sử dụng (tự khai thác công dụng của tàu biển, hưởng lợi tức có được từ tàu biển) hoặc cho người khác thực hiện quyền sử dụng. Quyền này hoàn toàn giống với quyền sử dụng của các loại tài sản thông thường trong pháp luật dân sự. Tuy nhiên, khác với việc sử dụng tài sản thông thường, đối với tàu biển, khi chủ tàu cho thuê tàu, đặc biệt là hình thức thuê tàu trần (Bareboat charter), người thuê tàu trần được pháp luật đối xử như

đối với chủ tàu. Cụ thể, theo quy định tại Điều 18 của BLHHVN năm 2015, người thuê tàu trần có thể đăng ký tàu biển đối với con tàu mình thuê. Thêm vào đó, đối với người thuê tàu trần, chủ thể này có nhiều vật quyền có tính độc lập đối với chủ tàu mà đối với tài sản thông thường, người thuê không thể có được. Những vật quyền này không chỉ được giới hạn trong phạm vi pháp luật quốc gia mà nó còn được các bên thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu (Bareboat charter party) trên cơ sở không trái với nguyên tắc của pháp luật quốc gia.

Ba là, chủ tàu có quyền đặt tên đối với tàu biển. Có lẽ tàu biển là một trong số rất ít tài sản mà pháp luật quy định có tên riêng. Thậm chí quy định về việc đặt tên cho tàu biển có những nét giống việc đặt tên đối với một doanh nghiệp khi chủ doanh nghiệp tiến hành các thủ tục để thành lập doanh nghiệp.

Bốn là, chủ tàu khi thực hiện quyền đối với tàu biển Việt Nam trong đó có việc tiến hành các công việc khác nhau để có thể khai thác con tàu đó, thì việc lựa chọn đăng kiểm đối với tàu biển cũng là một quyền rất đặc thù dành cho chủ tàu. Theo quy định tại khoản 1 Điều 28 BLHHVN năm 2015, tàu biển Việt Nam “phải được tổ chức đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức đăng kiểm nước ngoài được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ủy quyền kiểm định, phân cấp, cấp các giấy chứng nhận kỹ thuật về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên”.

Năm là, khi thực hiện quyền định đoạt đối với tàu biển, đặc biệt khi chủ tàu từ bỏ tàu biển, chủ tàu cần định đoạt về mặt pháp lý đối với con tàu đó. Việc tiến hành định đoạt theo cách thức này tạo cơ sở để những chủ thể có quyền và nghĩa vụ liên quan đến tàu biển có thể thực hiện được các quyền và nghĩa vụ của mình, đặc biệt người bảo hiểm. BLHHVN năm 2015 có quy định, quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm có thể được áp dụng trong trường hợp: tàu biển bị chìm đắm, bị cưỡng đoạt, bị hư hỏng do tai nạn mà không thể sửa chữa được hoặc chi phí sửa chữa, phục hồi, chuộc tàu biển là không có hiệu quả kinh tế. Việc thực hiện quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm phải được tuyên bố bằng văn bản ghi rõ căn cứ áp dụng quyền từ bỏ đối tượng bảo hiểm. Trong trường hợp chủ tàu định đoạt về mặt thực tế đối với tàu biển như trong trường hợp phá dỡ tàu biển thì hoạt động này phải bảo đảm quốc

phòng, an ninh, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, an toàn lao động, phòng chống cháy, nổ, bảo vệ sức khỏe con người và môi trường. Chủ tàu chỉ có thể thực hiện việc phá dỡ tàu biển tại các cơ sở phá dỡ tàu biển được phép hoạt động theo pháp luật.

Sáu là, quyền sở hữu đối với tàu biển có thể được xác lập bởi Nhà nước Việt Nam đối với tàu biển chìm đắm khi chủ tàu không thực hiện nghĩa vụ trục vớt tàu biển. Theo quy định tại Điều 281 BLHHVN năm 2015, chủ sở hữu tàu biển sẽ mất quyền sở hữu đối với tàu biển chìm đắm trong trường hợp không thông báo hoặc không trục vớt tài sản trong thời hạn quy định tại Điều 278 và Điều 279 của Bộ luật này và tài sản chìm đắm đó đương nhiên trở thành tài sản của Nhà nước Việt Nam.

3.2. Vật quyền đối với tàu biển là tài sản bảo đảm

Xuất phát từ những tính chất riêng có của tàu biển, biện pháp bảo đảm thực hiện nghĩa vụ liên quan đến tàu biển được BLHHVN năm 2015 quy định gồm các biện pháp là: thế chấp tàu biển và giữ tàu biển.

Đối với thế chấp tàu biển, biện pháp này cũng được quy định trong BLDSVN năm 2015 đối với tài sản nói chung. Bên cạnh những quyền của bên thế chấp, bên nhận thế chấp giống với tài sản thông thường như: quyền thế chấp tàu biển thuộc sở hữu của mình, quyền đăng ký thế chấp tàu biển trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia, quyền xử lý tàu biển bị thế chấp để bảo vệ quyền lợi của mình,... thì bên nhận thế chấp đối với tàu biển theo quy định của Điều 38 BLHHVN năm 2015 không có quyền giữ giấy tờ gốc Đăng ký tàu biển mà chỉ được giữ bản sao. Điều này là khác so với việc thế chấp đối với tài sản thông thường mà BLDSVN năm 2015 quy định là nếu không có thỏa thuận khác, bên nhận thế chấp có quyền giữ giấy tờ gốc đối với tài sản thế chấp.

Liên quan đến hiệu lực đối kháng với bên thứ ba, đối với tài sản thông thường, biện pháp bảo đảm phát sinh hiệu lực đối kháng với người thứ ba từ khi đăng ký biện pháp bảo đảm hoặc bên nhận bảo đảm nắm giữ hoặc chiếm giữ tài sản bảo đảm. Khi biện pháp bảo đảm phát sinh hiệu lực đối kháng với người thứ ba thì bên nhận bảo đảm được quyền truy đòi tài sản bảo đảm và được quyền thanh toán theo quy định. Đối với tàu biển, một ngoại lệ rất quan trọng, có ý nghĩa đối với bên thứ ba, nhưng lại dẫn đến bất lợi cho bên nhận thế chấp khi Điều 41 BLHHVN năm 2015 quy định về quyền cầm giữ hàng hải (một loại quyền ưu tiên thanh toán của người có khiếu nại hàng hải) có thứ tự ưu tiên cao hơn

các khiếu nại hàng hải được bảo đảm bằng thế chấp tàu biển và các giao dịch bảo đảm khác.

Đối với giữ tàu biển, biện pháp bảo đảm này tương ứng với cầm giữ tài sản trong dân sự. Trong cầm giữ tài sản, đây là biện pháp được thực hiện đối với hợp đồng song vụ có đối tượng là tài sản, theo đó bên cầm giữ được chiếm giữ tài sản trong trường hợp bên có nghĩa vụ không thực hiện hoặc thực hiện không đúng nghĩa vụ. Cầm giữ tài sản phát sinh hiệu lực đối kháng với người thứ ba kể từ thời điểm bên cầm giữ chiếm giữ tài sản. Đối với tàu biển, trong quan hệ hợp đồng cứu hộ hàng hải, mặc dù đối tượng của hợp đồng là việc cứu hộ hàng hải (đối tượng của hợp đồng là một loại nghĩa vụ phát sinh từ hợp đồng chứ không phải là tài sản), nhưng Điều 273 BLHHVN năm 2015 lại cho phép bên cứu hộ có quyền giữ tàu biển như một biện pháp bảo đảm để chủ tàu thanh toán tiền công cứu hộ và các chi phí khác liên quan đến cứu hộ con tàu.

Vậy trong trường hợp nhiều biện pháp bảo đảm cùng được thực hiện trên một tài sản thì xử lý như thế nào? BLDSVN năm 2015 không trực tiếp quy định cơ chế giải quyết điều này, vì dường như cách thức quy định trong BLDSVN hiện hành thiên về việc quy định một tài sản được bảo đảm thực hiện nhiều nghĩa vụ hơn là việc quy định nhiều biện pháp bảo đảm, nếu chúng không xung đột với nhau, được thực hiện trên một tài sản. Do đó, quan điểm của BLDSVN năm 2015 về cơ bản căn cứ theo thứ tự thời gian của các biện pháp bảo đảm để xác định việc ưu tiên thanh toán đối với chủ thể có quyền, nếu chúng cùng phát sinh hiệu lực đối kháng với người thứ ba. Vấn đề này, BLHHVN năm 2015 đã có giải pháp rất rõ ràng, theo đó bên cứu hộ (có quyền giữ tàu biển) là bên có quyền cầm giữ hàng hải, mà đối với quyền cầm giữ hàng hải, quyền này được ưu tiên hơn so với thế chấp tàu biển bất kể là việc thế chấp tàu biển đã được thực hiện trước khi phát sinh khiếu nại hàng hải để hình thành quyền cầm giữ hàng hải.

3.3. Bắt giữ tàu biển - một vật quyền đối với tàu biển được thực hiện bởi tòa án

Đối với tài sản thông thường, trong trường hợp chủ thể có nghĩa vụ, bất kể là nghĩa vụ trong quan hệ hợp đồng hay nghĩa vụ ngoài hợp đồng, thì người có quyền không thể yêu cầu tòa án ra quyết định “bắt giữ” tài sản hay những biện pháp tương tự khi người có quyền chưa khởi kiện ra tòa án. Thêm vào đó, việc tòa án tiến hành những việc liên quan đến chức năng, nhiệm vụ của mình chủ yếu được dựa trên cơ sở các luật tố tụng. Trong lĩnh vực hàng hải, việc bắt giữ tàu biển có thể xuất phát từ

nhieu lý do, nhưng một trong những lý do dẫn đến việc tòa án ra quyết định bắt giữ tàu biển là xuất phát từ yêu cầu của người có khiếu nại hàng hải nhằm bảo đảm việc giải quyết khiếu nại hàng hải, mặc dù có thể trong quan hệ hợp đồng, các bên có thỏa thuận về một tòa án hay tổ chức trọng tài ở một quốc gia nào đó có thẩm quyền giải quyết tranh chấp. Về bản chất, đây là thủ tục tiền tố tụng được chủ thể có quyền thực hiện khi chưa khởi kiện. Một điều khá phức tạp đối với việc bắt giữ tàu biển đó là, thẩm quyền bắt giữ tàu biển của tòa án cũng như quyền yêu cầu của người có khiếu nại hàng hải không bị giới hạn bởi quốc tịch của người yêu cầu bắt giữ tàu biển hay quốc tịch của tàu biển, miễn là người yêu cầu bắt giữ tàu biển chứng minh được tính hợp pháp của yêu cầu bắt giữ của mình xuất phát từ một trong các khiếu nại hàng hải được pháp luật quy định, đã tiến hành các biện pháp bảo đảm tài chính và việc bắt giữ tàu biển thỏa mãn được những điều kiện mà BLHHVN năm 2015 quy định. Những quy định về bắt giữ tàu biển được quy định tại Chương V trong BLHHVN năm 2015 là hoàn toàn tương thích với pháp luật quốc tế có thể kể đến như Công ước Luật Biển năm 1982, Công ước Brussels 1952 về bắt giữ tàu biển, Công ước năm 1967 về thống nhất các quy tắc chung liên quan đến cầm giữ và cầm cố tàu biển, Công ước 1999 về bắt giữ tàu biển.

4. Một số đề xuất hoàn thiện pháp luật Việt Nam về vật quyền đối với tàu biển

Trên cơ sở phân tích những vấn đề lý luận và pháp lý liên quan đến vật quyền đối với tàu biển, nhóm tác giả xin đưa ra một số đề xuất nhằm hoàn thiện pháp luật Việt Nam về vật quyền đối với tàu biển.

Thứ nhất: kiến nghị bổ sung thêm các quy định trong BLHHVN năm 2015 về việc sở hữu cổ phần đối với tàu biển nhằm cụ thể hóa các vấn đề như quyền và nghĩa vụ của các chủ sở hữu, vấn đề chuyển nhượng cổ phần khi con tàu đó thuộc sở hữu của từ hai cá nhân hay tổ chức trở lên.

Hiện tượng nhiều chủ sở hữu cùng sở hữu một con tàu là rất phổ biến trên thế giới. Sự phổ biến này khiến cho pháp luật nhiều nước, đặc biệt là pháp luật của những nước chịu ảnh hưởng của luật Anh, đã quy định việc phân chia quyền sở hữu tàu biển có thể được chia thành 64 phần (shares) cho các chủ sở hữu. Liên quan đến con số 64 này, có nhiều giả thuyết khác nhau, một số ý kiến cho rằng tập quán này xuất phát từ các thành bang của Ý thời kỳ Trung cổ. Số khác cho rằng đó là tập quán đến từ phía Bắc của người Viking. Một quan điểm khác lại cho rằng, tàu biển từ xưa vốn có 64

xương tàu (rib). Một quan điểm nữa cho rằng, xa xưa Nữ hoàng Anh đánh thuế với tỷ lệ 36/100. 64/100 còn lại thuộc về thương nhân. Quan điểm nghiêng về khía cạnh toán học cho rằng việc phân chia sở hữu tàu biển sẽ là nhanh nhất và chính xác nhất bằng hệ nhị phân (1/2, 1/4, 1/8, 1/16, 1/32, 1/64). Hiện tại Pháp luật của Anh, Canada, New Zealand, Australia đang quy định tỷ lệ đối đa là 64 cổ phần, trong khi tại Pháp là con số 24 cổ phần [3].

Việc pháp luật Anh hoặc những nước chịu ảnh hưởng của hệ thống pháp luật Common-law có quy định về cổ phần tàu biển hoàn toàn tương thích với luật thương mại của nước đó. Cụ thể, trong luật thương mại của những nước này, khi đề cập đến các dạng tổ chức kinh doanh, ngoài các công ty (Company) còn có mô hình kinh doanh là các Partnership. Bản thân những Partnership này là những cá nhân chung vốn để đầu tư mua tàu biển và sở hữu cổ phần của tàu biển như là những đồng chủ sở hữu (Co-ownership). Các Partnership không có tư cách pháp nhân (legal person) độc lập. Trường hợp này cần được phân biệt với việc một công ty cổ phần (Joint Stock Company) được thành lập bởi nhiều cổ đông (Shareholders), lúc này công ty cổ phần mới là chủ sở hữu tàu biển. Tàu biển vẫn chỉ thuộc về một chủ sở hữu là công ty cổ phần chứ không thuộc về sở hữu của nhiều cổ đông, vì công ty cổ phần là một pháp nhân có tư cách và tài sản độc lập với tài sản của cổ đông, mà tàu biển là một trong số những tài sản đó. Đây là những kinh nghiệm quý để các nhà lập pháp Việt Nam có thể nghiên cứu sửa đổi bổ sung nhằm hoàn thiện pháp luật hàng hải Việt Nam liên quan tới các quy định về cổ phần đối với tàu biển.

Thứ hai: kiến nghị sửa đổi Điều 38 BLHHVN năm 2015 theo hướng nếu không có thỏa thuận khác, bên nhận thế chấp có quyền được giữ bản gốc Đăng ký tàu biển. Việc quy định bên nhận thế chấp tàu biển chỉ được giữ bản sao Đăng ký tàu biển như BLHHVN hiện hành dễ tiềm ẩn nguy cơ rủi ro cho bên nhận thế chấp trong quá trình xử lý tài sản bảo đảm khi bên thế chấp không thực hiện được nghĩa vụ tài chính, đặc biệt trong bối cảnh bên thế chấp có tình gian lận khi dùng một tàu biển để thế chấp bảo đảm cho nhiều nghĩa vụ tài chính khác nhau tại nhiều bên nhận bảo đảm khác nhau.

Thứ ba: kiến nghị hoàn thiện một số quy định pháp luật về bắt giữ tàu biển - một vật quyền đối với tàu biển được thực hiện bởi tòa án. Hiện nay

trong Pháp lệnh bắt giữ tàu biển năm 2008 và dự thảo Luật biện pháp khẩn cấp tạm thời trước khi khởi kiện và thủ tục bắt giữ tàu biển năm 2019 vẫn tồn tại một số bất cập như sau:

Về biện pháp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển có quy định giá trị bảo đảm tài chính sẽ do Tòa án ấn định tương đương với thiệt hại có thể phát sinh do hậu quả của việc yêu cầu bắt giữ. Tuy nhiên, trên thực tế, Tòa án gặp nhiều khó khăn cho việc ấn định giá trị tài sản bảo đảm do chưa quy định cụ thể các căn cứ để ước tính thiệt hại có thể xảy ra. Vì vậy cần bổ sung quy định cụ thể hơn về căn cứ xác định giá trị bảo đảm tài chính (ví dụ: thiệt hại có thể phát sinh dựa vào các chi phí mà tàu biển phải trả cho cảng; các chi phí về tiền lương, tiền công trả cho người lao động; chi phí bồi thường thiệt hại cho tàu do vi phạm hợp đồng,... trong thời gian tàu biển bị bắt giữ).

Về tài liệu, chứng cứ kèm theo đơn yêu cầu bắt giữ tàu biển hoặc văn bản yêu cầu thả tàu biển đang bị bắt giữ, theo quy định hiện hành thì gửi kèm theo đơn yêu cầu áp dụng biện pháp bắt giữ tàu biển, phải có tài liệu, chứng cứ. Nếu các tài liệu này bằng tiếng nước ngoài thì phải dịch sang tiếng Việt và được chứng thực hợp pháp theo quy định của pháp luật Việt Nam. Đối với tài liệu, giấy tờ do cơ quan có thẩm quyền nước ngoài lập, cấp, xác nhận theo pháp luật nước ngoài thì phải được hợp pháp hóa lãnh sự. Thực tế thực hiện đã cho thấy quy định này gây ra nhiều vướng mắc, bởi việc phải dịch ra bằng tiếng Việt các hồ sơ, chứng cứ liên quan đến tàu biển hoặc hợp thức hóa lãnh sự mất rất nhiều thời gian trong khi lịch dỡ hàng tại cảng của tàu bị bắt giữ ngắn và sau khi dỡ hàng hóa xong nếu như không có quyết định bắt giữ tàu biển của Tòa thì tàu sẽ rời khỏi cảng, rời khỏi lãnh thổ Việt Nam. Do đó, nên sửa đổi tinh giản thủ tục theo hướng bỏ thủ tục chứng thực, hợp pháp hóa lãnh sự tài liệu dịch; nộp trước tài liệu chưa dịch để đảm bảo xử lý nhanh yêu cầu bắt giữ tàu biển).

5. Kết luận

Qua việc phân tích vật quyền đối với tàu biển được quy định trong BLHHVN năm 2015 với tư cách là luật chuyên ngành để chỉ ra những điểm tương đồng và khác biệt với vật quyền được quy định trong BLDS năm 2015 với tư cách là luật chung đã góp phần làm giàu thêm, sáng tỏ thêm những vấn đề lý luận và pháp lý về vật quyền liên quan tới tàu biển, từ đó giúp các Nhà nghiên cứu, các Chủ hàng, Chủ tàu, các cơ quan quản lý nhà nước và các chủ thể liên quan có thể dễ

dàng hơn trong việc bảo vệ quyền lợi chính đáng của mình và tuân thủ pháp luật một cách nghiêm minh. Trong quá trình nghiên cứu, nhóm tác giả đã chỉ ra những tồn tại bất cập để từ đó đề xuất một số kiến nghị với mong muốn góp một phần nhỏ bé trong việc hoàn thiện pháp luật Việt Nam về vật quyền đối với tàu biển.

Bài báo cũng chính là một phần kết quả nghiên cứu của nhóm tác giả trong đề tài nghiên cứu khoa học cấp Trường năm 2019-2020 với tên đề tài: “Nghiên cứu chế định quyền sở hữu trong pháp luật Dân sự Việt Nam dưới góc độ luật so sánh”.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] <https://thegioi luat.vn/bai-viet-hoc-thuat/giai-quiet-xung-dot-phap-luat-ve-quyen-so-huu-va-quyen-khac-doi-voi-tai-san-o-viet-nam-hien-nay-5953/>
- [2] https://www.oceanfdn.org/sites/default/files/Gregory_georgetown.pdf
- [3] <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00253359.1959.10658458?journalCode>
- [4] ThS. Đoàn Ngọc Hải, “*Vật quyền trong pháp luật Dân sự Việt Nam*”, Tạp chí Tòa án Nhân dân, <https://tapchitoaan.vn/bai-viet/phap-luat/vat-quyen-trong-phap-luat-dan-su-viet-nam>.

Ngày nhận bài:	07/01/2020
Ngày nhận bản sửa:	19/02/2020
Ngày duyệt đăng:	28/02/2020