

QUY ĐỊNH KHẢ NĂNG ĐI BIỂN CỦA TÀU BIỂN TRONG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN: SỰ HÀI HÒA HÓA PHÁP LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM VÀ PHÁP LUẬT HÀNG HẢI QUỐC TẾ

REGULATION ON THE SEAWORTHINESS IN CARRIAGE OF GOODS BY SEA: LEGAL HARMONIZATION BETWEEN VIETNAMESE MARITIME LAW AND THE INTERNATIONAL MARITIME LAW

NGUYỄN THÀNH LÊ, NGUYỄN ĐÌNH THÚY HƯỜNG*

Khoa Hàng hải, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

*Email liên hệ: huongndt.hh@vimaru.edu.vn

Tóm tắt

Khả năng đi biển của tàu biển là nghĩa vụ tiên quyết phải đảm bảo thực hiện hàng đầu thuộc về người vận chuyển theo Điều 150 Bộ luật hàng hải 2015. Các quy định về khả năng đi biển của tàu biển cũng được đề cập tới trong các văn bản pháp luật hàng hải quốc tế quan trọng như Quy tắc Hague-Visby, quy tắc Rotterdam. Trải qua hơn 200 năm phát triển, lịch sử ngành công nghiệp hàng hải thế giới hiện đại đã ghi nhận sự hình thành và phát triển của các học thuyết về khả năng đi biển của tàu biển. Trong bối cảnh đó, pháp luật hàng hải Việt Nam, pháp luật hàng hải quốc tế đã có những quy định quan trọng liên quan đến khả năng đi biển của tàu biển nhưng vẫn luôn có được sự hài hòa pháp luật từ cấp độ quốc gia, quốc tế. Bài viết nhằm mục đích sáng tỏ sự hài hòa pháp luật trong quy định về khả năng đi biển của tàu biển, đặc biệt khi mục đích của quy định này nhằm phục vụ sự an toàn của con người và hàng hóa, an toàn hàng hải, phòng chống rủi ro trên biển, ý nghĩa căn bản nhất của nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển.

Từ khóa: Khả năng đi biển của tàu biển, hài hòa hóa pháp luật, nghĩa vụ ngầm định của người vận chuyển, bảo đảm tuyệt đối.

Abstract

The duty to provide a seaworthy ship is the pioneer obligation of the carrier, according to article 150 of the Vietnamese Maritime Code 2015, as well as the same stipulations in Hague-Visby Rules and Rotterdam Rules. Following strictly the evolution of maritime industry throughout approximately 200 years, the seaworthiness doctrine has had remarkable evolution. Under the circumstances, the Vietnamese maritime law, the international maritime law had many important regulations concerning the seaworthiness in the respect of legal harmonization

from national standard to international standard. This article aims to clarify the harmonized regulation relating to the seaworthiness, especially, which is served for human safety, totality of goods, maritime safety, risk managements, the fundamental objectives of seaworthiness duty.

Keywords: Seaworthiness, legal harmonization, implied obligation of carrier, absolute warranty.

1. Đặt vấn đề

Khả năng đi biển của tàu biển là một trong những đề tài truyền thống và không thể bỏ qua khi nghiên cứu về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Trên thế giới đã tồn tại từ ít nhất hơn 200 năm hệ thống các án lệ cùng lý thuyết, phân tích luật học về chủ đề trên. Khả năng đi biển của tàu biển có thể được hiểu theo nghĩa thông thường là khi bắt đầu chuyến đi con tàu phải có đủ khả năng thích hợp để vượt qua được những nguy hiểm từ biển cả thông thường có thể dự báo trước được và có thể khắc phục được. Để làm rõ được sự hài hòa hóa pháp luật hàng hải Việt Nam với pháp luật hàng hải quốc tế về quy định liên quan đến khả năng đi biển của tàu biển, quả thực rất cần thiết phải đề cập đến sự phát triển của các học thuyết về khả năng đi biển của tàu biển. Từ phân tích học thuyết luật học, cách quy định của pháp luật Việt Nam và quốc tế cụ thể về khả năng đi biển của tàu biển sẽ được nghiên cứu nhằm đưa ra kết quả nghiên cứu cuối cùng về sự hài hòa hóa pháp luật trong quy định của pháp luật Việt Nam và quốc tế về khả năng đi biển của tàu biển.

2. Tổng quan về học thuyết khả năng đi biển của tàu biển

Nghĩa vụ đảm bảo một con tàu có đủ khả năng đi biển đã có sự biến đổi đáng kể cùng với sự phát triển của công nghiệp tàu thủy khi từ những con tàu ra khơi hoạt động bằng gió cùng sức người với phần thân vỏ bằng gỗ, cho đến ngày nay, tất cả đã được thay thế bởi động cơ, thân vỏ sắt và rất có thể trong kỷ nguyên 4.0

hướng tới tương lai, tàu không người lái.

2.1. Học thuyết cổ điển về khả năng đi biển của tàu biển

Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển đã diễn ra trước cả khi hình thành các quốc gia ven biển và hiển nhiên là trước cả khi pháp luật hàng hải quốc tế ra đời. Do đó, sẽ khó có thể đưa ra được mốc chính xác khi nào thực tiễn xét xử ghi nhận sự tồn tại của học thuyết về khả năng đi biển của tàu biển. Tuy nhiên, từ án lệ the Charter party of the Cherities [1] cho tới Lyon v Mellis (1804) [2], cách hiểu về khả năng đi biển của tàu biển được tóm gọn lại bằng các yêu cầu: bền kín nước và có khả năng đi chuyển (“*strong and staunch and tight*”). Trong án lệ Lyon v Mellis, đây là vụ việc mà bị đơn nhận vận chuyển len của nguyên đơn bằng xà-lan từ cầu cảng ở Hull tới một con tàu tại vũng đậu tàu tại Humber, thuộc Vương Quốc Anh. Xà lan bị nước tràn vào và mắc cạn một phần gây tổn thất cho lượng len vận chuyển. Người vận chuyển đã dựa trên một quy định pháp luật cho phép giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển trong khu vực cảng đến Humber. Tuy nhiên, tòa án đã ra một phán quyết kinh điển, từ đó áp dụng nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển cho cả xà-lan đó là: “*Trong tất cả các hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa một bên là chủ con tàu hoặc xà-lan, con tàu hoặc xà-lan phải có khả năng sẵn sàng được cho thuê vận chuyển hàng hóa và một bên đặt hàng hóa lên tàu hoặc sử dụng con tàu, xà-lan nhằm mục đích vận chuyển*” [3]. Hệ quả của phán quyết này là việc nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của con tàu trở thành một quy định ngầm định ngay cả trong trường hợp không có thỏa thuận theo hợp đồng, ràng buộc người vận chuyển hoặc chủ xà-lan phải cung cấp một con tàu kín nước và phù hợp cho việc sử dụng mà người vận chuyển đã công bố công khai trước công chúng. Án lệ trên đã đưa tới những kết luận quan trọng sau đây:

Thứ nhất, nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của con tàu là một nghĩa vụ ràng buộc ngầm định thuộc về người vận chuyển ngay cả khi trong hợp đồng thuê tàu không có thỏa thuận liên quan. Đây là kết luận đã được luật hóa vào Bộ luật Bảo hiểm Hàng hải của Vương Quốc Anh (English Marine Insurance Act 1906 - MIA) tại mục 39(1).

Thứ hai, về việc thực hiện nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của con tàu, câu hỏi mấu chốt cần được trả lời là: Liệu con tàu đã có mức độ phù hợp mà một người chủ tàu cần trọng hợp lý trong hoàn cảnh bình thường có thể yêu cầu từ phía con tàu để bắt đầu

chuyến đi, trong mối tương quan với các điều kiện hoàn cảnh có thể xảy tới. Nếu người chủ tàu biết nhưng không sửa chữa khắc phục hoặc không biết được khiếm khuyết của tàu do chưa thực hiện đủ nghĩa vụ cần trọng hợp lý, tàu vẫn được coi là không có khả năng đi biển. Như vậy, khả năng đi biển của con tàu không phải là khái niệm tuyệt đối nhưng là một nghĩa vụ yêu cầu đảm bảo tuyệt đối, nó có liên quan trực tiếp tới bản chất của con tàu, tới từng chuyến đi cụ thể và thậm chí từng đoạn hành trình của chuyến đi mà con tàu cam kết phục vụ.

2.2. Sự mở rộng khái niệm về khả năng đi biển của tàu biển

Nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của con tàu được thừa nhận từ vụ Lyon v Mellis, tuy nhiên 200 năm sau thực tế đã trở nên ngày càng phức tạp với sự mở rộng của học thuyết về khả năng đi biển của tàu biển về những vấn đề dưới đây:

a) Hiện trạng thực tế và trang thiết bị của con tàu

Việc kiểm tra từ một người được coi là chủ sở hữu cần trọng, mẫn cán, hợp lý trong hoàn cảnh bình thường không chỉ là một biểu mẫu kiểm tra các thông số kỹ thuật chung dùng để quyết định rằng một con tàu không có đủ khả năng đi biển hay không [4].

b) Khả năng/ hiệu quả làm việc của thuyền trưởng và thủy thủ đoàn.

Vấn đề về khả năng chuyên môn của thủy thủ đoàn không đáp ứng được nhu cầu của chuyến đi có sự nguy hiểm giống như như không cung cấp đủ nguyên liệu cho tàu; hải đồ không được cập nhật hoặc có một lỗ hỏng ở trên thân tàu [5].

c) Khả năng vận chuyển hàng hóa của tàu

Một con tàu đi chuyển một cách an toàn vẫn có thể không có khả năng đi biển nếu nó không phù hợp để vận chuyển hàng hóa đã được thỏa thuận [6]. Có luồng quan điểm cho rằng khả năng vận chuyển hàng hóa của tàu cần được xem xét nhưng là một nghĩa vụ tách biệt với nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của con tàu. Trong khi những học giả khác lại cho rằng đây là sự mở rộng của nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của con tàu. Hai luồng quan điểm này không gây khác biệt cho thực tiễn tranh chấp hàng hải. Trên thực tế, Bộ luật Bảo hiểm Hàng hải của Vương Quốc Anh đã có ghi nhận khía cạnh phù hợp để vận chuyển hàng hóa của tàu biển là một nghĩa vụ phải đảm bảo cùng với nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển tại thời điểm bắt đầu chuyến đi. (MIA 1906 mục 40).

d) Các tài liệu liên quan đến chuyến đi

Nghĩa vụ phải cung cấp một con tàu có khả năng đi biển yêu cầu người vận chuyển phải cung cấp giấy tờ thỏa đáng để đảm bảo [7]. Khía cạnh này của nghĩa vụ phải cung cấp một con tàu có khả năng đi biển ít được biết đến và không được phát triển hơn là các khía cạnh khác của nghĩa vụ phải cung cấp một con tàu có khả năng đi biển. Quả thực, một con tàu vẫn có đủ khả năng đi biển mặc dù chủ sở hữu của con tàu không cung cấp giấy tờ cần thiết. Tuy nhiên, trong bối cảnh biên giới trên biển của các quốc gia ven biển đã được hình thành, quá trình kiểm tra hành chính vô cùng gắt gao và xiết chặt dựa trên sự phát triển của công nghệ, việc ra khơi mà thiếu các giấy tờ cần thiết có liên quan là điều khó có thể xảy ra.

Dường như với sự mở rộng của học thuyết này, người vận chuyển có lẽ đang rơi vào thế bất lợi, phải đáp ứng đầy đủ, miễn cán hợp lí và cần trọng những yêu cầu như đã liệt kê phía trên. Tuy nhiên, trên thực tế, việc mở rộng các yêu cầu về khả năng đi biển của tàu biển lại được nhìn nhận như là những thuận lợi góp phần đảm bảo an ninh hàng hải hơn là những đòi hỏi, yêu sách từ các bên hữu quan, khi xét đến ý nghĩa sâu xa của việc mở rộng học thuyết. Trên thực tế, pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế đã lựa chọn học thuyết cổ điển hay hiện đại để quy định về khả năng đi biển của tàu biển? Những phân nghiên cứu dưới đây sẽ làm sáng tỏ câu hỏi trên.

3. Sự thống nhất của các Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quy định khả năng đi biển của tàu biển

Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 đã được Quốc hội thông qua vào ngày 25/11/2015 và có hiệu lực kể từ ngày 01/07/2017. Mặc dù có nhiều điểm mới tuy nhiên, liên quan đến vấn đề khả năng đi biển của tàu biển, hai Bộ luật Hàng hải 2005 và 2015 có sự thống nhất tuyệt đối, cụ thể:

• Khoản 1, Điều 150. Nghĩa vụ của người vận chuyển, Bộ luật Hàng hải 2015 có quy định:

Người vận chuyển phải miễn cán đề trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu biển có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ; các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hóa có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa [8].

• Khoản 1, Điều 75. Nghĩa vụ của người vận chuyển, Bộ luật Hàng hải 2005 cũng có quy định:

Người vận chuyển phải miễn cán đề trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu biển có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang

thiết bị và vật phẩm dự trữ; các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hoá có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hoá phù hợp với tính chất của hàng hóa [9].

• Điều 67, Bộ luật Hàng hải 1990 có quy định gần tương tự là:

1- Người vận chuyển có nghĩa vụ đưa tàu đến cảng bốc hàng trong trạng thái sẵn sàng để nhận hàng, đúng thời điểm và địa điểm; lưu tàu tại nơi bốc hàng theo các điều kiện đã thỏa thuận trong hợp đồng vận chuyển hàng hoá.

2- Người vận chuyển có nghĩa vụ chăm sóc chu đáo đề trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu có đủ khả năng đi biển; có thuyền bộ thích hợp; được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ; các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hoá có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hoá phù hợp với tính chất của hàng hoá [10].

Như vậy, ngoại trừ sự khác biệt về mặt thời gian ban hành pháp luật, có thể đưa ra được kết luận về sự thống nhất giữa pháp luật Việt Nam trong cả ba bộ luật Hàng hải 1990, 2005, 2015 về các quy định liên quan đến khả năng đi biển của tàu biển.

Thứ nhất, quy định về nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển đều thống nhất được quy định là trách nhiệm của người vận chuyển.

Thứ hai, nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển trong các quy định từ Bộ luật hàng hải 1990, 2005 tới 2015 đều thống nhất tách biệt hoàn toàn với nghĩa vụ vận chuyển và phải thực hiện (đồng nhất theo cả ba bộ luật) tại thời điểm "trước và khi bắt đầu chuyến đi". Điều này sẽ dẫn đến hệ quả pháp lý quan trọng, nếu nghĩa vụ bảo đảm khả năng đi biển của con tàu bị vi phạm, người vận chuyển sẽ không được bảo vệ bởi giới hạn trách nhiệm vận chuyển.

Nền công nghiệp hàng hải có sự phát triển mạnh mẽ, thay đổi cả về chất lẫn về lượng nhưng tại sao các quy định về khả năng đi biển của tàu biển lại không có thay đổi trong suốt gần ba thập kỉ qua? Mục tiêu của nhà làm luật trong trường hợp này, thực tế lại là một yêu cầu vô cùng gắt gao và chín chu, hướng tới một nghĩa vụ thành quả mà không phải là nghĩa vụ phương tiện, bắt buộc đảm bảo tuyệt đối thực hiện. Phần tiếp theo, các quy định về pháp luật hàng hải quốc tế sẽ được phân tích để từ đó làm sáng tỏ sự thống nhất của các văn bản pháp luật hàng hải quốc tế liên quan đến khả năng đi biển của tàu biển.

4. Sự hài hòa hóa của pháp luật hàng hải quốc tế về quy định khả năng đi biển của tàu biển

Trong pháp luật hàng hải quốc tế, pháp luật quốc gia và các điều ước quốc tế đóng vai trò là những nguồn luật quan trọng. Về pháp luật quốc gia, vai trò của pháp luật hàng hải Anh quốc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và trong lĩnh vực bảo hiểm là không thể chối cãi. Hệ thống các công ước quốc tế có liên quan đến khả năng đi biển của tàu biển được thừa nhận, phê chuẩn và gia nhập phải kể tới: Quy tắc Hague năm 1924, Quy tắc Hague-Visby năm 1968 và Quy tắc Hamburg năm 1978 và Quy tắc Rotterdam 2009. Trong khuôn khổ của bài nghiên cứu, hai Quy tắc, một là Quy tắc Hague-Visby, Quy tắc được nhiều quốc gia phê chuẩn nhất (54 thành viên) [11] và Quy tắc Rotterdam, Quy tắc mới nhất có liên quan đến vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được soạn thảo bởi Liên Hợp Quốc sẽ được phân tích về sự hài hòa hóa pháp luật trong quy định về khả năng đi biển của tàu biển.

4.1. Các quy định của Quy tắc Hague-Visby

Chiếu các quy định trên tại Điều III, Khoản 1 của Quy tắc Hague - Visby về vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, rất dễ có thể nhận thấy có sự trùng lặp các quy định pháp luật Việt Nam về khả năng đi biển của con tàu với quy tắc Hague-Visby. Cụ thể:

Điều III:

1. Trước và lúc bắt đầu hành trình, người chuyên chở phải có sự cẩn mẫn thích đáng để:

- a. Làm cho tàu có đủ khả năng đi biển;
- b. Biên chế, trang bị và cung ứng thích ứng cho tàu;
- c. Làm cho các hầm, phòng lạnh và phòng ướp lạnh, và tất cả các bộ phận khác của con tàu dùng vào việc chuyển chở hàng hoá thích hợp và an toàn cho việc tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hoá [12].

Có thể nhận thấy, cách lựa chọn quy định về khả năng đi biển của tàu biển của pháp luật Việt Nam (theo Điều 150, Bộ luật Hàng hải 2015) hoàn toàn trùng lặp với cách quy định của Quy tắc Hague-Visby 1968. Cách lựa chọn theo pháp luật Việt Nam và của Quy tắc Hague-Visby đi theo hướng học thuyết cổ điển: Yêu cầu nghĩa vụ thành quả là con tàu có khả năng tiến hành hải trình, kín nước, có thể điều khiển tốt chống chọi lại được những nguy hiểm thông thường có thể dự báo được từ biển cả. Nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển được quy định là nghĩa vụ phải thực hiện "trước và lúc bắt đầu hành trình" từ phía người vận chuyển.

4.2. Các quy định của Quy tắc Rotterdam

Công ước Rotterdam 2009, (còn gọi là quy tắc Rotterdam), là công ước của Liên hợp quốc về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế toàn bộ hoặc một phần bằng đường biển. Công ước Rotterdam được công nhận là nguồn luật điều chỉnh đầy đủ và toàn diện hơn so với các quy tắc trước đó là Hague-Visby và Hamburg [13]. Theo đó, điều 14, Quy tắc Rotterdam quy định: "Khi hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển, trước khi, lúc bắt đầu và trong suốt hành trình đường biển người chuyên chở phải cẩn mẫn hợp lý để: Đảm bảo con tàu đủ khả năng đi biển; Biên chế, trang bị, cung ứng một cách thích hợp cho tàu và duy trì con tàu được biên chế, trang bị và cung ứng như vậy trong suốt hành trình; Đảm bảo và giữ gìn hầm tàu và các bộ phận chứa hàng khác của con tàu và các container chứa hàng do người chuyên chở cung cấp thích hợp và an toàn cho việc tiếp nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa" [14].

Từ Quy tắc Hague-Visby 1968, Quy tắc Rotterdam đã có một cải biến đáng kể về mặt thời gian thực hiện nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển, với yêu cầu phải thực hiện "trước khi, lúc bắt đầu và trong suốt hành trình đường biển" trong khi các nội dung quan trọng khác vẫn còn được giữ nguyên, cụ thể: nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển vẫn luôn là nghĩa vụ của người vận chuyển và nghĩa vụ hướng tới thành quả cao nhất là con tàu phải được trang bị đầy đủ, có khả năng chống chọi lại được với những nguy hiểm có thể dự báo được và có thể khắc phục được từ biển cả.

5. Sự hài hòa hóa của pháp luật hàng hải Việt Nam và pháp luật hàng hải quốc tế về quy định khả năng đi biển của tàu biển

Việc hiểu về khả năng đi biển của tàu theo nghĩa hẹp như pháp luật hàng hải Việt Nam và Quy tắc Hague-Visby không phải là áp dụng nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển bằng những lý thuyết hàng hải cổ điển cách đây hơn 200 năm. Nghĩa vụ phải đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển dù ở trong thế kỉ nào cũng luôn là một nghĩa vụ thành quả, bắt buộc người vận chuyển phải thực hiện bằng mọi cách thức để đạt được chứ không phải là nghĩa vụ phương tiện là loại nghĩa vụ người vận chuyển nếu chứng minh được đã thực hiện nghĩa vụ một cách cẩn trọng hợp lý miễn cần là được chấp nhận đã thực hiện nghĩa vụ [15]. Các yêu cầu về trang thiết bị, giấy tờ, thủy thủ đoàn cũng như khả năng tương thích với hàng hóa

vẫn luôn luôn được đặt lên như một nghĩa vụ phải đảm bảo khi thực hiện nghĩa vụ của người vận chuyển. Thực tế, ngay cả điều 150 Bộ luật Hàng hải Việt Nam cũng như quy định của Quy tắc Hague-Visby cũng đều thừa nhận tầm quan trọng của “*thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ; các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hoá có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hoá phù hợp với tính chất của hàng hoá*” bên cạnh khả năng đi biển của tàu biển.

Một kết luận tiếp theo liên quan đến cách quy định của pháp luật Việt Nam và của Quy tắc Hague-Visby 1968 đó là cách quy định như trên tách biệt hoàn toàn khả năng đi biển của tàu biển với các yếu tố như tính thích hợp với hàng hóa của con tàu, khả năng chuyên môn của thủy thủ đoàn và sự tồn tại của các tài liệu cần thiết liên quan đến chuyến đi. Lựa chọn quy định theo hướng học thuyết cổ điển thay vì học thuyết hiện đại đã mang đến cách hiểu rõ ràng, không gây khó khăn trong việc hiểu và áp dụng pháp luật liên quan đến khả năng đi biển của con tàu. Xét về khía cạnh kỹ thuật lập pháp, nếu đi theo hướng học thuyết hiện đại, một điều luật phải quy định như thế nào khi vừa bao hàm các yêu cầu mang tính kỹ thuật, vật lý từ phía con tàu để đủ khả năng đi biển, vừa phải đảm bảo đủ các yêu cầu về thuyền bộ, tài liệu chuyến đi, tính thích hợp với hàng hóa vận chuyển và đặc biệt phải quy định một cách dễ hiểu, hạn chế được các hiểu lầm phát sinh tranh chấp hàng hải. Nếu chỉ quy định một cách khái quát để tổng hợp đủ các yêu cầu là “*phải phù hợp dưới mọi hình thức cho các yêu cầu phục vụ chuyến đi*” (in every way fitted for the service), sẽ có rất nhiều nghĩa vụ phát sinh trên thực tế là không thỏa đáng áp đặt lên người vận chuyển. Một chiếc thuyền xanh lao động với mức lương tiêu chuẩn châu Âu có hay không là yêu cầu bắt buộc phải đáp ứng từ phía người vận chuyển ở một quốc gia đang phát triển khi vận chuyển hàng hóa bằng đường biển vào thị trường này trong khi hợp đồng có ghi nhận thỏa thuận về nghĩa vụ “*phải phù hợp dưới mọi hình thức cho các yêu cầu phục vụ chuyến đi*”? Quyết định của tòa án trong trường hợp này là đó là một yêu cầu không cần thiết [15]. Quả thực, nếu đi theo hướng học thuyết hiện đại, yêu cầu về khả năng đi biển sẽ không chỉ đơn thuần nằm về mặt kỹ thuật nữa và có khả năng mang đến những rủi ro cao cho an ninh pháp lý.

Thứ ba, Điều 150 Bộ luật Hàng hải 2015 và Điều III (1) của Quy tắc Hague-Visby đã phân tách rõ ràng nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển và

nghĩa vụ vận chuyển. Điều này dẫn tới hệ quả: nếu nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển bị vi phạm, người vận chuyển không được bảo vệ bởi giới hạn trách nhiệm vận chuyển. Trên thực tế, các bên trong hợp đồng thuê tàu sẽ áp dụng linh hoạt các chiến lược pháp lý để tận dụng tối đa lợi thế từ các quy định pháp luật về khả năng đi biển của con tàu. Cụ thể, người chủ hàng luôn muốn nhận được mức bồi thường cao hơn mức giới hạn bồi thường do vi phạm nghĩa vụ vận chuyển của người vận chuyển sẽ đi theo hướng chứng minh tàu không đủ khả năng đi biển và gây thiệt hại cho hàng hóa vận chuyển. Còn về phía người vận chuyển thì ngược lại, họ sẽ có xu hướng chứng minh lỗi phát sinh do nhằm đảm bảo thực hiện nghĩa vụ vận chuyển để hưởng mức giới hạn đền bù (với các trường hợp không đủ khả năng đi biển do lỗi hỗn hợp). Ngoài ra, người vận chuyển sẽ sử dụng lập luận hàng hóa vận chuyển bị tổn thất nhằm mục đích đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển để được hưởng miễn trừ trách nhiệm.

Sự hài hòa hóa của pháp luật hàng hải Việt Nam và pháp luật hàng hải quốc tế (cụ thể là với Quy tắc Hague-Visby 1968) khi nói đến khả năng đi biển của tàu biển quả thực là một thuận lợi quan trọng cho các bên hữu quan và các bên có liên quan trong quan hệ hàng hải khi các bên đã được tiếp cận và phải áp dụng các quy định tương tự như trong pháp luật hàng hải quốc tế.

Tuy nhiên, căn cứ theo Điều 5, Bộ luật hàng hải 2015 “*Quyền thỏa thuận trong hợp đồng*”, các bên trong quan hệ hàng hải hoàn toàn có thể lựa chọn hoặc quy định theo ý chí của riêng bản thân về khả năng đi biển của tàu biển; hoặc theo học thuyết cổ điển như quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam và các quy tắc quốc tế; hoặc theo học thuyết hiện đại. Như vậy, dù luật có quy định theo cách thức nào cũng không ảnh hưởng đến quan hệ hàng hải, tới đối tượng hợp đồng là con tàu được đem ra thỏa thuận nếu các bên đã đồng thuận từ trước đó về khả năng đi biển, với điều kiện là quy định này không được “*trái với các nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam*”. Trong trường hợp không có thỏa thuận giữa các bên về khả năng đi biển của tàu biển và pháp luật dẫn chiếu tới việc áp dụng pháp luật Việt Nam, Điều 150 Bộ luật Hàng hải 2015 sẽ được áp dụng. Khi đó, cách hiểu về khả năng đi biển của tàu biển sẽ được giải thích và áp dụng và hiểu theo nghĩa hẹp [17] như quy định tại Điều 150 Bộ luật Hàng hải Việt Nam và theo các Quy tắc quốc tế như Hague - Visby hay Rotterdam.

6. Kết luận

Ở các phần trước, sự hài hòa hóa pháp luật hàng hải quốc tế và pháp luật hàng hải Việt Nam về khả năng đi biển của tàu biển đã được chứng minh. Tuy nhiên, Công ước Hague-Visby 1968, cũng như Công ước Rotterdam 2009 chỉ là một nguồn luật tham khảo của pháp luật hàng hải quốc tế đối với Việt Nam do Việt Nam không phải là thành viên của hai Công ước này. Bằng việc pháp điển hóa quy định có sự hài hòa với pháp luật hàng hải quốc tế về khả năng đi biển của tàu biển vào trong Bộ luật Hàng hải, quy định về khả năng đi biển của tàu biển đã trở thành nội luật, có tính áp dụng chung trong hoạt động hàng hải diễn ra tại Việt Nam đối với "tổ chức, cá nhân Việt Nam, tổ chức, cá nhân nước ngoài" theo Điều 2, Bộ luật Hàng hải 2015.

Lợi ích của sự hài hòa hóa pháp luật về khả năng đi biển của tàu biển nên được nhìn nhận từ trọng tâm của vấn đề không có một quy định thống nhất nào về khái niệm "tàu biển" theo pháp luật quốc gia và quốc tế trong lĩnh vực hàng hải. Do đó, thay vì đi tìm kiếm một thỏa thuận chung về khái niệm "tàu biển" còn nhiều tranh cãi, giải pháp hài hòa hóa pháp luật, thay vì thống nhất pháp luật đã và đang được sử dụng thường xuyên hơn cả bằng cách quy định về nghĩa vụ thành quả phải đảm bảo đối với "khả năng đi biển của tàu biển". Khái niệm "tàu biển" có thể khác biệt ở nhiều quốc gia, nhưng một khi đã xác lập quan hệ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, dù có mang quốc tịch nước ngoài, nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của người vận chuyển bắt buộc phải thực hiện một cách tuyệt đối mà không có lấy bất kỳ một khả năng lẩn tránh pháp luật nào. Sự hài hòa hóa pháp luật đã mang lại cách tiếp cận đồng nhất về nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của người vận chuyển phải thực hiện trước và khi bắt đầu chuyến đi mà không đòi hỏi quá trình thông qua, phê chuẩn từ phía cơ quan lập pháp của quốc gia có chủ quyền, cụ thể trong trường hợp này là Quốc hội Việt Nam.

Việc đi tìm một mẫu số chung cho tất cả các chế định, các khái niệm là một thách thức đối với các nhà làm luật. Không hướng tới một giải pháp tổng thể, việc chia nhỏ các cụm vấn đề là cách thức được tán thành và sử dụng ngày nay trong hệ thống pháp luật quốc gia, cụ thể là quy định về khả năng đi biển của tàu biển trong tổng thể các quy định phức tạp điều chỉnh hoạt động hàng hải. Quả thực trong hoạt động hàng hải hiện nay, các quy định về khả năng đi biển của tàu biển đã không chỉ còn dừng lại ở giá trị tham khảo theo các công ước quốc tế mà đã có sự hài hòa hóa, trở thành nội luật, là một quy định trong Bộ luật Hàng hải hiện hành.

Lời cảm ơn

Bài báo này là sản phẩm của đề tài nghiên cứu khoa học cấp Trường năm học 2019-2020, tên đề tài: "Một số vấn đề pháp lý phát sinh liên quan đến khả năng đi biển của tàu biển", được hỗ trợ kinh phí bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Reginald G Marsden (ed), *Select Pleas in the Court of Admiralty*, Vol.1 (Selden Society 1892) 35.
- [2] Lyon v Mellis(1804) 5 East 428.
- [3] Lyon v Mellis (1804) 5 East 428 per Lord Ellenborough CJ at p.436.
- [4] State v Scott, 34 So. 479, 481, 110, La. 369.
- [5] Standard Oil v Clan Line (1924) AC 100.
- [6] Empresa Cubana Importada de Alimentos 'Alimport' v Iasmos Ship-ping Co SA, (The Good Friend) 2 Lloyd's Rep 586.1984.
- [7] Alfred C Toepfer Schiffahrtsgesellschaft GmbH v Tossa Marine Co Ltd (The Derby) 2 Lloyd's Rep. 325, 1985.
- [8] Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13, đăng Công báo/số 1257 + 1258/ngày 30-12-2015
- [9] Bộ luật Hàng hải của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam số 40/2005/QH11 ngày 14/6/2005.
- [10] Bộ luật Hàng hải Việt Nam được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa VIII, Kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 30/6/1990.
- [11] Nguyễn Tiến Vinh, *Pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển trong bối cảnh hội nhập quốc tế*, Tạp chí Khoa học ĐHQGHN, Luật học 27, tr.180, 2011.
- [12] Article III(a) of the Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (known as the Hague - Visby Rules).
- [13] Dương Văn Bạo, *Major changes to the Rotterdam rules and amendment to the Vietnam mari-time code*, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải, Số 25 (1/2011), tr.33, 2011.
- [14] Article 14 of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (known as the Rotterdam Rules).
- [15] Alfred C Toepfer v Tossa Marine, The Derby. 2 Lloyd's Rep 325, CA, 1985.
- [16] Vũ Văn Mẫu, *Việt Nam dân luật lược khảo*, Quyển II - Khế ước và nghĩa vụ, Luật khoa thư quán, Saigon, tr.23s. 1963.

- [17] C.LESNI, *The ship owner's obligation to ensure seaworthiness of the ship - implicit obligation of the ship owner in the charter party*, Contemporary Readings in Law and Social Justice, Volume 4(1), pp.563-569, 2012.

Ngày nhận bài:	08/04/2020
Ngày nhận bản sửa lần 01:	22/04/2020
Ngày nhận bản sửa lần 02:	26/05/2020
Ngày duyệt đăng:	05/06/2020