

Các mô hình pháp luật tiêu biểu về bắt giữ tàu biển trên thế giới

Nguyễn Tiến Vinh*

Khoa Luật, Đại học Quốc gia Hà Nội, 144 Xuân Thủy, Cầu Giấy, Hà Nội, Việt Nam

Nhận ngày 05 tháng 09 năm 2016

Chỉnh sửa ngày 30 tháng 10 năm 2016; Chấp nhận đăng ngày 20 tháng 12 năm 2016

Tóm tắt: Bài viết nghiên cứu một số mô hình pháp luật tiêu biểu của nước ngoài về bắt giữ tàu biển. Trong phần đầu, bài viết phân biệt sự khác biệt có tính nền tảng giữa bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối vật tại những nước theo truyền thống thông luật và bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối nhân tại những nước theo truyền thống dân luật. Tiếp đó, bài viết đề cập đến ba mô hình pháp luật bắt giữ tàu biển tiêu biểu của Anh - đại diện cho các nước theo truyền thống thông luật, Pháp - đại diện cho các nước theo truyền thống dân luật và Hoa Kỳ, là nước có pháp luật bắt giữ tàu biển kết hợp cả hai mô hình của Anh và Pháp. Phần cuối của bài viết đưa ra một số nhận định, đánh giá đối với những mô hình pháp luật tiêu biểu này, cần thiết cho sự nghiên cứu, so sánh tiếp theo đối với pháp luật Việt Nam.

Từ khóa: Bắt giữ tàu biển, Kiện đối vật (*actio in rem*), Kiện đối nhân (*actio in personam*); Công ước năm 1952 về bắt giữ tàu biển; Công ước năm 1999 về bắt giữ tàu; Pháp luật nước ngoài về bắt giữ tàu biển.

1. Giới thiệu

Vấn đề bắt giữ tàu biển tại Việt Nam được quy định từ Bộ luật Hàng hải năm 1990. Bộ luật Hàng hải năm 2005 có những bước tiến mới trong quy định về vấn đề này [1]. Đến năm 2007, Pháp lệnh bắt giữ tàu biển chính thức được Ủy ban Thường vụ Quốc hội ban hành [2]. Gần đây nhất, Bộ luật Hàng hải năm 2015 đã có những thay đổi quan trọng đứng trên phương diện thống nhất hóa các thủ tục bắt giữ tàu biển [3]. Mặt khác, từ năm 2013, Bộ giao thông vận tải chính thức công bố Đề án về nghiên cứu về việc Việt Nam gia nhập Công ước quốc tế về bắt giữ tàu biển năm 1999 [4].

Trong bối cảnh đó, việc nghiên cứu, đánh giá kinh nghiệm pháp luật nước ngoài, quốc tế về bắt giữ tàu biển là hết sức quan trọng, có ý nghĩa trong việc hoàn thiện. cụ thể hóa pháp luật về bắt giữ tàu biển của Việt Nam và quyết định việc Việt Nam gia nhập Công ước quốc tế về bắt giữ tàu biển năm 1999 [5].

Với ý nghĩa như trên, bài viết nghiên cứu một số mô hình pháp luật tiêu biểu của nước ngoài về bắt giữ tàu biển. Trong phần đầu, bài viết phân biệt sự khác biệt có tính nền tảng giữa bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối vật tại những nước theo truyền thống thông luật và bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối nhân tại những nước theo truyền thống dân luật. Tiếp đó, bài viết đề cập đến ba mô hình pháp luật bắt giữ tàu biển tiêu biểu của Anh - đại diện cho các nước theo truyền thống thông luật, Pháp -

*ĐT.: 84-904927479

Email: vinhnt.vnu@gmail.com

đại diện cho các nước theo truyền thống dân luật và Hoa Kỳ, là nước có pháp luật bắt giữ tàu biển kết hợp cả hai mô hình của Anh và Pháp. Phần cuối của bài viết đưa ra những nhận định, đánh giá về các mô hình pháp luật tiêu biểu này.

2. Sự khác biệt mang tính nền tảng giữa truyền thống thông luật và truyền thống dân luật về bắt giữ tàu biển

2.1. Bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối vật và bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối nhân

Bắt giữ tàu biển được hiểu là hoạt động tư pháp nhằm có được một bảo đảm tài sản để giải quyết những khiếu nại về những nghĩa vụ liên quan đến bản thân con tàu hoặc chủ tàu. Trong suốt quá trình phát triển của mình, pháp luật bắt giữ tàu biển luôn phải đối mặt với yêu cầu cân bằng giữa nhiều bên có lợi ích đối lập: giữa con nợ và chủ nợ, giữa chủ sở hữu, người đang khai thác và sử dụng tàu, người gửi hàng trên tàu, ngân hàng hay các công ty, tổ chức tài chính bảo lãnh, bảo hiểm với những người có khiếu nại, đòi hỏi về tài chính đối với con tàu hay chủ tàu. Dù có sự phát triển rất đa dạng, nhưng nhìn chung, pháp luật về bắt giữ tàu biển của các nước đều xuất phát từ hai mô hình lý thuyết pháp lý cơ bản là bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối vật (*actio in rem*) và bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối nhân (*actio in personam*).

Bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối vật được hiểu là thủ tục mà ở đó con tàu (tài sản) chính là đối tượng, là bị đơn của vụ kiện. Việc bắt giữ tàu được coi như một biện pháp để giải quyết những khiếu nại hàng hải đối với những nghĩa vụ tài sản phát sinh trực tiếp bởi con tàu hay hoạt động của nó. Con tàu trong trường hợp này được nhân cách hóa, được nhìn nhận như một chủ thể pháp lý phải trả lời cho những khiếu nại hàng hải liên quan đến nó.

Trong khi đó, bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối nhân được hiểu là thủ tục mà ở đó con tàu (tài sản) thuộc về một thể nhân hay một

pháp nhân là bị đơn của vụ kiện. Trong trường hợp này, con tàu cũng như bất kỳ một tài sản nào khác của bị đơn trong vụ kiện, có thể bị đem ra làm một bảo đảm để giải quyết những khiếu nại về một nghĩa vụ tài sản của chủ tàu. Trong trường hợp bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối vật mà chủ sở hữu tài sản (con tàu) xuất hiện trước tòa và tham gia vụ kiện, thủ tục kiện đối vật được chuyển hóa thành thủ tục kiện đối nhân.

Bắt giữ tàu biển là một chế định lâu đời và đặc trưng của lĩnh vực pháp luật hàng hải. Có nguồn gốc từ luật La Mã cổ đại, chế định bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối vật hiện nay được coi là hình thành trực tiếp từ thực tiễn bắt giữ tài sản của bị đơn nhằm buộc bị đơn xuất hiện trước tòa án, được hình thành từ châu Âu lục địa từ thời kỳ trung cổ và định hình tại Anh từ thế kỷ 15¹ [6]. Thủ tục bắt giữ tàu biển theo cách hiểu này được gọi là Arrest of ship hay Ship arrest trong tiếng Anh, hiện nay vẫn là thủ tục chủ yếu được thực hành tại các nước theo truyền thống thông luật (*common law*), bao gồm Anh, Úc, Canada, Nigeria, Ấn độ, Singapore, Hồng Kông... Đối với các nước theo truyền thống dân luật (*civil law*), thay vì có một thủ tục đặc biệt để bắt giữ tàu biển, tàu biển có thể bị bắt giữ theo thủ tục chung trong dân sự, như một biện pháp khẩn cấp tạm thời. Điển hình tại pháp, khái niệm được dùng là biện pháp khẩn cấp tạm thời đối với tàu biển (*mesure conservatoire des navires*).

2.2. Lợi thế so sánh của thủ tục *in rem* và thủ tục *in personam*

Bắt giữ tàu biển, hoặc theo thủ tục *in rem*, hoặc theo thủ tục *in personam* đều có những lợi thế riêng của mình. Mỗi mô hình, bên cạnh đó lại có những bất lợi nhất định.

Thủ tục kiện đối vật có ba lợi thế cơ bản làm cho nó trở thành phổ biến trong lĩnh vực tố tụng hàng hải, đặc biệt ở những nước theo

¹ Tính đến tháng 11/2015 có 11 nước tham gia Công ước, bao gồm: Albania, Algeria, Benin, Bulgaria, Congo, Ecuador, Estonia, Latvia, Liberia, Spain and the Syrian Arab Republic.

truyền thống thông luật: không cần sự hợp tác của chủ sở hữu tài sản; thủ tục này tạo nên thẩm quyền của Tòa án; tạo thành một đảm bảo tài sản cho vụ kiện.

Đứng trước tính phức tạp liên quan đến vấn đề quyền sở hữu và khai thác, sử dụng của tàu biển, trước tính di chuyển quốc tế cao của nó, thủ tục *in rem* có lợi thế nổi trội. Chủ nợ, người có yêu cầu hay khiếu nại trong thủ tục *in rem* có thể tiến hành vụ kiện trực tiếp đối với con tàu, mà không cần nêu rõ chủ sở hữu của nó. Thủ tục kiện này không cần sự hợp tác, hiện diện hay tham gia của chủ sở hữu của con tàu. Trong trường hợp, chủ tàu xuất hiện, sẵn sàng tham gia vụ kiện để trả lời những cáo buộc của chủ nợ thì bắt giữ tàu biển được coi như một biện pháp gây sức ép, buộc chủ tàu tham gia vụ kiện. Trường hợp ngược lại, nếu chủ tàu từ bỏ con tàu, từ chối tham gia vụ kiện thì bản án của tòa án sẽ giải quyết yêu cầu, khiếu nại của chủ nợ đối với bản thân con tàu. Trái lại, trong mô hình kiện *in personam*, khái niệm con tàu (tài sản) là bị đơn trong vụ kiện không tồn tại. Bị đơn luôn phải là thể nhân hay pháp nhân, và để đảm bảo thực hiện yêu cầu, khiếu nại của người đó, cũng như để đảm bảo thực thi phán quyết sau này, tòa án có quyền ra lệnh bắt giữ, phong tỏa bất cứ tài sản nào của bị đơn, dù là tàu biển hay tài sản khác.

Gắn liền với lợi thế nêu trên là bất lợi của thủ tục *in rem*. Theo thủ tục *in rem*, vì tàu biển (tài sản) là bị đơn của vụ kiện, bản án của tòa án về nghĩa vụ tài sản chỉ có thể liên quan đến bản thân con tàu (tài sản) đó, cho dù chủ sở hữu con tàu còn có những tài sản, con tàu khác. Chẳng hạn, về nguyên tắc nếu theo thủ tục kiện này, nguyên đơn không thể có yêu cầu bắt giữ tàu chị-em (sister ship) tức là bắt giữ nhiều tàu cùng chủ sở hữu cho cùng một khiếu nại của chủ nợ. Cũng như vậy, nếu theo thủ tục này, nguyên đơn phải chấp nhận khả năng tổng giá trị tài sản con tàu bị phát mãi sau bản án không đủ để thanh toán toàn bộ giá trị khiếu nại mà nguyên đơn theo đuổi. Trái lại, bắt giữ tàu biển theo thủ tục *in personam* lại không có những bất lợi này. Mặt khác, bắt giữ tàu biển theo thủ tục *in rem* chỉ có thể được thực hiện đối với

những khiếu nại hàng hải liên quan trực tiếp đến con tàu. Nói cách khác, danh sách các khiếu nại này là có giới hạn. Trong khi đó, bắt giữ tàu theo thủ tục *in personam* có thể được thực hiện đối với mọi khiếu nại đối với bị đơn là chủ sở hữu tàu biển, có liên quan hay không liên quan trực tiếp đến con tàu, có phát sinh từ hoạt động hàng hải hay không.

Bắt giữ tàu biển theo thủ tục *in rem* cho phép bắt giữ tàu ngay từ khi tòa án chưa thụ lý vụ việc về khiếu nại của nguyên đơn. Hơn thế, việc bắt giữ tàu biển theo thủ tục *in rem* cho phép hình thành nên thẩm quyền của tòa án để giải quyết khiếu nại của nguyên đơn. Như vậy, trong lĩnh vực hàng hải, tòa án bắt giữ tàu biển theo thủ tục *in rem* sẽ có thẩm quyền giải quyết các khiếu nại hàng hải nếu tòa án đó có thẩm quyền bắt giữ tàu biển có liên quan, không cần tính đến các yếu tố khác như trụ sở, nơi cư trú của bị đơn, nơi xảy ra các sự kiện pháp lý làm phát sinh tranh chấp. Điều này cũng đặc biệt có ý nghĩa khi tàu biển là một tài sản có tính di động quốc tế cao.

Trong khi đó, bắt giữ tàu biển theo thủ tục *in personam* chỉ có thể được thực hiện khi tòa án đã thụ lý khiếu nại của nguyên đơn. Việc bắt giữ tàu biển trong trường hợp này được thực hiện là một biện pháp khẩn cấp tạm thời nhằm đảm bảo thực hiện thẩm quyền đó, hoặc phán quyết sau này. Bản thân hành vi bắt giữ tàu biển trong trường hợp này không tạo nên thẩm quyền của tòa án trong giải quyết khiếu nại của nguyên đơn.

Bắt giữ tàu biển theo thủ tục *in rem* cho phép nguyên đơn có một đảm bảo tài sản từ khá sớm, ngay từ trước khi tòa án thụ lý vụ kiện để xem xét khiếu nại hàng hải. Đây là lợi thế đặc biệt quan trọng của thủ tục *in rem*. Trên thực tế, tại những nước bắt giữ tàu theo thủ tục *in rem*, sau khi tàu biển bị bắt giữ, thẩm quyền của tòa án được xác lập đối với vụ tranh chấp, tàu biển đặt dưới sự giám sát của tòa án, không thể di chuyển và sẵn sàng có thể bị phát mãi theo thủ tục tư pháp để thi hành bản án sau đó. Quyền sở hữu của tài biển trong trường hợp này tạm thời bị tách khỏi chủ sở hữu của tàu biển đó. Chẳng hạn, tàu biển sẽ không bị xử lý theo thủ tục phá

sản trong trường hợp chủ sở hữu của tàu biển bị phá sản. Tuy nhiên, chủ tàu biển có thể, và trên thực tế nhiều trường hợp sẽ nộp một khoản tiền bảo đảm theo đánh giá của tòa án để giải phóng con tàu.

Trong thủ tục *in personam*, tòa án chỉ có thể bắt giữ tàu biển khi thẩm quyền giải quyết khiếu nại của nguyên đơn đã được xác lập. Trong nhiều trường hợp, để có được thẩm quyền theo thủ tục *in personam*, con tàu của bị đơn đã có thể được bị đơn đưa ra khỏi lãnh thổ của quốc gia có tòa án, lúc đó việc bắt giữ tàu để coi như một biện pháp bảo đảm tài sản hay một biện pháp khẩn cấp tạm thời đã không còn khả thi.

3. Ba mô hình pháp luật tiêu biểu của nước ngoài về bắt giữ tàu biển

3.1. Pháp luật bắt giữ tàu biển của Anh

Tại Anh, thủ tục bắt giữ tàu biển hiện được quy định tại Luật về Tòa án tối cao năm 1981 (*The Supreme Court Act 1981*), từ điều 20 đến điều 24. Các quy định cụ thể về mặt thủ tục trong hoạt động bắt giữ tàu biển được quy định trong Bộ quy tắc tố tụng dân sự năm 1999 [7] và bản Hướng dẫn thực hành tố tụng hàng hải [8]. Ngoài ra, nhiều vấn đề cụ thể liên quan đến hoạt động bắt giữ tàu biển được giải quyết bởi các án lệ áp dụng tương đối ổn định bởi các tòa án của Anh. Anh phê chuẩn Công ước năm 1952 vào năm 1959. Tuy nhiên, Công ước năm 1952 không được áp dụng trực tiếp tại Anh. Trước đó, để chuẩn bị thực thi Công ước này, Anh đã thông qua Luật quản lý Tư pháp năm 1956 [9]. Đạo luật này sau đó được thay thế bởi Luật về Tòa án tối cao năm 1981 [10].

Khoản 2 điều 20 của Luật Tòa án tối cao năm 1981 của Anh liệt kê danh sách các khiếu nại hàng hải thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án hàng hải. Đây cũng chính là những khiếu nại hàng hải dẫn đến quyền yêu cầu bắt giữ tàu biển. Như vậy, Anh chấp nhận một danh sách “đóng” các khiếu nại hàng hải. Về cơ bản, danh sách này thống nhất với danh sách các

khiếu nại hàng hải nêu tại điều 1 của Công ước năm 1952. Bản thân danh sách các khiếu nại của điều 1 của Công ước năm 1952 lại có nguồn gốc từ hình mẫu của Luật tổ chức Tòa án tối cao của Anh năm 1925 [11].

Theo quy định của Luật Tòa án tối cao năm 1981 của Anh, việc bắt giữ tàu biển chi-em là được phép, với điều kiện chủ sở hữu thực sự (*beneficial owner*) của tàu biển chi-em bị bắt giữ, vào thời điểm bắt giữ tàu, phải là người chịu trách nhiệm về khiếu nại hàng hải khi khiếu nại hàng hải đó phát sinh [12].

Trong số các khiếu nại hàng hải quy định tại Luật về Tòa án tối cao năm 1981 của Anh làm cơ sở cho việc bắt giữ tàu biển, một số khiếu nại được thực hiện thông qua thủ tục kiện đối vật, trong khi tất cả các khiếu nại đều có thể thực hiện thông qua thủ tục kiện đối nhân.

Các khiếu nại được thực hiện theo thủ tục kiện đối vật được quy định trong ba trường hợp.

- *Trường hợp thứ nhất*, khoản 2 điều 21 của Luật tòa án tối cao năm 1981 quy định:

“*Đối với bất kỳ một khiếu nại nào được nêu tại điểm a) điểm c) điểm s) khoản 2 điều 20 hoặc với bất kỳ tranh chấp nào nêu tại điểm b) khoản 2 điều 20, một đơn khởi kiện theo thủ tục kiện đối vật (in rem) có thể được gửi đến Tòa án cấp cao chống lại con tàu hay tài sản mà trên đó khiếu nại phát sinh*”.

Trường hợp thứ hai, đối với các khiếu nại được bảo đảm bởi một quyền cầm giữ hàng hải, quy định tại khoản 3 điều 21 Luật Tòa án tối cao:

“*Trong bất kỳ trường hợp nào mà một quyền cầm giữ hàng hải hoặc một quyền nào đó đối với bản thân con tàu, thuyền hoặc một tài sản khác về một khoản nợ phải trả, một yêu cầu khởi kiện có thể được đưa đến Tòa án cấp cao chống lại con tàu, thuyền hay tài sản đó*” [13].

- *Trường hợp thứ ba*, được quy định tại khoản 4 điều 21 Luật Tòa án tối cao năm 1981, bao gồm những khiếu nại nêu ở điểm e) đến điểm r) khoản 2 điều 20 khi:

a) khiếu nại phát sinh liên quan đến con tàu.

b) người có thể phải chịu trách nhiệm về khiếu nại hàng hải trong vụ kiện đối nhân (người liên quan) là chủ tàu, người thuê tàu, người chiếm hữu hay vận hành tàu vào thời điểm khiếu nại hàng hải phát sinh.

Để có lệnh bắt giữ tàu biển của tòa án, nguyên đơn (người có khiếu nại hàng hải) phải chuẩn bị một số hồ sơ gửi đến một thẩm phán chuyên phụ trách về các vấn đề: đơn khởi kiện theo mẫu; đơn yêu cầu bắt giữ tàu biển; cam kết về trách nhiệm đối với những chi phí trong trường hợp yêu cầu bắt giữ tàu biển bị từ chối. Quyết định bắt giữ tàu của tòa án dựa trên cơ sở đơn yêu cầu và có hiệu lực trong vòng 12 tháng.

Tại Anh, người yêu cầu bắt giữ tàu biển không bị yêu cầu phải nộp một khoản bảo đảm tài chính cho việc giải quyết trách nhiệm trong trường hợp bắt giữ tàu biển sai. Tuy nhiên, người yêu cầu bắt giữ tàu biển sẽ bị tòa án yêu cầu nộp một bản cam kết chịu trách nhiệm về những khoản phí, lệ phí liên quan đến việc bắt giữ tàu biển nếu yêu cầu bắt giữ tàu biển bị từ chối. Trong trường hợp yêu cầu này được chấp nhận, những chi phí phát sinh từ việc bắt giữ sẽ là khoản được ưu tiên thanh toán đầu tiên từ giá trị của tàu biển được phát mại. Trái lại, để tránh việc tàu biển bị bắt giữ hay để giải phóng tàu đã bị tòa án bắt giữ, chủ tàu hay người chịu trách nhiệm về tàu sẽ phải đóng một khoản bảo đảm tài chính thay thế hoặc dưới hình thức một bảo lãnh của ngân hàng, hoặc dưới hình thức thư bảo lãnh của một P&I Club² [14].

Trách nhiệm trong việc bắt giữ tàu biển sai được đề cập đến trong án lệ The Evangelimos năm 1858 của Anh. Từ án lệ này, các tòa án ở Anh sau này chỉ quy kết trách nhiệm bồi thường cho yêu cầu bắt giữ tàu biển trong trường hợp đáp ứng được một trong hai yêu cầu: hoặc chứng minh được có sự không ngay tình, dụng ý xấu (*mala fides*) từ phía người bắt giữ tàu;

² Bản thân Luật Tòa án tối cao năm 1981 của Anh không định nghĩa cũng như không liệt kê các trường hợp cầm giữ hàng hải. Tuy nhiên, các khiếu nại sau được coi là được bảo đảm bởi quyền cầm giữ hàng hải: gán tàu để vay nợ; thiệt hại gây ra bởi tàu biển; tiền công cứu hộ tàu biển; tiền lương thuyền trưởng và thuyền viên; chi phí của thuyền trưởng và những người khác nhân danh tàu.

hoặc là việc bắt giữ hiển nhiên không có căn cứ, có sự sai lầm, lỗi hiển nhiên từ phía người yêu cầu bắt giữ tàu (*crassa negligentia*). Nói cách khác, để có thể quy kết trách nhiệm bắt giữ tàu biển sai cho người yêu cầu bắt giữ là một việc rất khó theo án lệ của Anh. Tất nhiên, án lệ, cách thức giải quyết của Anh sẽ ảnh hưởng, lan tỏa đến hầu hết các nước thuộc truyền thống thông luật khác.

Theo quy định pháp luật của Anh, vấn đề thẩm quyền bắt giữ tàu biển gắn liền với thẩm quyền giải quyết vụ tranh chấp. Việc thực hiện yêu cầu bắt giữ tàu biển theo các trường hợp quy định tại Luật Tòa án tối cao năm 1981 chính là căn cứ để hình thành thẩm quyền của tòa án hàng hải của Anh trong giải quyết vụ tranh chấp. Nói cách khác, việc tòa án Anh tiến hành bắt giữ tàu biển là căn cứ để tòa án có thẩm quyền giải quyết vụ tranh chấp, khiếu nại hàng hải được nêu từ điểm a) đến điểm s) khoản 2 điều 20 Luật Tòa án tối cao năm 1981 bất kể tàu biển đó mang cờ quốc tịch của Anh hay của nước ngoài, bất kể chủ sở hữu tàu biển cư trú tại Anh hay ở nước ngoài, bất kể nơi xảy ra sự kiện làm phát sinh khiếu nại hàng hải ở Anh hay ở nước ngoài [15].

Ngoài khả năng bắt giữ tàu biển theo thủ tục *in rem*, tại Anh để có một bảo đảm tài sản giải quyết khiếu nại hàng hải, nguyên đơn còn có thể yêu cầu áp dụng biện pháp phong tỏa tài sản (*freezing injunction*) của bị đơn. Biện pháp phong tỏa tài sản là một biện pháp mang tính khẩn cấp tạm thời trong tố tụng, được thực hiện theo lệnh của tòa án nhằm ngăn chặn việc bị đơn tẩu tán, chuyển dịch tài sản tranh chấp nhằm lẫn tránh nghĩa vụ tài sản mà tòa án sẽ hoặc đã phán quyết đối với bị đơn.

3.2. Pháp luật bắt giữ tàu biển của Cộng hòa Pháp

Hoạt động bắt giữ tàu biển tại Pháp phân biệt theo hai chế độ khác nhau: bắt giữ tàu biển theo các quy định của Công ước năm 1952 và bắt giữ tàu biển theo các quy định pháp luật trong nước của Pháp. Pháp phê chuẩn Công ước bắt giữ tàu biển năm 1952 ngày 10 tháng 5 năm

1952 [16]. Theo quy định tại khoản 1 điều 8, Công ước năm 1952 áp dụng đối với trường hợp bắt giữ tàu biển mang cờ của nước thành viên Công ước. Tuy nhiên, trong một số trường hợp, pháp luật trong nước của Pháp sẽ được áp dụng. Khi tàu biển bị bắt giữ theo pháp luật trong nước, các quy định sau đây của Pháp có hiệu lực áp dụng: Luật số 67-5 ngày 3 tháng 1 năm 1967 về quy chế pháp lý của tàu biển [17] và Nghị định số 67-967 ngày 27 tháng 10 năm 1967 áp dụng Luật số 67-5 về quy chế của tàu biển [18]; Bộ luật Vận tải, từ điều L1514-20 đến điều L1514-29 [19].; Luật số 91-650 ngày 9 tháng 7 năm 1991 về cải cách các thủ tục thi hành dân sự [20] và Nghị định 92-755 ngày 31 tháng 7 năm 1992 áp dụng Luật số 91-650. Việc xác định chế độ bắt giữ tàu biển theo chế độ quốc tế (Công ước năm 1952) hay theo chế độ pháp luật trong nước của Pháp có ý nghĩa quan trọng. Trong nhiều vấn đề, quy định về điều kiện, thẩm quyền bắt giữ tàu biển theo hai chế độ này là khác nhau.

Nếu áp dụng chế độ pháp luật trong nước của Pháp, tàu biển có thể bắt giữ đối với bất kỳ khiếu nại có cơ sở nào đối với chủ sở hữu của tàu. Theo pháp luật trong nước của Pháp một con tàu của bị đơn (con nợ) có thể bị bắt giữ vì bất kỳ khiếu nại nào cho dù khiếu nại đó không liên quan trực tiếp đến con tàu.

Nếu việc bắt giữ tàu biển được thực hiện theo chế độ của Công ước năm 1952, theo quy định của Công ước, để quyết định việc bắt giữ tòa án Pháp không có quyền xem xét liệu khiếu nại hàng hải có cơ sở hay không [21]. Trái lại, nếu áp dụng chế độ pháp luật trong nước, để tòa án ra quyết định bắt giữ, người yêu cầu là nguyên đơn phải đảm bảo rằng khiếu nại của mình là có cơ sở [22]. Điều L15114-22 Bộ luật vận tải của Pháp quy định: “*Bất cứ người nào có một khiếu nại trên nguyên tắc có cơ sở đều có quyền yêu cầu tòa án cho phép tiến hành bắt giữ tàu biển để bảo đảm giải quyết khiếu nại đó*”. Trong trường hợp bắt giữ tàu biển đối với một quyền cầm giữ hàng hải, pháp luật của Pháp cho phép bắt giữ tàu mà không cần tính đến chủ sở hữu hiện tại của tàu. Quy định này

trương ứng với quy định tại điều 8 của Công ước năm 1952.

Theo quy định tại điều 29 Nghị định ngày 27 tháng 10 năm 1967, việc bắt giữ tàu biển tại Pháp, về nguyên tắc, được thực hiện theo quyết định của Chánh án Tòa án thương mại. Theo quy định của pháp luật trong nước của Pháp, nguyên đơn trong vụ kiện có quyền lựa chọn những biện pháp bảo đảm đối với mọi tài sản của bị đơn nhằm giải quyết khiếu nại và bảo đảm thực thi quyết định giải quyết tranh chấp sau này [23].

Do từ xuất phát điểm nhìn nhận biện pháp bắt giữ tài sản của bị đơn để bảo đảm giải quyết tranh chấp và thực thi quyết định của tòa án sau này là một quyền của nguyên đơn – chủ nợ, nên pháp luật Pháp không quy định trách nhiệm của nguyên đơn đối với việc bắt giữ tài sản của bị đơn chỉ vì nguyên đơn đã thua kiện. Để có thể quy kết trách nhiệm của nguyên đơn trong việc bắt giữ tài sản (bao gồm cả tàu biển) sai, các án lệ của tòa án Pháp đòi hỏi phải chứng minh được nguyên đơn đã có một sự “*lạm dụng quyền*” (*abus de droit*). Theo đó, “*lạm dụng quyền*” được hiểu là việc sử dụng quyền của một chủ thể một cách quá giới hạn với mục đích gây hại cho người khác, hoặc phải có một lỗi nghiêm trọng trong việc sử dụng quyền của mình làm thiệt hại đến người khác. Sau khi có lệnh bắt giữ của tòa án, tàu biển sẽ không được di chuyển, trừ trường hợp bị đơn thực hiện biện pháp bảo đảm tài chính [24].

3.3. Pháp luật bắt giữ tàu biển của Hoa Kỳ

Các thủ tục bắt giữ tàu biển tại Hoa Kỳ được quy định trong Bộ quy tắc tố tụng dân sự Liên bang [25] và Quy tắc bổ sung cho Bộ quy tắc tố tụng dân sự Liên bang [26]. Quy tắc bổ sung quy định hai thủ tục bắt giữ tàu biển riêng biệt. Quy tắc bổ sung C quy định về thủ tục bắt giữ theo thủ tục kiện đối vật - bắt giữ (*Arrest*) theo Quy tắc C. Quy tắc bổ sung B quy định về thủ tục bắt giữ theo thủ tục kiện đối nhân – bắt giữ (*Attachment*) theo Quy tắc B. Quy tắc bổ sung E quy định một số chi tiết áp dụng chung cho cả thủ tục bắt giữ theo Quy tắc C và Quy

tắc B. Cho đến nay, Hoa Kỳ chưa là thành viên của cả Công ước năm 1952 và Công ước năm 1999 về bắt giữ tàu biển.

Theo các quy định của Hoa Kỳ, có thể tiến hành bắt giữ tàu biển theo ba thủ tục: đối nhân (*in personam*), đối vật (*in rem*) và hỗn hợp (*quasi in rem*).

Thủ tục *in personam* là trường hợp nguyên đơn khởi kiện nhằm tới trách nhiệm của bị đơn, là một thể nhân hoặc pháp nhân xác định. Trong trường hợp này, bắt giữ tàu biển có thể được tiến hành theo Quy tắc bổ sung B và E. Thủ tục này cho phép nguyên đơn trong vụ kiện *in personam* yêu cầu tòa án bắt giữ tài sản của bị đơn. Điều kiện của thủ tục này là nguyên đơn phải khởi kiện nhằm thực hiện một khiếu nại hàng hải, tài sản (tàu biển) phải đang hiện diện trong khu vực lãnh thổ cấp quận (*district*) của tòa án liên bang nơi vụ kiện được tiến hành. Theo quy định tại Quy tắc B, thủ tục bắt giữ này chỉ được thực hiện nếu nguyên đơn chứng minh được rằng bị đơn sẽ không hiện diện tại đơn vị hành chính cấp quận của Tòa án.

Thủ tục kiện *in rem* là trường hợp nguyên đơn khởi kiện một tài sản, thông thường là một tàu biển. Thủ tục kiện *in rem* chỉ có thể được thực hiện tại tòa án Liên bang và được khởi đầu bằng thủ tục bắt giữ tàu biển. Thủ tục kiện *in rem* hơn nữa chỉ áp dụng đối với một số hạn chế các khiếu nại hàng hải nhất định. Bắt giữ tàu biển theo thủ tục *in rem* được quy định tại Quy tắc C và E bổ sung cho Bộ quy tắc tố tụng dân sự Liên bang. Bắt giữ tàu biển theo thủ tục *in rem* tại Hoa Kỳ là thủ tục kiện mà đối tượng vụ kiện là một tài sản cụ thể mà không cần viện dẫn đến trách nhiệm của chủ tài sản.

Theo thủ tục *in rem*, nguyên đơn nộp đơn khởi kiện trong đó nêu rõ tàu (tài sản) là đối tượng khởi kiện. Điều kiện đầu tiên là tài sản đó phải đang hoặc sẽ tìm thấy trong khu vực lãnh thổ thuộc thẩm quyền của Tòa án. Khi đơn và các hồ sơ cần thiết được gửi đến Tòa án, và nếu Tòa án thấy rằng có đủ điều kiện để hình thành một vụ kiện theo thủ tục *in rem*, Tòa sẽ ra lệnh bắt giữ tàu biển. Nếu trong thời hạn 10 ngày mà tàu không được thả, nguyên đơn phải đăng

thông báo công khai về vụ kiện và việc bắt giữ tàu trên báo. Trong thời hạn 10 ngày kể từ ngày đó, người tự cho là có quyền đối với con tàu, chẳng hạn chủ sở hữu, phải đưa ra tuyên bố về quyền và lợi ích của mình. Trong thời hạn 20 ngày kể từ ngày đơn này được gửi đến, người này có nghĩa vụ nộp một bản trả lời.

Sự phân biệt giữ thủ tục *in rem* và *in personam* theo Quy tắc C và Quy tắc B :

- Quy tắc C có thể được áp dụng ngay cả khi bị đơn hiện diện trên lãnh thổ cấp quận của Tòa án.

- Để áp dụng thủ tục của Quy tắc C, khiếu nại của nguyên đơn phải liên quan đến tài sản bị bắt giữ. Trong khi đó thủ tục bắt giữ theo Quy tắc B có thể được thực hiện với mọi tài sản của bị đơn hiện diện trên lãnh thổ cấp quận của tòa án, ngay cả khi tài sản đó không liên quan đến khiếu nại của nguyên đơn, không liên quan đến vấn đề hàng hải.

- Đối với thủ tục tại Quy tắc C, khiếu nại hàng hải nhằm vào trách nhiệm của tài sản bị bắt giữ. Theo thủ tục tại Quy tắc B, trách nhiệm bị khiếu kiện là trách nhiệm của cá nhân bị đơn. Theo Quy tắc C, quyết định của Tòa án chỉ liên quan đến tài sản bị bắt giữ, trong trường hợp tài sản bị bán theo tục tư pháp để thực thi bản án, phần trách nhiệm chỉ giới hạn ở giá trị của bản thân tài sản. Đối với thủ tục ở Quy tắc B, trách nhiệm thuộc về chủ tài sản, việc bán tài sản để thi hành bản án không ảnh hưởng đến quyền của những người khác.

- Lệnh bắt giữ theo Quy tắc C gọi là Arrest Warrant, theo Quy tắc B là Writ of Attachment

- Theo quy định tại Quy tắc E, Tòa án có thể yêu cầu nguyên đơn, hoặc bị đơn khoản tiền bảo đảm trong trường hợp Tòa án có thể có quyết định về những chi phí sau đó cho họ.

- Khoản tiền bảo đảm cho việc thả tàu có thể được thỏa thuận giữa các bên. Nếu các bên không thỏa thuận được, tòa án sẽ quyết định. Khoản tiền này về nguyên tắc tương ứng với giá trị khiếu nại của nguyên đơn, cộng với một khoản hợp lý lãi và các chi phí.

Bắt giữ tàu biển theo thủ tục *quasi in rem* là thủ tục khởi kiện kết hợp cả những đặc trưng của thủ tục *in personam* và *in rem*. Thủ tục này bắt đầu với thủ tục lưu giữ tài sản, tàu biển (*Attachment*). Đối tượng của vụ kiện này chính là trách nhiệm của chủ tài sản. Nếu chủ tài sản không ra trước tòa để trả lời cho vụ kiện, việc xét xử và quyết định của Tòa chỉ giới hạn đối với tài sản bị lưu giữ. Mục đích chủ yếu của thủ tục *Attachment* chính là tạo ra một sức ép để buộc chủ tài sản xuất hiện và tham gia phiên tòa.

Áp dụng chung cho cả thủ tục bắt giữ (*Arrest*) và lưu giữ (*Attachment*), Quy tắc E quy định một số điểm đáng lưu ý:

- Tòa án có quyền yêu cầu bắt cứ bên nào nộp một khoản tiền bảo đảm liên quan đến những chi phí mà tòa án có thể quyết định bên đó phải gánh chịu sau này.

- Khi con tàu hoặc tài sản không hiện diện trên lãnh thổ cấp quận của Tòa án, nguyên đơn vẫn có quyền yêu cầu tòa án ra lệnh bắt giữ. Tuy nhiên, trong trường hợp đó, nguyên đơn phải yêu cầu tòa án tạm dừng việc bắt giữ, chờ đến khi con tàu hoặc tài sản hiện diện trên lãnh thổ của tòa án.

- Một con tàu bị bắt giữ có thể được thả theo lệnh của tòa án, nếu có một khoản tiền bảo đảm được nộp thay thế. Trong trường hợp này, quyền cầm giữ của nguyên đơn đối với con tàu chấm dứt, bởi được thay thế bằng khoản tiền bảo đảm. Trước khi con tàu bị bắt giữ, các bên có liên quan có thể có một thỏa thuận về việc con tàu không bị bắt giữ, vụ kiện được tiến hành theo thủ tục *in rem* hoặc *quasi in rem*, bị đơn chấp nhận thẩm quyền của tòa án và cam kết thực hiện quyết định giải quyết tranh chấp của tòa án.

- Khoản tiền bảo đảm để thả tàu hoặc bảo đảm tiến hành vụ kiện mà không bắt giữ tàu do các bên tự thỏa thuận. Trong trường hợp các bên không thống nhất được, tòa án sẽ là người quyết định, tuy nhiên không vượt quá hai lần giá trị của khiếu nại hàng hải của nguyên đơn, hoặc giá trị của tài sản theo đánh giá của tòa án.

Tòa án cũng có quyền quyết định tăng hoặc giảm giá trị của khoản tiền bảo đảm này.

Một con tàu bị bắt giữ có thể được thả theo lệnh của tòa án, nếu có một khoản tiền bảo đảm được nộp thay thế. Trong trường hợp này, quyền cầm giữ hàng hải của nguyên đơn đối với con tàu chấm dứt, bởi được thay thế bằng khoản tiền bảo đảm.

Khoản tiền bảo đảm để thả tàu hoặc bảo đảm tiến hành vụ kiện mà không bắt giữ tàu do các bên tự thỏa thuận. Trong trường hợp các bên không thống nhất được, tòa án sẽ là người quyết định, tuy nhiên không vượt quá hai lần giá trị của khiếu nại hàng hải của nguyên đơn, hoặc giá trị của tài sản theo đánh giá của tòa án. Tòa án cũng có quyền quyết định tăng hoặc giảm giá trị của khoản tiền bảo đảm này.

Pháp luật Hoa Kỳ cho phép xem xét trách nhiệm của người yêu cầu bắt giữ tàu biển sai. Án lệ điển hình và hiện vẫn đang được áp dụng tại Hoa Kỳ là án lệ trong vụ *Frontera Fruit Co. v. Dowling*: “*Căn cứ chính của quyền được bồi thường những thiệt hại do hành vi bắt giữ tàu biển sai là sự không trung thực, ý đồ xấu hay lỗi nghiêm trọng của người yêu cầu bắt giữ tàu...*” [27].

4. Thay lời kết

Là một trong những chế định lâu đời, đặc trưng của pháp luật về hàng hải, chế định bắt giữ tàu biển cũng như pháp luật hàng hải nói chung có nguồn gốc từ luật La Mã. Pháp luật bắt giữ tàu biển hiện đại có sự phân biệt lớn giữa hai mô hình: bắt giữ tàu biển theo mô hình pháp luật các nước thuộc truyền thống thông luật (*common law*), hay còn gọi là bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối vật (*actio in rem*) và bắt giữ tàu biển theo mô hình pháp luật của các nước thuộc truyền thống dân luật (*civil law*) hay còn gọi là bắt giữ tàu biển theo thủ tục kiện đối nhân (*actio in personam*).

Mỗi mô hình pháp luật nêu trên có những đặc trưng, ưu điểm và nhược điểm nói riêng. Tuy nhiên, bắt giữ tàu biển theo mô hình pháp luật của các nước thuộc truyền thống dân luật sẽ

thể hiện đặc trưng của chế định này nhiều hơn. Đồng thời, bắt giữ tàu biển theo mô hình pháp luật này cũng cho phép phát huy những lợi thế riêng có của chế định này so với pháp luật tố tụng dân sự nói chung.

Thực tế, bên cạnh hai mô hình pháp luật nêu trên, cũng tồn tại những mô hình pháp luật hỗn hợp về bắt giữ tàu biển mà điển hình là trường hợp của Hoa Kỳ. Hơn nữa, với việc các nước tham gia ký kết, thực hiện các điều ước quốc tế chung về bắt giữ tàu biển, pháp luật bắt giữ tàu biển của các nước có những bước hòa hóa lớn [28]. Công ước quốc tế về bắt giữ tàu biển năm 1952 và Công ước quốc tế về bắt giữ tàu năm 1999 là kết quả quốc tế hóa pháp luật bắt giữ tàu biển theo hướng này.

Tài liệu tham khảo

- [1] Luật số 40/2005/QH11, Quốc hội thông qua ngày 14/6/2005, có hiệu lực từ ngày 1/1/2006.
- [2] Pháp lệnh số 05/2008/PL-UBTVQH12 ngày 27/8/2008 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về thủ tục bắt giữ tàu biển.
- [3] Bộ luật Hàng hải năm 2015, Luật số 95/2015/QH13, được Quốc hội thông qua ngày 25/11/2005, có hiệu lực từ ngày 1/7/2017.
- [4] Công văn số 3754/CHHVN-PC về việc lấy ý kiến góp ý dự thảo Đề án nghiên cứu, đề xuất gia nhập Công ước ngày 24/10/2013 của Cục Hàng hải, Bộ Giao thông vận tải.
- [5] Xem chi tiết về Công ước tại United Nations, Treaty Series, vol. 2801 Doc. A/CONF.188.6. C.N.112.2011.
- [6] Tetly, W. (1999), Arrest, Attachment and Related Maritime law procedures , 73 Tulane Law Review, pp. 1895-1985, at 1898.
- [7] The Civil Procedure Rules (CPR), 26 April 1999. Xem văn bản tại: <https://www.justice.gov.uk/courts/procedure-rules/civil/rules>.
- [8] The Admiralty Practice Direction 49F. Xem văn bản tại: https://www.justice.gov.uk/courts/procedure-rules/civil/rules/part61/pd_part61
- [9] The Administration of Justice Act 1956. Xem văn bản tại: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1956/46/pdfs/ukpga_19560046_en.pdf
- [10] The Supreme Court Act 1981. Xem văn bản tại: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1981/54/pdfs/ukpga_19810054_en.pdf
- [11] The Supreme Court of Judicature Act of 1952. Xem: William Tetley, Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures, Tulane Law Review, Vol. 73, 1999, p. 1908.
- [12] Dòng ii) điểm b) khoản 4 điều 21 Luật Tòa án tối cao năm 1981.
- [13] Các Công ty, Câu lạc bộ Bảo vệ và Bồi thường (Protection and Indemnity Club) cho chủ tàu.
- [14] Khoản 7 điều 20 Luật Tòa án tối cao năm 1981.
- [15] Công ước bắt đầu có hiệu lực áp dụng đối Pháp từ ngày 24 tháng 2 năm 1956. Xem Décret n°54-14, 4 janvier 1958 : J.O. 14 janvier 1958.
- [16] Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer.
- [17] Décret n°67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer (version consolidée au 05 septembre 2011).
- [18] Code des transports (version consolidée au 1 avril 2016). Tra cứu văn bản tại: <https://www.legifrance.gouv.fr/initRechCodeArticle.do>.
- [19] Loi n° 91-650 du 9 juillet 1991 portant réforme des procédures civiles d'exécution.
- [20] Cass. Com. 12 janvier 1988, DMF 1992, somm. Comm. p. 134.
- [21] Điều 67 Luật số 91-650 ngày 9 tháng 7 năm 1991 về cải cách các thủ tục thi hành dân sự quy định: «Toute personne dont la créance paraît fondée en son principe peut solliciter du juge l'autorisation de pratiquer une mesure conservatoire sur les biens de son débiteur, sans commandement préalable, si elle justifie de circonstances susceptibles d'en menacer le recouvrement».
- [22] Xem Điều 22 Luật số 91-650 ngày 9 tháng 7 năm 1991.
- [23] Xem Điều L511421 Bộ luật vận tải của Pháp.
- [24] The Federal Rules of Civil Procedure. Xem tại: <http://www.federalrulesofcivilprocedure.info/frcp/>
- [25] The Supplemental Rules to the Federal Rules of Civil Procedure. Xem tại: <http://www.federalrulesofcivilprocedure.info/frcp/XIII-SUPPLEMENTAL-RULES-FOR-CERTAIN-ADMIRALTY-AND-MARITIME-CLAIMS.htm>
- [26] Frontera Fruit Co v. Dowling, 91 F.2d 293 (5th Cir 1937) 297. Xem thêm: Michael Woodford, Damages for Wrongful Arrest: section 34, Admiralty Act 1988, Maritime Law Association of Australia & New Zealand Journal, No. 19, 2005, pp. 132-133.

Typical Legal Models of Ship Arrest in the World

Nguyen Tien Vinh

VNU School of Law, 144 Xuan Thuy, Cau Giay, Hanoi, Vietnam

Abstract: The article examines some typical models of foreign laws on ship arrest. First, the article distinguishes the fundamental differences between the arrest of ships under the *in rem* procedure in the common law tradition countries and under the *in personam* procedure in the civil law tradition countries. Next, the article introduces three models of ship arrest laws: England, representing the common law tradition countries; France, representing the civil law tradition countries and the United States, combining French and British models. The article concludes with some preliminary assessments of the named typical models of ship arrest laws for comparative research of Vietnam's ship arrest law.

Keywords: Arrest ships; *actio in rem*; *actio in personam*; Convention on arrest of sea going ships 1952; Convention on arrest of ships 1999; foreign laws on arrest of ships.