

VỀ MỘT SỐ ĐIỂM MỚI CỦA BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM (SỬA ĐỔI) NĂM 2005

*Nguyễn Công Bằng**

Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sau đây gọi là Bộ luật 1990) được thông qua tại kỳ họp thứ 7 ngày 30 tháng 6 năm 1990 của Quốc hội khóa VIII, có hiệu lực từ ngày 01 tháng 01 năm 1991 và được Hội đồng Nhà nước công bố ngày 12 tháng 7 năm 1990 theo Sắc lệnh số 42/LCTN-HĐNN8.

Có thể nói Bộ luật Hàng hải Việt Nam là một Bộ luật kinh tế đầu tiên của nước ta, với 18 chương và 244 điều, điều chỉnh các quan hệ pháp luật phát sinh từ hoạt động hàng hải liên quan đến việc sử dụng tàu biển vào các mục đích kinh tế xã hội, văn hóa, thể thao, nghiên cứu khoa học kỹ thuật và công vụ nhà nước. Việc Quốc hội thông qua Bộ luật Hàng hải đánh dấu một bước ngoặt quan trọng trong lịch sử phát triển của ngành hàng hải nước ta, thể hiện sự quan tâm của Đảng và nhà nước đối với một ngành kinh tế đặc thù có tiềm năng rất lớn, mang tính quốc tế hóa cao, đáp ứng được phần nào cho nhu cầu hội nhập kinh tế quốc tế của đất nước.

Từ khi Bộ luật Hàng hải Việt Nam 1990 ra đời, Bộ luật đã tạo được hành lang pháp lý cho các hoạt động hàng hải, giúp các doanh nghiệp trong nước và các doanh nghiệp nước ngoài tự điều chỉnh được hoạt động của mình để phát triển kinh doanh trong các lĩnh vực vận tải biển, cảng biển và dịch vụ hàng hải. Đồng thời Bộ luật cũng tạo ra cơ sở để ban hành các văn bản

dưới luật phục vụ cho chức năng quản lý nhà nước về hàng hải, thực hiện trách nhiệm của quốc gia ven biển, quốc gia có cảng và quốc gia mà tàu biển mang cờ.

Tuy nhiên, do Bộ luật được thông qua trong thời điểm mà nước ta đang ở thời kỳ đầu của công cuộc đổi mới và hội nhập kinh tế quốc tế, ngành hàng hải nước ta chưa phát triển mạnh, pháp luật Việt Nam chưa hoàn thiện, các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng hải chưa được phân định rõ, do đó việc xác định các chế định về chính sách phát triển ngành hàng hải theo nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, các chế định liên quan đến chính sách hội nhập còn bị hạn chế, hiệu lực quản lý đối với ngành chưa được phát huy đầy đủ. Đây chính là những bất cập, sự chưa phù hợp của Bộ luật khi áp dụng vào thực tiễn hàng hải ở Việt Nam¹.

Nhằm mục đích khắc phục những quy định bất cập, hạn chế, những quy định không còn phù hợp với thực tiễn và xu thế phát triển, hội nhập của ngành hàng hải nước ta trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 1990, đồng thời đáp ứng yêu cầu phát triển hội nhập của ngành hàng hải nước ta theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa, nhằm góp phần vào sự nghiệp xây dựng, bảo vệ Tổ quốc xã hội chủ nghĩa. Từ năm 1997 đến năm 2003, Dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ luật Hàng hải

* Thạc sỹ Luật học, Bộ Giao thông vận tải

¹ Xem Báo cáo tổng kết 13 năm thực hiện Bộ luật Hàng hải Việt Nam 1990, Bộ Giao thông Vận tải.

Việt Nam đã được triển khai. Do Bộ luật Hàng hải Việt Nam cần phải sửa đổi toàn diện nên đến giữa năm 2003, dự án Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi) đã được triển khai và được Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XI, kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 23 tháng 5 năm 2005 (sau đây được gọi là Bộ luật sửa đổi). Về nội dung, Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi) có thay đổi rất nhiều so với Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 1990 như các chế định về tàu biển, cảng biển, hoa tiêu hàng hải, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, hợp đồng thuê tàu... Trong bài viết này, với mục đích đánh giá các hướng tích cực của Bộ luật Hàng hải Việt Nam sửa đổi, tác giả đề cập một cách khái quát đến một số nội dung mang tính hội nhập kinh tế quốc tế nhưng vẫn còn có ý kiến khác nhau² về quan điểm.

Như chúng ta đã biết, Việt Nam là thành viên của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO). Hiện nay chúng ta đã tham gia 12 trong số trên 60 công ước quốc tế về hàng hải. Tuy nhiên, để đáp ứng các yêu cầu về hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực của ngành hàng hải, nhất là khi chúng ta tham gia vào Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) vào cuối năm nay (nếu không có gì thay đổi lớn, Việt Nam sẽ trở thành thành viên của WTO tại Hội nghị Bộ trưởng diễn ra tại Hồng Kông cuối năm nay), chúng ta đã sửa Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 1990 theo hướng phù hợp với các quy định của các điều ước quốc tế mà Việt Nam đã ký kết hoặc gia nhập và các tập quán, thông lệ hàng hải quốc tế đã

được thừa nhận chung, với nội dung mở, hiện đại, phù hợp với nền kinh tế thị trường nhưng vẫn bảo đảm tính kế thừa của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 1990 và các quy định bảo đảm tính ổn định lâu dài.

Về những quy định chung (từ Điều 1 đến Điều 10), đã đưa được những quy định chung mang tính nguyên tắc đối với việc quản lý hoạt động hàng hải mang tính hội nhập, trong đó đặc biệt quan tâm đến hoạt động hàng hải của thành phần kinh tế tư nhân, đây cũng là điều bất hợp lý của Bộ luật Hàng hải 1990³. Nhằm mục đích khuyến khích phát triển đội tàu biển tư nhân, tại Bộ luật sửa đổi đã bỏ khoản 2, Điều 9 trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 1990 “Hội đồng Bộ trưởng quy định phạm vi hoạt động của tàu biển Việt Nam thuộc sở hữu tư nhân Việt Nam”.

Hiện nay vẫn còn có một số ý kiến liên quan đến vận tải nội địa tại Điều 7, việc quy định như trong Bộ luật sửa tạo nên rào cản về thủ tục, không phát huy tính chủ động cho các doanh nghiệp khi tham gia vận tải nội địa và như vậy cũng không tạo nên được môi trường hội nhập kinh tế quốc tế của nước ta. Tuy nhiên, theo pháp luật và thông lệ hàng hải quốc tế thì quyền vận tải nội địa luôn thuộc quyền quyết định của quốc gia ven biển và chỉ khi đội tàu biển của quốc gia không thể đáp ứng được thì các tàu biển nước ngoài mới được vận tải nội địa. Đây cũng là nguyên tắc thực hiện chủ quyền của quốc gia ven biển nhưng vẫn bảo đảm đáp

² Trên thực tế, khi Quốc hội họp thông qua Bộ luật sửa đổi, có nhiều ý kiến khác nhau tại một số Điều, trong giới hạn bài viết này, tác giả muốn đưa những vấn đề đó vào để phân tích, đánh giá

³ Xem thêm Tiến sỹ Nguyễn Thị Như Mai (2004), trang 116, đề tài nghiên cứu Những vấn đề lý luận và thực tiễn của việc hoàn thiện pháp luật hàng hải Việt Nam.

ứng được nhu cầu phát triển kinh tế trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế.

Về tàu biển (từ Điều 11 đến Điều 44), đã cấu trúc lại các mục và bổ sung một số quy định mới để điều chỉnh quan hệ phát sinh liên quan đến tàu biển. Việc định nghĩa lại tàu biển, tàu biển Việt Nam cũng đã thể hiện được xu hướng hoà nhập theo định nghĩa của pháp luật của hầu hết các nước và các điều ước quốc tế, tạo thuận lợi trong việc hiểu về tàu biển⁴.

Vấn đề đăng ký tàu biển cũng đã được thể hiện rất rõ nét, phù hợp với tập quán và công ước quốc tế về đăng ký⁵, một số nước như Nauy, Thụy Điển, Panama,... cũng quy định trong luật của mình các chế định này. Đó là việc xác lập được hai chức năng trong đăng ký: đăng ký quốc tịch tàu biển và đăng ký quyền sở hữu tàu (quyền sở hữu tàu biển). Đồng thời cho phép các chủ tàu biển được quyền đăng ký tàu đang đóng, điều này phù hợp với luật pháp hàng hải quốc tế và tạo điều kiện thuận lợi cho chủ tàu có thể tận dụng được vốn vay tín dụng khi cần thiết⁶.

Các quy định về chuyển quyền sở hữu và thế chấp tàu biển, quyền cầm giữ hàng hải cũng được làm rõ ràng hơn, mang tính đặc thù hơn vì tàu biển là một loại tài sản đặc biệt, mang tính chất lưỡng tính (vừa là động sản, vừa là bất động sản), do đó việc

quy định các vấn đề trên trong Bộ luật sửa đổi là phù hợp với luật pháp quốc tế và tập quán quốc tế hiện nay. Đặc biệt việc bổ sung quyền cầm giữ hàng hải (Điều 36) trên cơ sở quy định của một số nước như Trung Quốc, Ukraina và một số nước khác cũng như những quy định của luật và tập quán quốc tế đã tránh được những hiểu nhầm như khi thực hiện Bộ luật Hàng hải 1990, tạo ra được một môi trường pháp lý thuận lợi khi có các khiếu nại phát sinh quyền cầm giữ hàng hải⁷.

Ngoài ra, việc bổ sung các quy định về bắt giữ tàu biển đã tạo được môi trường pháp lý để có thể thực hiện việc bắt giữ tàu theo đúng luật và thông lệ hàng hải quốc tế, bắt giữ tàu ở đây đã được hiểu một cách chính thống là bắt giữ để bảo đảm cho các khiếu nại hàng hải. Trước đây, Bộ luật Hàng hải 1990 chưa điều chỉnh cụ thể chế định bắt giữ tàu, do đó việc bắt giữ tàu đôi khi bị hiểu sang vấn đề tạm giữ, lưu giữ của các cơ quan hành chính nhà nước hay giữ tàu để bảo đảm thi hành án... Điều này đã gây không ít khó khăn khi thực thi pháp luật bắt giữ tàu biển trong thời gian qua.

Về thuyền bộ (từ Điều 45 đến Điều 58), đã đưa những quy định chi tiết về quyền và nghĩa vụ đối với thuyền viên làm việc trên tàu biển. Ngoài ra, so với Bộ luật cũ, để đáp ứng nhu cầu hội nhập, để tạo cho chủ tàu chủ động trong việc thuê thuyền viên làm việc trên tàu biển của mình, đồng thời bảo vệ quyền lợi cho các thuyền viên, Bộ luật sửa đổi đã có các quy

⁴ Định nghĩa tàu biển theo Bộ luật 1990 dài và không bao quát được hết các trường hợp cụ thể đã từng xảy ra trên thực tế.

⁵ Xem thêm Công ước của Liên hợp quốc về điều kiện đăng ký tàu biển.

⁶ Trước đây, khi tàu biển đang đóng, do không có Giấy chứng nhận đăng ký tàu đang đóng nên các chủ tàu không thể chấp được, hoặc thế chấp được thì gặp rất nhiều khó khăn. Điều này dẫn đến khó khăn về tài chính của các doanh nghiệp.

Xem Công ước quốc tế liên quan đến đăng ký quyền của tàu đang đóng.

⁷ Việc xây dựng các Điều từ 36 đến 39 dựa trên cơ sở Điều 27 của Bộ luật Hàng hải 1990 và có tham khảo Công ước quốc tế về quyền cầm giữ hàng hải và thế chấp 1993.

định cụ thể về hợp đồng thuê thuyền viên (Điều 57) và trách nhiệm của chủ tàu⁸.

Về cảng biển (từ Điều 59 đến Điều 69), có nhiều thay đổi về cơ bản, cũng có nhiều ý kiến trong quá trình thông qua Bộ luật sửa đổi, trong đó có việc phân định rõ cảng biển và cảng sông hay trong việc phân loại cảng biển, luồng vào cảng biển... Tuy nhiên, trong điều kiện thực tế hiện nay của nước ta, việc quy định như Bộ luật sửa là hoàn toàn phù hợp.

Trong khái niệm cảng biển đã thể hiện được sự tách bạch giữa quản lý đầu tư kết cấu hạ tầng cảng biển và quản lý khai thác kinh doanh các dịch vụ tại cảng. Trong đó cũng phân định rõ kết cấu hạ tầng bến cảng và kết cấu hạ tầng công cộng nhằm phân định sở hữu và quản lý của nhà nước cũng như chủ đầu tư⁹.

Để xác định tầm quan trọng của cảng biển trong điều kiện hiện nay, các quy định về phân loại cảng biển¹⁰ cũng được đưa vào một cách rõ ràng, tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực hiện chính sách quản lý phát triển cảng biển nước ta, đồng thời tạo thuận lợi trong việc quyết định đầu tư.

Về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển (từ Điều 70 đến Điều 122), có nhiều thay đổi và bổ sung, chủ yếu là việc sắp xếp lại các Điều của Bộ luật 1990 và bổ sung sửa đổi trên cơ sở Quy tắc Hague Visby và một số ưu điểm của Quy tắc Hamburg như các quy định về

các hợp đồng vận chuyển cụ thể, các chứng từ, quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan đến hợp đồng vận chuyển, thay đổi đơn vị để tính toán trong giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển¹¹...

Đặc biệt, việc sử dụng thuật ngữ “vận tải đa phương thức” đã thể hiện được tính hội nhập kinh tế quốc tế trong lĩnh vực vận tải. Trong Bộ luật 1990, khái niệm này cũng đã được nói tới dưới tên “liên hiệp vận chuyển”, tuy nhiên khái niệm này chưa đầy đủ về nội dung và chưa phù hợp với thuật ngữ đang sử dụng theo thông lệ quốc tế¹².

Về hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển (từ Điều 123 đến Điều 137), có bổ sung rất nhiều so với Bộ luật 1990, trên cơ sở Công ước quốc tế Athens 1974 về vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển và điều kiện, kinh nghiệm thực tế hoạt động vận chuyển hành khách và hành lý ở Việt Nam cũng như các nước, các quy định về hợp đồng, chứng từ vận chuyển hành khách, hành lý, các quyền và nghĩa vụ của hành khách, trách nhiệm của người vận chuyển,... đã được thể hiện rất rõ ràng và phù hợp với thông lệ hàng hải quốc tế.

Về Hợp đồng thuê tàu (từ Điều 138 đến Điều 157), có sự tách bạch được các hình thức thuê tàu định hạn và thuê tàu trần bảo đảm được sự điều chỉnh của pháp luật hàng hải đối với mỗi hình thức này. Đồng thời đề ra được nguyên tắc áp dụng quy định pháp luật trong hợp đồng thuê

⁸ Khi sửa đổi Bộ luật cũ, các quy định mới này đã được tham khảo Công ước của Tổ chức lao động quốc tế quy định về điều kiện làm việc và sinh hoạt của thuyền viên trên tàu biển.

⁹ Xem Điều 59, Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi).

¹⁰ Điều 60, Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi) phân cảng biển thành 3 loại: loại I, loại II, loại III.

¹¹ Theo Bộ luật Hàng hải 1990, đơn vị để tính toán là đồng Franc vàng, theo Bộ luật sửa đổi được tính bằng “đơn vị tính toán”.

¹² Xem thêm Nguyễn Trương (2001) Phát triển vận tải đa phương thức của Việt Nam, Tạp chí hàng hải số tháng 9 năm 2001.

tàu¹³ tạo điều kiện tự chủ giữa người thuê tàu và người cho thuê.

Về đại lý tàu biển và môi giới hàng hải (từ Điều 158 đến Điều 165), đã được sửa theo hướng giữ nguyên quan điểm của Bộ luật 1990, tuy nhiên các quy định tại chương này cũng đã mở rộng phạm vi hoạt động được uỷ thác của người đại lý tàu biển, không chỉ bó hẹp trong phạm vi kinh doanh như Bộ luật 1990 quy định¹⁴.

Về Hoa tiêu hàng hải (từ Điều 169 đến Điều 177), đây là vấn đề có rất nhiều ý kiến như: phân biệt loại hình của tổ chức hoa tiêu hàng hải là tổ chức hoạt động công ích hay kinh doanh, có sự tham gia của các thành phần kinh tế khác hay không, có cần thiết quy định rõ các điều kiện hoạt động hay không?,... Vì nếu như quy định trong Bộ luật sửa đổi thì hoạt động của hoa tiêu vẫn mang tính độc quyền, không phù hợp trong điều kiện hội nhập. Tuy nhiên, có thể thấy rằng, trước mắt việc quy định về hoa tiêu trong chương này là phù hợp trong điều kiện hiện nay¹⁵, vì theo quan điểm hiện thời của chúng ta thì mục tiêu hàng đầu của hoa tiêu là góp phần trong việc bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường,... Do đó, để đạt được các mục tiêu trên, đồng thời giữ uy tín quốc gia, hoạt động tổ chức hoa tiêu như thế nào cần thiết phải có sự quản lý thống nhất của Nhà nước.

Về lai dắt tàu biển (từ Điều 178 đến Điều 184), có bổ sung một số quy định về việc thực hiện hợp đồng lai dắt tàu biển, đồng thời làm rõ trách nhiệm bồi thường tổn thất đối với người thứ ba¹⁶. Qua đó tạo được sự yên tâm đối với các tàu biển khi phải sử dụng tàu lai hỗ trợ, đặc biệt là tàu biển của nước ngoài.

Về cứu hộ hàng hải (từ Điều 185 đến Điều 196), việc quy định nghĩa vụ của người cứu hộ, chủ tàu và thuyền trưởng, đưa ra các cơ sở để xác định tiền công cứu hộ,... thể hiện được sự rõ ràng trong hoạt động cứu hộ. Các quy định này cũng phù hợp với luật và thông lệ quốc tế và pháp luật hàng hải của một số nước như Trung Quốc, Na Uy.

Ngoài ra, các Chương từ XII đến XVII đã có những sửa đổi cần thiết, phù hợp trong điều kiện hiện nay nhất là trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế. Tuy nhiên, trong phạm vi của bài viết này, tác giả chỉ muốn trao đổi cùng bạn đọc để có thể hiểu một cách tổng quan về Bộ luật hàng hải Việt Nam (sửa đổi) qua việc phân tích một số các chế định có thay đổi về cơ bản.

¹³ Xem Điều 141, Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi).

¹⁴ Xem Điều 144, Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi).

¹⁵ Hiện nay chúng ta mới đang nghiên cứu về tổ chức các loại hình dịch vụ công trong tiến trình cải cách hành chính.

¹⁶ Xem khoản 3, Điều 182 Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi)