

# NGHĨA VỤ CUNG CẤP BIỆN PHÁP BẢO ĐẢM TÀI CHÍNH CHO YÊU CẦU BẮT GIỮ TÀU BIỂN - KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VÀ MỘT SỐ GỢI MỞ CHO VIỆT NAM

■ TRẦN TRUNG HIẾU \*

**Tóm tắt:** Bài viết này phân tích và so sánh quy định về biện pháp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển của quốc tế và Việt Nam, từ đó, gợi mở những vấn đề cần hoàn thiện pháp luật Việt Nam về chế định này.

**Abstract:** This article analyzes and compares regulations on financial security measures for international and Vietnamese ship arrest requests, thereby suggesting issues that need to be improved in Vietnam's law on this regulation.

Bắt giữ tàu biển là một quy định đặc trưng của một vụ kiện đối vật (in rem) trong pháp luật hàng hải thế giới. Cụ thể, khiếu nại in rem (in rem claim) là khiếu nại, trong đó, tàu biển được coi là bị đơn của khiếu nại đó. Theo pháp luật hàng hải quốc tế, do khiếu nại in rem có bị đơn là tàu biển bị bắt giữ, Tòa án tại nơi tàu biển bị bắt giữ sẽ có thẩm quyền giải quyết khiếu nại và theo đó, giá trị của tàu biển là giới hạn cho một hay toàn bộ các khiếu nại hàng hải liên quan. Khiếu nại in rem coi bị đơn là con tàu bị bắt giữ theo đó đã giải quyết được vấn đề thẩm quyền giải quyết tranh chấp trong trường hợp chủ con tàu đó ở nước ngoài<sup>1</sup>. Đây chính là điểm khác biệt giữa vụ kiện in rem trong lĩnh vực luật hàng hải so với luật tố tụng dân sự. Bên cạnh đó, bắt giữ tàu biển là phương thức để ngăn chặn việc chủ tàu trốn tránh trách nhiệm liên quan đến tàu biển thuộc sở hữu của họ. Việc bắt giữ tàu biển và các tài sản khác theo vụ kiện in rem có mục đích khiến chủ tàu phải cung cấp một loại bảo lãnh tiền tố tụng cho nguyên đơn. Việc giải

quyết mâu thuẫn và cân bằng về mặt lợi ích giữa nguyên đơn hàng hải và chủ tàu luôn là một chủ đề gây tranh cãi trong lĩnh vực luật hàng hải. Một mặt, nguyên đơn cho rằng quyền bắt giữ tàu biển là cách thức có giá trị nhất để thi hành khiếu nại hàng hải và thu hồi nợ từ phía chủ tàu/người thuê tàu. Ngược lại, chủ tàu/người thuê tàu cho rằng, cần phải có chế tài để bảo đảm việc bắt giữ tàu sai đối với tàu không gây gián đoạn đến quyền giao thương hợp pháp của con tàu.

## 1. Nghĩa vụ cung cấp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển tiếp cận từ góc độ pháp luật hàng hải quốc tế

Trên diễn đàn quốc tế, nghĩa vụ này đã được các quốc gia liên tục thảo luận và đề xuất trong suốt thế kỷ 20 song song với trách nhiệm đối với yêu cầu bắt giữ tàu sai. Vào năm 1930, các Hiệp hội pháp luật hàng hải (Maritime Law Association) của các nước (sau đây gọi là “MLA”) được yêu cầu đưa ra các vấn đề về pháp luật hàng hải quốc tế để thảo luận tại hội nghị của Ủy ban quốc tế về Hàng hải (Comité Maritime

\* Công ty Luật TNHH Tư vấn Độc Lập

Internaiotnal - sau đây gọi là CMI) được tổ chức tại Antwerp<sup>2</sup>. Trong quá trình thảo luận về trách nhiệm đối với yêu cầu bắt giữ tàu sai, nghĩa vụ cung cấp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển được đại diện của các quốc gia đề cập trong Hội nghị của CMI tại Naples năm 1951 trước khi Công ước quốc tế về Bắt giữ tàu biển được ra đời vào năm 1952 (Công ước Brussels năm 1952).

Tại Hội nghị của CMI tại Naples năm 1951, đại diện của các nước Scandinavia đã có ý kiến đề xuất đưa quy định bảo đảm tài chính được đưa vào Dự thảo Công ước bắt giữ tàu biển<sup>3</sup>. Việc ủng hộ đưa quy định bảo đảm tài chính vào trong Công ước là một cách hạn chế tốt nhất các trường hợp yêu cầu quyền bắt giữ tàu biển và tránh việc lạm dụng quyền này gây ảnh hưởng đến hoạt động giao thương của tàu<sup>4</sup>. Bên cạnh đó, đại diện các nước này cho rằng việc quy định áp dụng biện pháp bảo đảm tài chính theo nguyên tắc *lex fori* (luật của Tòa án) chỉ là một cách né tránh cho việc quy định trực tiếp thành một nghĩa vụ của bên yêu cầu bắt giữ tàu biển. Do đó, đại diện của các nước Scandinavia đã đề xuất đưa yêu cầu cung cấp bảo đảm tài chính thành yêu cầu bắt buộc đối với bên yêu cầu bắt giữ tàu biển, trừ một số trường hợp đặc biệt. Tuy nhiên, đại diện của nước Pháp cho rằng quan điểm đúng phải là việc thẩm phán có toàn quyền quyết định việc yêu cầu nguyên đơn phải cung cấp bảo đảm tài chính. Đặc biệt, ông phải xem xét đến thực tế vụ việc, khả năng tài chính của nguyên đơn để cân nhắc tính hợp lý cho yêu cầu bảo đảm tài chính<sup>5</sup>. Như vậy, theo quan điểm của Pháp thì bảo đảm tài chính không phải yêu cầu bắt buộc mà phụ thuộc vào quyết định của thẩm phán khi xem xét các yếu tố vụ việc.

Cuối cùng để đạt được một thỏa thuận chung liên quan đến bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển, hội nghị đã thống nhất theo ý kiến của đại diện Anh quốc và áp dụng một trong những nguyên tắc cơ bản của tư pháp quốc tế là *lex fori* để giải quyết xung đột pháp luật đối với trách nhiệm bắt giữ tàu sai và bảo đảm tài chính<sup>6</sup>. Đây là lí do các nước Scandinavia chỉ tham gia vào Công ước Brussels năm 1952 tại Brussels khi đến thời điểm bắt buộc phải tham gia của các nước thuộc Liên minh châu Âu<sup>7</sup>. Sau đó, CMI tiếp tục tổ chức các hội nghị thảo luận về vấn đề trên bắt đầu từ Hội nghị tại Lisbon năm 1985 đến khi Công ước năm 1999 ra đời. Vào thời điểm đó, dự thảo của CMI quy định về biện pháp bảo vệ chủ tàu và người thuê tàu trần của tàu bị bắt giữ tại Điều 6. Trong dự thảo này, khoản 1 Điều 6 có hai hướng quy định, trong đó hướng quy định đầu tiên cho phép Tòa án nơi có yêu cầu bắt giữ được toàn quyền quyết định về việc có hay không áp dụng biện pháp bảo đảm tài chính, trong khi theo hướng quy định thứ hai thì ngoại trừ những trường hợp đặc biệt, Tòa án bắt buộc phải yêu cầu biện pháp bảo đảm tài chính.

Trong các phiên họp sau đó, có các ý kiến ủng hộ hướng quy định thứ hai. Cụ thể, đại diện đến từ Phòng Vận tải Quốc tế đã đề xuất nghĩa vụ bảo đảm tài chính là một nghĩa vụ bắt buộc của nguyên đơn (người yêu cầu bắt giữ tàu biển) hơn là một nghĩa vụ phát sinh phụ thuộc vào quyết định của Tòa án. Bên cạnh đó, đại diện đến từ Ai Cập cho rằng nghĩa vụ cung cấp biện pháp bảo đảm tài chính là cần thiết để thanh toán cho các chi phí tại cảng do tàu biển bị bắt giữ, và cảng vụ nơi tàu biển bị bắt giữ cần phải phối hợp với Tòa án để đưa ra các biện pháp phù hợp cho việc bắt giữ tàu để tránh gây ảnh hưởng đến hoạt động

chung của cảng biển. Tuy nhiên, do sức ảnh hưởng của các nước chiếm thị phần lớn trong ngành hàng hải thế giới, Công ước về Geneva năm 1999 được thông qua với quy định cho phép Tòa án tại quốc gia nơi tàu biển bị bắt giữ có thể yêu cầu biện pháp bảo đảm tài chính trong trường hợp bắt tàu sai<sup>8</sup>.

Sau đó, vấn đề biện pháp bảo đảm tài chính được tiếp tục đề cập tại một bài giảng tại Đại học Tulane, Mỹ vào năm 2013<sup>9</sup> trước khi được đưa vào thảo luận xem xét tại hội nghị CMI các năm gần đây. Một danh sách câu hỏi xoay quanh vấn đề bắt giữ tàu biển đã được gửi đến các quốc gia. Các câu trả lời đến từ các nước trên thế giới cho thấy có sự đa dạng và không thống nhất trong việc yêu cầu cung cấp biện pháp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển. Ví dụ, các nước theo hệ thống luật dân sự thường có quy định về biện pháp bảo đảm cho yêu cầu bắt giữ tàu biển, còn các nước theo hệ thống thông luật thì không yêu cầu (do ảnh hưởng của pháp luật Anh quốc). Ngoài ra, trong nội bộ các nước châu Âu có thể chia thành các nước ở phía bắc châu Âu sẽ yêu cầu biện pháp bảo đảm tài chính còn các nước phía Nam không yêu cầu. Ngoài ra, hình thức và giá trị của biện pháp bảo đảm tài chính cũng được các quốc gia quy định khác biệt, ví dụ như, Tòa án Đan Mạch thường yêu cầu giá trị biện pháp bảo đảm tài chính là giá trị 05 ngày thuê tàu đang được bắt giữ, Tòa án Colombia yêu cầu 20% giá trị của khiếu nại hàng hải dẫn đến yêu cầu bắt giữ tàu biển; Bộ luật Hàng hải năm 2014 của Tây Ban Nha yêu cầu giá trị của biện pháp bảo đảm tài chính không thấp hơn 15% giá trị của khiếu nại hàng hải dẫn đến yêu cầu bắt giữ tàu biển<sup>10</sup>.

Như vậy, nghĩa vụ cung cấp bảo đảm tài chính

cho yêu cầu bắt giữ tàu biển được quy định nhằm mục đích bồi thường thiệt hại cho chủ tàu/người thuê tàu trong trường hợp yêu cầu bắt giữ tàu sai.

## **2. Nghĩa vụ cung cấp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển ở Việt Nam**

Quy định pháp luật hàng hải tại Việt Nam đã trải qua ba giai đoạn với các mốc thời gian là thời điểm có hiệu lực của Bộ luật Hàng hải năm 1990, Bộ luật Hàng hải năm 2005 và Bộ luật Hàng hải năm 2015. Hiện nay, quy định về nghĩa vụ cung cấp biện pháp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển đang được quy định tại Điều 132 Bộ luật Hàng hải năm 2015<sup>11</sup> và Điều 5 Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển năm 2008 và Nghị định số 57/2010/NĐ-CP ngày 25/5/2010 của Chính phủ hướng dẫn thi hành Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển. Trong giai đoạn này, chế định biện pháp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển được lần đầu ghi nhận trong pháp luật quốc tế tại Điều 6 Công ước quốc tế về Bắt giữ tàu biển năm 1999. Sự xuất hiện của chế định về Bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển trong pháp luật hàng hải Việt Nam bắt đầu từ khi Quốc hội khóa XI thảo luận về dự thảo Bộ luật Hàng hải năm 2005. Theo Báo cáo tổng kết 13 năm thực hiện Bộ luật Hàng hải Việt Nam (1991 - 2003) của Bộ Giao thông vận tải tháng 10/2003, một trong những hạn chế của Bộ luật Hình sự năm 1990 cần được sửa đổi, bổ sung là quy định về bắt giữ tàu biển<sup>12</sup>. Do đó, Bộ Giao thông vận tải đề xuất sửa đổi, bổ sung liên quan đến quy định về bắt giữ tàu biển là: “Sửa đổi các quy định về bắt giữ tàu cho phù hợp với pháp luật Việt Nam và thông lệ hàng hải quốc tế”. Dự thảo Bộ luật Hàng hải năm 2005 lần đầu tiên có quy định về bảo đảm tài chính<sup>13</sup> với mục đích “bảo vệ quyền lợi của bên có tàu bị bắt giữ trong trường hợp tàu bị bắt giữ sai hay chủ

tàu phải cung cấp quá nhiều tiền bảo lãnh so với mức độ của khiếu kiện”<sup>14</sup>. Dự thảo này sau đó về cơ bản được Quốc hội thông qua, trong đó quy định về bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu quy định người yêu cầu bắt giữ tàu biển bắt buộc phải cung cấp bảo đảm tài chính và giá trị của bảo đảm tài chính sẽ do Tòa án quy định<sup>15</sup>.

Ngày 27/8/2008, Ủy ban Thường vụ Quốc hội khóa XII ban hành Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển trong đó quy định rõ hơn về hình thức bảo đảm tài chính, thời hạn nộp bảo đảm tài chính và việc xử lý bảo đảm tài chính khi có quyết định thả tàu biển bị bắt giữ. Quy định về biện pháp bảo đảm tài chính tại Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu biển có thể được coi là sự học tập, vận dụng có chọn lọc Điều 6 Công ước Geneva năm 1999<sup>16</sup>. Như vậy, mục đích quy định về biện pháp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển tại Việt Nam hướng tới là để: (i) Cảnh báo bên yêu cầu; (ii) Bồi thường thiệt hại do yêu cầu bắt giữ tàu sai. Cụ thể, bên muốn bắt giữ tàu biển phải cân nhắc cẩn thận về khiếu nại dẫn đến quyền bắt giữ tàu biển, qua đó giảm thiểu những yêu cầu bắt giữ tàu biển vô lý hoặc có mục đích xấu. Bên cạnh đó, trong trường hợp chủ tàu, người thuê tàu trần có cơ sở cho rằng bên yêu cầu bắt giữ tàu biển: (i) Có khiếu nại không thuộc các trường hợp dẫn đến việc bắt giữ tàu; (ii) Không có quyền khiếu nại do quyền khiếu nại thuộc về chủ thể khác (ví dụ, bên nhận hàng hóa thực tế nhưng không phải người nhận hàng ghi trên vận đơn đường biển), chủ tàu, người thuê tàu trần có thể khởi kiện yêu cầu bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng đối với yêu cầu bắt giữ tàu không đúng và xử lý biện pháp bảo đảm tài chính mà không cần chờ sau khi giải quyết khiếu nại về mặt nội dung. Bên cạnh đó, tại

thời điểm đưa ra yêu cầu bắt giữ tàu biển, người có yêu cầu bắt giữ tàu biển chưa thể chứng minh được khoản nợ của chủ tàu/người thuê tàu và bản án của Tòa án hoặc phán quyết trọng tài sau này không chấp nhận bất kỳ khiếu nại nào của người yêu cầu bắt giữ tàu biển có thể xảy ra. Trong trường hợp đó, người yêu cầu bắt giữ tàu biển thực tế đã xâm phạm quyền sở hữu (quyền sử dụng) tài sản của người khác và phải chịu toàn bộ hậu quả kinh tế phát sinh liên quan.

Thực tiễn áp dụng chế định bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển còn một số tồn tại, cụ thể:

*Thứ nhất*, hiện nay, pháp luật Việt Nam chưa quy định rõ về giá trị bảo đảm tài chính mà bên yêu cầu bắt giữ tàu biển phải nộp. Về vấn đề này, nhiều chuyên gia lưu ý: “Trong thực tế, việc xác định số tiền để bảo đảm tài chính (Điều 43 Bộ luật Hàng hải năm 2005, Điều 5 Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu biển năm 2008) gặp rất nhiều khó khăn do không có quy định cụ thể về việc xác định giá trị này”<sup>17</sup>. Mặt khác, theo Báo cáo của Ủy ban Pháp luật Quốc hội khóa XIII về tổng hợp ý kiến của các vị đại biểu quốc hội về Bộ luật Hàng hải (sửa đổi) năm 2015, nhiều ý kiến đề nghị quy định rõ về tiêu chí xác định tồn thất của việc bắt giữ tàu biển không đúng để tránh việc áp dụng tùy tiện. Tuy nhiên, vấn đề về việc xác định giá trị bảo đảm tài chính vẫn tiếp tục tồn tại sau khi ban hành Bộ luật Hàng hải năm 2015<sup>18</sup>.

Theo một số quốc gia<sup>19</sup>, giá trị bảo đảm tài chính thường được cân nhắc dựa trên những yếu tố sau: (i) Giá trị của khiếu nại hàng hải mà bên yêu cầu bắt giữ tàu biển đưa ra; (ii) Báo cáo giám định sơ bộ của giám định viên để xác định giá trị của khiếu nại hàng hải<sup>20</sup>; (iii) Giới hạn trách

nhệm dân sự của chủ tàu căn cứ theo giấy chứng nhận trọng tài tàu<sup>21</sup>; (iv) Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển<sup>22</sup>; (v) Giá trị thị trường của tàu. Hiện nay, thực tiễn áp dụng quy định về bảo đảm tài chính của các Tòa án nơi có cảng biển lớn và thường xuyên có những yêu cầu về bắt giữ tàu biển như Tòa án nhân dân TP. Quảng Ninh, Tòa án nhân dân TP. Hải Phòng, Tòa án nhân dân TP. Hồ Chí Minh, Tòa án nhân dân TP. Vũng Tàu,... cho thấy, thông thường Tòa án sẽ quyết định giá trị bảo đảm tài chính dựa theo giá thuê theo ngày của hợp đồng thuê tàu định hạn hoặc Hợp đồng thuê tàu trần. Căn cứ tính giá trị bảo đảm tài chính này là có cơ sở vì đối với loại hợp đồng thuê tàu trên, tiền thuê tàu được tính theo giá thuê tàu theo ngày, trong khi thời hạn bắt giữ tàu biển cũng được tính theo ngày và tối đa là 30 ngày.

*Thứ hai*, thực tiễn hoạt động hàng hải cho thấy phần lớn các trường hợp tàu biển được thả chỉ sau một khoảng thời gian ngắn kể từ khi có quyết định bắt giữ do các bên đạt được thỏa thuận về việc cung cấp thư bảo lãnh. Tuy nhiên, tại thời điểm ra quyết định thả tàu biển, theo quy định của pháp luật, Tòa án phải xem xét xử lý biện pháp bảo đảm tài chính được bên yêu cầu bắt giữ tàu biển cung cấp<sup>23</sup>. Ngoại trừ một số trường hợp đặc thù như có sai phạm rất rõ ràng về thủ tục trong việc ra quyết định bắt giữ tàu biển, vào thời điểm ra quyết định thả tàu biển, thẩm phán dường như không thể có căn cứ xem xét yêu cầu bắt giữ tàu biển đó là đúng hay không đúng do vấn đề tranh chấp dẫn đến khiếu nại làm phát sinh quyền bắt giữ tàu biển thuộc về phần nội dung tranh chấp và thường không thuộc thẩm quyền của Tòa án Việt Nam.

Do đó, thực tiễn các Tòa án Việt Nam thường trả lại bảo đảm tài chính cho bên yêu cầu bắt giữ tàu biển đồng thời với việc thả tàu biển<sup>24</sup>. Như vậy, mặc dù mục đích của bên yêu cầu bắt giữ tàu biển là thư bảo lãnh của bên chủ tàu/người thuê tàu cho khiếu nại hàng hải của họ đã đạt được, mục đích cung cấp bảo đảm tài chính để bảo vệ cho lợi ích của chủ tàu/người thuê tàu trong trường hợp bắt giữ tàu sai đường như không thể đạt được.

### **3. Một số kiến nghị gợi mở cho Việt Nam**

*Một là*, pháp luật hàng hải Việt Nam cần quan tâm sửa đổi, bổ sung hướng dẫn về căn cứ, thủ tục xem xét yêu cầu bắt giữ tàu biển để Tòa án có thể xác định giá trị biện pháp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển trong từng trường hợp cụ thể.

*Hai là*, cần nghiên cứu pháp luật của nước Anh và Công ước Geneva năm 1999 để từng bước mở rộng thêm thẩm quyền của Tòa án Việt Nam đối với việc giải quyết các khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền bắt giữ tàu biển, trừ trường hợp các bên có thỏa thuận ra Tòa án nước ngoài hoặc Trọng tài. Việc mở rộng thẩm quyền này là cần thiết để đảm bảo biện pháp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển có thể được giải quyết tranh chấp phát sinh từ khiếu nại hàng hải.

*Ba là*, Việt Nam cần sửa đổi quy định về thủ tục xem xét biện pháp bảo đảm tài chính hiện nay đang được quy định tại thời điểm có quyết định thả tàu biển, thành thời điểm sau khi có quyết định giải quyết tranh chấp phát sinh từ khiếu nại hàng hải để đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp của chủ tàu/người thuê tàu trần trong trường hợp tàu biển bị bắt giữ không đúng □

1. Aleka Mandaraka Sheppard, *Modern Admiralty Law*, 1st Edition, 2001, Cavendish Publishing Limited, tr. 74.  
2. Giorgio Berlingieri (2020), *Liability for Wrongful Arrest of Ships: the efforts towards possible uniform rules*, *Il Diritto Marittimo*, tr. 1 - 2. Xem thêm Francesco Berlingieri (2011), *Berlingieri on Arrest of Ships*, 5th Edition, Informa, đoạn 1.01.

3. Xem: Comite Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collision between Vessels 23 September 1910 and of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Sea-going Ship*, 10 May 1952, tr. 382 - 383.

4. Xem: Comite Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collision between Vessels 23 September 1910 and of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Sea-going Ship*, 10 May 1952, tr. 385.

5. Xem: Comite Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collision between Vessels 23 September 1910 and of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Sea-going Ship*, 10 May 1952, tr. 385 - 388. Xem Footnote 15, Giorgio Berlingieri (2020), *Liability for Wrongful Arrest of Ships: the efforts towards possible uniform rules*, *Il Diritto Marittimo*.

6. Điều 6 Công ước Geneva năm 1999. Xem Comite Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collision between Vessels 23 September 1910 and of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Sea-going Ship*, 10 May 1952, tr. 253 - 255. Xem Giorgio Berlingieri (2020), *Liability for Wrongful Arrest of Ships: the efforts towards possible uniform rules*, *Il Diritto Marittimo*, tr. 7 - 8.

7. Đơn Mạch tham gia ngày 2/5/1989, Thụy Điển tham gia ngày 30/4/1993, Na Uy tham gia ngày 01/11/1994, Phần Lan tham gia ngày 21/12/1995.

8. Điều 6 Công ước Geneva năm 1999.

9. Xem: Sir Benard Eder, *Wrongful Arrest of Ships: A Time for Change*, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 38:115, tr.115 - tr.136; Martin Davies, "Wrongful Arrest of Ships: A Time for Change" – A Reply to Sir Benard Eder, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 38:137, tr. 137 - 142, Sir Benard Eder, *Wrongful Arrest of Ships: Rejoinder by the Honourable Mr. Justice Eder*, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 38:143, tr. 143 - tr. 145.

10. *Members of the Shiparrested.com Network*, *Ship Arrests in Practice*, 11th Edition 2018, *Shiparrested.com*.

11. Xem: Điều 132: *Biện pháp bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển*.

12. Cụ thể, Bộ luật Hàng hải năm 1990 "quy định Tòa án chỉ được bắt giữ tàu khi đã thụ lý vụ án. Điều này không thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân muốn bắt tàu (nhất là tàu nước ngoài) tại Việt Nam. Để ban hành được *Lệnh bắt giữ tàu*, Tòa án phải thụ lý vụ án mà như vậy cần có thời gian trong khi đó việc bắt giữ tàu đòi hỏi nhanh và bí mật. Qua tham khảo công ước quốc tế về bắt giữ tàu biển và luật hàng hải của hầu hết các nước thì việc bắt giữ tàu biển có thể được thực hiện trong cả trường hợp Tòa không cần phải thụ lý vụ án, mà chỉ cần nhận đơn yêu cầu bắt tàu của người khiếu nại. Ngoài ra, Bộ luật chưa quy định cơ quan nào sẽ ban hành trình tự, thủ tục bắt giữ tàu biển tại Việt Nam, điều mà hầu hết các nước đều có quy định."

13. Xem Điều 34 Dự thảo Bộ luật Hàng hải năm 2005.

14. Dự thảo Bộ luật Hàng hải (sửa đổi).

15. Xem: Điều 43 Bộ luật Hàng hải năm 2005.

16. Trong Đề án nghiên cứu, đề xuất gia nhập Công ước quốc tế về bắt giữ tàu biển năm 1999 của Bộ Giao  
(Xem tiếp trang 59)