

Văn kiện của UNCITRAL về bán tàu theo phương thức tư pháp (Dự thảo Bắc Kinh) và tiềm năng tương lai trở thành Công ước của Liên hiệp quốc về bán tàu theo phương thức tư pháp

■ **TS. NGUYỄN THÀNH LÊ; ThS. NGUYỄN ĐÌNH THÚY HƯỜNG**

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

TÓM TẮT: Văn kiện của UNCITRAL về bán tàu theo phương thức tư pháp (Dự thảo Bắc Kinh) hiện đang trong giai đoạn soạn thảo, chỉnh sửa, lấy ý kiến từ các quốc gia thành viên nằm trong Ủy ban về Luật Thương mại quốc tế của Liên hiệp quốc (UNCITRAL) từ năm 2018. Nếu dự thảo này trở thành công ước được các quốc gia trên thế giới phê chuẩn rộng rãi, đây sẽ là công ước đầu tiên và duy nhất trên thế giới điều chỉnh trực tiếp vấn đề công nhận và cho thi hành phán quyết của một tòa án nước ngoài đối với một thương vụ mua bán tàu biển đăng kí nước ngoài. Bài báo sẽ làm sáng tỏ tiềm năng đa chiều của Văn kiện của UNCITRAL về bán tàu theo phương thức tư pháp trở thành công ước quốc tế.

TỪ KHÓA: Dự thảo Bắc Kinh, vấn đề công nhận và cho thi hành, bán tàu theo phương thức tư pháp, UNCITRAL, đăng ký tàu biển.

ABSTRACT: The Uncitral document relating to the judicial sale of ships (The Beijing Draft) has been in editing phase which permits the members- states of Uncitral to amend and to express their opinions since 2018. Once entering into force as an international convention ratified commonly by different States, this could be the unique international convention which would regulate the recognition and execution of a foreign Court's decision which would imply the result of a judicial sale of ships registered by another foreign Registry Authority. This article aimed to clarify the potential to become an international convention under different circumstances of the The Uncitral document relating to the judicial sale of ships.

KEYWORDS: Beijing Draft, recognition and execution, judicial sale of ships, UNCITRAL, shipping registration.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Dự án đầy tính tham vọng của Ủy ban Hàng hải quốc tế từ năm 2007 đã được đưa trở thành văn kiện dự thảo

chính thức của Ủy ban về Luật Thương mại quốc tế của Liên hiệp quốc (UNCITRAL) do nhóm VI triển khai từ năm 2018. Văn kiện dự thảo trên gồm 21 điều, chia làm 3 phần là lời mở đầu, các điều khoản quy định và phần phụ lục là mẫu chứng nhận tàu biển đã được bán theo phương thức tư pháp. Mấu chốt trọng tâm của Dự thảo Bắc Kinh là việc cho phép một thương vụ mua bán tàu biển diễn ra ngoài lãnh thổ của nước nơi tàu biển đăng kí trước đó có hiệu lực ở bất kì mọi quốc gia thành viên nào nếu dự thảo trên trở thành công ước quốc tế được phê chuẩn. Việc mua bán tàu được công nhận sẽ giúp các bên tiết kiệm được chi phí bảo dưỡng tàu, thời gian, công sức, tài chính của các bên khi không phải gặp bất kì trở ngại nào từ phía các cơ quan thi hành (chủ yếu là cơ quan quản lý đăng ký tàu biển) và các chủ nợ, người có quyền cầm giữ hàng hải đối với con tàu của người chủ tàu cũ. Phương thức bán tàu theo hình thức tư pháp được đề ra như một giải pháp đánh thẳng vào trọng tâm vấn đề còn thiếu sự thống nhất và hài hòa giữa các quốc gia về pháp luật hàng hải, pháp luật tài chính ngân hàng, bắt giữ tàu biển, cầm giữ hàng hải. Được hứa hẹn là văn kiện có giá trị độc nhất giải quyết dứt điểm được vấn đề tồn tại đã rất lâu trong tài chính tàu biển, Dự thảo Bắc Kinh được cho là có tiềm năng trở thành một công ước quốc tế trong tương lai gần. Bài báo nhằm sáng tỏ nhận định trên dưới 3 góc độ: sự chuẩn bị hợp lý, lâu dài; làn sóng ủng hộ đa phương cho dự thảo và hình thức không thể phù hợp hơn của Dự thảo Bắc Kinh là một công ước quốc tế.

2. TIỀM NĂNG TRỞ THÀNH CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ CỦA DỰ THẢO BẮC KINH VỚI SỰ CHUẨN BỊ HỢP LÝ LÂU DÀI

Với sự chuẩn bị lâu dài lên đến 12 năm, bản dự thảo công ước quốc tế về vấn đề công nhận việc bán tàu nước ngoài theo phương thức tư pháp (Dự thảo Bắc Kinh) tại Đại hội đồng của Ủy ban Hàng hải quốc tế (CMI) vào ngày 17/6/2014 tại Hamburg. Bản dự thảo quốc tế này được biết đến với tên gọi Dự thảo Bắc Kinh bởi nguyên nhân chủ yếu là do nội dung soạn thảo trong suốt hội nghị quốc tế lần thứ 40 của CMI tại Bắc Kinh năm 2012. Bản thảo cuối cùng của dự thảo công ước quốc tế này đã được trình lên Đại hội

đồng CMI tại Hamburg bởi Hiệp hội Luật Hàng hải Trung Quốc. Dự thảo Bắc Kinh chính thức trở thành một dự án của Ủy ban về Luật Thương mại quốc tế của Liên hợp quốc (UNCITRAL) vào ngày 29/6/2018.

UNCITRAL là tổ chức trực thuộc Liên hợp quốc chuyên soạn thảo các quy tắc mẫu, mang tính thiện chí và hài hòa hóa trong các giao dịch thương mại xuyên biên giới. UNCITRAL đã bảo lưu toàn bộ cấu trúc và toàn bộ 21 điều khoản được đệ trình lên bởi CMI. Trên thực tế, Dự thảo Bắc Kinh được soạn thảo theo khuôn mẫu đầy thành công của công ước về công nhận và cho thi hành phán quyết trọng tài nước ngoài (Công ước New York 1958). Do đó, số lượng các điều khoản trong văn kiện dự thảo này thực tế được giới hạn ở con số 21, con số đặc biệt gắn liền với 26 điều khoản trong Công ước New York. Rõ ràng rằng, quyền lực tư pháp truyền thống, tòa án đã không có được công cụ pháp lý xứng đáng để củng cố các phán quyết của tòa trong bối cảnh toàn cầu hóa, trong sự so sánh với thành công toàn cầu của Công ước New York. Vì vậy, Dự thảo Bắc Kinh còn được coi như bước khởi đầu của một công ước quốc tế mới theo xu hướng củng cố theo quyền lực tư pháp của tòa.

3. TIỀM NĂNG TRỞ THÀNH CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ CỦA DỰ THẢO BẮC KINH VỚI LÀN SÓNG ỦNG HỘ QUỐC TẾ RỘNG KHẮP

Ủy ban Hàng hải quốc tế (CMI) là tổ chức quốc tế phi chính phủ lâu đời nhất trên thế giới, đặc biệt liên quan tới việc thống nhất pháp luật hàng hải và thực tiễn thương mại, tổ chức hàng hải quốc tế. Bản thảo cuối cùng của dự thảo công ước quốc tế này đã được trình lên Đại hội đồng CMI tại Hamburg bởi Hiệp hội Luật Hàng hải Trung Quốc. Dự thảo này đã được ủng hộ bởi 24 Hiệp hội Hàng hải quốc gia (Argentina, Australia/New Zealand, Bỉ, Canada, Trung Quốc, Hàn Quốc, Đan Mạch, Phần Lan, Pháp, Đức, Hi Lạp, Ireland, Ý, Nhật Bản, Malta, Hà Lan, Nigeria, Na Uy, Tây Ban Nha, Thụy Điển, Thụy Sĩ, Thổ Nhĩ Kỳ, Vương Quốc Anh, Hợp Chúng quốc Hoa Kỳ); với 2 phiếu trắng của Brazil và Ba Lan và không có bất kì phiếu chống nào. Nếu nghiên cứu thị phần tàu biển của các quốc gia, chúng ta dễ dàng nhận thấy hầu hết các quốc gia chấp thuận Dự thảo Bắc Kinh đều chiếm thị phần đứng đầu thế giới như Trung Quốc, Hàn Quốc, Đan Mạch, Phần Lan, Pháp, Đức... theo như nghiên cứu của Hội nghị của Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển trong Báo cáo tổng quan về vận chuyển hàng hải 2019.

Table 2.7 Top shipowning countries, as at 1 January 2019
(Million dollars)

Country or territory	Oil tankers	Bulk carriers	General cargo ships	Container ships	Other vessel types	Gas carriers	Chemical tankers	Offshore vessels	Ferries and passenger ships	Other /not available	Total
Greece	30 569	37 218	197	7 463	17 842	13 593	1 049	175	2 522	503	93 288
Japan	8 634	35 492	3 577	9 489	34 910	12 268	4 866	4 828	3 080	9 868	92 102
United States	5 562	4 102	984	1 112	76 499	1 831	1 893	24 346	47 625	804	88 260
China	9 666	27 833	5 341	14 385	24 044	3 472	2 959	9 605	5 145	2 863	81 270
Norway	5 423	3 942	1 021	2 108	40 306	6 130	2 533	25 856	2 467	3 320	52 800
Singapore	10 481	12 674	980	5 715	14 565	3 342	4 692	5 804	118	609	44 415
Germany	2 416	6 694	3 957	17 685	12 037	1 842	925	758	8 116	395	42 789
United Kingdom	3 375	4 164	995	3 446	25 811	5 012	1 686	11 714	4 530	2 869	37 791
Hong Kong, China	6 244	12 461	774	9 073	5 869	1 322	291	125	2 982	1 149	34 422
Bermuda	5 507	5 200	0	1 328	14 293	8 190	432	5 602		69	26 329
Republic of Korea	4 475	7 830	949	2 623	9 733	3 922	1 749	538	505	3 019	25 610
Denmark	3 952	1 669	806	9 655	7 102	2 200	900	2 850	1 029	123	23 183
Netherlands	449	857	3 680	416	17 025	674	1 387	12 335	522	2 109	22 428
Switzerland	673	1 107	268	5 274	10 768	237	241	3 388	6 892	11	18 090
Italy	2 219	1 273	2 563	5	11 380	357	617	2 829	7 103	475	17 440
Brazil	907	196	20	214	15 588	140	90	15 284	72	2	16 925
Taiwan Province of China	1 635	7 438	626	4 144	871	434	208	40	87	102	14 713
France	144	424	221	4 154	8 139	453	127	5 635	1 682	241	13 082
Monaco	6 042	3 874		828	972	872	34		33	33	11 716
Turkey	1 345	3 456	2 060	1 273	2 525	163	1 187	763	387	24	10 658
Malaysia	303	231	109	60	9 125	1 958	129	6 848	15	175	9 828
Russian Federation	3 455	329	1 094	79	4 471	1 520	672	1 391	93	794	9 428
Belgium	3 885	1 430	725	343	1 895	1 230	97	25		542	8 278
Indonesia	1 754	811	1 076	772	3 586	462	366	994	1 723	41	7 999
Qatar	104	95	0	38	7 727	7 492	6	226		3	7 963
Other	19 064	15 836	8 746	3 808	52 621	7 508	4 688	25 606	11 744	3 076	100 076
World total 2019 (million dollars)	138 283	196 638	40 769	105 490	429 704	86 623	33 825	167 566	108 472	33 219	910 885
Growth 2019/2018 (percentage)	5.8	-0.9	-6.1	5.1	2.1	10.4	1.6	-4.5	6.6	4.6	1.9

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research

Hình 3.1: Các quốc gia đứng đầu về sở hữu tàu biển 2019

Sau hội nghị ở Hamburg, CMI tiếp tục công việc của mình với nỗ lực thúc đẩy bản dự thảo công ước trở thành một công ước quốc tế thật sự có hiệu lực pháp lý và đã thành công khi đưa Dự thảo Bắc Kinh thành văn kiện dự thảo chính thức của Ủy ban về Luật Thương mại quốc tế của Liên hiệp quốc (UNCITRAL).

Ngoài ra, bản tàu theo phương thức tư pháp quả thực là vô cùng cấp thiết khi hàng loạt các nghiên cứu phân tích từ các tổ chức hàng hải liên chính phủ và phi chính phủ danh tiếng đã khẳng định nhiều lần sự cần thiết này như là Ủy ban Hàng hải quốc tế (CMI), Tổ chức Hàng hải Thế giới (IMO) Ủy ban về Luật Thương mại quốc tế của Liên hiệp quốc (UNCITRAL) vào năm 2018 và hàng loạt các hiệp hội hàng hải quốc gia trong suốt thời gian dài. Cụ thể, CMI đã tham vấn Hội đồng quản trị vào tháng 01/2015 và đã tường trình lên Ủy ban Pháp chế của IMO vào phiên họp thứ 102 của ủy ban này (the IMO LEG 102th session). Ủy ban Pháp chế của IMO đã vô cùng ủng hộ do khẩu hiệu tổng quát của IMO là những mục tiêu: An toàn, an ninh và hoạt động tàu biển hiệu quả trong môi trường đại dương sạch. IMO là diễn đàn quốc tế hàng đầu cho tất cả các vấn đề kỹ thuật liên quan đến hàng hải quốc tế và các vấn đề pháp lý có liên quan. Vấn đề bán tàu theo phương thức tư pháp quả thực nhằm tăng cường sự hữu hiệu của tàu biển trên phương diện pháp lý. Đặc biệt, việc công nhận bán tàu theo phương thức tư pháp còn là mong mỏi xuất phát từ lâu trong ngành công nghiệp hàng hải.

4. DỰ THẢO BẮC KINH, KHÔNG CÒN HÌNH THỨC VĂN BẢN NÀO PHÙ HỢP HƠN MỘT CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ

Khi Dự thảo Bắc Kinh trở thành công ước quốc tế có hiệu lực, hàng loạt các vấn đề dưới đây sẽ được giải quyết như:

- Người mua có thể gặp khó khăn trong vấn đề xóa đăng ký tàu biển từ cơ quan đăng ký tàu biển trước đó mà tàu đã đăng ký để đăng ký mới lại theo lựa chọn của người mua.
- Quyền sở hữu tàu biển của người mua có thể gặp vấn đề với cơ quan đăng ký mà con tàu được bán đã đăng ký trước nó tại một tòa án có thẩm quyền bắt giữ tàu biển bất kỳ.
- Người mua có thể gặp rắc rối pháp lý bởi một tòa án trong việc chống lại những khiếu nại hàng hải đã tồn tại trước việc bán tàu theo phương thức tư pháp hoặc bởi bất kỳ thế chấp và quyền cầm giữ hàng hải nào.

Dự thảo Bắc Kinh có cách giải quyết triệt để hơn khi chú trọng đến vấn đề công nhận và cho thi hành việc bán tàu theo phương thức tư pháp. Thêm vào đó, so sánh về phạm vi áp dụng đặc biệt trong pháp luật hàng hải quốc tế, Dự thảo Bắc Kinh có sự mở rộng rõ ràng hơn với những công ước quốc tế trên cơ sở thể, Dự thảo Bắc Kinh sẽ được áp dụng không chỉ với bán tàu bắt buộc mà còn với tất cả các hình thức bán "theo lệnh, được thừa nhận bởi toàn án hoặc các cơ quan công quyền khác dưới hình thức bán đấu giá hoặc thỏa thuận tư được thực hiện với giám sát và công nhận của tòa án hoặc bất kỳ hình thức bán nào được cho phép bởi luật của quốc gia nơi tiến hành bán tàu theo phương thức tư pháp" (Điều 2 của Dự thảo Bắc Kinh).

Trên thực tế, thành quả làm việc của UNCITRAL là các công ước quốc tế, luật mẫu, các quy tắc được chấp nhận rộng rãi, hướng dẫn pháp luật và luật pháp, khuyến nghị

cho thực tiễn thương mại, cập nhật thông tin các án lệ, hoàn thiện quá trình thống nhất quá trình thương mại trợ giúp pháp lý trong các dự án luật, tổ chức Seminars cấp quốc gia và khu vực về thống nhất pháp luật thương mại. Dự thảo Bắc Kinh được đa số các quốc gia lựa chọn trở thành công ước quốc tế vì sự ràng buộc pháp lý chặt chẽ của một công ước quốc tế. Các hình thức khác như luật mẫu, các quy tắc sẽ phải là bước tiếp sau khi Dự thảo Bắc Kinh được đa số các quốc gia phê chuẩn.

5. KẾT LUẬN

Trong bài báo này, tiềm năng của Dự thảo Bắc Kinh trở thành công ước quốc tế đã được làm sáng tỏ dưới góc độ: sự chuẩn bị hợp lý, lâu dài; làn sóng ủng hộ đa phương cho dự thảo và hình thức không thể phù hợp hơn của Dự thảo Bắc Kinh là một công ước quốc tế.

Với tiềm năng trên của Dự thảo Bắc Kinh, với vai trò là quốc gia đứng thứ 30 về lượng tàu biển sở hữu, Việt Nam nên có những tính toán và chiến lược phù hợp trước xu thế phát triển này.

Lời cảm ơn: Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong Đề tài mã số DT20-21.09.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Berlingieri, F. (2017), *Arrest of Ships, A Commentary on the 1999 Arrest Convention* (Vol. Volume II). Routledge.
- [2]. Bleyen, L. (2016), *Judicial Sales of Ships, a comparative study*, Springer Cham.
- [3]. Institute, A. L. (2006), *Recognition and Enforcement of Foreign Judgments: Analysis and Proposed Federal*, Retrieved from ALI: http://www.ali.org/index.cfm?fuseaction=publications.ppage&node_id=82.
- [4]. Li, H. H. (2015), *A Brief Introduction of the Recent Development of the Beijing Draft*, Retrieved from CMI: https://comitemaritime.org/A_Brief_Introduction_of_the_Recent_Development_of_the_Beijing_Draft.
- [5]. Uncitral, U. N. (2020, February 13), *Note Accompanying the Second Revision of the Beijing*. (W. G. Ships), Ed.) Retrieved from <https://undocs.org/en/A/CN.9/WG.VI/WP.87/Add.1.W>.
- [6]. United Nations Conference on Trade and Development, *UNCTAD Handbook of Statistics 2020*, ISBN: 978-92-1-112997-7.
- [7]. Tổng cục Thống kê Việt Nam, *Động thái và thực trạng kinh tế - xã hội Việt Nam 2016-2018*, NXB. Thống kê, Hà Nội.
- [8]. *Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22 tháng 10 năm 2018 của Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*.
- [9]. *Nghị Quyết số 26/NQ-CP Ban hành kế hoạch tổng thể và kế hoạch 5 năm của Chính phủ thực hiện Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045*.

Ngày nhận bài: 21/5/2021

Ngày chấp nhận đăng: 11/6/2021

**Người phản biện: PGS. TS. Nguyễn Kim Phương
TS. Phạm Văn Hưng**