

ĐẠI HỌC QUỐC GIA THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ - LUẬT

NGUYỄN TRÍ CƯỜNG

PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ
THỂ CHẤP TÀU BIỂN

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ LUẬT HỌC

TP. HỒ CHÍ MINH – NĂM 2025

ĐẠI HỌC QUỐC GIA THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ - LUẬT

NGUYỄN TRÍ CƯỜNG

PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ
THỂ CHẤP TÀU BIỂN

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ LUẬT HỌC

Chuyên ngành: Luật Dân sự và Tố tụng Dân sự

Mã ngành : 9380103

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC

GVHD1: PGS.TS. Lê Vũ Nam

GVHD2: TS. Trịnh Thục Hiền

TP. HỒ CHÍ MINH – NĂM 2025

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

Stt	Từ được viết tắt	Từ viết tắt
1	Bộ luật Dân sự	BLDS
2	Bộ luật Hàng hải	BLHH
3	BNTC	BNTC
4	Comité Maritime International	CMI
5	PL	PL
6	Thế chấp tàu biển	TCTB
7	Tài sản bảo đảm	TSBĐ

MỤC LỤC

PHẦN MỞ ĐẦU	1
1. Tính cấp thiết của đề tài.....	1
2. Mục tiêu nghiên cứu và nhiệm vụ nghiên cứu.....	2
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	3
4. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của nghiên cứu.....	3
5. Những điểm mới của luận án.....	3
6. Cấu trúc của luận án	4
CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VỀ VẤN ĐỀ NGHIÊN CỨU	4
1.1. Tổng quan tình hình nghiên cứu	4
1.1.1. Tình hình nghiên cứu ngoài nước	4
<i>1.1.1.1. Tình hình nghiên cứu liên quan đến các vấn đề lý luận về thể chấp tàu biển</i>	<i>4</i>
<i>1.1.1.2. Tình hình nghiên cứu liên quan đến xác lập giao dịch thể chấp</i>	<i>5</i>
<i>1.1.1.3. Tình hình nghiên cứu liên quan đến xử lý tàu biển thể chấp</i>	<i>5</i>
1.1.2. Tình hình nghiên cứu trong nước.....	7
<i>1.1.2.1. Tình hình nghiên cứu liên quan đến các vấn đề lý luận về thể chấp tàu biển</i>	<i>7</i>
<i>1.1.2.2. Tình hình nghiên cứu liên quan đến xác lập giao dịch thể chấp tàu biển</i>	<i>8</i>
<i>1.1.2.3. Tình hình nghiên cứu liên quan đến xử lý tàu biển thể chấp</i>	<i>8</i>
1.1.3. Đánh giá tổng quan tình hình nghiên cứu.....	8
1.2. Cơ sở lý thuyết của đề tài.....	9
<i>1.2.1. Lý thuyết nghiên cứu</i>	<i>9</i>

1.2.2.	<i>Câu hỏi nghiên cứu và giả thuyết nghiên cứu</i>	9
1.2.3.	<i>Phương pháp nghiên cứu và nguồn dữ liệu nghiên cứu</i>	10
1.2.3.1.	<i>Phương pháp nghiên cứu</i>	10
1.2.3.2.	<i>Nguồn dữ liệu nghiên cứu</i>	10
CHƯƠNG 2: LÝ LUẬN VỀ THẾ CHẤP TÀU BIỂN		10
2.1.	Khái niệm thế chấp tàu biển	10
2.2.	Đặc điểm của thế chấp tàu biển	11
2.3.	Bản chất của thế chấp tàu biển	11
2.4.	Nguyên tắc thế chấp tàu biển	12
2.4.1.	<i>Nguyên tắc đồng thuận của các đồng sở hữu</i>	12
2.4.2.	<i>Nguyên tắc bảo đảm thực hiện nghĩa vụ</i>	12
2.4.3.	<i>Nguyên tắc chuyển quyền và nghĩa vụ bảo đảm</i>	12
2.4.4.	<i>Nguyên tắc duy trì bảo hiểm cho tàu biển thế chấp</i>	12
2.4.5.	<i>Nguyên tắc quản lý chứng từ chứng minh quyền sở hữu tàu biển</i>	12
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2		13
CHƯƠNG 3: PHÁP LUẬT VỀ XÁC LẬP GIAO DỊCH THẾ CHẤP TÀU BIỂN		
13		
3.1.	Điều kiện về tàu biển thế chấp	13
3.1.1.	<i>Tàu biển Việt Nam</i>	13
3.1.2.	<i>Tàu biển nước ngoài</i>	13
3.1.3.	<i>Xử lý xung đột pháp luật về điều kiện thế chấp tàu biển</i>	14
3.2.	Điều kiện về chủ thể	14
3.2.1.	<i>Các điều kiện chung về chủ thể thế chấp và nhận thế chấp</i>	14
3.2.2.	<i>Các điều kiện riêng về chủ thể thế chấp và nhận thế chấp</i>	14

3.2.2.1.	<i>Chủ thể thế chấp tàu biển.....</i>	14
3.2.2.2.	<i>Chủ thể nhận thế chấp tàu biển.....</i>	14
3.3.	Điều kiện về hình thức và nội dung hợp đồng thế chấp tàu biển	15
3.4.	Đăng ký thế chấp tàu biển	15
3.5.	Hiệu lực của thế chấp tàu biển	15
3.6.	Quyền và nghĩa vụ của các bên trong giao dịch thế chấp tàu biển	15
3.6.1.	<i>Quyền và nghĩa vụ của bên thế chấp</i>	15
3.6.1.1.	<i>Quyền của bên thế chấp</i>	15
3.6.1.2.	<i>Nghĩa vụ của bên thế chấp</i>	16
3.6.2.	<i>Quyền và nghĩa vụ của bên nhận thế chấp</i>	16
3.6.2.1.	<i>Quyền của bên nhận thế chấp</i>	16
3.6.2.2.	<i>Nghĩa vụ của bên nhận thế chấp</i>	16
3.7.	Chấm dứt thế chấp tàu biển	16
3.8.	Thực trạng áp dụng và sự cần thiết hoàn thiện quy định pháp luật Việt Nam về xác lập giao dịch thế chấp tàu biển.....	16
3.9.	Kiến nghị hoàn thiện quy định PL Việt Nam về điều kiện thế chấp tàu biển	17
	KẾT LUẬN CHƯƠNG 3	17
4.1.	Các trường hợp xử lý tàu biển thế chấp	17
4.1.1.	<i>Bên được bảo đảm vi phạm các nghĩa vụ được bảo đảm đến hạn</i>	17
4.1.2.	<i>Bên được bảo đảm phải thực hiện nghĩa vụ được bảo đảm trước thời hạn</i>	18
4.1.3.	<i>Các bên có thỏa thuận về xử lý tàu biển thế chấp</i>	18
4.1.4.	<i>Xử lý tàu biển thế chấp trong các trường hợp đặc biệt do pháp luật quy định</i>	18

4.1.4.1.	<i>Trường hợp bên thế chấp tàu biển bị phá sản</i>	18
4.1.4.2.	<i>Trường hợp tàu biển thế chấp bị kê biên thi hành án.....</i>	18
4.1.4.3.	<i>Trường hợp có khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ, bắt giữ tàu biển</i>	18
4.2.	Phương thức xử lý tàu biển thế chấp	19
4.2.1.	<i>Phương thức xử lý tàu biển thế chấp do các bên thỏa thuận</i>	19
4.2.2.	<i>Phương thức xử lý tàu biển thế chấp do pháp luật quy định</i>	19
4.3.	Trình tự, thủ tục, hồ sơ xử lý tàu biển thế chấp.....	19
4.4.	Bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải về thế chấp tàu biển	20
4.4.1.	<i>Khái niệm bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải về thế chấp tàu biển</i>	20
4.4.2.	<i>Điều kiện bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải về thế chấp tàu biển</i>	20
4.4.3.	<i>Thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển.....</i>	20
4.4.4.	<i>Thời hạn bắt giữ tàu biển</i>	21
4.4.5.	<i>Nghĩa vụ của bên yêu cầu bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải về thế chấp tàu biển</i>	21
4.5.	Thứ tự ưu tiên thanh toán khi xử lý tàu biển thế chấp.....	21
4.6.	Thực trạng áp dụng và sự cần thiết hoàn thiện quy định pháp luật Việt Nam về xử lý tàu biển thế chấp	21
4.7.	Giải pháp hoàn thiện pháp luật Việt Nam về xử lý tàu biển thế chấp....	21
	KẾT LUẬN CHƯƠNG 4.....	25
	KẾT LUẬN.....	25

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Thế chấp tàu biển (TCTB) là một trong những biện pháp bảo đảm được lựa chọn phổ biến trong các hoạt động huy động tài chính để mua sắm, đóng mới hoặc sửa chữa tàu biển. Tàu biển là đối tượng tài sản hình thành từ việc vay vốn sẽ là tài sản được các chủ tàu dùng làm tài sản thế chấp đảm bảo cho nghĩa vụ trả nợ. Do đặc thù là một tài sản có giá trị lớn, kết cấu và hoạt động phức tạp, việc thế chấp và thực thi, duy trì quan hệ thế chấp đối với một con tàu thường phức tạp hơn rất nhiều so với các loại động sản thông thường khác. Tác giả Richard Holmes Coote trong cuốn "*The Law of Mortgages*" đã mô tả về TCTB rằng không có hình thức bảo đảm thế chấp nào đòi hỏi phải thận trọng hơn việc thế chấp một con tàu biển. Người nhận thế chấp một con tàu nắm giữ một biện pháp bảo đảm đối với một đối tượng nổi luôn phải đối mặt với sự nguy hiểm của biển¹.

TCTB không chỉ là một biện pháp bảo đảm tiềm ẩn nhiều nguy cơ rủi ro cho BNTC (BNTC) mà còn là một quan hệ pháp lý phức tạp. Trong PL Việt Nam, quan hệ TCTB được điều chỉnh bởi cả các quy định của PL chung về dân sự là Bộ luật Dân sự (BLDS) số 91/2015/QH13 của Quốc Hội ngày 24/11/2015 (BLDS Việt Nam 2015) và PL chuyên ngành về hàng hải là Bộ luật Hàng hải (BLHH) số 95/2015/QH13 của Quốc Hội ngày 25/11/2015 (BLHH Việt Nam 2015) và các văn bản hướng dẫn thi hành. Tuy nhiên, các quy định về TCTB trong PL Hàng hải của Việt Nam hiện nay mới chỉ được xây dựng trên nguyên tắc và thiếu nhiều quy định đặc thù điều chỉnh riêng cho quan hệ TCTB. Trong khi đó, tàu biển là một đối tượng động sản đặc thù, các quy định điều chỉnh các quan hệ bảo đảm nghĩa vụ chung trong PL Dân sự, nhiều trường hợp không thể đáp ứng được nhu cầu và kỳ vọng của các bên tham gia giao dịch.

Chính vì lẽ đó, tác giả lựa chọn nghiên cứu đề tài "**Pháp luật Việt Nam về thế chấp tàu biển**" để làm luận án tiến sĩ luật học của mình với mong muốn tạo lập một

¹ Richard Holmes Coote, *The Law of Mortgages – 2nd edition*, NXB. Stevens and sons, 1837, tr. 327.

công trình nghiên cứu về các vấn đề liên quan đến TCTB theo PL Việt Nam và xây dựng được các kiến nghị hoàn thiện PL Việt Nam về TCTB.

2. Mục tiêu nghiên cứu và nhiệm vụ nghiên cứu

Mục tiêu nghiên cứu

Mục tiêu của luận án là nghiên cứu chuyên sâu về cơ sở lý luận và khung pháp lý điều chỉnh TCTB ở Việt Nam, so sánh với các quy định liên quan trong PL của Vương quốc Anh và Trung Quốc. Trên cơ sở nghiên cứu và so sánh luật học, luận án đưa ra giải pháp để hoàn chỉnh khung pháp lý về TCTB ở Việt Nam, hướng tới bảo vệ đầy đủ các quyền và lợi ích hợp pháp của các bên trong giao dịch TCTB, đặc biệt là BNTC tàu.

Nhiệm vụ nghiên cứu

Thứ nhất, nghiên cứu tổng quan về tình hình nghiên cứu và các vấn đề liên quan đến đề tài để phân tích, đánh giá các công trình khoa học trong và ngoài nước liên quan đến giao dịch TCTB, nêu những vấn đề còn tồn tại, chỉ ra những vấn đề mà luận án cần giải quyết.

Thứ hai, nghiên cứu những vấn đề lý luận chung về TCTB, làm rõ bản chất pháp lý và các nguyên tắc phải tuân thủ khi TCTB.

Thứ ba, nghiên cứu, phân tích và đánh giá thực trạng, thực tiễn áp dụng quy định của PL Việt Nam về TCTB để phát hiện những vấn đề còn bất cập, hạn chế của PL Việt Nam về TCTB.

Thứ tư, nghiên cứu so sánh về TCTB theo PL Vương quốc Anh, Trung Quốc để làm rõ sự tương đồng và khác biệt về mục tiêu chính sách và khung PL ở những quốc gia này, từ đó tìm ra những điểm tiến bộ có thể học hỏi, tiếp nhận.

Thứ năm, kiến nghị, định hướng hoàn thiện các quy định PL Việt Nam về TCTB: điều chỉnh, bổ sung các quy định điều chỉnh riêng về TCTB trong PL chuyên ngành hàng hải để đảm bảo các quy định PL đáp ứng nhu cầu, giải quyết được những khó khăn, vướng mắc trong thực tiễn áp dụng hiện nay ở Việt Nam.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án là các quy định PL về TCTB và thực tiễn áp dụng các quy định PL về TCTB tại Việt Nam; đồng thời luận án nghiên cứu PL của một số nước trên thế giới về TCTB như là Anh và Trung Quốc.

Phạm vi nghiên cứu

Về phạm vi nội dung, luận án tập trung vào việc phân tích các cơ sở lý luận và quy định PL Việt Nam điều chỉnh giao dịch bảo đảm TCTB; từ đó chỉ ra những khoảng trống pháp lý cần được cải thiện và xây dựng giải pháp hoàn thiện PL.

Về phạm vi thời gian, luận án tập trung nghiên cứu chủ yếu từ thời điểm BLHH Việt Nam 2015 có hiệu lực cho đến nay.

Phạm vi không gian, luận án nghiên cứu trong phạm vi hệ thống PL Việt Nam, Vương quốc Anh và Trung Quốc và một số công ước quốc tế liên quan.

4. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của nghiên cứu

Dưới góc độ khoa học, luận án là công trình nghiên cứu chuyên sâu dưới góc độ luật học so sánh các vấn đề lý luận và pháp lý về TCTB trên cơ sở lý thuyết trái quyền, vật quyền tài sản.

Dưới góc độ thực tiễn, luận án có những đóng góp khoa học trong việc giải quyết các vấn đề pháp lý liên quan đến giao dịch bảo đảm TCTB.

5. Những điểm mới của luận án

Luận án có những điểm mới như sau:

Thứ nhất, luận án nghiên cứu chuyên sâu vào những điểm khác biệt trong cách thức PL Việt Nam điều chỉnh giao dịch TCTB so với PL Vương quốc Anh và Trung Quốc.

Thứ hai, luận án xây dựng các giải pháp hoàn thiện PL Việt Nam về TCTB trên cơ sở kết quả nghiên cứu pháp lý và thực tiễn thực hiện được.

6. Cấu trúc của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục các công trình công bố kết quả nghiên cứu của đề tài luận án, danh mục tài liệu tham khảo và các phụ lục, nội dung của luận án bao gồm 4 chương với các nội dung như sau:

Chương 1: Tổng quan về vấn đề nghiên cứu

Chương 2: Lý luận về thế chấp tàu biển.

Chương 3: Pháp luật về xác lập giao dịch thế chấp tàu biển.

Chương 4: Pháp luật về xử lý tàu biển thế chấp.

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VỀ VẤN ĐỀ NGHIÊN CỨU

1.1. Tổng quan tình hình nghiên cứu

1.1.1. Tình hình nghiên cứu ngoài nước

1.1.1.1. Tình hình nghiên cứu liên quan đến các vấn đề lý luận về thế chấp tàu biển

Cuốn sách "*The Law of Ship Mortgages – second edition*"² (tạm dịch là "*PL về thế chấp tàu biển – ấn bản thứ hai*"), các tác giả David Osborne, Graeme Bowtle và Charles Buss đã phân tích hầu hết các vấn đề liên quan đến TCTB theo PL của Vương Quốc Anh.

Cuốn sách "*The Shipping Law Review – ninth edition*"³ (tạm dịch là "*Tạp chí Luật Vận tải biển – ấn bản thứ chín*") gồm tập hợp nhiều bài phân tích của nhiều tác giả ở các quốc gia khác nhau liên quan đến các khía cạnh của vận tải biển như vấn đề về môi trường trong vận tải biển, xử phạt trong thương mại quốc tế, đóng tàu và tài chính tàu biển, bảo hiểm hàng hải, các thủ tục xử lý tranh chấp vận tải biển.

² David Osborne, Graeme Bowtle và Charles Buss, *The Law of Ship Mortgages – second edition*, NXB. Informal Law from Routledge, 2017.

³ Andrew Chamberlain, Holly Colaco & Richard Neylon, *The Shipping Law Review – ninth edition*, NXB. The Law Reviews - Law Business Research Ltd, 2022.

Bài viết "*Enforcement of security rights over seagoing ships, aircraft, and trains in international treaties*"⁴ (tạm dịch là "*Thực thi quyền bảo đảm đối với tàu biển, tàu bay, tàu hỏa theo các công ước quốc tế*") tập trung nghiên cứu việc thực thi quyền bảo đảm đối với tàu biển, tàu bay và tàu hỏa theo một số điều ước quốc tế.

1.1.1.2. Tình hình nghiên cứu liên quan đến xác lập giao dịch thế chấp

Bài viết "*On the reform of the legal framework of ship mortgage in China*"⁵ (tạm dịch là "*Cải cách khung pháp lý về thế chấp tàu ở Trung Quốc*"), tác giả đã trình bày sơ lược về lịch sử phát triển và những nỗ lực cải cách khung pháp lý trong TCTB của Trung Quốc.

Bài nghiên cứu "*On the Amendment and Perfection of Legislation of mortgage*"⁶ (tạm dịch là "*Sửa đổi và hoàn thiện PL về thế chấp*") phân tích các hình thức thế chấp và quy định của PL Trung Quốc liên quan đến thế chấp dưới góc độ lịch sử và so sánh luật học.

Bài viết "*Effects of Maritime Mortgages on Creditors and Debtors under the UAE Law*"⁷ (tạm dịch là "*Ảnh hưởng của các khoản thế chấp hàng hải đối với chủ nợ và con nợ theo PL UAE*") phân tích những tác động của các rủi ro hàng hải đối với người vay và người cho vay trong khuôn khổ pháp lý của Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất (UAE).

1.1.1.3. Tình hình nghiên cứu liên quan đến xử lý tàu biển thế chấp

Cuốn sách "*Ship Building, Sale and Finance*"⁸ (tạm dịch là "*Đóng mới, bán và tài chính tàu biển*") được biên soạn bởi nhiều các chuyên gia hàng đầu trong lĩnh vực hàng hải và tàu biển, là một công trình nghiên cứu toàn diện các vấn đề liên quan

⁴ Thomas Keijser, Feben van der Linden van Sprankhuizen, "Enforcement of security rights over seagoing ships, aircraft, and trains in international treaties", *Unif. L.Rev.*, Vol. 27/2022, tr. 131-162.

⁵ Xu, Hongwei, "On the reform of the legal framework of ship mortgage in China", *Tạp chí Journal of Shipping and Ocean Engineering*, số 4/2014, tr. 324 – 328.

⁶ Guohua She, "On the Amendment and Perfection of Legislation of mortgage", *Journal of Politics and Law*, Vol 3, No. 1, tháng 3/2010, tr. 116-120.

⁷ Ramzi Madi & Esmaeel Almansoori, "Effects of Maritime Mortgages on Creditors and Debtors under the UAE Law", *Lex Portus*, số 9, tháng 3/2023, tr.7-22.

⁸ Baris Soyer & Andrew Tettenborn, *Ship Building, Sale and Finance*, NXB. Informa Law from Routledge, 2016.

đến tàu biển. Trong đó gồm các nội dung chính liên quan đến việc đóng mới tàu biển, bán tàu biển, các quan hệ pháp lý liên quan đến tài chính tàu biển và phụ lục gồm các biểu mẫu hợp đồng liên quan đến tàu biển tiêu chuẩn được áp dụng rộng rãi ở nước Anh và một số nước trên thế giới. Luận án tập trung nghiên cứu từ Chương 10 đến Chương 13 của cuốn sách về cấp vốn cho đóng mới tàu biển, các rủi ro trong TCTB và các biện pháp tự xử lý, bảo hiểm tàu biển.

Cuốn sách "*Ship arrest in practice*"⁹ (tạm dịch là "*Thực tiễn về bắt giữ tàu biển*") là công trình nghiên cứu tổng quan các thủ tục về bắt giữ và thả tàu biển trong PL của 94 quốc gia, vùng lãnh thổ trên thế giới.

Bài nghiên cứu "*A comparative study on the legal system of arrest of ships in China*"¹⁰ (tạm dịch là "*Nghiên cứu so sánh hệ thống PL về bắt giữ tàu biển ở Trung Quốc*") cung cấp một phân tích so sánh về lịch sử phát triển, các khung pháp lý liên quan đến việc bắt giữ tàu tại Trung Quốc và Anh, nhằm xác định những khác biệt, ưu điểm và các hạn chế cần cải thiện trong PL của Trung Quốc.

Bài nghiên cứu "*Maritime liens and their enforcement from international perspectives and lesson for Vietnam*"¹¹ (tạm dịch là "*Quyền cầm giữ hàng hải và việc thực thi quyền này từ góc nhìn quốc tế và bài học cho Việt Nam*") nghiên cứu về quyền cầm giữ hàng hải và việc thực thi quyền này theo luật pháp quốc tế, so sánh với PL Việt Nam.

Bài viết "*Maritime Risks and Credits: Financers and Guarantors; Should they play or should they stand behind the Owner*"¹² (tạm dịch là "*Rủi ro hàng hải và tín dụng: Người cho vay và Người bảo lãnh; nên tham gia xử lý trực tiếp hay chỉ*

⁹ Richard Faint, Kelly Yap, Francisco Venetucci, George Chalos, Marc de Man, Abraham Stern & Felipe Arizon, *Ship arrest in practice*, The ShipArrested.com network, 13th edition, 2022.

¹⁰ Lin Haifeng, *A comparative study on the legal system of arrest of ships in China*, World Maritime University, China, 2006.

¹¹ Trần Thị Anh Thơ, *Maritime liens and their enforcement from international perspectives and lesson for Vietnam*, Luận văn thạc sĩ khoa học, World Maritime University, Thụy Điển, 2021.

¹² José Vicente Guzmán, "Maritime Risks and Credits: Financers and Guarantors; Should they play or should they stand behind the Owner", *Revist@ e- Mercatoria*, Volumen 5, số 01/2006, tr. 1-8.

đứng sau Chủ tàu?") phân tích những rủi ro pháp lý mà bên cho vay lẫn bên bảo đảm có thể đối mặt trong tình huống con tàu bị cầm giữ hàng hải.

Bài viết "*Ship Mortgage and Vessel Arrest Laws in Asia: Convergence versus Divergence?*"¹³ (tạm dịch là "PL Châu Á về thế chấp và bắt giữ tàu biển: sự hội tụ hay phân kỳ?") được tác giả triển khai trên cơ sở xem xét sự tương đồng và khác biệt trong quy định PL về thế chấp và bắt giữ tàu giữa các nước Châu Á, tập trung vào Indonesia, Singapore và Malaysia.

Bài nghiên cứu "*The scope of application of the Uncitral instrument on the judicial sale of ships*"¹⁴ (tạm dịch là "Phạm vi áp dụng hướng dẫn của Uncitral trong việc bán tàu theo luật định") trình bày tường tận các nguyên nhân và bối cảnh, nhu cầu xây dựng cơ chế pháp lý chung cho việc bán tàu theo luật định.

1.1.2. Tình hình nghiên cứu trong nước

1.1.2.1. Tình hình nghiên cứu liên quan đến các vấn đề lý luận về thế chấp tàu biển

Bài nghiên cứu "*Thế chấp tàu biển theo PL Việt Nam*"¹⁵ trình bày các cơ sở pháp lý về TCTB; phân tích quy trình thực hiện TCTB cũng như quyền và nghĩa vụ của các chủ thể liên quan trong quan hệ TCTB theo PL Việt Nam.

Bài viết "*Phân tích về thế chấp tàu biển trong hoạt động vận tải biển*"¹⁶, tác giả đã đề cập đến một số vấn đề quan trọng liên quan đến TCTB như quy định của PL, ứng dụng trong hoạt động vận tải biển và các rủi ro tiềm ẩn trong quá trình thế chấp tàu.

Bài viết "*Nghiên cứu về phương pháp thế chấp tàu biển trong các vụ việc tranh chấp thương mại*"¹⁷ đã trình bày một cách tổng quan về TCTB trong hoạt động

¹³ Saharnoku, "Ship Mortgage and Vessel Arrest Laws in Asia: Convergence versus Divergence?", *US-China Law Review*, Volume 3, No.6 (Serial No.19), tháng 6/2006, tr. 42-54.

¹⁴ Juan Pablo Rodriguez Delgado, "The scope of application of the Uncitral instrument on the judicial sale of ships", *Poredbeno Pomorsko Pravo*, 2022, tr. 705-744.

¹⁵ Nguyễn Thanh Huyền, "Thế chấp tàu biển theo pháp luật Việt Nam", *Tạp chí Khoa học Đại học Hà Nội*, số 5/2018.

¹⁶ Phạm Văn Ngọc, "Phân tích về thế chấp tàu biển trong hoạt động vận tải biển", *Tạp chí Khoa học và Công nghệ Biển*, số 02/2020.

¹⁷ Trần Thị Vân Anh, Đặng Thị Thu Trang, "Nghiên cứu về phương pháp thế chấp tàu biển trong các vụ việc tranh chấp thương mại", *Tạp chí Khoa học Đại học Huế*, số 123/2017.

thương mại, các nguyên tắc cơ bản về TCTB, quy trình thể chấp cũng như các quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan trong quan hệ TCTB.

1.1.2.2. Tình hình nghiên cứu liên quan đến xác lập giao dịch thế chấp tàu biển

Bài viết "*Vật quyền đối với tàu biển theo PL Việt Nam*"¹⁸ được nhóm tác giả nghiên cứu trên cơ sở so sánh giữa các quy định chung về quyền tài sản trong BLDS Việt Nam 2015 và quy định riêng trong PL chuyên ngành là BLHH Việt Nam 2015 đối với vật quyền trên tài sản là tàu biển.

Bài viết "*Hoàn thiện PL về giao dịch bảo đảm đối với loại động sản đặc thù là tàu bay, tàu biển hình thành trong tương lai*"¹⁹ phân tích các vấn đề liên quan đến thế chấp và đăng ký thế chấp tàu bay, tàu biển đang đóng theo PL Việt Nam.

1.1.2.3. Tình hình nghiên cứu liên quan đến xử lý tàu biển thế chấp

Bài viết "*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*"²⁰ phân tích lịch sử hình thành và cách thức áp dụng tại một số quốc gia liên quan đến nghĩa vụ cung cấp biện pháp bảo đảm tài chính khi một bên yêu cầu bắt giữ tàu biển để giải quyết tranh chấp.

Bài viết "*Các mô hình PL tiêu biểu về bắt giữ tàu biển trên thế giới*"²¹ nghiên cứu một số mô hình PL tiêu biểu của nước các nước trong hệ thống thông luật và dân luật về bắt giữ tàu biển.

1.1.3. Đánh giá tổng quan tình hình nghiên cứu

¹⁸ Lương Thị Kim Dung, Bùi Hưng Nguyên & Nguyễn Viết Hà, "Vật quyền đối với tàu biển theo pháp luật Việt Nam", Tạp chí Khoa học và Công nghệ Hàng hải, số 62 (04/2020), tr. 84-89.

¹⁹ Trần Văn Từ, "Hoàn thiện pháp luật về giao dịch bảo đảm đối với loại động sản đặc thù là tàu bay, tàu biển hình thành trong tương lai", *Tạp chí Tòa án nhân dân điện tử*, <https://tapchitoaan.vn/hoan-thien-phap-luat-ve-giao-dich-bao-dam-doi-voi-loai-dong-san-dac-thu-la-tau-bay-tau-bien-hinh-thanh-trong-tuong-lai6216.html>, truy cập ngày 06/11/2023.

²⁰ Trần Trung Hiếu, "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", *Tạp chí Dân chủ & Pháp luật – Cơ quan của Bộ Tư pháp*, <https://danchuphapluat.vn/nghia-vu-cung-cap-bien-phap-bao-dam-tai-chinh-cho-yeu-cau-bat-giu-tau-bien-kinh-nghiem-quoc-te-va-mot-so-goi-mo-cho-viet-nam>, truy cập ngày 07/11/2023.

²¹ Nguyễn Tiến Vinh, "Các mô hình pháp luật tiêu biểu về bắt giữ tàu biển trên thế giới", *Tạp chí Khoa học Đại học Quốc gia Hà Nội*, tập 32, số 04/2016, tr. 46 - 55.

Thứ nhất, các công trình nghiên cứu trước đây đã giải quyết được những vấn đề sau: (i) bước đầu hình thành được khái niệm về TCTB và một số quyền của chủ thể trong quan hệ TCTB; (ii) vấn đề thu giữ và xử lý tài sản thế chấp cũng như những trở ngại trong việc thực thi quyền xử lý tài sản thế chấp của BNTC; (iii) đa phần các công trình nghiên cứu được thực hiện trên cơ sở các quy định PL Việt Nam mà ở thời điểm hiện tại đã được cập nhật, thay đổi; (iv) chưa có công trình nghiên cứu trong nước nghiên cứu chuyên sâu, toàn diện về đề tài dưới góc độ so sánh luật học.

Thứ hai, trên cơ sở kế thừa những công trình nghiên cứu trước đây, luận án sẽ tiếp tục thực hiện các công việc sau: (i) Phân tích những vấn đề lý luận chung về TCTB; (ii) Phân tích và đánh giá thực trạng áp dụng các quy định PL Việt Nam về xác lập giao dịch TCTB và xử lý tài sản thế chấp và (iii) xây dựng các kiến nghị hoàn thiện PL Việt Nam.

1.2. Cơ sở lý thuyết của đề tài

1.2.1. Lý thuyết nghiên cứu

Luận án sử dụng các lý thuyết nghiên cứu sau: Lý thuyết vật quyền và lý thuyết trái quyền; lý thuyết quyền sở hữu; lý thuyết hợp đồng và lý thuyết về chi phí giao dịch.

1.2.2. Câu hỏi nghiên cứu và giả thuyết nghiên cứu

Câu hỏi nghiên cứu chính: PL Việt Nam cần hoàn thiện như thế nào để bảo đảm quyền lợi của các bên tham gia trong hoạt động thế chấp tàu biển?

Giả thuyết nghiên cứu chung

PL chuyên ngành là BLHH Việt Nam 2015 chưa có những quy định đầy đủ và chuyên biệt để điều chỉnh hoạt động TCTB, chưa tạo được cơ chế bảo vệ đầy đủ quyền và lợi ích hợp pháp của các chủ thể tham gia giao dịch TCTB.

Các câu hỏi nghiên cứu chi tiết:

Câu hỏi nghiên cứu 1: Cơ sở lý luận của TCTB là gì?

Câu hỏi nghiên cứu 2: Cần phải thỏa những điều kiện pháp lý nào khi xác lập giao dịch TCTB?

Câu hỏi nghiên cứu 3: Những khó khăn, vướng mắc khi xử lý TSBĐ trong giao dịch TCTB theo PL Việt Nam hiện nay là gì?

1.2.3. Phương pháp nghiên cứu và nguồn dữ liệu nghiên cứu

1.2.3.1. Phương pháp nghiên cứu

Luận án sử dụng một số phương pháp nghiên cứu như sau: phương pháp phân tích, tổng hợp; phương pháp so sánh luật học; phương pháp nghiên cứu tình huống và phương pháp bình luận án.

1.2.3.2. Nguồn dữ liệu nghiên cứu

Luận án sử dụng cả nguồn dữ liệu sơ cấp là các văn bản quy phạm pháp luật và nguồn dữ liệu thứ cấp là các công trình nghiên cứu liên quan đến đề tài.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Trong Chương này, tác giả trình bày tổng quan về các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước liên quan đến các khía cạnh pháp lý của giao dịch bảo đảm TCTB. Trên cơ sở đó, tác giả đã lựa chọn câu hỏi nghiên cứu để giải quyết xuyên suốt luận án là: "*PL Việt Nam cần hoàn thiện như thế nào để bảo đảm quyền lợi của các bên tham gia trong hoạt động thế chấp tàu biển?*". Để đạt được mục tiêu nghiên cứu, các lý thuyết nghiên cứu chính được tác giả vận dụng gồm lý thuyết trái quyền và lý thuyết vật quyền, lý thuyết về quyền sở hữu, lý thuyết về hợp đồng và lý thuyết về các chi phí giao dịch. Từng lý thuyết được vận dụng vào luận án một cách linh hoạt, tương ứng và phù hợp với từng nội dung nghiên cứu cụ thể nhằm tìm ra câu trả lời phù hợp nhất cho câu hỏi nghiên cứu chủ đạo của luận án.

CHƯƠNG 2: LÝ LUẬN VỀ THẾ CHẤP TÀU BIỂN

2.1. Khái niệm thế chấp tàu biển

Thế chấp tàu biển là một biện pháp bảo đảm thực hiện nghĩa vụ của chủ tàu, theo đó, chủ tàu sử dụng tàu biển đã hình thành hoặc đang đóng của mình để bảo đảm

thực hiện nghĩa vụ dân sự với BNTC mà không làm thay đổi quyền chiếm hữu, sử dụng tàu biển thế chấp.

2.2. Đặc điểm của thế chấp tàu biển

Thứ nhất, TCTB là một biện pháp bảo đảm được tạo lập trên cơ sở tự nguyện thỏa thuận của các bên tham gia giao dịch.

Thứ hai, TCTB là một biện pháp bảo đảm có tính chất dự phòng.

Thứ ba, TCTB là một biện pháp bảo đảm được xác lập trên cơ sở lợi ích vật chất là một tàu biển được xác định cụ thể.

Thứ tư, TCTB là một biện pháp bảo đảm không yêu cầu chuyển giao tàu biển và chính tàu biển đó có thể dùng để đảm bảo thực hiện nhiều nghĩa vụ, đáp ứng linh hoạt lợi ích của các bên chủ thể.

Thứ năm, giao dịch TCTB là một giao dịch bảo đảm vừa chịu sự điều chỉnh của PL chung là PL dân sự và vừa chịu sự điều chỉnh riêng của PL chuyên ngành hàng hải.

2.3. Bản chất của thế chấp tàu biển

Thứ nhất, TCTB là biện pháp bảo đảm có sự kết hợp giữa yếu tố trái quyền và yếu tố vật quyền bảo đảm.

Thứ hai, TCTB là một loại hình bảo đảm thực hiện nghĩa vụ dân sự bằng cách sử dụng tàu biển làm tài sản thế chấp.

Thứ ba, TCTB mang bản chất là hành động tương đương với việc chuyển giao quyền định đoạt tạm thời tàu biển từ chủ tàu sang BNTC.

Thứ tư, TCTB mang bản chất là một hợp đồng dân sự phụ, xác lập nhằm mục đích bảo đảm thực hiện nghĩa vụ của hợp đồng chính.

Thứ năm, TCTB là cơ sở thiết lập quan hệ pháp lý giữa các bên được ràng buộc bởi tài sản thế chấp (tàu biển) và mục đích bảo đảm thực hiện nghĩa vụ.

Thứ sáu, TCTB chỉ đảm bảo nghĩa vụ tài chính trong phạm vi giá trị tài sản thế chấp.

Thứ bảy, TCTB là cơ sở pháp lý để xử lý khi phát sinh tranh chấp hoặc vi phạm nghĩa vụ.

2.4. Nguyên tắc thế chấp tàu biển

2.4.1. Nguyên tắc đồng thuận của các đồng sở hữu

Việc thế chấp tàu biển thuộc sở hữu của từ hai sở hữu trở lên thì phải được sự đồng ý của tất cả các chủ sở hữu đó, trừ trường hợp có thỏa thuận khác.

2.4.2. Nguyên tắc bảo đảm thực hiện nhiều nghĩa vụ

Một tàu biển có thể được dùng để bảo đảm thực hiện nhiều nghĩa vụ, nếu có giá trị lớn hơn tổng giá trị các nghĩa vụ được bảo đảm, trừ trường hợp có thỏa thuận khác.

2.4.3. Nguyên tắc chuyển quyền và nghĩa vụ bảo đảm

Trường hợp BNTC đã chuyển toàn bộ hoặc một phần quyền của mình đối với khoản nợ được bảo đảm bằng tàu biển thế chấp cho người khác thì việc thế chấp tàu biển đó được chuyển tương ứng. Đồng thời, bên thế chấp cũng có thể chuyển nghĩa vụ trong hợp đồng vay và hợp đồng TCTB cho chủ thể khác nếu được sự đồng ý của BNTC.

2.4.4. Nguyên tắc duy trì bảo hiểm cho tàu biển thế chấp

Tàu biển phải được mua bảo hiểm trong suốt thời hạn TCTB.

2.4.5. Nguyên tắc quản lý chứng từ chứng minh quyền sở hữu tàu biển

Chứng từ chứng minh quyền sở hữu tàu do chủ tàu quản lý.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

TCTB là một biện pháp bảo đảm nghĩa vụ được thiết lập trên một loại động sản đặc thù là tàu biển, là một giao dịch hỗ trợ cho giao dịch vay tài sản. Hoạt động TCTB ngoài việc phải tuân thủ những nguyên tắc chung trong giao dịch bảo đảm về thế chấp tài sản, còn phải tuân thủ chặt chẽ nhiều nguyên tắc khác được quy định trong PL chuyên ngành về hàng hải. Việc thực thi và kết thúc quan hệ bảo đảm trên tàu biển sẽ phụ thuộc nhiều vào kết quả thực hiện các giao dịch, quan hệ dân sự khác liên quan đến hoạt động của con tàu, bao gồm cả những giao dịch mà BNTC không thể lường trước được tại thời điểm nhận thế chấp. Đây là yếu tố tạo nên những đặc trưng, khác biệt và thể hiện mức độ rủi ro cao của giao dịch TCTB so với các giao dịch bảo đảm trên các tài sản thông thường khác.

CHƯƠNG 3: PHÁP LUẬT VỀ XÁC LẬP GIAO DỊCH THẾ CHẤP TÀU BIỂN

3.1. Điều kiện về tàu biển thế chấp

3.1.1. Tàu biển Việt Nam

Thứ nhất, tàu biển thế chấp là tài sản thuộc quyền sở hữu hợp pháp của bên thế chấp.

Thứ hai, tàu biển thế chấp là tàu biển đã hình thành hoặc tàu biển đang đóng thỏa một số điều kiện luật định.

Thứ ba, tàu biển thế chấp không đang trong thời gian cho thuê tàu trần, trừ trường hợp có sự đồng ý bằng văn bản của người thuê tàu trần.

bên thuê tàu về việc thế chấp tàu để đảm bảo nghĩa vụ dân sự cho chủ tàu.

Thứ tư, tàu biển thế chấp không thuộc các trường hợp tài sản đang tranh chấp hoặc đang bị kê biên để thi hành án dẫn đến việc không thể được thế chấp.

3.1.2. Tàu biển nước ngoài

Tàu biển nước ngoài là tàu biển mang cờ quốc tịch nước ngoài. Để có thể thể chấp tại Việt Nam, tàu biển nước ngoài vừa phải đáp ứng các điều kiện được thể chấp của cả PL Việt Nam và PL của quốc gia mà tàu biển mang cờ quốc tịch.

3.1.3. *Xử lý xung đột pháp luật về điều kiện thể chấp tàu biển*

BLHH Việt Nam 2015 tại Điều 3 có quy định nguyên tắc áp dụng PL khi có xung đột, tuy nhiên trường hợp xung đột PL về điều kiện TCTB không được nhắc đến tại Điều này. Trong khi đó, tại khoản 4 Điều 4 BLDS Việt Nam 2015 có quy định trường hợp có sự khác biệt giữa quy định của BLDS Việt Nam năm 2015 và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên về cùng một vấn đề, quy định của điều ước quốc tế sẽ được ưu tiên áp dụng. Hiện nay, Việt Nam chưa là thành viên của các công ước quốc tế liên quan đến thể chấp tàu và cầm giữ hàng hải. Do đó, trong trường hợp có sự xung đột PL về điều kiện TCTB thì có thể sử dụng nguyên tắc ưu tiên áp dụng PL của quốc gia mà tàu biển mang cờ quốc tịch.

3.2. Điều kiện về chủ thể

3.2.1. *Các điều kiện chung về chủ thể thể chấp và nhận thể chấp*

Thứ nhất là điều kiện về năng lực chủ thể: đầy đủ năng lực PL và năng lực hành vi dân sự.

Thứ hai là điều kiện về sự tự nguyện tham gia giao dịch của chủ thể.

3.2.2. *Các điều kiện riêng về chủ thể thể chấp và nhận thể chấp*

3.2.2.1. *Chủ thể thể chấp tàu biển*

Chủ thể TCTB phải là chủ tàu. Đối với bên thể chấp tàu biển là pháp nhân, người đại diện pháp nhân tham gia giao dịch TCTB cũng phải đồng thời là người có quyền định đoạt đối với TBTC. Trường hợp tàu biển thuộc sở hữu chung của nhiều chủ sở hữu, từng chủ sở hữu phải đáp ứng điều kiện về năng lực chủ thể để tự mình tham gia giao dịch TCTB hoặc tham gia thông qua người đại diện theo PL hoặc theo ủy quyền.

3.2.2.2. *Chủ thể nhận thể chấp tàu biển*

Chủ thể có quyền trong giao dịch vay tài sản và tham gia giao dịch thông qua người đại diện hợp pháp.

3.3. Điều kiện về hình thức và nội dung hợp đồng thế chấp tàu biển

Giao dịch TCTB được thể hiện thông qua hợp đồng TCTB, được tạo lập bằng văn bản. Về nội dung hợp đồng TCTB, PL Việt Nam không có quy định cụ thể về những nội dung bắt buộc phải có trong loại hợp đồng này. Ở khía cạnh này, PL Trung Quốc tiếp cận vấn đề một cách cẩn trọng hơn theo cách quy định các nội dung bắt buộc trong hợp đồng thế chấp tại Điều 400 BLDS Trung Quốc 2020.

Là một hợp đồng phụ bên cạnh hợp đồng chính là hợp đồng vay tài sản, một số nội dung trong quan hệ thế chấp cũng có thể được thể hiện trong hợp đồng vay và không nhất thiết phải lặp lại trong hợp đồng TCTB.

3.4. Đăng ký thế chấp tàu biển

Đăng ký TCTB là một điều kiện bắt buộc để quan hệ TCTB có hiệu lực pháp lý.

3.5. Hiệu lực của thế chấp tàu biển

Hiệu lực của hợp đồng TCTB sẽ phần lớn phụ thuộc vào hiệu lực của hợp đồng vay tài sản. Thời điểm giao dịch TCTB phát sinh hiệu lực đối kháng với bên thứ ba (sau khi được ghi vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam) cũng là thời điểm giao dịch này ràng buộc trách nhiệm giữa bên thế chấp và BNTC.

3.6. Quyền và nghĩa vụ của các bên trong giao dịch thế chấp tàu biển

3.6.1. Quyền và nghĩa vụ của bên thế chấp

3.6.1.1. Quyền của bên thế chấp

Thứ nhất là các quyền liên quan đến việc khai thác và sử dụng tàu biển.

Thứ hai là các quyền liên quan đến chuyển nhượng tàu biển thế chấp.

Thứ ba là quyền liên quan khi tàu biển thế chấp bị xử lý và khi giao dịch thế chấp hoàn tất.

3.6.1.2. Nghĩa vụ của bên thế chấp

Thứ nhất là nghĩa vụ bảo quản, gìn giữ, sửa chữa tàu biển thế chấp.

Thứ hai là nghĩa vụ cung cấp thông tin về thực trạng tàu biển thế chấp và về các quyền của người thứ ba đối với tàu biển thế chấp.

Thứ ba là nghĩa vụ giao tàu biển cho BNTC để xử lý.

3.6.2. Quyền và nghĩa vụ của bên nhận thế chấp

3.6.2.1. Quyền của bên nhận thế chấp

Thứ nhất là quyền được kiểm tra, bảo đảm giá trị tàu biển thế chấp.

Thứ hai là quyền được ưu tiên truy đòi và ưu tiên thanh toán.

Thứ ba là quyền xử lý tàu biển thế chấp để thu hồi nợ.

3.6.2.2. Nghĩa vụ của bên nhận thế chấp

Tuân thủ nghĩa vụ luật định và nghĩa vụ đã thỏa thuận trong hợp đồng TCTB.

3.7. Chấm dứt thế chấp tàu biển

Thứ nhất là trường hợp giao dịch TCTB chấm dứt bằng con đường phụ, xảy ra khi nghĩa vụ bảo đảm bằng TCTB chấm dứt.

Thứ hai là trường hợp giao dịch TCTB chấm dứt bằng con đường chính, xảy ra khi có các điều kiện làm chính giao dịch TCTB chấm dứt (mà không phụ thuộc vào tính hiệu lực của giao dịch vay tài sản được bảo đảm).

3.8. Thực trạng áp dụng và sự cần thiết hoàn thiện quy định pháp luật Việt Nam về xác lập giao dịch thế chấp tàu biển

Thực tiễn áp dụng các quy định PL về xác lập giao dịch TCTB còn nhiều khó khăn do sự thiếu nhất quán giữa các văn bản quy định PL và sự chưa đầy đủ, một chiều của một số quy định PL chuyên ngành hàng hải đã gây nên những khó khăn nhất định trong quá trình áp dụng. Do vậy, cần thiết phải xây dựng các giải pháp hoàn thiện PL, đặc biệt ở các quy định liên quan đến chấm dứt giao dịch TCTB, giải quyết xung đột pháp luật và từ chối đăng ký giao dịch TCTB trong các trường hợp đặc thù.

3.9. Kiến nghị hoàn thiện quy định PL Việt Nam về điều kiện thể chấp tàu biển

Thứ nhất, bổ sung quy định về giải quyết xung đột pháp luật về TCTB tại Điều 3 BLHH Việt Nam 2015.

Thứ hai, bỏ quy định về các trường hợp chấm dứt TCTB quy định tại khoản 6 Điều 38 BLHH Việt Nam 2015.

Thứ ba, xây dựng cơ chế thông tin liên ngành về quản lý tàu biển.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Qua nghiên cứu và phân tích các quy định PL Việt Nam về xác lập giao dịch TCTB, có thể kết luận rằng hiện nay các quy định PL Việt Nam về TCTB đã tương đối hoàn thiện và có nhiều điểm tương đồng với PL của Trung Quốc, Vương quốc Anh. Theo đó, bên cạnh tuân thủ các điều kiện về chủ thể tham gia quan hệ TCTB, điều kiện về tàu biển thể chấp, điều kiện về hình thức xác lập và đăng ký quan hệ TCTB cũng như quyền và nghĩa vụ của hai chủ thể chính trong giao dịch TCTB là bên thể chấp và BNTC tàu đã được quy định tương đối đầy đủ trong PL chuyên ngành là BLHH Việt Nam 2015, PL chung là BLDS Việt Nam 2015 và các văn bản hướng dẫn thi hành.

Mặc dù vậy, vẫn còn một số quy định còn mang tính nguyên tắc, chưa quy định thống nhất giữa PL chung về bảo đảm nghĩa vụ và PL chuyên ngành dẫn đến nhiều cách hiểu khác nhau trong quá trình áp dụng. Một số giải pháp hoàn thiện đã được tác giả đề xuất xây dựng để tạo sự thống nhất và thuận tiện hơn cho cả chủ thể áp dụng PL và chủ thể quản lý nhà nước trên giao dịch TCTB. Việc áp dụng PL đồng bộ, rõ ràng là cơ sở góp phần bảo vệ quyền và lợi ích chính đáng của các bên, đặc biệt là BNTC, trong giao dịch có nhiều nguy cơ rủi ro về TSBĐ như TCTB.

CHƯƠNG 4: PHÁP LUẬT VỀ XỬ LÝ TÀU BIỂN THỂ CHẤP

4.1. Các trường hợp xử lý tàu biển thể chấp

4.1.1. Bên được bảo đảm vi phạm các nghĩa vụ được bảo đảm đến hạn

Tàu biển thế chấp sẽ được xử lý khi đến hạn thực hiện nghĩa vụ được bảo đảm mà bên có nghĩa vụ không thực hiện hoặc thực hiện không đúng nghĩa vụ.

4.1.2. Bên được bảo đảm phải thực hiện nghĩa vụ được bảo đảm trước thời hạn

Trong các trường hợp theo thỏa thuận hoặc PL quy định bên có nghĩa vụ phải thực hiện nghĩa vụ được bảo đảm trước hạn thì tàu biển thế chấp có thể bị xử lý nếu bên có nghĩa vụ vi phạm.

4.1.3. Các bên có thỏa thuận về xử lý tàu biển thế chấp

Bên cạnh những trường hợp xử lý tài sản thế chấp theo quy định của PL nêu trên, PL cũng trao quyền tự thỏa thuận về các trường hợp xử lý tàu biển thế chấp cho các bên trong giao dịch.

4.1.4. Xử lý tàu biển thế chấp trong các trường hợp đặc biệt do pháp luật quy định

4.1.4.1. Trường hợp bên thế chấp tàu biển bị phá sản

Theo nguyên tắc xác định PL áp dụng được quy định tại Điều 4 Nghị định 21/2021/NĐ-CP, khi bên thế chấp tàu bị tòa án tuyên bố phá sản, việc xử lý khoản nợ được bảo đảm bằng TCTB sẽ được áp dụng theo PL về phá sản doanh nghiệp. BNTC đóng vai trò là một trong các chủ nợ được bảo đảm trong suốt quá trình phá sản của bên thế chấp tàu.

4.1.4.2. Trường hợp tàu biển thế chấp bị kê biên thi hành án

Theo quy định của Luật Thi hành án dân sự 2008, cơ quan thi hành án được quyền kê biên tàu biển đang thế chấp để thi hành án nếu thỏa mãn đồng thời các điều kiện về tính duy nhất và giá trị của tài sản theo quy định của Luật này.

4.1.4.3. Trường hợp có khiếu nại hàng hải làm phát sinh quyền cầm giữ, bắt giữ tàu biển

Khi hoạt động của tàu biển làm phát sinh các trường hợp cầm giữ tàu hoặc bắt giữ tàu theo quy định của PL hàng hải, vật quyền của BNTC đối với con tàu sẽ bị ảnh

hưởng. PL hàng hải Việt Nam trao quyền ưu tiên cho các chủ thể có các khiếu nại hàng hải hơn các chủ thể có nghĩa vụ dân sự được bảo đảm khác. Để bảo đảm cho các khiếu nại hàng hải, người có khiếu nại có thể thực hiện quyền cầm giữ đối với con tàu mà không cần xét đến việc con tàu đó có đang là đối tượng TSBĐ nghĩa vụ cho bất kỳ giao dịch dân sự nào khác của chủ tàu hay không²². Việc xử lý các khiếu nại hàng hải có thể làm phát sinh việc xử lý TSBĐ một cách gián tiếp của BNTC.

4.2. Phương thức xử lý tàu biển thế chấp

4.2.1. Phương thức xử lý tàu biển thế chấp do các bên thỏa thuận

Phương thức xử lý tàu biển thế chấp được lựa chọn theo sự thỏa thuận giữa bên thế chấp và BNTC gồm hai phương thức cơ bản là: bán tàu biển thế chấp và BNTC tự nhận chính tàu biển thế chấp để thay thế cho việc thực hiện nghĩa vụ của bên thế chấp. Trong thỏa thuận về bán tàu biển thế chấp, các bên có thể thỏa thuận về việc bên thế chấp tự bán tàu biển hoặc việc bán tàu biển được thực hiện thông qua thủ tục đấu giá tại tổ chức cung cấp dịch vụ đấu giá tài sản.

4.2.2. Phương thức xử lý tàu biển thế chấp do pháp luật quy định

Theo quy định tại khoản 2 Điều 303 BLDS Việt Nam 2015, "*trường hợp các bên không có thỏa thuận về việc lựa chọn phương thức xử lý thì tàu biển thế chấp sẽ được bán đấu giá, trừ trường hợp PL liên quan có quy định khác*"²³. Đây là trường hợp tàu biển thế chấp được xử lý theo phương thức được PL quy định. BLHH Việt Nam 2015 hiện nay chưa có quy định nào về phương thức xử lý tàu biển thế chấp trong giao dịch TCTB nên trong trường hợp không có thỏa thuận giữa các chủ thể trong giao dịch, bán đấu giá là phương thức xử lý duy nhất sẽ được áp dụng theo quy định PL Việt Nam hiện nay.

4.3. Trình tự, thủ tục, hồ sơ xử lý tàu biển thế chấp

Tùy mỗi phương thức và sự thiện chí của bên thế chấp và các chủ thể khác có liên quan đang chiếm hữu, sử dụng tàu biển thế chấp mà trình tự, thủ tục, hồ sơ xử lý

²² Khoản 4 Điều 40 BLHH Việt Nam 2015.

²³ Khoản 2 Điều 303 BLDS Việt Nam 2015.

tàu biển thế chấp có sự phức tạp khác nhau. Một trình tự cơ bản của một quy trình xử lý tàu biển thế chấp gồm bốn bước chính sau đây:

Bước 1: Thông báo về việc xử lý tàu biển thế chấp.

Bước 2: Bàn giao tàu biển cho BNTC.

Bước 3. Xử lý tàu biển thế chấp theo phương thức đã thỏa thuận hoặc theo quy định PL.

Bước 4. Thanh toán và chuyển quyền sở hữu con tàu.

4.4. Bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải về thế chấp tàu biển

4.4.1. *Khái niệm bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải về thế chấp tàu biển*

Bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải về thế chấp tàu biển là việc Tòa án có thẩm quyền bằng một quyết định của mình, không cho phép hoặc hạn chế di chuyển tàu biển để đảm bảo cho việc giải quyết những khiếu nại hàng hải liên quan đến thế chấp tàu biển.

4.4.2. *Điều kiện bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải về thế chấp tàu biển*

Thứ nhất, khi có khiếu nại hàng hải về TCTB.

Thứ hai, bên yêu cầu bắt giữ phải chứng minh sự tồn tại hợp pháp quyền của bên yêu cầu bắt giữ đối với tàu biển thế chấp.

Đồng thời, theo quy định của PL Việt Nam hiện nay, để thực hiện quyền yêu cầu tòa án bắt giữ tàu biển, người nhận thế chấp phải thực hiện thủ tục khởi kiện vụ án dân sự về việc tranh chấp hợp đồng vay tài sản được bảo đảm bằng TCTB đến tòa án.

4.4.3. *Thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển*

Thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu biển trong PL Việt Nam được trao cho tòa án nhân dân cấp tỉnh nơi có cảng biển hoặc bến cảng mà con tàu bị yêu cầu bắt giữ đang hoạt động hàng hải.

4.4.4. Thời hạn bắt giữ tàu biển

Theo quy định tại khoản 1 Điều 141 BLHH Việt Nam 2015, thời hạn tối đa mà tàu biển có thể bị bắt giữ để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải là 30 ngày kể từ ngày tàu biển bị bắt giữ.

4.4.5. Nghĩa vụ của bên yêu cầu bắt giữ tàu biển để đảm bảo giải quyết khiếu nại hàng hải về thể chấp tàu biển

Thứ nhất là nghĩa vụ thực hiện biện pháp bảo đảm cho yêu cầu bắt giữ tàu biển.

Thứ hai là nghĩa vụ bồi thường thiệt hại khi yêu cầu bắt giữ tàu biển không đúng.

4.5. Thứ tự ưu tiên thanh toán khi xử lý tàu biển thể chấp

Thứ tự ưu tiên thanh toán của BNTC được xác định theo quy định của PL dân sự. Tuy nhiên, thứ tự ưu tiên thanh toán của biện pháp TCTB được xếp sau các tranh chấp liên quan đến một số hoạt động hàng hải đặc thù khác được quy định tại BLHH Việt Nam 2015.

4.6. Thực trạng áp dụng và sự cần thiết hoàn thiện quy định pháp luật Việt Nam về xử lý tàu biển thể chấp

Xử lý TSBĐ là một quy trình pháp lý phức tạp và có thể gặp nhiều khó khăn. Sự khó khăn trong việc xử lý TSBĐ nói chung và trong giao dịch TCTB nói riêng một phần là do thiếu cơ chế pháp lý hỗ trợ. Do vậy, học tập những điểm tiến bộ của PL Vương quốc Anh và Trung Quốc, có thể xây dựng bổ sung các cơ chế pháp lý mới để hỗ trợ hoạt động xử lý tàu biển thể chấp.

4.7. Giải pháp hoàn thiện pháp luật Việt Nam về xử lý tàu biển thể chấp

Đối với tàu biển, PL chuyên ngành là BLHH Việt Nam 2015 chưa có quy định về phương thức đặc thù nào để xử lý tàu biển thể chấp nên các phương thức xử lý tàu biển thể chấp theo PL Việt Nam được dẫn chiếu và áp dụng theo quy định của luật chung về giao dịch bảo đảm là PL Dân sự. Các phương thức xử lý tài sản thể chấp trong BLDS Việt Nam 2015 kể trên, nếu áp dụng vào xử lý tàu biển thể chấp thì được xác định tương tự với các phương thức BNTC tự xử lý theo PL Vương quốc Anh.

Các phương thức tự xử lý tàu biển thế chấp của BNTC, như đã phân tích ở các phần trên, đang tồn tại nhiều điểm bất cập dẫn đến việc khó thực thi hiệu quả trên thực tế. Do vậy, ngoài các phương thức tự xử lý được quy định trong PL chung hiện tại, theo đánh giá của tác giả, cần quy định thêm phương thức xử lý đặc thù cho tàu biển, đó là các phương thức xử lý tàu biển thế chấp thông qua con đường tư pháp hoặc "bán tư pháp".

Trên cơ sở lý luận nêu trên, để có thể triển khai thực hiện hai phương thức vừa phân tích, tác giả đề xuất xây dựng các cơ sở pháp lý như sau:

Thứ nhất, bổ sung điều khoản riêng về phương thức xử lý tàu biển thế chấp tại Mục V (Chuyển quyền sở hữu và thế chấp tàu biển) của Chương II (Tàu biển) của BLHH Việt Nam 2015 với nội dung như sau.

"Điều [...]. Phương thức xử lý tàu biển thế chấp

1. Bên thế chấp và BNTC có quyền thỏa thuận về phương thức xử lý tàu biển thế chấp phù hợp với quy định tại Bộ luật này và luật khác có liên quan.

2. Trường hợp không có thỏa thuận về phương thức xử lý tàu biển thế chấp hoặc không thực thi được các phương thức đã thỏa thuận theo Khoản 1 Điều này, BNTC tàu biển có quyền yêu cầu Tòa án thực hiện các thủ tục bắt giữ tàu biển và bán đấu giá tàu biển thế chấp. Thủ tục bắt giữ và bán đấu giá tàu biển thế chấp được thực hiện theo quy định của Bộ luật này, PL về tố tụng dân sự, PL về đấu giá tài sản và các quy định PL khác có liên quan.

3. Bên cạnh phương thức quy định tại Khoản 2 Điều này, trường hợp bên thế chấp và BNTC có thỏa thuận về phương thức xử lý tàu biển thế chấp theo quy định tại Khoản 1 Điều này nhưng bên thế chấp hoặc bên thứ ba khác đang chiếm hữu tàu biển thế chấp không tự nguyện bàn giao tàu biển cho BNTC để xử lý TSBD theo trình tự, thủ tục luật định thì BNTC có quyền yêu cầu Tòa án công nhận quyền được chiếm hữu hợp pháp đối với tàu biển thế chấp để xử lý TSBD theo các phương thức đã thỏa thuận tại Khoản 1 Điều này. Việc yêu cầu Tòa án công nhận quyền được chiếm hữu

hợp pháp đối với tàu biển thế chấp của BNTC được thực hiện theo quy định của Bộ luật này và PL về tố tụng dân sự.

4. Các phương thức xử lý tàu biển thế chấp khác theo quy định của PL".

Thứ hai, bổ sung các quy định tại Điều 31 Bộ luật Tố tụng Dân sự Việt Nam 2015 về những yêu cầu kinh doanh, thương mại thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án như sau:

"Điều 31. Những yêu cầu về kinh doanh, thương mại thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án

[...]

6. Yêu cầu bán đấu giá tàu biển thế chấp theo quy định của PL về hàng hải Việt Nam.

7. Yêu cầu công nhận quyền chiếm hữu hợp pháp đối với tàu biển thế chấp theo quy định của PL hàng hải Việt Nam.

8. Các yêu cầu khác về kinh doanh, thương mại, trừ trường hợp thuộc thẩm quyền giải quyết của cơ quan, tổ chức khác theo quy định của PL".

Thứ ba, để thực hiện xử lý tàu biển thế chấp thông qua con đường tư pháp, tác giả đề xuất nghiên cứu bổ sung một số điều khoản riêng về trình tự, thủ tục Tòa án bán đấu giá tàu biển thế chấp tại Mục V (Chuyển quyền sở hữu và thế chấp tàu biển) của Chương II (Tàu biển) của BLHH Việt Nam 2015 với nội dung như sau:

1. Điều kiện BNTC được yêu cầu Tòa án bán đấu giá tàu biển thế chấp: con tàu đang bị bắt giữ và chủ tàu không thực hiện các thủ tục bảo đảm, ...

2. Hình thức và nội dung của đơn yêu cầu Tòa án bán đấu giá tàu biển thế chấp và nghĩa vụ chứng minh của bên yêu cầu.

3. Trình tự, thủ tục Tòa án xem xét và thụ lý đơn yêu cầu Tòa án bán đấu giá tàu biển thế chấp.

4. Quyền phản đối đơn yêu cầu Tòa án bán đấu giá tàu biển thế chấp và trình tự, thủ tục thực hiện.

5. Nội dung quyết định bán đấu giá tàu biển thế chấp của Tòa án và trình tự, thủ tục ban hành quyết định.

6. Thủ tục thông báo của Tòa án và quy trình, thủ tục bán đấu giá tàu biển thế chấp (bán qua cơ sở đấu giá (trực tiếp hoặc trực tuyến) do Tòa án vận hành hoặc qua trung tâm đấu giá tài sản được Tòa án chỉ định).

7. Xử lý kết quả của bán đấu giá tàu biển thế chấp: quyết định của tòa án về việc phân phối tiền bán đấu giá tàu biển thế chấp và công nhận quyền sở hữu tàu biển của bên trúng đấu giá tàu.

8. Xử lý các yêu cầu khác liên quan đến khiếu nại hàng hải đối với tàu biển thế chấp trong quá trình Tòa án bán đấu giá tàu biển thế chấp.

9. Các trường hợp tạm đình chỉ, đình chỉ bán đấu giá tàu biển thế chấp.

10. Các quy định khác có liên quan.

Thứ tư, để thực hiện xử lý tàu biển thế chấp thông qua con đường "bán tư pháp", tác giả đề xuất nghiên cứu bổ sung một số điều khoản riêng về trình tự, thủ tục yêu cầu Tòa án công nhận quyền được chiếm hữu hợp pháp đối với tàu biển thế chấp của BNTC tại Mục V (Chuyển quyền sở hữu và thế chấp tàu biển) của Chương II (Tàu biển) của BLHH Việt Nam 2015 với nội dung như sau:

1. Điều kiện BNTC được yêu cầu Tòa án công nhận quyền được chiếm hữu hợp pháp đối với tàu biển thế chấp.

2. Hình thức và nội dung của đơn yêu cầu Tòa án công nhận quyền được chiếm hữu hợp pháp đối với tàu biển thế chấp của BNTC.

3. Trình tự, thủ tục Tòa án xem xét và thụ lý đơn yêu cầu.

4. Quyền phản đối đơn yêu cầu và trình tự, thủ tục thực hiện.

5. Nội dung quyết định của Tòa án về việc công nhận quyền được chiếm hữu hợp pháp đối với tàu biển thế chấp của BNTC và trình tự, thủ tục ban hành quyết định.

6. Các trường hợp Tòa án từ chối đơn yêu cầu.

7. Các quy định khác có liên quan.

Đồng thời, các quy định về án phí, lệ phí tòa án xử lý yêu cầu bán đấu giá tàu biển thế chấp và yêu cầu Tòa án công nhận quyền được chiếm hữu hợp pháp đối với tàu biển thế chấp của BNTC cũng cần được quy định bổ sung trong các văn bản quy định về án phí, lệ phí tòa án.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 4

Ở Chương này, tác giả đã nỗ lực trình bày những khía cạnh liên quan đến xử lý tàu biển thế chấp theo PL Việt Nam, trên tinh thần so sánh, học hỏi những điểm tiến bộ của PL nước ngoài để xây dựng các kiến nghị về cơ chế hoàn thiện khung pháp lý chuyên ngành hàng hải, nhằm hỗ trợ BNTC thực thi được vật quyền bảo đảm của mình ở giai đoạn xử lý tàu biển thế chấp và tăng tính trách nhiệm, thiện chí của bên thế chấp tàu ở giai đoạn khó khăn nhất của tiến trình thực thi và chấm dứt giao dịch bảo đảm TCTB.

KẾT LUẬN

Việc xây dựng và hoàn thiện PL về TCTB là một quá trình liên tục, đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan nhà nước, các chuyên gia pháp lý, và cộng đồng doanh nghiệp. Sự thay đổi và cải tiến không chỉ dừng lại ở việc điều chỉnh các quy định PL mà còn bao gồm cả việc nâng cao nhận thức và hiểu biết của các bên liên quan về quyền và nghĩa vụ của mình trong quan hệ TCTB. Tóm lại, Luận án "**Pháp luật Việt Nam về thế chấp tàu biển**" không chỉ đóng góp vào việc hoàn thiện khung pháp lý về TCTB tại Việt Nam mà còn mở ra những hướng nghiên cứu mới, cung cấp cơ sở lý luận và thực tiễn cho các công trình nghiên cứu tiếp theo trong lĩnh vực PL hàng hải và thương mại quốc tế.

NHỮNG CÔNG TRÌNH LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN ĐÃ CÔNG BỐ

1. Nguyễn Trí Cường (2022), *Pháp luật Việt Nam về thế chấp quyền tài sản để đảm bảo thực hiện nghĩa vụ trong hợp đồng tín dụng*, Hội thảo quốc tế của Nga: Khoa học pháp luật, pháp luật nhà nước và pháp luật hiện đại; ISBN: 978-5-00173-554-0; Link hội thảo trên hệ thống lập chỉ mục khoa học của Nga: <https://elibrary.ru/item.asp?id=49811780>; Link bài nghiên cứu: <https://elibrary.ru/item.asp?id=49811787&pff=1>.
2. Nguyễn Trí Cường (2022), *Quy định của pháp luật Việt Nam về thế chấp quyền đòi nợ để bảo đảm thực hiện nghĩa vụ*, Hội thảo khoa học quốc tế của Nga: Kinh tế và Pháp luật: hiện trạng và triển vọng phát triển; ISBN 978-5-907385-92-4; Link bài nghiên cứu: https://www.публикация24.рф/_files/ugd/b06fdc_301b52495d74472489f6119eee694d76.pdf?index=true.
3. Nguyễn Trí Cường (2023), *Quyền tài sản theo pháp luật Việt Nam*, Tạp chí Giáo dục và Xã hội, ISSN: 1859 -3917; Bản in số 142 (203), tháng 01/2023, trang 136 – 141.
4. Nguyễn Trí Cường (2023), *Thế chấp quyền đòi nợ theo pháp luật Việt Nam*, Hội thảo khoa học quốc tế của Nga: Thẩm quyền và vấn đề đảm bảo sự cân bằng lợi ích hợp pháp; ISBN: 978-5-00173-667-7; Link hội thảo trên hệ thống lập chỉ mục khoa học của Nga: <https://elibrary.ru/item.asp?id=50152569>, Link bài nghiên cứu: <https://elibrary.ru/item.asp?id=50153081&pff=1>.
5. Nguyễn Trí Cường (2023), *Hoàn thiện pháp luật Việt Nam về thế chấp tàu biển*, Hội thảo khoa học quốc tế của Nga: Luật học và chính trị học - Lý thuyết và thực tiễn; ISBN: 978-5-00173-778-0; Link hội thảo trên hệ thống lập chỉ mục khoa học của Nga: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=50520740>; Link bài nghiên cứu: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=50520749&pff=1>.
6. Nguyễn Trí Cường (2024), *Bảo vệ quyền lợi của bên nhận thế chấp tàu biển trong trường hợp kê biên, xử lý tàu biển thế chấp để thi hành án*, Hội thảo khoa học quốc tế của Nga: Kinh tế, pháp luật ở Nga và thế giới – thực tiễn lần

thứ IX; ISBN 978-5-00215-317-6; Link hội thảo trên hệ thống lập chỉ mục khoa học của Nga: <https://elibrary.ru/item.asp?id=63897275>; Link bài nghiên cứu: <https://elibrary.ru/item.asp?pff=1&id=63897345>.

7. Nguyễn Trí Cường (2024), *Pháp luật Việt Nam về thể chấp tàu biển*, Tạp chí Revista Jurídica -UNICURITIBA - Scopus Q3; ISSN: 2316 – 753X; Link tạp chí:

<https://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RevJur/author/submission/6856>

;