

Hợp đồng thuê khai thác tàu bay dân dụng tại Việt Nam : Luận văn ThS. Luật: 60 38 50 / Đỗ Anh Tuấn ; Ngd. : TS. Ngô Huy Cương

1. TÍNH CẤP THIẾT CỦA ĐỀ TÀI

Toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế là xu thế khách quan của thời đại. Nhờ có toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế mà các quốc gia có thể hợp tác, tiếp cận thị trường thế giới, tăng cường sức cạnh tranh, sử dụng hiệu quả các nguồn lực bên trong và tranh thủ các nguồn lực bên ngoài để phát triển kinh tế đất nước. Nắm bắt được quy luật khách quan, Đảng ta đã sớm đề ra chủ trương "... chủ động hội nhập kinh tế quốc tế để phát triển nhanh, có hiệu quả và bền vững ..." [1, tr.24]. Vì thế, nền kinh tế của Việt Nam đã luôn giữ được nhịp độ tăng trưởng ổn định, quan hệ kinh tế trên các lĩnh vực càng ngày càng được mở rộng và phát triển cả về lượng và chất; cơ sở hạ tầng kỹ thuật, xã hội từng bước được cải thiện.

Hòa vào đó, các hoạt động giao lưu quốc tế và kinh tế đối ngoại của nước ta ngày càng phát triển, trong đó, hoạt động vận tải hàng không của các hãng hàng không của Việt Nam cũng không ngừng phát triển do sự bùng nổ của các nhu cầu vận chuyển hành khách, hàng hoá quốc tế, cũng như của các hoạt động giao lưu quốc tế về văn hoá, thể thao, tìm kiếm cứu nạn, y tế .v.v. Hiện nay, chỉ tính riêng Tổng công ty Hàng không Việt Nam trong năm 2007 đã chuyên chở 7.900.000 hành khách và có một đội tàu bay gồm 46 chiếc thuộc nhiều loại tàu bay. Trong số đó phần lớn là tàu bay thuê. Dự kiến đến năm 2015 chỉ riêng Tổng công ty Hàng không Việt Nam sẽ có đội tàu bay khoảng 85 chiếc, bao gồm tàu bay thuộc sở hữu, thuê tài chính và thuê khai thác.

Để đáp ứng yêu cầu về vận tải hàng không trong thời kỳ "Đổi mới" và hội nhập kinh tế quốc tế, văn kiện Đại hội Đảng lần thứ IX đã chỉ rõ:

"... phát triển và nâng cao chất lượng vận tải hàng hoá, hành khách ngày càng hiện đại, an toàn, có sức cạnh tranh, vươn nhanh ra thị trường khu vực và thế giới. Dành thị phần lớn cho doanh nghiệp trong nước trong vận chuyển hàng hoá Việt Nam theo đường biển và đường hàng không quốc tế. Phát triển mạnh vận chuyển hành khách công cộng ở các thành phố lớn ... nâng cao chất lượng, tăng khối lượng và độ an toàn vận tải hành khách, hàng hoá trên tất cả các loại hình vận tải ... Nâng tỉ lệ thị phần vận tải quốc tế bằng đường hàng không, đường biển ... Khối lượng luân chuyển hàng hoá tăng 9 - 10 % năm. Luân chuyển hành khách tăng 5-6%/năm" [1, tr.287].

Do đó, việc phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không của Việt Nam để phục vụ cho các mục tiêu này là một vấn đề hết sức quan trọng.

Trên thế giới cũng như tại Việt Nam, việc phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không thường được thực hiện thông qua hai hình thức là: (1) mua tàu bay và (2) thuê tàu bay (bao gồm thuê khai thác, thuê tài chính, thuê chuyển). Trong đó, thuê khai thác tàu bay là một phương thức để phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không một cách linh hoạt, nhanh chóng, với yêu cầu về khả năng tài chính không cao và thủ tục không quá phức tạp. Đây sẽ là một phương thức quan trọng để phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không còn hạn chế về khả năng tài chính tại Việt Nam. Do vậy, trong thời gian tới, hoạt động thuê khai thác tàu bay chắc chắn sẽ còn tiếp tục phát triển song song với các hoạt động mua, thuê tài chính tàu bay.

Tàu bay là loại tài sản đặc biệt, có giá trị lớn (tàu bay Boeing B777 giá khoảng 100 triệu Đô la Mỹ), hàm lượng kỹ thuật cao và thường xuyên hoạt động trên phạm vi quốc tế. Bên cạnh đó, yêu cầu về an toàn đối với hành khách, hàng hoá và người thứ ba đặt ra rất khắt khe. Dẫn tới quan hệ hợp đồng thuê khai thác tàu bay rất phức tạp, luôn có nguy cơ phải đối diện với những rủi ro về tài chính và pháp lý .v.v. cho các bên tham gia. Vì vậy, cần phải có một chế định pháp lý về thuê tàu bay nói chung và thuê khai thác tàu bay nói riêng, làm cơ sở cho việc quản trị rủi ro, bảo vệ quyền và lợi ích của các bên tham gia hoạt động thuê tàu bay.

Tuy vậy, các qui định của pháp luật Việt Nam liên quan tới thuê khai thác tàu bay còn nhiều khiếm khuyết nên việc nghiên cứu đề tài: **"Hợp đồng thuê khai thác tàu bay trong lĩnh vực hàng không dân dụng tại Việt Nam"** là hết sức cần thiết cả về phương diện lý luận và thực tiễn nhằm đáp ứng nhu cầu thuê khai thác tàu bay phục vụ cho việc phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam, cũng như hoàn thiện pháp luật nước ta về thuê khai thác tàu bay.

2. TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU

Hoạt động thuê khai thác tàu bay tại Việt Nam dù không còn là hoạt động quá mới mẻ như trong thời kỳ đầu những năm 1990. Tuy nhiên, đối với thị trường thuê khai thác tàu bay ở Việt Nam thì các hoạt động này đang vướng phải các khó khăn về pháp lý, phần thì do các qui định pháp luật chưa đầy đủ, chuyên sâu, phần thì các tri thức pháp lý về thuê khai thác tàu bay còn hạn hẹp. Cho đến nay, ở Việt Nam vẫn chưa có một công trình nghiên cứu đáng kể nào về hợp đồng thuê khai thác tàu bay ở các cấp độ khác nhau.

3. MỤC ĐÍCH NGHIÊN CỨU ĐỀ TÀI

Đề tài nghiên cứu nhằm mục đích:

- Phân tích một số vấn đề lý luận trọng yếu của hợp đồng thuê khai thác tàu bay;
- Tìm hiểu và đánh giá thực tiễn giao kết và thực hiện hợp đồng thuê khai thác tàu bay của các hãng hàng không của Việt Nam;
- Trình bày một số kỹ năng thực hành trong việc giao kết và thực hiện hợp đồng thuê khai thác tàu bay ở Việt Nam hiện nay.

4. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Để trình bày đề tài luận văn của mình, luận văn sử dụng các phương pháp nghiên cứu chủ yếu như: phương pháp lịch sử, phương pháp phân tích, phương pháp tổng hợp, phương pháp thống kê, phương pháp luật học so sánh, phương pháp phân tích quy phạm, phương pháp mô hình hoá và điển hình hoá các quan hệ xã hội.

5. KẾT CẤU CỦA LUẬN VĂN

Ngoài lời mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo, nội dung của luận văn gồm 3 chương.

Chương 1

NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN CƠ BẢN VỀ THUÊ KHAI THÁC TÀU BAY

Khái niệm thuê khai thác tàu bay

1.1.1 *Khái quát chung về thuê khai thác*

Thuê khai thác tài sản là một dạng thuê tài sản đặc biệt, do vậy mọi nền tài phán đều thấy cần có quy chế pháp lý riêng để điều chỉnh hoạt động này. Tuy nhiên, về mặt học thuật, cũng như về pháp luật thực định có rất nhiều định nghĩa khác nhau về hợp đồng thuê khai thác tài sản.

Một số văn bản pháp luật của Việt Nam hiện nay không sử dụng thuật ngữ "thuê khai thác" mà sử dụng thuật ngữ "thuê vận hành". Theo Điều 2 của Quy chế tạm thời về Cho thuê vận hành của các Công ty cho thuê tài chính ban hành kèm theo Quyết định số 731/2004/QĐ-NHNN ngày 15/6/2004 của Ngân hàng nhà nước thì thuê khai thác tài sản được định nghĩa như sau:

"Cho thuê vận hành (cho thuê hoạt động) là hình thức cho thuê tài sản, theo đó Bên thuê sử dụng tài sản cho thuê của Bên cho thuê trong một thời gian nhất định và sẽ trả lại tài sản đó cho Bên cho thuê khi kết thúc thời hạn thuê tài sản. Bên cho thuê giữ quyền sở hữu tài sản cho thuê và nhận tiền cho thuê theo hợp đồng cho thuê" .

1.1.2 *Khái niệm, đặc điểm và vai trò của thuê khai thác tàu bay*

• **Khái niệm thuê khai thác tàu bay**

Thuê khai thác tàu bay là thỏa thuận giữa Bên thuê và Bên cho thuê, theo đó, Bên thuê có quyền chiếm hữu, sử dụng tàu bay thuê trong thời hạn nhất định và phải thanh toán tiền thuê tàu bay cho Bên cho thuê; Bên thuê phải trả lại tàu bay cho Bên cho thuê khi hết thời hạn thuê; Quyền sở hữu tàu bay thuê thuộc về Bên cho thuê; các bên có thể hủy ngang hợp đồng theo những điều kiện nhất định.

• **Các đặc điểm của thuê khai thác tàu bay**

- Bên thuê tàu bay thường là các hãng hàng không được cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (Aircraft Operator Certificate); Bên thuê khai thác tàu bay theo Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay của mình (đối với thuê khô) hoặc của Bên cho thuê (thuê ướt/thuê ẩm) hoặc theo qui định của nhà chức trách hàng không liên quan; Bên thuê tàu bay phải hoàn trả lại tàu bay thuê cho Bên cho thuê khi hết hạn hợp đồng;

- Bên cho thuê tàu bay thường là các công ty chuyên cho thuê tàu bay hoặc các hãng hàng không; Bên cho thuê là chủ sở hữu tàu bay trong suốt thời hạn thuê; Các rủi ro liên quan đến sở hữu tàu bay do Bên cho thuê gánh chịu;

- Hợp đồng thuê khai thác tàu bay là hợp đồng có thể hủy ngang theo những điều kiện nhất định. Hợp đồng không có điều khoản về việc Bên thuê sẽ mua tàu bay sau khi hết thời hạn hợp đồng thuê khai thác;

• **Vai trò của thuê khai thác tàu bay**

Hoạt động thuê khai thác tàu bay đã giúp các hãng hàng không của Việt Nam đạt được các lợi thế sau trong những năm vừa qua: *thứ nhất*, tạo được một kênh thống nhất để xây dựng chiến lược phát triển đội tàu bay; *thứ hai*, giúp có được tàu bay sử dụng nhằm mở rộng phạm vi hoạt động khai thác, không đòi hỏi hãng hàng không - là người sử dụng, khai thác tàu bay phải huy động ngay một số tiền lớn; *thứ ba*, mang lại khả năng điều chỉnh đội bay rất linh hoạt. Các thủ tục qui định của các cơ quan quản lý nhà nước đối với hợp đồng thuê khai thác không quá phức tạp đối với các bên; *thứ tư*, giúp có được tàu bay sớm hơn rất nhiều so với hình thức mua trực tiếp truyền thống; *thứ năm*, thường có khoản đặt cọc trước không lớn; *thứ sáu*, giúp khắc phục được các hạn chế về việc sử dụng các khoản ngân sách lớn của Hãng hàng không hoặc của Chính phủ. Thuê khai thác còn có

thể không bị ảnh hưởng do các hạn chế về các chính sách, qui định cụ thể của các tổ chức, định chế tài chính quan trọng như của Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF), ả ngân hàng thế giới (WB), các hạn chế của các ngân hàng thương mại, các tổ chức tín dụng cho vay thương mại .v.v. ; *thứ bảy*, do hình thức thuê khai thác có khả năng thu xếp các khoản thanh toán ngắn hạn dễ dàng hơn so với các hình thức mua trực tiếp hoặc thuê mua nên chúng có thể mang lại sự linh hoạt hơn trong việc lập kế hoạch của đội tàu bay nếu điều kiện thị trường và thiết bị có sự thay đổi đáng kể; *thứ tám*, trong các hình thức thuê khai thác tàu bay dưới dạng thuê khô, nếu tàu bay thuê là tàu bay mới thì bên thuê còn được hưởng các chương trình bảo hành sản phẩm, các chương trình hỗ trợ, khuyến mại mà các nhà sản xuất tàu bay hoặc các nhà sản xuất động cơ, các nhà cung ứng phụ tùng cấp cho người mua; *thứ chín*, hợp đồng thuê khai thác tàu bay thường chứa đựng những yếu tố hoặc khả năng rủi ro về mặt sở hữu tài sản. Các rủi ro về sở hữu hoặc hoạt động tiếp thị để tiếp tục cho thuê tàu bay sau khi một hợp đồng thuê khai thác đã kết thúc là do Bên cho thuê tàu bay gánh chịu chứ không phải bên thuê.

Phân loại hợp đồng thuê khai thác tàu bay

1.2.1 Khái quát chung về phân loại hợp đồng thuê khai thác tàu bay

Theo thực tiễn hoạt động thuê khai thác tàu bay trên thế giới đã phân loại hợp đồng thuê khai thác tàu bay thành ba loại hợp đồng cơ bản căn cứ theo hình thức tổ bay kèm theo tàu bay thuê, đó là: (1) Hợp đồng thuê ướt tàu bay (Wet Lease); (2) Hợp đồng thuê khô tàu bay (Dry Lease); (3) Hợp đồng thuê ẩm tàu bay (Damp Lease).

1.2.2 Hợp đồng thuê ướt tàu bay

1.2.2.1 Định nghĩa

Hợp đồng thuê ướt tàu bay là sự thỏa thuận giữa Bên thuê và Bên cho thuê về quyền, nghĩa vụ trong việc thuê tàu bay kèm theo tổ bay (bao gồm tổ lái và tiếp viên), theo đó Bên thuê chiếm hữu và sử dụng tàu bay thuê của Bên cho thuê trong một thời hạn nhất định và phải thanh toán tiền thuê tàu bay cho Bên cho thuê; Tàu bay được khai thác theo Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay không phải của Bên thuê; Bên cho thuê giữ quyền sở hữu tàu bay thuê, Bên thuê phải trả tàu bay thuê cho Bên cho thuê khi kết thúc thời hạn hợp đồng thuê khai thác tàu bay.

1.2.2.2 Đặc điểm

Thuê ướt tàu bay có một số đặc điểm cơ bản: (1) việc thuê tàu bay luôn kèm theo tổ lái và tiếp viên; (2) Tổ bay (bao gồm cả tổ lái và tiếp viên) của Bên cho thuê (trực tiếp) hoặc là của một bên khác do Bên cho thuê chịu trách nhiệm (gián tiếp); (3) Tàu bay thuê hầu như được khai thác theo Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay của Bên cho thuê; (4) Tiền thuê tàu bay được tính dựa trên căn cứ số giờ bay (flight/block hours).

1.2.2.3 Đối tác cho thuê tàu bay

Đối tác cho thuê tàu bay có hai loại: (1) hãng hàng không; và (2) các tổ chức, công ty chuyên cho thuê tàu bay.

1.2.2.4 Đối với tàu bay

Tàu bay là đối tượng của hợp đồng thuê ướt tàu bay phải tuân thủ các yêu cầu chuyên ngành về hoạt động hàng không dân dụng, các điều ước quốc tế, qui định của hệ thống pháp luật quốc gia có liên quan.

1.2.2.5 Các quyền và nghĩa vụ cơ bản của hợp đồng

Do đặc điểm của hình thức thuê tàu bay này nên trong hợp đồng thuê thường thì quyền và nghĩa vụ của các bên được xác định rõ ràng như là một công thức phổ biến, theo đó:

- Bên thuê chịu trách nhiệm về: trả tiền thuê đầy đủ và đúng hạn; hành khách, dịch vụ mặt đất (bao gồm cả các dịch vụ thương mại và kỹ thuật); các loại phí, lệ phí sân bay, phí không lưu, dẫn đường hoặc

các chi phí, phí phục vụ khác .v.v.; mua và duy trì hợp đồng bảo hiểm cho hành khách, hành lý, hàng hoá được chuyên chở bằng tàu bay này; phép bay, lịch bay, cung ứng xăng dầu cho hoạt động khai thác tàu bay thuê trong suốt thời hạn thuê .v.v.

- ả gược lại Bên cho thuê phải chịu trách nhiệm về: khai thác tàu bay theo yêu cầu của bên thuê; các hoạt động bảo dưỡng, sửa chữa hỏng hóc, cung ứng vật tư, khí tài đối với tàu bay; cung cấp tổ lái, tiếp viên; đảm bảo các chứng chỉ cho các nhân viên khai thác tàu bay tương ứng, Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay .v.v.; mua bảo hiểm cho tổ lái, tiếp viên, cho tàu bay, bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với người thứ ba trên mặt đất.

1.2.3 Hợp đồng thuê khô tàu bay

1.2.3.1 Định nghĩa

Hợp đồng thuê khô tàu bay là sự thỏa thuận giữa Bên thuê và Bên cho thuê về quyền và nghĩa vụ về việc thuê riêng tàu bay mà không bao gồm tổ bay, theo đó, Bên thuê chiếm hữu, sử dụng tàu bay thuê của Bên cho thuê trong một thời gian nhất định và sẽ trả lại tàu bay đó cho Bên cho thuê khi kết thúc thời hạn hợp đồng thuê khai thác tàu bay; Bên cho thuê giữ quyền sở hữu tàu bay thuê và nhận tiền cho thuê theo hợp đồng thuê khai thác tàu bay.

1.2.3.2 Đặc điểm

Thuê khô tàu bay bao gồm các đặc điểm sau: (1) Tiền thuê tàu bay chỉ phải trả cho việc sử dụng tàu bay; (2) Bên thuê phải có trách nhiệm đối với các vấn đề như tổ bay, bảo hiểm, bảo dưỡng và tất cả các chi phí, rủi ro trong khai thác tàu bay.

1.2.3.3 Đối tác cho thuê tàu bay

Đối tác cho thuê tàu bay đối với hình thức thuê khô gồm hai loại: (1) hãng hàng không; và (2) các tổ chức, công ty chuyên về cho thuê tàu bay.

1.2.3.4 Đối với tàu bay

Các tàu bay là đối tượng của hợp đồng thuê khô cũng phải tuân thủ các yêu cầu chuyên ngành về hoạt động hàng không dân dụng, các điều ước quốc tế, qui định của hệ thống luật quốc gia có liên quan. Về tàu bay, đối với hợp đồng thuê khô còn có hai trường hợp cần đặc biệt lưu ý vì các hậu quả pháp lý của từng trường hợp là khác nhau rất lớn.

- Đối với hợp đồng thuê khô mà tàu bay là tàu bay mới hiện đang nằm trong giai đoạn sản xuất vào thời điểm ký kết hợp đồng: trường hợp nếu tàu bay đang trong giai đoạn hoàn tất thì trong hợp đồng thuê sẽ có thêm khá nhiều nội dung so với hợp đồng thuê tàu bay cũ, đặc biệt là trường hợp Bên cho thuê cho phép bên thuê được quyền lựa chọn, quyết định về một số vấn đề, ví dụ như : về cấu hình ghế, động cơ, trang thiết bị giải trí và các thiết bị khác .v.v.

- Các tàu bay đã qua sử dụng: hình thức thuê khô tàu bay thường thì tàu bay đã được một hãng hàng không khác sử dụng trước đó. Việc tiếp nhận tàu bay trong trường hợp này là đơn giản hơn. ả gười đại diện cho bên thuê khi nhận tàu bay phải kiểm tra đầy đủ, kỹ càng để đảm bảo rằng tàu bay được giao nhận theo đúng các điều kiện mà các bên đã thỏa thuận trong hợp đồng.

1.2.3.5 Các quyền và nghĩa vụ cơ bản của hợp đồng thuê khô tàu bay

Các quyền, nghĩa vụ của các bên theo hợp đồng thuê khô được các bên xác định, chấp nhận thường theo công thức phổ cập theo đó:

- Bên thuê chịu trách nhiệm về: trả tiền thuê đầy đủ và đúng hạn; hành khách, dịch vụ mặt đất (bao gồm cả các dịch vụ thương mại và kỹ thuật); chịu các loại phí, lệ phí sân bay, phí không lưu, dẫn đường hoặc các chi phí, phí phục vụ khác .v.v.; mua và duy trì hợp đồng bảo hiểm cho hành khách, hành lý, hàng hoá được chuyên chở bằng tàu bay này. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với người thứ ba trên mặt đất. Mua bảo hiểm cho tổ lái, tiếp viên, cho tàu bay theo một số hình thức bảo

hiêm mà Bên cho thuê yêu cầu và bên thuê chấp nhận; Chịu trách nhiệm về phép bay, lịch bay, cung ứng xăng dầu cho hoạt động khai thác tàu bay thuê trong suốt thời hạn thuê .v.v.; cung cấp tổ lái, tiếp viên; đảm bảo các chứng chỉ cho các nhân viên khai thác tàu bay tương ứng, Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay .v.v.; các hoạt động bảo dưỡng, sửa chữa hỏng hóc, cung ứng vật tư, khí tài đối với tàu bay; khai thác tàu bay theo các qui định trong hợp đồng thuê.

- ả ngược lại Bên cho thuê phải chịu trách nhiệm về: giao tàu bay cho bên thuê theo đúng các thoả thuận trong hợp đồng; tuân thủ, đảm bảo với bên thuê rằng bản thân họ cũng như các bên khác như chủ sở hữu thực chất, các bên có quyền đối với tàu bay không được can thiệp vào quyền chiếm hữu, sử dụng yên ổn, liên tục và thuận tiện của bên thuê đối với tàu bay trong suốt thời hạn thuê (Quiet Enjoyment Article).

1.2.4 Hợp đồng thuê ầm tàu bay

1.2.4.1 Định nghĩa

Hợp đồng thuê ầm tàu bay là sự thoả thuận giữa Bên thuê và Bên cho thuê về quyền và nghĩa vụ về việc thuê tàu bay kèm theo tổ lái, riêng về tiếp viên có thể có một số tiếp viên của bên thuê cùng tham gia khai thác. Theo đó, Bên thuê chiếm hữu, sử dụng tàu bay thuê của Bên cho thuê trong một thời hạn nhất định và trả lại tàu bay đó cho Bên cho thuê khi kết thúc thời hạn thuê tàu bay; Bên cho thuê giữ quyền sở hữu tàu bay thuê và nhận tiền cho thuê theo hợp đồng cho thuê.

1.2.4.2 Đặc điểm

Theo định nghĩa về thuê ầm thì hình thức thuê khai thác tàu bay này được hiểu là Bên cho thuê có nghĩa vụ cung cấp tàu bay cùng với tổ lái. Riêng về tiếp viên có thể có một số tiếp viên của bên thuê cùng tham gia khai thác. Hợp đồng thuê ầm tàu bay chỉ là một biến thể giữa hai loại hợp đồng thuê khai thác tàu bay cơ bản là thuê khô và thuê ướt tàu bay.

1.2.4.3 Đối tác cho thuê tàu bay

Hình thức thuê ầm tàu bay cũng thường được thực hiện giữa bên thuê và Bên cho thuê đều là các hãng hàng không. Khi đối tác cho thuê tàu bay là các hãng hàng không thì việc thực hiện hợp đồng cũng rất thuận tiện giống như hợp đồng thuê ướt.

Trong thực tế thuê tàu bay thì vẫn có một số hợp đồng theo hình thức thuê ầm lại do một công ty chuyên cho thuê tàu bay cung cấp, sau đó họ thuê người khai thác khác, bởi vì công ty chuyên về cho thuê tàu bay thì sẽ không có Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay .

1.2.4.4 Đối với tàu bay

Các tàu bay là đối tượng của hợp đồng thuê ầm cũng hoàn toàn giống như trong hình thức thuê ướt tàu bay phải tuân thủ các yêu cầu chuyên ngành về hoạt động hàng không dân dụng, các điều ước quốc tế, qui định của hệ thống luật quốc gia có liên quan.

1.2.4.5 Các quyền và nghĩa vụ cơ bản của hợp đồng

Về cơ bản thì các quyền và nghĩa vụ trong hợp đồng thuê ướt và thuê ầm là giống nhau. Tuy nhiên, hình thức hợp đồng thuê ầm tàu bay có một số điều khoản khác biệt nảy sinh là chính từ tính chất đặc thù của hình thức thuê ầm như điều khoản về cung cấp một số tiếp viên theo thoả thuận trong hợp đồng.

Giao kết và hiệu lực của hợp đồng thuê khai thác tàu bay

1.3.1 Chủ thể của hợp đồng thuê khai thác tàu bay

Chủ thể tham gia vào các hợp đồng thuê khai thác tàu bay là Bên thuê tàu bay (là các hãng hàng không) và Bên cho thuê tàu bay (thường là các hãng hàng không hoặc các công ty, tổ chức chuyên cho thuê tàu bay). Trong một số hợp đồng, để phân chia và hạn chế rủi ro cũng như tăng

hiệu quả kinh doanh thì còn có sự tham gia của các ngân hàng, tổ chức tài chính, tín dụng, bảo đảm, thế chấp, môi giới .v.v. ả hưng các thực thể, tổ chức này thường chỉ tham gia một cách gián tiếp.

1.3.1.1 Bên thuê khai thác tàu bay

Bên thuê khai thác tàu bay là các hãng hàng không đã được cấp các chứng chỉ phù hợp do các nhà chức trách có thẩm quyền phê chuẩn và là một chủ thể của hợp đồng thuê khai thác tàu bay với tư cách là Bên thuê tàu bay.

1.3.1.2 Bên cho thuê khai thác tàu bay và các tổ chức cho thuê khai thác tàu bay

Có hai loại đối tác cho thuê khai thác tàu bay là: (1) các công ty, tổ chức chuyên về cho thuê tàu bay; và (2) các hãng hàng không.

1.3.2 Giao kết hợp đồng thuê khai thác tàu bay

Hợp đồng thuê khai thác tàu bay là loại hợp đồng "vô danh", nghĩa là hợp đồng thuê khai thác tàu bay không được qui định một cách cụ thể ở các văn bản pháp luật nước ta. Các qui định về hợp đồng thuê khai thác tàu bay chỉ được ghi nhận và qui định một cách khái quát, mang tính nguyên tắc ở các văn bản pháp luật nước ta.

Xuất phát từ tính chất "vô danh" nêu trên, nên việc giao kết hợp đồng thuê khai thác tàu bay chủ yếu dựa trên nguyên tắc tự do giao kết, tự nguyện thoả thuận. Theo đó, một bên đưa ra đề nghị giao kết hợp đồng với một bên xác định.

1.3.3 Hình thức hợp đồng thuê khai thác tàu bay

Hình thức của hợp đồng thuê tàu bay được qui định một cách khái quát, mang tính nguyên tắc tại Khoản 3 Điều 35 Luật HKDDVả như sau: "Hợp đồng thuê, cho thuê tàu bay phải được lập thành văn bản".

Hợp đồng thuê khai thác tàu bay là hình thức thể hiện mang tính pháp lý của các thoả thuận liên quan đến việc thuê khai thác tàu bay. Trên thực tế, hợp đồng thuê khai thác tàu bay là một thỏa thuận pháp lý phức tạp, bao gồm nhiều văn bản, tài liệu pháp lý qui định về tàu bay thuê, bảo dưỡng, khai thác, chứng chỉ, bảo hiểm .v.v.

1.3.4 Hiệu lực của hợp đồng thuê khai thác tàu bay

Hợp đồng thuê khai thác tàu bay sẽ có hiệu lực khi tuân thủ các điều kiện cụ thể như: (1) Bên thuê và Bên cho thuê tàu bay đáp ứng các tiêu chuẩn theo qui định pháp luật về thuê, cho thuê khai thác tàu bay; (2) các bên tự nguyện tham gia giao kết hợp đồng thuê khai thác tàu bay; (3) mục đích và nội dung hợp đồng thuê khai thác tàu bay không vi phạm điều cấm của pháp luật; không trái đạo đức xã hội; (4) hợp đồng thuê khai thác phải được lập thành văn bản; (5) hợp đồng thuê khai thác tàu bay phải được sự phê chuẩn của Bộ Giao thông Vận tải theo qui định của pháp luật.

Tuy nhiên, trong thực tiễn giao kết hợp đồng thuê khai thác tàu bay, các chủ thể của hợp đồng thường lựa chọn luật của một nước thứ ba làm luật điều chỉnh hợp đồng. Do đó, ngoài việc phải tuân thủ các qui định của pháp luật Việt ả am về hiệu lực của hợp đồng thì hợp đồng thuê khai thác tàu bay còn phải chịu sự điều chỉnh của hệ thống luật do các bên chọn để điều chỉnh hợp đồng.

Nội dung của hợp đồng thuê khai thác tàu bay

1.4.1 Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê khai thác tàu bay

ả ội dung chủ yếu của hợp đồng thuê khai thác tàu bay gồm các điều khoản chủ yếu sau: Giới thiệu và bảo đảm (Representations and Warranties); Các điều kiện tiên quyết (Precedent Conditions); Thuê, thời hạn thuê và chuyển giao (Lease, Term and Delivery); ả ghĩa vụ trả tiền (Payment Obligations); Khai thác ổn định (Quiet Enjoyment); Khai thác tàu bay (Operation of the Aircraft); Cho thuê lại (Sublease); Bảo dưỡng và sửa chữa tàu bay (Maintenance and Repairs); Vi

phạm hợp đồng (Default); Bồi thường (Indemnities); Trả tàu bay (Redelivery of the Aircraft); Bảo hiểm (Insurance); Luật áp dụng/cơ quan giải quyết tranh chấp (Governing law and Jurisdiction).

1.4.2 Các nội dung khác

ã ngoài những điều khoản cơ bản đã nêu trên, hợp đồng thuê khai thác còn có rất nhiều các Phụ lục và các điều khoản không cơ bản khác. Tùy theo từng loại hợp đồng thuê khai thác cụ thể mà các điều khoản của hợp đồng có thể thêm hoặc bớt các nội dung liên quan.

Đàm phán hợp đồng thuê khai thác tàu bay

Hợp đồng thuê khai thác tàu bay, về thực chất cũng là một dạng hợp đồng có tính chất dân sự, thương mại giữa các bên liên quan, các bên tự nguyện tham gia ký kết để xác lập các quyền, nghĩa vụ đối với nhau trong quan hệ hợp đồng và trên khuôn khổ pháp luật cho phép, hoặc không cấm. Trong hợp đồng thuê khai thác tàu bay, Bên cho thuê phải luôn tìm cách bảo vệ mình và tài sản của họ khỏi những rủi ro khách quan, tình cờ hoặc cố ý. Các mục tiêu đó được thể hiện bằng hợp đồng mà trong đó chứa đựng các biện pháp, cách thức thống nhất cao nhất mà các bên có thể đạt tới. Với lý do đó, nội dung của hợp đồng thuê khai thác tàu bay có mối liên hệ rất nhạy cảm đối với các bên tham gia hợp đồng.

Thực hiện hợp đồng thuê khai thác tàu bay

1.6.1 Các nguyên tắc

Trong quá trình thực hiện hợp đồng thuê khai thác tàu bay, các chủ thể tham gia hợp đồng cần phải tuân thủ các qui định của hệ thống pháp luật mà các bên đã chọn làm luật điều chỉnh hợp đồng, các nguyên tắc pháp luật quốc tế về hợp đồng, hợp đồng thuê khai thác tàu bay (các nguyên tắc được qui định tại các Công ước về hàng không) và đồng thời phải tuân thủ các nguyên tắc theo qui định pháp luật Việt ả am như tự do giao kết, tự nguyện thỏa thuận .v.v.

1.6.2 Các đặc thù

Hợp đồng thuê khai thác tàu bay có một số đặc thù chính sau đây:

- Có thời hạn ngắn hơn thời gian thọ mệnh của tàu bay;
- Hình thức thuê khô thường được ký kết và thực hiện giữa một bên là tổ chức, công ty cho thuê chuyên nghiệp và bên sử dụng thường là hãng hàng không;
- Đối với một số hợp đồng thuê khai thác tàu bay, Bên cho thuê có thể cung cấp một số dịch vụ bổ xung như bảo dưỡng, bảo hiểm .v.v.;
- Khi hợp đồng thuê khai thác hết hạn, giá trị còn lại của tàu bay là thuộc về Bên cho thuê nên các bên tham gia hợp đồng thuê đặc biệt quan tâm về điều kiện hoàn trả tàu bay sau khi hết hạn hợp đồng thuê;
- Các rủi ro trong hoạt động thuê khai thác tàu bay thường gắn liền các rủi ro liên quan tới sở hữu chủ của tài sản như sự lỗi thời của thiết bị, sự thay đổi công nghệ hoặc lạc hậu của kỹ thuật, tàu bay bị tai nạn, phá hủy, thua lỗ .v.v. và Bên cho thuê là người phải gánh chịu;
- Chịu sự chi phối, điều chỉnh của nhiều hệ thống pháp luật khác nhau. Đối tượng của hợp đồng thuê khai thác tàu bay bị chi phối rất lớn bởi các chế độ pháp lý riêng biệt của các khu vực tài phán khác nhau này.

Vi phạm hợp đồng thuê khai thác tàu bay và chế tài áp dụng

1.7.1 Vi phạm hợp đồng thuê khai thác tàu bay

Việc qui định các trường hợp vi phạm hợp đồng chủ yếu dựa trên sự thỏa thuận của các bên tham gia hợp đồng. Tuy nhiên, các thỏa thuận này không được vi phạm điều cấm của pháp luật và không được trái đạo đức xã hội.

1.7.2 Chế tài

Việc qui định các chế tài áp dụng trong hợp đồng thuê khai thác tàu bay chủ yếu do các bên tự thỏa thuận theo thông lệ quốc tế. Chế tài áp dụng đối với các vi phạm hợp đồng chủ yếu là các chế tài mang tính chất để bảo đảm quyền lợi của các Chủ nợ, Bên cho vay, Bên cho thuê tàu bay vì tàu bay là một loại tài sản đặc biệt, có giá trị lớn và hoạt động khai thác tàu bay chứa đựng rất nhiều rủi ro về an toàn, tài chính, hành chính .v.v.

Chương 2

THỰC TRẠNG THUÊ KHAI THÁC TÀU BAY Ở VIỆT NAM HIỆN NAY

2.1 **Lược sử thuê khai thác tàu bay ở Việt Nam**

Ở Việt ả am các hoạt động thuê khai thác tàu bay vẫn còn là những hoạt động mới được phổ biến và sử dụng rộng rãi trong thời gian khoảng 15 năm gần đây. Trong đó, chủ yếu là của Hãng hàng không quốc gia Việt ả am trước đây và của Tổng công ty Hàng không Việt ả am hiện nay ký kết, thực hiện với các đối tác nước ngoài trong những năm gần đây. Trong một số giao dịch, hợp đồng có sự tham gia gián tiếp của các ngân hàng, tổ chức tài chính, tín dụng, bảo đảm, thế chấp .v.v

2.2 **Pháp luật điều tiết thuê khai thác tàu bay ở Việt Nam**

2.2.1 *Các Điều ước quốc tế đa phương và Hiệp định hàng không song phương về hàng không Việt Nam đã ký kết hoặc tham gia*

- **Một số Điều ước quốc tế về hàng không mà Việt Nam đã ký kết hoặc tham gia:**
 - Công ước quốc tế Chicago năm 1944 về hàng không dân dụng, ký tại Chicago ngày 07/12/2007 (Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7th December, 1944). Việt ả am gia nhập Công ước này tháng 4 năm 1980.
 - Công ước Warsaw về thống nhất các quy tắc liên quan đến vận chuyển hàng không quốc tế, ký tại Vácxava ngày 12/10/1929 (Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12nd October, 1929). Việt ả am gia nhập Công ước này tháng 10 năm 1982.
 - Công ước Geneva về công nhận quốc tế các quyền đối với tàu bay. (Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, signed at Geneva, 19th June, 1948). Việt ả am gia nhập Công ước này năm 1997.
 - Công ước Tokyo về hành vi phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay. (Convention on Offences and Certain Other Acts committed on board Aircraft. Tokyo 1963).Việt ả am gia nhập Công ước này năm 1979.
 - Công ước về đấu tranh với việc chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay. (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft. The Hague 16 December, 1970). Việt ả am gia nhập năm 1979.
 - ả ghi định thư sửa đổi Công ước Warsaw thống nhất một số quy tắc về vận chuyển hàng không quốc tế (Protocol to amend the Warsaw Convention of 1929, the hague, 28 September 1955). Việt ả am gia nhập ả ghi định thư này tháng 10 năm 1982.
 - Công ước Montreal về đấu tranh với các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn hàng không dân dụng. (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation. Montreal 23 September, 1971). Việt ả am gia nhập Công ước này năm 1979.
 - ả ghi định thư Montreal về ngăn chặn các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các cảng hàng không phục vụ hàng không dân dụng quốc tế bổ sung Công ước về ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn hàng không dân dụng.(Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airport Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal 23 September, 1971. Montreal 24 February, 1988). Việt ả am gia nhập ả ghi định thư này năm 1999.
- **Điều ước song phương (hoặc hiệp định song phương)**

Hiệp định hàng không song phương do chính phủ của các quốc gia hữu quan ký kết với nhau là một văn bản pháp lý để điều chỉnh các quan hệ về thiết lập và thực hiện giao lưu hàng không quốc tế. Cho tới thời điểm hiện tại Việt ả am đã ký 57 hiệp định hàng không song phương với các quốc gia và vùng lãnh thổ trên thế giới.

2.2.2 Các văn bản pháp luật Việt Nam về hợp đồng thuê khai thác tàu bay

2.2.2.1 Các văn bản pháp luật do Quốc hội Việt Nam thông qua

Các văn bản pháp luật do Quốc hội thông qua liên quan đến hợp đồng thuê khai thác tàu bay bao gồm: Hiến pháp; Luật Hàng không dân dụng Việt ả am; Bộ luật Dân sự Việt ả am; Luật đấu thầu; Các bộ luật, luật về quản lý ngành và các lĩnh vực khác.

2.2.2.2 Các văn bản dưới luật

Một số văn bản quy phạm pháp luật có liên quan nhiều đến hoạt động, hợp đồng thuê khai thác tàu bay:

- Quyết định số 971/TTg ngày 28 tháng 12 năm 1996 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế đăng ký tàu bay, đăng ký chuyển nhượng quyền sở hữu tàu bay và đăng ký thế chấp tàu bay dân dụng

- Qui định về quản lý hoạt động thuê tàu bay, động cơ tàu bay kèm theo quyết định số 16/2000/QĐ-CHK của Cục trưởng Cục hàng không dân dụng Việt ả am ban hành để thay thế các qui định liên quan đến việc thuê tàu bay, thuê tổ chức khai thác, bảo dưỡng tàu bay của Qui định ban hành kèm theo Quyết định số 1095/CAAV ngày 16 tháng 6 năm 1997

- Thông tư số 92/CAAV ngày 28 tháng 12 năm 1996 của Cục trưởng Cục Hàng không dân dụng Việt ả am về việc hướng dẫn thực hiện Quy chế đăng ký tàu bay, đăng ký chuyển nhượng quyền sở hữu tàu bay và đăng ký thế chấp tàu bay dân dụng

- Quyết định số 163/CAAV ngày 31 tháng 1 năm 1994 của Cục trưởng Cục hàng không dân dụng Việt ả am ban hành Quy chế cấp, gia hạn và thừa nhận chứng chỉ đủ điều kiện bay

- Qui định về quản lý hoạt động thuê tàu bay, động cơ, phụ tùng tàu bay và các dịch vụ liên quan được ban hành kèm theo Quyết định số 07/2001/QĐ/CHK ngày 03 tháng 5 năm 2001 của Cục trưởng Cục Hàng không dân dụng Việt ả am

- ả ghi định số 70/2007/ả Đ-CP ngày 20/4/2007 về đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay dân dụng

- Quy chế tạm thời về hoạt động cho thuê vận hành của các công ty cho thuê tài chính ban hành kèm theo Quyết định số 731/2004/QĐ-ả Hả ả ngày 15/4/2006

2.2.2.3 Các văn bản, qui định quản lý hành chính nội bộ do các Hãng hàng không ban hành

Các văn bản, qui định này chỉ có hiệu lực trong phạm vi nội bộ, nhằm phục vụ cho hoạt động quản trị trong nội bộ của tổ chức, doanh nghiệp đó hoặc là một dạng văn bản, qui định có tính chất “mẫu” để tham khảo đối với các tổ chức, doanh nghiệp có tính chất tương tự, đồng loại. Vì vậy, tính hiệu lực của loại văn bản này cũng thường chỉ giới hạn ở phạm vi tổ chức, doanh nghiệp đó mà thôi.

2.3 Thực tiễn thuê khai thác tàu bay tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam

2.3.1 Khái quát chung về hoạt động thuê khai thác tàu bay tại Tổng công ty Hàng không Việt Nam

Qua thời gian khoảng 15 năm phát triển, đến nay Tổng công ty Hàng không Việt ả am từ một hãng hàng không nhỏ, thực hiện nhiệm vụ chính trị trong nước là chính, cơ sở hạ tầng và kỹ thuật rất thấp và nghèo nàn. Đến nay, Tổng công ty Hàng không Việt ả am đã tăng cường một cách đáng kể và nhanh chóng về chủng loại, số lượng các tàu bay hiện đại trong một khoảng thời gian

ngắn theo nhiều hình thức, trong đó cơ bản là hình thức thuê khai thác các tàu bay đã đáp ứng được rất hiệu quả hoạt động kinh doanh của Tổng công ty Hàng không Việt   am.

C  thể đánh giá một cách tổng quát rằng giải ph p thuê khai thác tàu bay của Tổng công ty Hàng không Việt   am    đóng một vai trò rất quan trọng, giải quyết được những khó khăn trong quá trình hiện đại ho  và quốc t  ho  các hoạt động của Tổng công ty Hàng không Việt   am trong các mặt t i ch nh, kỹ thuật, thương m i, bảo d ng, đào tạo, chuyển giao kỹ thuật .v.v.

2.3.2 Các giao dịch thuê khai thác tàu bay lớn của Tổng công ty Hàng không Việt Nam

2.3.2.1 Giai đoạn từ năm 1992 trở về trước

Tổng công ty Hàng không Việt   am    thực hiện một số  t các hợp đồng thuê  t tàu bay, số lượng tàu bay được thuê cũng rất khiêm tốn, cụ thể: tháng 9 năm 1992 lần đầu tiên Tổng công ty Hàng không Việt   am    thực hiện thương vụ thuê tàu bay với đối t c nước ngoài là TEA BASEL AG của Thụy Sĩ thuê 01 tàu bay Boeing 737-300 và 01 tàu bay A310- 300 của công ty Region Air Bermuda. Ltd của Singapore.

2.3.2.2 Giai đoạn từ năm 1992 - 1995

Khi các hợp đồng thuê  t ban đầu sắp kết thúc, qua thời gian khai thác, quản lý thực t  Tổng công ty Hàng không Việt   am    ký hợp đồng thuê với Air France vào tháng 8 năm 1993. Theo nội dung của hợp đồng này, Air France cung cấp 03 tàu bay A320-200. Mặc dù, theo tên gọi của hợp đồng cũng như nội dung của hợp đồng này thì đây không phải là một hợp đồng thuê khai thác tàu bay theo hình thức thuê  t đúng nghĩa giống như 02 hợp đồng thuê  t tàu bay    nêu ở trên mà hợp đồng này còn c  cả việc cung cấp các dịch vụ hỗ trợ khai thác, bảo dòng (không chỉ cho ba tàu bay mà Air France cho thuê) và công t c hỗ trợ đào tạo người l i và thợ kỹ thuật .v.v. Tuy nhiên, về mặt lịch sử đây được coi là một hợp đồng khá quan trọng trong quá trình thuê khai thác tàu bay của Tổng công ty Hàng không Việt   am.

2.3.2.3 Giai đoạn từ năm 1995 đến nay

Giai đoạn này là thời kỳ nền kinh t  của Việt   am    đạt được những thành qu  bước đầu rất quan trọng của chính sách đổi mới và mở cửa, chính sách đa phương ho , đa dạng ho  các quan hệ chính trị, kinh t . Đây cũng là thời điểm chính sách cấm vận về kinh t  của Mỹ áp đặt chống lại nước ta kéo dài suốt gần hai thập kỷ vừa mới được dỡ bỏ. Bước tiến c  tính chất đột ph  và bước ngoặt c  tính chất nhảy vọt là khi Tổng công ty Hàng không Việt   am ký kết và thực hiện thành công 13 hợp đồng thuê kh  tàu bay. Đó là giao dịch của 10 hợp đồng thuê 10 tàu bay mới xuất xưởng A320 của đối tác Aero Star Leasing Limited ký ngày 6/1/1996 và hợp đồng thuê kh  3 tàu bay mới xuất xưởng B767 của GECAS (General Electric Capital Aviation Services) ký ngày 23/12/1995. Từ đó đến nay, Tổng công ty Hàng không Việt   am vẫn tiếp tục ký kết và thực hiện hàng loạt các hợp đồng thuê khai thác tàu bay khác gồm cả các hình thức thuê  t và thuê kh  nhưng trong đó chủ yếu là hình thức thuê kh  tàu bay.

2.4 Những vướng mắc trong hoạt động thuê khai thác tàu bay ở Việt Nam hiện nay

Mặc dù hình thức thuê khai thác tàu bay có nhiều lợi thế, tuy nhiên điều đó không có nghĩa là hình thức này không c  những hạn chế, vướng mắc nhất định. Các điểm hạn chế xét từ góc độ Bên thuê tàu bay c  thể c  một số điểm cơ bản như: về khả năng sử dụng tài sản; về khía cạnh kinh t ; tính đồng nhất của đội tàu bay và các dịch vụ c  liên quan; xung đột pháp luật mang tính chất quốc t ; lựa chọn đối t c cho thuê tàu bay; việc thanh toán, vỡ nợ, ph  sản; đăng ký tàu bay; trả tàu bay khi hết hạn hợp đồng thuê; các tài liệu chuyển giao tàu bay; chọn luật điều chỉnh hợp đồng.

2.5 Các nguyên nhân chủ yếu của các khiếm khuyết thuê khai thác tàu bay ở Việt Nam

Các nguyên nhân chủ yếu của các khiếm khuyết trong giao dịch thuê khai thác tàu bay ở Việt Nam:

Một là, kinh nghiệm, trình độ và năng lực của các cán bộ làm công tác thuê tàu bay tích lũy được chưa đáp ứng kịp nhu cầu phát triển của hoạt động thuê khai thác tàu bay;

Hai là, hệ thống các văn bản dưới luật có liên quan đến hoạt động, hợp đồng thuê khai thác tàu bay mặc dù không nhiều, nhưng do các qui định có liên quan nằm rải rác ở một số văn bản khác nhau, cho nên đôi khi có những cách hiểu, cắt nghĩa khác nhau, thậm chí các qui định không thống nhất trong hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật;

Ba là, thủ tục đối với việc lựa chọn đối tác thuê khai thác tàu bay, phê chuẩn hay bảo lãnh cho hoạt động thuê khai thác tàu bay của các cơ quan chính phủ còn chậm và quan liêu;

Bốn là, chính sách hỗ trợ của Chính phủ đối với hoạt động thuê tàu bay còn chưa rõ ràng và không mang tính hệ thống, ổn định;

Năm là, việc xây dựng và hoàn thiện pháp luật về thuê khai thác tàu bay của nhà nước còn chậm chưa đáp ứng được đòi hỏi bức xúc của thực tế.

Chương 3

ĐỊNH HƯỚNG HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ KIẾN NGHỊ VỀ CÁC GIẢI PHÁP THỰC HÀNH THUÊ KHAI THÁC TÀU BAY Ở VIỆT NAM HIỆN NAY

3.1 Cơ sở xác định các định hướng hoàn thiện pháp luật về hợp đồng thuê khai thác tàu bay ở Việt Nam hiện nay

Cơ sở kinh tế: trong thời gian qua, nền kinh tế nước ta đã đạt được nhiều thành tựu đáng kể, kinh tế nước ta đã có những bước phát triển vững chắc, tạo tiền đề cho việc phát triển mạnh mẽ. Cùng với các ngành kinh tế mũi nhọn khác, ngành hàng không và các hãng hàng không ở nước ta cần góp phần tích cực vào việc phát triển kinh tế và quảng bá hình ảnh của đất nước ta trên thế giới.

Cơ sở lý luận: các hãng hàng không của Việt ả am đã thực hiện nhiều hợp đồng thuê khai thác tàu bay có chất lượng và hiệu quả kinh tế cao, góp phần vào sự phát triển của các hãng hàng không. Qua đó, các hãng hàng không và đội ngũ cán bộ làm công tác thuê khai thác tàu bay của các hãng hàng không đã tích lũy được nhiều kinh nghiệm cả về lý luận và thực tiễn thuê khai thác tàu bay.

Cơ sở thực tiễn: hiện nay, Đảng và ả hà nước ta đang trong quá trình xây dựng nhà nước pháp quyền, quản lý xã hội bằng pháp luật. Do vậy, việc tạo ra một hành lang pháp lý để hỗ trợ cho sự phát triển của hoạt động thuê khai thác tàu bay là một yêu cầu cấp bách đối với các nhà lập pháp nước ta.

3.2 Các định hướng cơ bản về hoàn thiện pháp luật về thuê khai thác tàu bay ở Việt Nam hiện nay

Căn cứ vào các cơ sở kinh tế, lý luận và thực tiễn nêu trên việc hoàn thiện pháp luật về thuê khai thác tàu bay cần tuân theo các định hướng như sau:

Thứ nhất, đảm bảo tính kế thừa nội dung điều chỉnh của các văn bản pháp luật đang có hiệu lực hiện hành;

Thứ hai, sửa đổi, bổ sung những nội dung chưa được điều chỉnh hay qui định chưa rõ ràng hoặc còn thiếu thống nhất;

Thứ ba, bãi bỏ những qui định không còn phù hợp với thực tiễn và xu thế phát triển, hội nhập của lĩnh vực thuê khai thác tài sản, thuê tàu bay, thuê khai thác tàu bay và ngành hàng không dân dụng Việt ả am nói chung;

Thứ tư, việc hoàn thiện pháp luật cần được vận dụng qui định của các điều ước, tập quán và thông lệ quốc tế và cả pháp luật của nước ngoài trên cơ sở phù hợp với những nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt ả am, xu thế phát triển pháp luật hàng không quốc tế về thuê tàu bay và thuê khai thác tàu bay và thực tiễn hoạt động thuê tàu bay và thuê khai thác tàu bay trong ngành hàng không dân dụng Việt ả am;

Thứ năm, xây dựng và hoàn thiện pháp luật về thuê tàu bay và thuê khai thác tàu bay cũng phải bảo đảm tính phù hợp, sự thống nhất và đồng bộ với các văn bản pháp luật hiện hành trong hệ thống pháp luật Việt ả am.

3.3 Các giải pháp cơ bản để xây dựng và hoàn thiện pháp luật về thuê khai thác tàu bay ở Việt Nam hiện nay

Một là, khắc phục hiện trạng chậm trễ do nhiều thủ tục hành chính trong việc tham gia, ký kết các Điều ước quốc tế và hiệp định song phương về hàng không;

Hai là, nghiên cứu sửa đổi, bổ sung hoàn thiện Luật Hàng không dân dụng Việt ả am theo hướng qui định cụ thể về hình thức, nội dung của hợp đồng và các vấn đề liên quan đối với từng loại hình thuê tàu bay;

Ba là, Bộ luật Dân sự, Luật Thương mại cần bổ sung các qui định cụ thể hơn về thuê tài sản, thuê khai thác tài sản, hiệu lực và sự vô hiệu của hợp đồng, đăng ký tài sản, quyền chiếm hữu và sử dụng tài sản thuê .v.v. để tạo ra khung pháp lý cho các giao dịch thuê tài sản đặc biệt - thuê khai thác tàu bay;

Bốn là, cần bổ sung thêm các qui định về các bên tham gia hợp đồng thuê khai thác ngoài bên đi thuê và Bên cho thuê như bên cho vay, bên tín thác .v.v. Các qui định về đăng ký tài sản thuê, trình tự, thủ tục đăng ký, cơ quan đăng ký cũng cần được qui định rõ ràng trong luật để tạo điều kiện thuận lợi cho việc đăng ký quyền tài sản trong hợp đồng thuê tài chính.

Năm là, cần có những sửa đổi, bổ sung các qui định của Luật đấu thầu và các văn bản hướng dẫn về thủ tục lựa chọn đối tác theo hướng đơn giản hoá thủ tục hành chính, rút ngắn thời gian đấu thầu, tạo điều kiện thông thoáng, linh hoạt cho các hãng hàng không trong việc lựa chọn đối tác cho thuê khai thác tàu bay.

3.4 Các giải pháp thực hành thuê khai thác tàu bay của các hãng hàng không ở Việt Nam

Một là, các giải pháp về cải thiện thủ tục hành chính:

- Tạo điều kiện thuận lợi trong việc cấp Thư bảo lãnh, Thư cam kết v.v. của các Bộ Tài chính, Bộ Tư pháp cho các hãng hàng không thực hiện các thủ tục thuê khai thác tàu bay được hiệu quả hơn;

- Cải thiện, đơn giản hoá, minh bạch hoá và rút ngắn thời gian các thủ tục cấp, phê duyệt hợp đồng thuê khai thác, Chứng chỉ, Bằng, Thư bảo lãnh .v.v. của Bộ Giao thông Vận tải để tạo điều kiện và hỗ trợ cho các hãng hàng không trong việc ký kết và thực hiện hợp đồng thuê khai thác tàu bay;

- Tăng cường sự hỗ trợ của Chính phủ và các thực thể tài chính quốc tế đối với hoạt động thực hành thuê khai thác tàu bay.

Hai là, các giải pháp về tài chính và huy động nguồn vốn:

- Áp dụng linh hoạt các hình thức huy động vốn ngoài ngân sách nhà nước, có tỷ lệ huy động vốn/vốn chủ sở hữu hợp lý;

- Tăng vốn chủ sở hữu trong tỷ lệ vốn để giảm chi phí về vốn trong hoạt động thuê khai thác tàu bay nhằm giảm giá thành thuê khai thác tàu bay; Tăng hệ số tín nhiệm quốc gia được cải thiện thì kênh huy động vốn qua phát hành trái phiếu quốc tế sẽ là kênh huy động vốn với quy mô lớn và chi phí vốn chấp nhận được;

- Sớm nghiên cứu và tiếp xúc với các định chế tài chính ngân hàng lớn để tìm hiểu giải pháp huy động vốn đặc thù cho từng ngành, tận dụng được lợi thế và tranh thủ cơ hội trên thị trường vốn; Đào tạo đội ngũ cán bộ chuyên môn có đủ năng lực và trình độ tiếp cận và thực thi các giao dịch huy động vốn lớn và phức tạp;

- Triệt để tận dụng cơ hội trên thị trường để xử lý, lựa chọn hình thức lãi suất nhằm tối ưu hóa và giảm chi phí vốn.

Ba là, các giải pháp để tăng cường sự hỗ trợ của Chính phủ và các thực thể tài chính quốc tế đối với hoạt động thực hành thuê khai thác tàu bay:

- Tranh thủ sự hỗ trợ, tư vấn của các cơ quan chính phủ (Bộ Tài chính, Bộ Tư pháp, ả gân hàng nhà nước .v.v.) để thực thi phương án và các giao dịch có hiệu quả;

- Tranh thủ cơ hội huy động vốn có sự hỗ trợ của các cơ quan Chính phủ và các tổ chức tín dụng quốc tế (US - EXIM Bank và các tổ chức tín dụng Châu Âu);

- Chính phủ tiếp tục hỗ trợ việc huy động vốn cho các hãng hàng không để đầu tư mua tàu bay với các hình thức hỗ trợ: cấp bảo lãnh chính phủ miễn phí cho các khoản vay mua tàu bay; không đánh thuế vào lãi tiền vay mua tàu bay;
- Phê chuẩn Công ước Capt Town tạo cơ sở pháp lý để giám bớt các điều kiện ràng buộc đối với khoản vay.

KẾT LUẬN

Hòa vào trào lưu hội nhập kinh tế quốc tế và toàn cầu hóa, cùng với sự phát triển mạnh mẽ của nền kinh tế - xã hội của nước ta, hoạt động vận tải hàng không ở Việt ả am trong những năm gần đây đã có sự phát triển rất mạnh do nhu cầu giao thương hàng không cả ở phạm vi trong nước và quốc tế không ngừng tăng lên. Để phục vụ cho chiến lược phát triển đội bay của các hãng hàng không của Việt ả am nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển của hoạt động vận tải hàng không và phát triển kinh tế - xã hội, giao dịch thuê khai thác tàu bay của các hãng hàng không của Việt ả am sẽ trở nên rất phổ biến.

Hiện nay, ở Việt ả am các giao dịch thuê khai thác tàu bay không còn là hoạt động quá mới mẻ như trong thời kỳ đầu những năm 1990. Tuy nhiên, đối với thị trường thuê khai thác tàu bay còn mới phát triển như ở Việt ả am thì các hoạt động này còn vướng nhiều khó khăn về pháp lý và thủ tục hành chính do hệ thống pháp luật về thuê khai thác tàu bay chưa thống nhất và hoàn thiện. ả goài ra, tri thức về hợp đồng thuê khai thác tàu bay của các cán bộ tham gia giao dịch thuê khai thác tàu bay còn yếu.

Việc nghiên cứu những vấn đề lý luận trọng yếu của hợp đồng thuê khai thác tàu bay kết hợp với việc tìm hiểu, đánh giá thực tiễn giao kết hợp đồng thuê khai thác tàu bay và trình bày một số kỹ năng thực hành trong việc giao kết và thực hiện hợp đồng thuê khai thác tàu bay của hãng hàng không lớn nhất của Việt ả am – Tổng công ty Hàng không Việt ả am sẽ góp phần xây dựng và đưa ra được một tài liệu dùng để tham khảo cho những người có sự quan tâm tới hợp đồng thuê khai thác tàu bay hoặc dùng cho các cán bộ trực tiếp hoặc gián tiếp tham gia vào các hoạt động thuê khai thác tàu bay, để họ có thể sử dụng, tham khảo một cách thuận tiện phục vụ cho các nhu cầu riêng của họ cũng như phục vụ cho các nhu cầu thực tế đang diễn ra rất thường xuyên của các hãng hàng không tại Việt ả am. Luận văn cũng đưa ra một số kiến nghị về các biện pháp hoàn thiện pháp luật nước ta về thuê khai thác tàu bay để tạo ra một hành lang pháp lý thống nhất cho hoạt động thuê khai thác tàu bay nói riêng và thuê tàu bay nói chung tại Việt ả am.