

BÀN VỀ MÔ HÌNH TỔ CHỨC TRỌNG TÀI HÀNG HẢI TRÊN THẾ GIỚI VÀ VIỆT NAM

COMMENT ON THE MARITIME ARBITRATORS ORGANISATIONS IN INTERNATIONAL CONTEXT AND VIETNAM

NGUYỄN THÀNH LÊ, HOÀNG THỊ HỒNG HẠNH,
NGUYỄN ĐÌNH THÚY HƯỜNG*

Khoa Hàng hải, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

*Email liên hệ: huongndt.hh@vamaru.edu.vn

Tóm tắt

Trọng tài hàng hải đã trở thành một hình thức giải quyết tranh chấp phổ biến ngoài tòa án đối với các tranh chấp thuộc lĩnh vực hàng hải, tuy nhiên, thuật ngữ này chưa được sử dụng rộng rãi ở Việt Nam. Bài viết được thực hiện với mục đích làm rõ các yếu tố căn bản liên quan đến trọng tài hàng hải như nguồn pháp luật, tranh chấp trong hàng hải và sự chuyên nghiệp của đội ngũ trọng tài hàng hải. Từ đó, các mô hình tổ chức trọng tài hàng hải trên thế giới sẽ được nghiên cứu, so sánh dưới góc độ tổ chức và quy chế làm việc cùng với các dữ liệu phân tích thực tế từ Hội đồng trọng tài hàng hải Luân đôn (LMAA). Đồng thời, sự lựa chọn và phát triển của mô hình trọng tài hàng hải tại Việt Nam cũng sẽ được đề cập với bình luận và đánh giá các thông tin và dữ liệu thống kê trực tiếp từ Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam (VIAC).

Từ khóa: Trọng tài hàng hải, LMAA, VIAC, thống kê thực tế, quy chế trọng tài hàng hải, *lex maritima*.

Abstract

Maritime arbitrators have become a popular alternative dispute resolution method in maritime domain, however, this term has not been well-known in Vietnam. This article aims to clarify the main elements of maritime arbitrators, including source of laws, maritime disputes and maritime arbitrators professional. From this basic, different maritime arbitrators organisations are studied and compared with the organisation, proceedings and statistics of The London Maritime Arbitrations Association (LMAA). Besides, the model chosen in Vietnam, is commented with the statistics and reports of Vietnam international arbitration center (VIAC).

Keywords: Maritime arbitrator, LMAA, VIAC, statistics, maritime arbitrators terms, *lex maritima*.

1. Đặt vấn đề

Hoạt động hàng hải là một lĩnh vực đặc thù đã được quy định trong Luật Hàng hải. Theo Điều 1, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, lĩnh vực hàng hải bao gồm “các các hoạt động về tàu biển, thuyền viên, cảng biển, luồng hàng hải, cảng cạn, vận tải biển, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường, quản lý nhà nước về hàng hải và các hoạt động khác liên quan đến việc sử dụng tàu biển vào mục đích kinh tế, văn hóa, xã hội, thể thao, công vụ và nghiên cứu khoa học”. Do vậy, có thể hiểu các tranh chấp phát sinh trong lĩnh vực hàng hải là tất cả các dạng tranh chấp có liên quan đến các hoạt động kể trên. Để giải quyết các tranh chấp trong lĩnh vực thương mại, trọng tài thương mại luôn là một phương thức giải quyết tranh chấp ngoài tòa án phổ biến trên toàn cầu. Tuy nhiên, thuật ngữ “trọng tài hàng hải”, được hiểu như cơ quan tài phán trọng tài chuyên về lĩnh vực hàng hải, trên thực tế, chưa được phổ biến rộng rãi ở Việt Nam, mặc dù trên thế giới, trọng tài hàng hải đã trở thành một dạng tài phán chuyên nghiệp, là một hình thức giải quyết các tranh chấp hiệu quả được lựa chọn khi tranh chấp phát sinh có yếu tố hàng hải. Quả thực, tồn tại từ nhiều thiên niên kỷ qua, với khởi nguồn là trọng tài thương mại nói chung, trọng tài hàng hải đã lớn mạnh và không thể chối cãi là một bộ phận phát sinh từ trọng tài thương mại quốc tế. Do đó, việc bình luận về các mô hình trọng tài hàng hải trên thế giới, cũng như là hướng lựa chọn phát triển của mô hình trọng tài hàng hải tại Việt Nam trước hết cần thiết phải có sự tóm tắt sơ lược về nguồn gốc lịch sử của trọng tài hàng hải cùng với các điểm đặc thù của ngành trọng tài hàng hải dưới các góc độ như nguồn pháp luật, loại tranh chấp giải quyết, sự hình thành thẩm quyền và sự chuyên nghiệp của đội ngũ trọng tài hàng hải.

2. Đặc thù của trọng tài hàng hải

Trọng tài hàng hải là một bộ phận của trọng tài thương mại quốc tế nhưng lại mang nét nhiều đặc thù đặc biệt so với gốc ban đầu, cụ thể là: nguồn luật áp dụng đối với các giao dịch hàng hải, loại tranh chấp giải quyết và đặc trưng của thủ tục tố tụng trọng tài hàng hải.

2.1. Nguồn luật áp dụng đối với các giao dịch hàng hải

Từ những tập quán đã được hình thành từ thời Hi Lạp, La Mã giữa các thương nhân hàng hải, trong suốt thời kì Trung cổ, *lex maritima* được coi là nguồn pháp luật của trọng tài hàng hải. Là một phần của *lex mercatoria*, *lex maritima* là tổng thể các quy tắc xử sự về hàng hải có sự ràng buộc thi hành được thừa nhận thông qua quá trình sử dụng cho tới tận thời điểm hiện tại trong cộng đồng hàng hải quốc tế. Đây là nguồn luật giao thoa giữa luật quốc gia và pháp luật quốc tế, cung cấp cho ngành hàng hải một công cụ tư pháp có tính áp dụng cao. Trong thương mại hàng hải, các tập quán đóng vai trò điều chỉnh quan trọng và được thừa nhận thi hành chung bởi các chủ thể tham gia quan hệ hàng hải. Từ xuất phát điểm đó, *lex maritima* đã kế thừa cho mình, tính chất áp dụng chung *de facto* trong các tranh chấp hàng hải mà các chủ thể bắt buộc phải áp dụng nếu không muốn bị nhận phải những hậu quả không mong muốn như bị phân biệt đối xử hoặc thậm chí bị trục xuất khỏi cộng đồng thương nhân [1, 2].

Bình luận từ việc áp dụng *lex maritima* cho lĩnh vực hàng hải nói riêng, đến vấn đề của pháp luật thương mại quốc tế nói chung, nguyên nhân quan trọng nhất, đó là thiếu một hệ thống pháp luật hoàn chỉnh và đồng bộ nhằm mục đích điều chỉnh các quan hệ thương mại quốc tế. Ngày nay, con người hiện đại sử dụng và kế thừa những nguồn pháp luật cổ xưa như *lex maritima* trong lĩnh vực hàng hải phải kể đến Incoterms (Những điều kiện thương mại quốc tế của Phòng thương mại quốc tế - ICC) khi mà vào năm 1936, ICC đã xuất bản lần đầu tiên bộ các quy tắc thương mại này, bao gồm 06 điều kiện thương mại áp dụng cho vận chuyển bằng đường biển [3].

2.2. Đặc thù từ tranh chấp giải quyết bởi trọng tài hàng hải

Một trong những yếu tố phân biệt trọng tài hàng hải với các lĩnh vực khác thuộc thẩm quyền giải quyết của trọng tài thương mại nói chung, chính là đối tượng của tranh chấp được giải quyết. Những tranh chấp này thường hướng tới những chủ thể chủ yếu xuất hiện trong pháp luật hàng hải như: các tranh chấp giữa các bên thuê tàu trong vận chuyển hàng hóa bằng đường biển do việc không thực hiện nghĩa vụ (hoặc không thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ) bởi người bán hoặc người vận chuyển; bồi thường thiệt hại đối với hàng hóa được vận chuyển hoặc đối với con tàu là phương tiện vận chuyển; tranh chấp về thời gian làm hàng, chậm trễ trong xếp dỡ. Các tranh chấp hoàn toàn có thể phát sinh trong quá trình đóng, sửa chữa tàu hay thậm chí phá hủy tàu, các hợp đồng thuê tàu, khiếu nại về bảo hiểm có liên quan, cứu nạn và bồi thường thiệt hại trong trường hợp tàu chìm đắm, đắm va trên biển. Tóm lại, một tòa trọng tài được coi là trọng tài hàng hải nếu bằng cách thức nào đó, nó dẫn chiếu tới tàu biển.

2.3. Sự chuyên nghiệp của đội ngũ trọng tài hàng hải

Lịch sử trọng tài hàng hải đã ghi nhận vai trò của thương nhân như là các trọng tài viên. Từ thời kì trung cổ, việc áp dụng *lex maritima* trong bất kì một tranh chấp hàng hải phát sinh giữa các thành viên của thương hội sẽ nhanh chóng được giải quyết theo *secundum legem maritimam*, theo tập quán, lẽ công bình và các quy chế xét xử tư pháp của tòa thương mại (*curiae mercatorum*) hoặc bởi các trọng tài viên. Với vai trò là người phán xử công bằng, các trọng tài viên, hay nói một cách khác, có thể là các thương nhân sống trong cùng một thành phố hoặc một thành bang bất kì được lựa chọn làm trọng tài vì sự thông tuệ các tập quán và luật lệ địa phương.

Tại Anh, song song với quá trình đồng hóa *lex maritima* vào hệ thống thông luật (*common law*), trọng tài đã luôn là một phương thức giải quyết tranh chấp phổ biến cho các vụ việc liên quan tới tàu biển giữa các thương nhân. Các vấn đề tranh chấp thường được đặt ra, đã được ghi nhận xung quanh các vấn đề như: kĩ năng hàng hải và địa điểm phát sinh tranh chấp. Trọng tài viên thường là những chuyên gia, thương gia lâu năm trong nghề có liên quan đến tranh chấp.

3. Bình luận về các mô hình trọng tài hàng hải trên thế giới và sự lựa chọn của Việt Nam

Tương tự như xuất phát điểm gốc là trọng tài thương mại, trọng tài hàng hải được tổ chức dưới hai hình thức là trọng tài vụ việc (*ad hoc*) và trọng tài quy chế. Luật Trọng tài thương mại 2010 có giải thích: “*Trọng tài vụ việc là hình thức giải quyết tranh chấp theo quy định của Luật này và trình tự, thủ tục do các bên thỏa thuận*”. Cụ thể, trọng tài vụ việc là hình thức trọng tài tiến hành bên ngoài các cơ sở, trung tâm trọng tài thường trực và được tiến hành bởi chính các bên đương sự. Điều này mang đến cho các bên lựa chọn trọng tài *ad hoc* sự tự do lớn nhưng cũng là khó khăn hơn so với trọng tài quy chế để tiến hành giải quyết tranh chấp. Vấn đề nảy sinh lớn nhất đối với trọng tài *ad hoc* được ghi nhận đó là thỏa thuận trọng tài phải luôn chính xác nhất có thể để thỏa thuận này có thể thi hành được. Bên cạnh đó, do tính bảo mật cao nên việc tiếp cận với các nguồn thông tin về các vụ việc, về trọng tài *ad hoc* là không thể. Ngay cả trên thế giới, trong thực tế, so sánh giữa trọng tài *ad hoc* và trọng tài quy chế, “*hình thức giải quyết tranh chấp tại một Trung tâm trọng tài*”, sự phổ

biến của trọng tài quy chế vẫn được thừa nhận rộng rãi hơn cả [4]. Chính vì vậy, trong khuôn khổ bài nghiên cứu, hình thức trọng tài quy chế sẽ được phân tích dưới góc độ là một dạng tài phán trọng tài chủ yếu trong tranh chấp hàng hải.

Hiện nay, nói đến trọng tài quy chế, trong lĩnh vực hàng hải, có hai cách thức tổ chức : một là hình thành một trung tâm chuyên trách trong lĩnh vực hàng hải; hai là trọng tài hàng hải trở thành một bộ phận của trung tâm trọng tài thương mại [5].

3.1. Mô hình trung tâm trọng tài chuyên ngành hàng hải

Là mô hình trọng tài chuyên trách trong lĩnh vực hàng hải, các trung tâm giải quyết tranh chấp trên tự xây dựng cho mình các quy chế riêng về tổ tụng và mẫu riêng khuyến nghị về thỏa thuận trọng tài dành cho các bên trong giải quyết tranh chấp. Nhằm đáp ứng với các tiêu chuẩn thế giới cũng như những biến đổi của ngành công nghiệp hàng hải, các trung tâm trọng tài nói chung và các trung tâm trọng tài chuyên ngành hàng hải cũng không nằm ra khỏi quy luật, là phải liên tục cập nhật và chỉnh sửa, bổ sung các điều khoản trọng tài cũng như quy trình tố tụng của trung tâm mình. Nghiên cứu trường hợp tiêu biểu của LMAA, Hiệp hội trọng tài hàng hải Luân-đôn, có thể thấy được, trung tâm này đã không chỉ nhiều lần thay đổi quy tắc tố tụng mà còn phân loại ra thành ba dạng khiếu nại: Quy tắc tố tụng cho tranh chấp nhỏ (sửa đổi 06 lần vào các năm 1989, 1994, 1998, 2002, 2006, 2012); quy tắc tố tụng cho tranh chấp dạng vừa (hai phiên bản 2006, 2009) và Quy tắc tố tụng của Hiệp hội trọng tài hàng hải Luân-đôn (LMAA Terms, có 05 phiên bản 1997, 2002, 2006, 2012).

Thực tiễn ghi nhận một số trung tâm trọng tài quốc tế chuyên giải quyết các tranh chấp hàng hải nổi tiếng như: Hiệp Hội Trọng tài Hàng Hải Luân Đôn, (LMAA), Hội Trọng tài Hàng Hải New York, (SMA), Phòng Trọng tài Hàng Hải Paris, (CAMP), Ủy ban Trọng tài Hàng Hải Tokyo, (TOMAC), Phòng Trọng tài Hàng hải Singapore.

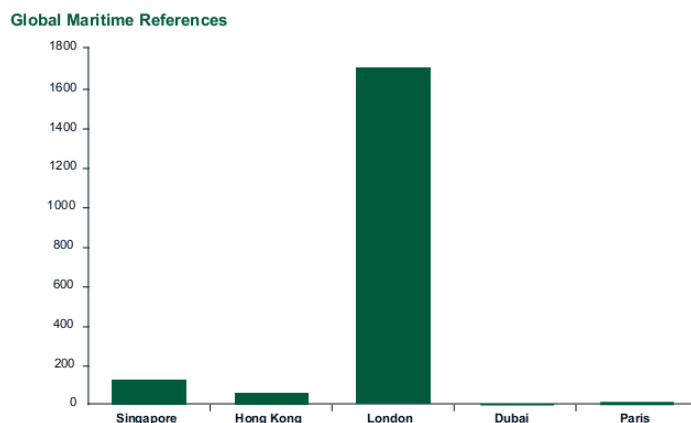
Theo số liệu thống kê từ hãng luật hàng hải HFW, trong năm 2016, số lượng các vụ việc giải quyết của Singapore, với con số xấp xỉ trên 120 tranh chấp, ít hơn 10% số vụ việc của trọng tài hàng hải Luân-đôn, với số lượng lên đến hơn 1200 vụ việc. Số tranh chấp hàng hải của Singapore được thụ lý bởi cả SIAC (trong đó SIAC có 67 vụ), SCMA, LMAA (15-20 vụ thuộc LMAA) và ICC tại Singapore trong năm 2016. Tuy chỉ thụ lý dưới 10% tổng số vụ của LMAA, Singapore chính là đối thủ cạnh tranh lớn nhất đối với Luân-đôn.

Tại Hong Kong, Trung tâm Trọng tài Quốc tế Hong Kong, HKIAC, đã thụ lý gần 36 vụ trọng tài hàng hải cũng trong năm 2016.

Tại Châu Âu, Paris đã giữ danh tiếng từ lâu đời là một diễn đàn về trọng tài hàng hải. Trong năm 2016, trọng tài Paris đã thụ lý khoảng 20 vụ việc.

Các trung tâm trọng tài hàng hải đáng kể trên thế giới còn bao gồm New York, các nước Scandinavia và Trung Quốc. Tại New York, tồn tại từ lâu một trung tâm trọng tài về tàu biển mặc dù số lượng tranh chấp thụ lý vẫn còn ở con số khiêm tốn. Chỉ có 29 phán quyết của Hội Trọng tài hàng hải New York được công bố vào năm 2016.

Mặc dù có rất nhiều trung tâm trọng tài hoạt động tại Trung Hoa đại lục, tuy nhiên, các tranh chấp mà các trung tâm này giải quyết thường là phải có ít nhất một bên đương sự có quốc tịch Trung Quốc. Trọng tài Hàng hải tại Trung Hoa đại lục, tính tới thời điểm hiện tại, hiếm khi được lựa chọn bởi những công ty hàng hải quốc tế mà không có quan hệ lợi ích với Trung Quốc. Chính vì vậy, những con số thống kê liên quan tới Trung Quốc thường không được công bố rộng rãi để nghiên cứu.



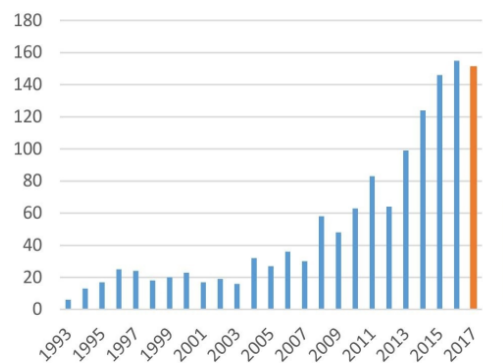
Biểu đồ 1. Tổng số trọng tài viên hàng hải trên toàn cầu tính đến năm 2016

Biểu đồ thống kê từ hãng luật HFW ghi nhận các địa điểm giải quyết tranh chấp hàng hải, cũng là nơi tập trung các trọng tài viên hàng hải đồng nhất, ghi nhận 05 tên tuổi lớn đó là Luân-đôn, Singapore, Hong Kong, Paris và Dubai. Luân-đôn chiếm vị thế độc tôn áp đảo. Theo những thống kê hàng hải gần đây nhất, ước tính có khoảng 1.700 trọng tài viên ghi danh vào Hiệp hội Trọng tài Hàng hải Luân-đôn cho đến năm 2016. Đối thủ cạnh tranh lớn nhất của Luân-đôn chính là Singapore. Đất nước châu Á này đã dần bước tự mình xây dựng lên danh tiếng như là một trung tâm giải quyết tranh chấp hàng đầu khu vực trong lĩnh vực thương mại hàng hải. Theo sau Singapore là Hong Kong (Trung Quốc). Hong Kong đã nỗ lực ghi tên mình vào nhóm các thành phố hàng đầu thế giới về giải quyết tranh chấp hàng hải, hoàn toàn tách biệt với các chỉ số tương ứng của Trung Hoa đại lục. Dubai và Paris là hai trung tâm có lượng giải quyết tranh chấp nhiều sau Hong Kong. Tại Trung Đông, Dubai đang trở thành một đầu nôi khu vực và toàn cầu trong lĩnh vực hàng hải. Trung tâm trọng tài hàng hải các tiểu vương quốc Ả rập thống nhất (EMAC) được thành lập năm 2016 và có tham vọng trở thành trung tâm trọng tài chuyên ngành hàng hải đầu tiên của vùng Trung Đông [6].

3.2. Mô hình trọng tài hàng hải trong trung tâm trọng tài thương mại

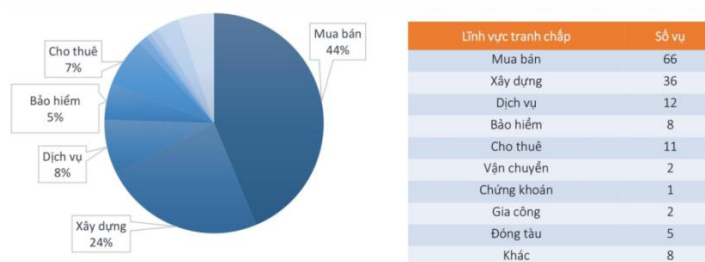
Đây là mô hình mà nhiều quốc gia châu Á lựa chọn khi gộp lĩnh vực hàng hải vào cùng các lĩnh vực khác để tạo lập một mô hình trọng tài chung giải quyết tranh chấp. SIAC (Trung tâm trọng tài quốc tế Singapore) và HKIAC (Trung tâm trọng tài quốc tế Hong Kong) là hai đại diện tiêu biểu cho sự thành công của mô hình này. Căn cứ vào thực tiễn số lượng các vụ việc tranh chấp, mô hình trọng tài hàng hải nằm trong trung tâm trọng tài cũng được áp dụng ở Việt Nam. Cụ thể, trung tâm trọng tài Việt Nam bắt đầu đi vào hoạt động từ năm 1993. Trong khoảng 16 năm đầu tính từ ngày thành lập (1993-2009) số lượng các vụ việc thụ lý bởi VIAC còn tương đối khiêm tốn. Trong khoảng thời gian nay, số lượng vụ việc giải quyết trong 01 năm chưa bao giờ vượt qua mức tối đa tới 60 vụ (là mức vụ việc thụ lý cao nhất vào năm 2009), bao gồm cả các tranh chấp về hàng hải. Lý giải cho sự khiêm tốn này là do quá trình tiếp nhận phương thức giải quyết tranh chấp bằng trọng tài của cộng đồng doanh nghiệp, đồng thời, Luật trọng tài thương mại 2010 chưa tồn tại trong giai đoạn này mà chỉ có Pháp lệnh trọng tài 1989 điều chỉnh. Sau thời điểm 2013, khi Luật trọng tài thương mại đã thực sự có hiệu lực, số lượng các vụ tranh chấp xử lý bởi VIAC tăng lên đáng kể. Từ 2014-2017, năm nào VIAC cũng xử lý trên dưới 140 vụ việc, bao gồm các tranh chấp có yếu tố hàng hải [7].

Số vụ tranh chấp giai đoạn 1993 - 2017



Biểu đồ 2. Số vụ tranh chấp giai đoạn 1993-2017 của VIAC

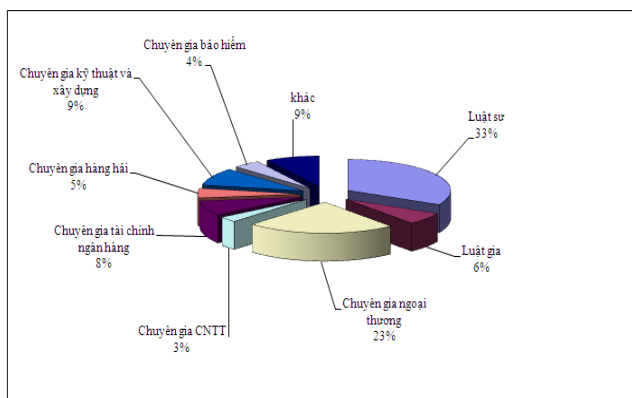
Tuy số lượng các vụ việc yêu cầu giải quyết bởi VIAC đã tăng lên trong những năm gần đây, nhưng thực tế đã chỉ ra rằng, con số các tranh chấp hàng hải được giải quyết bởi Trung tâm trọng tài Việt Nam vẫn còn ở mức khiêm tốn, không được liệt kê cụ thể vào các lĩnh vực tranh chấp chủ yếu thụ lý bởi VIAC.



Biểu đồ 3. Các lĩnh vực tranh chấp được xử lý bởi VIAC trong năm 2017

Bảng quá trình trích xuất dữ liệu thống kê của VIAC, có thể nhận thấy, các dữ liệu tranh chấp hàng hải, theo như định nghĩa là tất cả các dạng tranh chấp liên quan đến một con tàu, có thể nằm rải rác ở các lĩnh vực tranh chấp như mua bán, vận chuyển, bảo hiểm, dịch vụ hay cụ thể nhất là đóng tàu. Việc hạn chế về số liệu thống kê nói trên là hệ quả tất yếu từ việc gộp trọng tài hàng hải vào trong trung tâm trọng tài thương mại chung cho tất cả lĩnh vực. Các dữ liệu về hàng hải sẽ được xử lý chung cùng với nhiều lĩnh vực khác cho cùng một năm hoạt động của trung tâm trọng tài. VIAC chỉ đưa ra một dữ liệu rõ ràng nhất liên quan đến trọng tài hàng hải đó là tỉ lệ phần trăm các chuyên

gia hàng hải là trọng tài viên của trung tâm này. Theo con số thống kê vào năm 2014 từ VIAC, có tới 5% số lượng trọng tài viên của Trung tâm này là chuyên gia trong lĩnh vực hàng hải, xếp cùng các lĩnh vực có dưới 10% có chuyên gia trong các ngành khác như bảo hiểm, xây dựng, công nghệ thông tin, luật,...theo biểu đồ tròn minh họa dưới đây [8]:



Biểu đồ 4. Thống kê các lĩnh vực mà trọng tài viên của VIAC là chuyên gia

Quả thực, xét về mặt lợi ích, việc nằm trong một trung tâm trọng tài thương mại giúp trọng tài hàng hải giảm được nhiều chi phí về văn phòng, dịch vụ quản lý (dành cho thư ký trọng tài). Quyết định cộng sinh này sẽ giúp cho cả trung tâm lẫn trọng tài hàng hải đều có lợi ích, về mặt quy chế pháp lý, trợ giúp chuyên môn lẫn trong khía cạnh kinh tế. Chính vì thế mà trọng tài hàng hải nằm trong trung tâm trọng tài thương mại tổng hợp các lĩnh vực là mô hình được các đối thủ hàng đầu của Hiệp hội trọng tài Luân-đôn lựa chọn, trong trường hợp này là Hong Kong và Singapore. Bên cạnh đó, quan trọng hơn hết đối với các bên đương sự là quy chế tổ tụng của trọng tài hàng hải sẽ là quy chế chung của cả trung tâm, điều khoản mẫu khuyến nghị của Trung tâm được các bên đương sự lựa chọn sẽ áp dụng cho các tranh chấp về hàng hải. Trên thực tế, sự khác biệt giữa quy chế của một trung tâm trọng tài tổng hợp các lĩnh vực có ngành hàng hải so với một trung tâm chuyên ngành trọng tài hàng hải cũng không có quá nhiều khác biệt. Nếu cần thiết phải chỉ ra thì quy tắc tổ tụng và điều khoản mẫu của trung tâm trọng tài hàng hải sẽ cụ thể hơn về phí trọng tài và biên bản các câu hỏi dành cho các bên đương sự, theo nghiên cứu của nhóm tác giả căn cứ vào quy tắc tổ tụng và điều khoản mẫu của LMAA.

4. Kết luận

Điểm khác biệt khi so sánh giữa hai mô hình trọng tài hàng hải chuyên biệt và trọng tài hàng hải nằm trong trung tâm trọng tài tổng hợp, thực chất, chính là tính độc lập của trọng tài viên chuyên ngành hàng hải. Điều này, tuy vậy, không quá quan trọng với các bên đương sự vì sự khác biệt này không có tính quyết định đến tính chất của tranh chấp cần giải quyết. Vì vậy, giữa rất nhiều các trung tâm trọng tài hàng hải chuyên nghiệp khác, muốn gia tăng tính cạnh tranh trong ngành công nghiệp hàng hải, vấn đề quan trọng không phải là câu chuyện lựa chọn mô hình trọng tài hàng hải. Theo xu hướng phát triển hiện nay, vấn đề cần giải quyết phải là hiệu quả giải quyết tranh chấp và các cách thức tiết kiệm tối đa chi phí bỏ ra của các bên đương sự. Trung tâm trọng tài hàng hải nào cải thiện tốt được hai điểm mấu chốt trên sẽ trở thành tiềm năng trong tương lai.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] W. TETLEY, *The general maritime law - the lex maritima*, in Syracuse Journal of International Law and Commerce, p. 109, 1994.
- [2] E. KADENS, *The Myth of the Customary Law Merchant*, Texas Law Review, p. 1202, 2012.
- [3] G.W. PAULSEN, *An Historical Overview of the Development of Uniformity*, Tulane Law Review, 1983, p. 1065.
- [4] A. Redfern & M. Hunter, *Trọng tài Quốc tế*, Oxford, 2018, ấn bản lần thứ 6 bởi Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam và Tổ chức Tài chính Quốc tế (IFC)
- [5] G.ZEKOS, *International Commercial and Marine Arbitration*, Abingdon, pp. 10 -11, 2008.
- [6] C. NEAME & al., "Shipping insight: Who rules the waves?", Holman Fenwick Willan LLP, March 2018.
- [7] Thống kê VIAC phiên bản ngày 01/03/2017.
- [8] VIAC, dữ liệu tính đến 20/10/2014, truy cập tại địa chỉ <http://viac.vn/thong-ke/trong-tai-vien-a165.html>.

Ngày nhận bài:	06/03/2019
Ngày nhận bản sửa:	18/03/2019
Ngày duyệt đăng:	22/03/2019