

HÃNG LUẬT LA DÉFENSE

Website: Ladefense.vn | Email: Office@ladefense.vn

Tel: 024 8888 1118 | Hotline: 09111 28 999



Số trích dẫn: [2024] EWHC 1945 (Comm)

Vụ án số: CL-2022-000467

**NHÂN DANH TÒA ÁN TỐI CAO**  
**TÒA KINH TẾ VÀ TÀI SẢN THUỘC ANH QUỐC VÀ XỨ WALES**  
**PHÂN BAN HOÀNG GIA<sup>1</sup>**  
**TÒA THƯƠNG MẠI**

Trụ sở Tòa án Hoàng gia  
Phố Strand, thành phố London, WC2A 2LL  
Ngày 31 tháng 07 năm 2024

**Chủ tọa:**  
**THẨM PHÁN PICKEN**

**CÁC ĐƯƠNG SỰ**

**CÔNG TY TNHH HÀNG KHÔNG FW  
(HOLDINGS) 1**

**Là nguyên đơn**

- và -

**CÔNG TY CỔ PHẦN  
HÀNG KHÔNG VIETJET**

**Là bị đơn**

**Ông Akhil Shah KC<sup>2</sup>, ông Richard Lissack KC, ông Robin Lööf, cô Niamh Cleary và  
ông Orestis Sherman (chỉ định bởi Công ty Luật TNHH Quinn Emanuel) đại diện cho bên Nguyên  
đơn.**

**Lãnh chúa<sup>3</sup> Wolfson KC, ông Alexander Milner KC và ông Giles Robertson (chỉ định bởi Công ty  
Luật TNHH Elborne Mitchell) đại diện cho bên Bị đơn.**

Ngày xét xử: 04 đến 14 tháng 6 năm 2024.  
Ngày ban hành phán quyết bằng văn bản: 24 tháng 7 năm 2024.

**PHÁN QUYẾT**

<sup>1</sup> Tòa tối cao tại UK chia thành 3 phân ban (division) là Phân ban Hoàng gia (King's Bench hoặc Queen's Bench Division), Phân ban Gia đình (Family Division) và Phân ban Thủ tướng (Chancery Division)

<sup>2</sup> KC viết tắt của King's Counsel hay Queen's Counsel, dịch nôm na là Luật sư Hoàng gia. Một chức vị dành cho các luật sư giàu kinh nghiệm, hành nghề tối thiểu 15 năm.

<sup>3</sup> Nhiều người tại UK vẫn còn tước vị Lord – Lãnh chúa do thừa kế tước vị từ dòng dõi tổ tiên là các quý tộc.

## NGÀI THẨM PHÁN CHỦ TỌA PICKEN:

### GIỚI THIỆU

1. Vụ án này liên quan đến bốn máy bay Airbus (gọi tắt "Máy bay"), cụ thể là: hai máy bay phản lực chở khách Airbus A321-271 mang số sê-ri của nhà sản xuất là 8906 và 8937 - được mô tả là máy bay "NEO" ("New Engine Option – Tùy chọn Động cơ Mới"); và hai máy bay phản lực chở khách Airbus A321-211 mang số sê-ri 8577 và 8592 - được mô tả là máy bay "CEO" (hoặc "Current Engine Option – Tùy chọn Động cơ Hiện tại").
2. Nguyên đơn là Công ty TNHH Hàng không FitzWalter Holdings 1 ("FWA") được đăng ký kinh doanh tại đảo Jersey. Qua quá trình hoạt động mật thiết với công ty mẹ là Quỹ đầu tư FitzWalter Capital có trụ sở tại Vương quốc Anh, nguyên đơn tuyên bố có đầy đủ thẩm quyền để đại diện cho nguồn vốn đầu tư của công ty mẹ, thông qua cấu trúc gọi là "JOLCO<sup>4</sup>."
3. FWA hiện đang yêu cầu thu hồi số tiền hơn 180 triệu USD và lấy lại 4 máy bay từ phía Bị đơn là Công ty Cổ phần Hàng không VietJet ("VietJet"), bên khai thác sử dụng máy bay. FWA mô tả VietJet là "*một con nợ xấu khó đòi.*"
4. Về phần mình, VietJet phản đối yêu cầu của FWA, cho rằng FWA (mà VietJet cho rằng đã cư xử "*tham lam và không minh bạch*"), không đủ tư cách để tiến hành khởi kiện; đồng thời yêu cầu được hưởng biện pháp miễn trừ nhằm tránh việc bị tịch thu 4 chiếc Máy bay.
5. Tôi xét thấy rằng yêu cầu của FWA là chính đáng và đủ thẩm quyền, còn về phía biện pháp khắc phục thì cần xem xét sau khi phán quyết này có hiệu lực.
6. Những nội dung tiếp theo có liên quan ít nhiều đến vụ án, nhưng hầu như đều là những vấn đề không cần phải tranh cãi và được đưa ra từ nội dung hồ sơ của cả hai bên.

### Các thỏa thuận JOLCO liên quan đến vụ việc này

7. Máy bay cho VietJet thuê thông qua Hợp đồng JOLCO. Đây là một cấu trúc tài chính được sử dụng để tài trợ cho việc mua máy bay thương mại, cùng với các tài sản hữu hình khác.
8. Như ông Alain Chrun, chuyên gia của FWA về lĩnh vực tài chính cho thuê mua máy bay giải thích: Theo cơ cấu của JOLCO, tiền mua máy bay được tài trợ bằng sự kết

---

<sup>4</sup> JOLCO là viết tắt của *Japanese Operating Leases with Call Options*. Một dạng hợp đồng thuê phổ biến trong lĩnh vực hàng không, cho phép Bên Thuê có quyền lựa chọn mua lại tài sản khi kết thúc hợp đồng thuê hoặc tại một thời điểm nào đó trong thời gian thuê với giá mua được xác định khi ký kết hợp đồng thuê.



## HÃNG LUẬT LA DÉFENSE

Website: Ladefense.vn | Email: Office@ladefense.vn

Tel: 024 8888 1118 | Hotline: 09111 28 999

hợp giữa vốn vay và vốn chủ sở hữu. Phần vốn sở hữu của máy bay được cung cấp bởi các nhà đầu tư Nhật Bản - những người chủ sở hữu thực sự của máy bay, và do đó toàn bộ chi phí mua máy bay được tài trợ mà không cần sử dụng vốn tự có của hãng hàng không.

9. Cụ thể hơn, chiếc máy bay được giao dịch dựa trên phương pháp cấu trúc thuế thông qua tổ chức mục đích đặc thù (gọi là "SPV"<sup>5</sup>) (**\*lời của dịch giả: khái niệm SPV trong vụ án này rất quan trọng và người đọc phải nắm rõ định nghĩa trước khi đọc tiếp\***) được luật pháp Nhật Bản công nhận, đại diện cho lợi ích của các nhà đầu tư Nhật Bản. Nhà đầu tư Nhật Bản bao gồm các công ty vừa/nhỏ và các nhà đầu tư đơn lẻ, cùng đầu tư vào cơ cấu này vì lợi ích thuế: SPV sẽ thua lỗ đáng kể trong những năm đầu tiên vì khấu hao, giúp cho số tiền thuế của các nhà đầu tư Nhật Bản giảm xuống. Quá trình tiếp diễn cho đến những năm cuối của Hợp đồng thì lúc đó SPV sẽ đạt điểm hòa vốn và có lợi nhuận.
10. Về thực tế thì các nhà đầu tư Nhật Bản không có chuyên môn và cũng không muốn tham gia vào hoạt động kinh doanh cho thuê máy bay nên họ không phải là người bán máy bay. Trong vụ án này, Máy bay được mua mới từ Công ty Airbus theo thỏa thuận giữa Airbus và VietJet, trong đó SPV (với tư cách là Bên Cho Thuê) tham gia ngay trước khi giao hàng để tài trợ cho việc mua lại thông qua vốn đầu tư đến từ các nhà đầu tư Nhật Bản cung cấp (thường là 25%) và vốn vay nợ của các SPV (thường là 75%)
11. Sau đó, máy bay được SPV đem cho các hãng hàng không thuê hoặc cho một bên khác thuê rồi bên đó lại cho các hãng hàng không thuê lại. Thời gian thuê thường khoảng từ 8 đến 12 năm.
12. Theo cơ cấu JOLCO, SPV được nhận các khoản thanh toán tiền thuê theo tiến trình hợp đồng. Các khoản thanh toán tiền thuê đó tương đồng với các khoản thanh toán nợ mà SPV phải trả cho chủ nợ (như đã nói ở trên là thường 75% vốn đến từ vay nợ). Nói dễ hiểu thì tiền thuê máy bay được dùng để trả cho những tổ chức tài chính cho SPV vay tiền.
13. Tuy nhiên, trách nhiệm của SPV theo mô hình như trên sẽ bị giới hạn, với quyền đòi nợ bị chông chéo lên nhau do liên đới với nhiều bên khác nhau. Như ông Chrun giải thích thêm, trong trường hợp chấm dứt hợp đồng thuê, hãng hàng không có thể phải trả số tiền chấm dứt hợp đồng và tất cả các khoản khác đến hạn theo hợp đồng. Các khoản tiền chấm dứt khác nhau sẽ được thanh toán tương ứng với từng nghĩa vụ pháp lý khác nhau theo cơ cấu JOLCO.

---

<sup>5</sup> Tổ chức mục đích đặc thù (SPV) là tổ chức có mục đích đặc biệt, phục vụ như một đơn vị trung gian phát hành trong việc tạo ra các chứng khoán được bảo đảm bằng cầm cố, tín dụng và tiền vay mua ô tô, hợp đồng thuê mua, và các tài sản tài chính khác.

14. Việc JOLCO bị gián đoạn sớm sẽ gây tổn hại rất lớn đến lợi ích kinh tế mà các nhà đầu tư Nhật Bản mong đợi. Do đó, số tiền chấm dứt hợp đồng phải trả khi Bên Thuê không trả được nợ sẽ bao gồm số tiền bồi thường cho các nhà đầu tư Nhật Bản về khoản lợi ích thuế đáng ra được giảm bớt. Số tiền chấm dứt hợp đồng cũng bao gồm cả lợi nhuận đáng ra được hưởng từ khoản đầu tư của các nhà đầu tư Nhật Bản.
15. Ông Chrun giải thích thêm rằng: Trong thời hạn thực hiện Hợp đồng JOLCO và khi Hợp đồng đáo hạn, hãng hàng không có quyền chọn mua dứt lại máy bay. Hãng hàng không không nhất thiết phải thực hiện quyền chọn mua, nhưng nếu mua hãng có nghĩa vụ thanh toán giá quyền chọn mua được ấn định trước trong Hợp đồng. Giá tiền phải trả thường đủ để trả lại cả vốn lẫn lãi cho các nhà đầu tư Nhật Bản.
16. Trong trường hợp nếu hãng hàng không không thực hiện quyền chọn mua, hãng sẽ phải trả một số tiền để thanh lý hợp đồng và trả lại máy bay theo đúng tình trạng đã được quy định trong hợp đồng.
17. Lãnh chúa Wolfson KC thay mặt VietJet phát biểu: JOLCO là các phương tiện tài chính để các hãng hàng không có thể mua được máy bay. Nếu như hợp đồng JOLCO diễn ra đúng kế hoạch thì các hãng hàng không sẽ trả tiền thuê trong vài năm, sau đó mua dứt máy bay thông qua quyền chọn mua. Hãng hàng không được hưởng lợi nếu như giá máy bay tăng lên (vì giá trong quyền chọn mua là cố định) và cũng chịu rủi ro nếu như giá máy bay giảm (nếu như giá trị máy bay giảm đến nỗi thà chịu chi phí vận chuyển để trả lại còn hơn là chịu chi phí trả tiền thuê và vận hành tiếp).
18. Các thỏa thuận trong vụ án này phản ánh tiêu chuẩn của JOLCO như sau:
  - (1) Các SPV là các công ty được thành lập mỗi khi có máy bay được bán ra từ nhà sản xuất máy bay.
  - (2) Tiền mua máy bay đầu tiên được hình thành bằng việc các SPV kí kết các hợp đồng tín dụng với các Chủ nợ gốc (các ngân hàng/tổ chức tài chính) và các bên trung gian là Ngân hàng BNP Paribas (“BNP”), Ngân hàng Natixis chi nhánh Singapore (“Natixis”) – BNP đối với các Máy bay CEO (Đại Diện Thanh Toán<sup>6</sup>, Đại Diện Chứng Khoán<sup>7</sup> và cung cấp lãi suất cố định) và Natixis đối với các máy bay NEO (Đại Diện Thanh Toán, Thụ Ủy Chứng Khoán<sup>8</sup> và đối tác phòng hộ<sup>9</sup>)

---

<sup>6</sup> Đại Diện Thanh Toán (Facility Agent): Là bên đóng vai trò là liên lạc giữa người cho vay và người đi vay trong mọi khía cạnh của giao dịch.

<sup>7</sup> Đại Diện Chứng Khoán (Security Agent): Là bên thay mặt người cho vay nắm giữ các tài sản bảo đảm của người đi vay.

<sup>8</sup> Thụ Ủy Chứng Khoán (Security Trustee): Là bên đại diện cho người cho vay về mọi quyền lợi phát sinh từ chứng khoán hoặc các thỏa thuận vay tài chính.

<sup>9</sup> Đối tác phòng hộ (Hedge Counterparty): Một bên tham gia thỏa thuận phòng ngừa rủi ro. Được sử dụng trong các tài liệu tài chính để chỉ các tổ chức tài chính cung cấp bảo hiểm rủi ro lãi suất hoặc tỷ giá tiền tệ cho người đi vay.



- (3) Các SPV nêu trên (“Bên Vay”) sau đó đem máy bay cho các SPV của VietJet thuê lại (“VietJet SPV”) theo Hợp Đồng Thuê Chính.
- (4) Tất cả các SPV nêu trên (bao gồm cả SPV của VietJet) lại tiếp tục kí kết một bản Hợp Đồng Thuê Lại máy bay với VietJet.
19. Hợp Đồng Cấu Trúc Vay Nợ<sup>10</sup> trên lại bao gồm nhiều thỏa thuận vay mượn và thế chấp khác nhau như sau:
- (1) một khoản vay thế chấp theo đạo luật New York, theo đó bên vay (các SPV Nhật Bản) đã đồng ý cho Đại Diện Chứng Khoán/Thụ Ủy Chứng Khoán quyền ưu tiên đối với các lợi ích phát sinh từ khoản vay mua Máy bay (“Thế chấp NY”);
- (2) Từ đó một Bản Ủy Thác Chứng Khoán số 1 giữa các SPV Nhật Bản và Đại Diện Chứng Khoán/Thụ Ủy Chứng Khoán theo đó các SPV Nhật Bản đã giao cho bên Đại Diện Chứng Khoán/Thụ Ủy Chứng Khoán toàn bộ các quyền thực thi đối với mọi lợi ích, mọi lợi nhuận phát sinh từ các hợp đồng vay chính, vay phụ, thế chấp, bảo đảm hay gọi tắt là mọi hợp đồng liên quan trong cấu trúc vay nợ như trên - trong mỗi trường hợp ký kết VietJet đều ký bản Xác nhận Chuyển nhượng Hợp Đồng Thuê Lại (“Xác nhận Chuyển nhượng”) đồng ý với các điều khoản của Bản Ủy Thác Chứng Khoán số 01.
- (3) Tiếp theo một Bản Ủy Thác Chứng Khoán số 02 được ký kết giữa các SPV Nhật Bản và các SPV của VietJet mà theo đó các SPV của VietJet đã đồng ý chuyển giao toàn bộ quyền và lợi ích trong Hợp Đồng Thuê Lại máy bay với VietJet cho các SPV Nhật Bản - một bản Xác nhận cũng đã được VietJet ký kết cho Hợp đồng nêu trên.
- (4) Một bản Xóa đăng ký và Xác nhận yêu cầu xuất khẩu (“IDERA”) do VietJet ký để đảm bảo quyền lợi cho bên Đại Diện Chứng Khoán/Thụ Ủy Chứng Khoán và nộp cho Cục Hàng không Việt Nam (“CAAV”).
20. Về các điều khoản cụ thể trong Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay thì tôi sẽ phân tích chi tiết ở đoạn sau. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng cả Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay cho Máy bay NEO (Điều 17.1) và Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay cho Máy bay CEO (cũng là Điều 17.1) đều quy định rằng Bên Cho Vay có thể chuyển nhượng quyền của mình cho bên khác với điều kiện Bên Cho Vay mới là “ngân hàng hoặc tổ chức tài chính khác hoặc một quỹ tín thác, quỹ đầu tư hoặc tổ chức khác thường xuyên tham gia hoặc được thành lập với mục đích thực hiện, mua hoặc đầu tư vào các khoản vay, chứng khoán hoặc tài sản tài chính khác”. Sau đó, Điều 17.2 trong các Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay tiếp tục quy định rằng không cần phải có sự đồng ý của Bên Cho Thuê đối với việc chuyển nhượng đó nếu Bên Cho Vay Mới là Bên Cho Vay Đạt Chuẩn (mặc dù trong trường hợp của các Máy bay CEO, chỉ khi

---

<sup>10</sup> Loan Facility Agreement.

## HÃNG LUẬT LA DÉFENSE

Website: Ladefense.vn | Email: Office@ladefense.vn

Tel: 024 8888 1118 | Hotline: 09111 28 999

không có Sự Kiện Cường Chế). Bên Cho Vay Đạt Chuẩn được xác định là ngân hàng hoặc tổ chức tài chính (đối với Máy bay NEO) hoặc Bên Cho Vay (đối với Máy bay CEO) có địa chỉ Nhật Bản mà được hưởng lợi từ tiền lãi phải trả theo khoản vay hoặc được hưởng lợi từ hiệp định chống đánh thuế hai lần của Nhật Bản.

21. Sự Kiện Cường Chế được định nghĩa là Sự Kiện Vi Phạm hoặc Khoản Vay Tăng Tốc. Điều 7.3(a) nêu rằng Khoản vay sẽ tự động được đẩy nhanh nếu Hợp Đồng Thuê chấm dứt và số tiền thanh lý đến hạn. Điều khoản 7.1(g) quy định nếu đa số Bên Cho Vay đồng ý, thì khoản vay có thể được đẩy nhanh nếu có vỡ nợ theo Hợp Đồng Thuê hoặc Hợp Đồng Thuê Lại.
22. Hợp Đồng Thuê Chính và Hợp Đồng Thuê Lại đều có những điều khoản cơ bản giống nhau mà tôi sẽ đề cập chi tiết sau, nhưng nội dung chủ đạo gồm:
  - (1) VietJet có nghĩa vụ trả tiền thuê máy bay và không bị các bên khác can thiệp trong quá trình kinh doanh.
  - (2) VietJet có quyền mua đứt lại Máy bay NEO khi có nhu cầu. Với Máy bay CEO thì chỉ có quyền mua lại khi hợp đồng chấm dứt.
  - (3) Việc không thanh toán tiền thuê là Sự Kiện Vi Phạm cho phép Bên Cho Thuê được quyền lấy lại máy bay.
  - (4) Trong trường hợp như trên thì Bên Cho Thuê có quyền:
    - i) Đối với Máy bay NEO: đòi lại số tiền chấm dứt hợp đồng bao gồm tiền vay mua máy bay chưa trả hết và tiền phạt
    - ii) Đối với Máy bay NEO: đòi lại số tiền chấm dứt hợp đồng bao gồm tiền vay mua máy bay chưa trả hết và tiền phạt

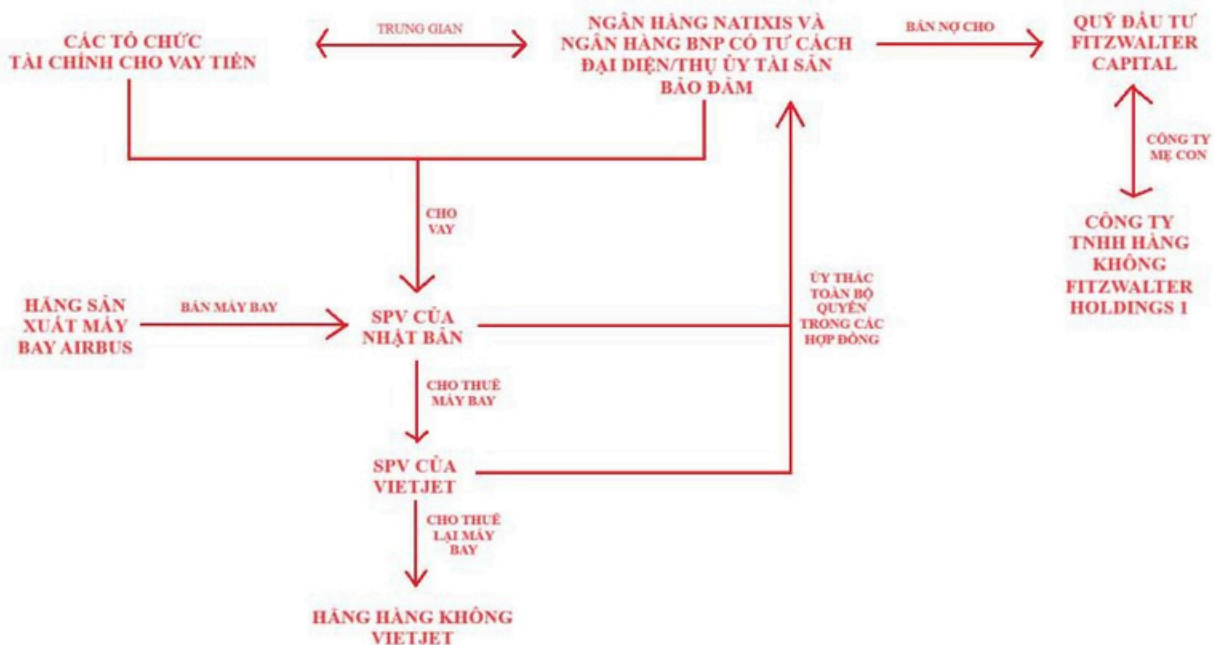
**\*Chú thích của dịch giả: Để dễ hiểu thì cấu trúc tín dụng và mua bán máy bay nêu trên có thể xem biểu đồ sau\***



# HÃNG LUẬT LA DÉFENSE

Website: Ladefense.vn | Email: Office@ladefense.vn

Tel: 024 8888 1118 | Hotline: 09111 28 999



## \*Giải thích thêm:

- Toàn bộ giao dịch như trong biểu đồ có sự tham gia của rất nhiều công ty liên quan và rất nhiều giao dịch, giấy tờ cũng như hợp đồng. Mỗi hợp đồng này lại đều được thiết kế rất tinh vi và phức tạp. Toàn bộ hệ thống giao dịch như trên trở thành một gói chứng khoán (security) có thể tự do mua bán chuyển nhượng trên thị trường. Đây là cơ bản mà người đọc nếu muốn đọc tiếp phải nắm rõ.

- Để giải thích dễ hiểu, đa số máy bay đang vận hành trên thế giới đều mặc định trở thành hàng hóa thế chấp của một gói chứng khoán nào đó. Các bên ngân hàng và các SPV tham gia vào việc cho vay tiền, cho thuê. Người đi thuê cuối cùng là các hãng hàng không. Trong quá trình hoạt động các hãng hàng không trả tiền thuê thì lần lượt các bên liên quan được hưởng lãi suất từ gói chứng khoán.

- Để đảm bảo gói chứng khoán như trên hoạt động thống nhất và hiệu quả thì người ta sử dụng Công ước Cape Town để thống nhất vấn đề lẫn lộn giữa các quốc gia, các nền luật pháp và chồng chéo quyền lợi/nghĩa vụ của các bên tham gia kí kết.

- Cũng để đỡ rắc rối, các bên sau khi kí kết hợp đồng thì ủy quyền lại toàn bộ quyền và nghĩa vụ cho một bên khác thực hiện. Bên này thay mặt tất cả các bên liên quan đảm bảo gói chứng khoán hoạt động thông suốt và dòng tiền lợi nhuận chảy đều đặn. Trường hợp có sự cố không thanh toán thì bên này cũng thay mặt tất cả đứng ra giải quyết. Những bên khác không cần quan tâm đến quá trình làm việc, chỉ đơn giản là ngồi đợi lãi suất về túi. Trong trường hợp này thì ban đầu bên đại diện cho tất cả là hai ngân hàng Natixis và BNP.

- Bản chất của chứng khoán là phải dễ giao dịch chuyển nhượng trên thị trường nên gói chứng khoán mua máy bay như trên cũng tương tự. Ngay khi có khó khăn thì lập tức Natixis và BNP đã chọn cách bán đứt cho tập đoàn FitzWalter. Chính tập đoàn này đã tiến hành một loạt thủ tục tố tụng để thu hồi máy bay và ép tiền đền bù từ VietJet.

- Bản chất FitzWalter là quỹ đầu tư theo phong cách “corporate raiding” hay còn gọi là đạo tặc doanh nghiệp. Họ can thiệp mua bán những tài sản chứng khoán đang gặp rắc rối, bị định giá thấp, sau đó can thiệp bằng cách chiếm quyền kiểm soát các công ty đang gặp khó khăn liên quan đến chứng khoán đó. Thường thì khi chiếm được quyền kiểm soát họ sẽ đào thải toàn bộ hệ thống cũ, phá tung toàn bộ tài sản còn lại của doanh nghiệp đem đi đấu giá bán lẻ, hoặc cải thiện doanh nghiệp đó tốt hơn để tăng giá trị rồi bán lại cho người khác.

### Đăng ký lợi ích quốc tế theo Công ước Cape Town

23. Việc đăng ký được theo mục “Lợi ích quốc tế” và các nhiệm vụ về “Lợi ích quốc tế” đối với cơ quan đăng ký quốc tế Công ước Cape Town về quyền lợi quốc tế đối với trang thiết bị lưu động (“Công ước”) và Nghị định thư về các vấn đề cụ thể đối với thiết bị máy bay (“Nghị định thư”)<sup>11</sup>. Thứ tự dưới đây là ưu tiên về quyền lợi quốc tế từ cao đến thấp:

- (1) Lợi ích quốc tế đối với các khoản vay thế chấp giữa Đại Diện Chứng Khoán/Thụ Ủy Chứng Khoán với tư cách Bên Cho Vay và Bên Cho Thuê/Bên Vay với tư cách là bên vay tiền.
- (2) Lợi ích quốc tế giữa Bên Cho Thuê/Bên Vay và Bên Cho Thuê Lại.
- (3) Lợi ích quốc tế về việc Bên Cho Thuê/Bên Vay ủy nhiệm quyền lợi khoản vay lại cho Đại Diện Chứng Khoán/Thụ Ủy Chứng Khoán.
- (4) Lợi ích quốc tế giữa Bên Cho Thuê Lại và VietJet là Bên Thuê Lại.
- (5) Lợi ích quốc tế về việc Bên Cho Thuê Lại ủy nhiệm quyền lợi khoản vay lại cho Bên Cho Thuê/Bên Vay.
- (6) Hợp đồng mua bán máy bay giữa nhà sản xuất với Bên Cho Thuê/Bên

---

<sup>11</sup> Công ước Cape Town (The Convention on International Interests in Mobile Equipment) và Nghị định thư (Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment) nhằm xác định rõ các quyền lợi đối lập đối với các tài sản hàng không có giá trị cao, cụ thể là khung máy bay, động cơ máy bay và trực thăng - về bản chất là tài sản được hình thành bằng hợp tác quốc tế và không có địa điểm cố định. Vấn đề này phát sinh chủ yếu từ thực tế là hệ thống pháp luật từng có những cách tiếp cận khác nhau đối với tín dụng, thỏa thuận duy trì quyền sở hữu và hợp đồng cho thuê, điều này tạo ra sự khập khiễng đối với các tổ chức tín dụng về tính hiệu quả kinh doanh và rủi ro đối với quyền lợi của họ. Điều này cản trở việc cung cấp tài chính cho các tài sản hàng không đó và làm tăng chi phí đi vay, dẫn đến khó phát triển ngành hàng không và tăng chi phí đi lại.



Vay.

24. Cần lưu ý rằng Công ước Capetown và Nghị định thư được thực hiện nghiêm chỉnh tại Vương Quốc Anh. Luật pháp quốc tế bảo đảm chặt chẽ quyền lợi của những người cấp tín dụng, người bán và người cho thuê đối với máy bay. Một loạt các quy định khắc phục thiệt hại được đề ra và tuân thủ nhằm bảo vệ quyền lợi của những người cấp tín dụng, được ghi rõ trong Sổ đăng ký Quốc tế.
25. Ông Shah nhấn mạnh một số điểm mấu chốt của quy định pháp lý được thiết lập trong Công ước Cape Town như sau:
  - (1) Công ước tạo ra khái niệm “lợi ích quốc tế” có một không hai đối với việc kinh doanh máy bay, được thừa nhận bởi tất cả các quốc gia thành viên ký kết. Khái niệm lợi ích quốc tế được giải thích tại Điều 2.
  - (2) Điều 2(2) giải thích về lợi ích quốc tế: “(a) xuất phát từ lợi ích của người sở hữu khoản vay thông qua hợp đồng tín dụng có bảo đảm; (b) được trao cho người bán hàng thông qua một hợp đồng bán hàng có điều kiện; hoặc (c) được trao cho người cho thuê thông qua một hợp đồng cho thuê tài sản.”
  - (3) Điều 7 quy định một lợi ích quốc tế được phát sinh khi các hợp đồng thỏa mãn các điều kiện sau: “(a) bằng văn bản; (b) liên quan đến tài sản mà người bán hoặc người cho thuê có quyền sở hữu; (c) tài sản phải là loại hàng thỏa mãn khái niệm trong Nghị định thư; và (d) hợp đồng tín dụng có bảo đảm cho phép xác định nghĩa vụ bảo đảm mà không cần ghi rõ số tiền được bảo đảm.”
  - (4) Lợi ích quốc tế cần phải được đăng ký tại Sổ đăng ký Quốc tế để duy trì quyền ưu tiên của nó so với lợi ích quốc tế đăng ký sau đó và lợi ích quốc tế chưa đăng ký.
  - (5) Công ước áp dụng thống nhất để loại trừ mâu thuẫn luật pháp của các vùng lãnh thổ nếu như xảy ra tranh chấp.

### **Những sự kiện dẫn đến việc Thông Báo Chấm Dứt**

26. Các Máy bay CEO được chuyển đến cùng đợt: máy bay MSN 8277 vào ngày 20/11/2018, máy bay MSN 8502 vào ngày 21/10/2018.
27. Các Máy bay NEO được chuyển đến vào năm sau đó: máy bay MSN 8937 đến ngày 25/7/2019 và MSN 8906 ngày 24/10/2019.

28. Đầu năm 2020 Việt Nam bị ảnh hưởng bởi dịch COVID-19 tương đối sớm vì gần với nguồn dịch là ở Trung Quốc. VietJet tham gia và nỗ lực đưa công dân ở hải ngoại về nước. Đến cuối tháng 3/2020 thì chính phủ Việt Nam hạn chế đi lại và áp dụng cách ly toàn quốc. Tuy nhiên, đến tháng 5/2020 thì VietJet được cho phép hoạt động lại, đến tháng 4/2021 thì đưa ra dự kiến trong năm 2021 sẽ quay lại hoạt động với toàn bộ công suất như thường.
29. Một thời gian ngắn sau, chủng virus “Delta” của COVID-19 tiếp tục gây nguy hiểm với sức khỏe cộng đồng. Tại Việt Nam, từ ngày 31/5/2021 đến 30/10/2021 thì chính phủ đã thực hiện biện pháp cách ly nghiêm ngặt. Tại thành phố Hồ Chí Minh, với quy định “giãn cách xã hội” thì người dân chỉ được phép “rời khỏi nhà trong trường hợp thiết yếu”, các cửa hàng và mọi hoạt động vui chơi giải trí đều bị đóng cửa, và dĩ nhiên việc di chuyển đi lại cũng bị hạn chế tối đa. Trong thời gian từ 19/7/2021 đến 08/12/2021 thì Cục Hàng không Việt Nam đã tạm đình chỉ mọi hoạt động của VietJet. Chỉ có một số rất ít chuyến bay nội địa được phép thực hiện, và hãng VietJet thì lại không nằm trong những hãng được phép thực hiện các chuyến bay đó. VietJet bị cấm bán vé và bị yêu cầu phải trả lại tiền vé cho những người đã mua.
30. Các quy định phòng dịch chỉ được nới lỏng vào đầu năm 2022. Vì hoàn cảnh như vậy nên VietJet đã tìm cách đàm phán giãn nợ với Bên Cho Thuê và chủ nợ. Ngày 27/5/2021, ông Tạ viết thư cho Natixis rằng “*chúng tôi nay đang có hiệu suất khai thác máy bay giảm xuống dưới 20% và công suất giảm đến 90%, hệ số tải xuống dưới 20%*” và đề nghị “*được hỗ trợ thêm để gia hạn tất cả các khoản thanh toán sắp tới (sẽ đến hạn vào ngày 30/6) đến cuối tháng 7 – đó là thời điểm chúng tôi hy vọng làn sóng Covid sẽ yếu hơn.*”
31. Natixis trả lời và yêu cầu VietJet “*gửi cho chúng tôi hai yêu cầu hoãn nợ tách riêng dưới dạng văn bản chính thức như thường lệ*”. Tuy nhiên, rõ ràng là làn sóng COVID này sẽ không tan nhanh như VietJet mong đợi, và vì vậy đến tháng 8/2021, VietJet đã đề nghị một “*kỳ nghỉ trả nợ*”<sup>12</sup> thời hạn từ năm 2021 đến năm 2023, và sau đó bù đắp bằng việc tăng lãi suất khoản vay.
32. Natixis trả lời vào ngày 31/8/2021, nói rằng “*phản hồi sơ bộ của chúng tôi là ủng hộ, về mặt nguyên tắc chấp nhận yêu cầu gia hạn thời gian trả nợ cho VietJet là 12 tháng*” cho đến tháng 6 năm 2022, với điều kiện là “*VietJet phải trả một lần khoản tiền chưa thanh toán vào tháng 6 hoặc một khoản lãi suất quá hạn (1% cộng với lãi suất gốc), nếu không chúng tôi sẽ coi đây là một khoản vay kém năng suất sẽ kích hoạt EOD*”<sup>13</sup> và “*hãng hàng không phải trả nợ các khoản nợ quá hạn ngay khi phát hành được trái phiếu hoặc các hình*

<sup>12</sup> Kỳ nghỉ trả nợ - loan holiday là thuật ngữ chỉ một khoảng thời mà chủ nợ đồng ý miễn hoặc tạm hoãn trách nhiệm thanh toán cho con nợ

<sup>13</sup> EOD – Event of Default là Sự Kiện Vi Phạm đã được giải thích ở phần trên.



*thức huy động vốn khác muộn nhất là vào tháng 12/11 năm nay.”*

33. VietJet đã tiến hành gửi dự báo dòng tiền Natixis để chứng minh cho yêu cầu của mình.
34. Đến ngày 8/9/2021, VietJet cho biết họ đã đồng ý với mức lãi suất quá hạn 1% mà Natixis đưa ra (và đang tìm nguồn thanh toán cho khoản lãi suất đó), nhưng yêu cầu hoãn lại lâu hơn một chút (đến tháng 9/2022) và gia hạn hoãn nợ thêm 2 năm. Tuy nhiên, vào ngày 9/9/2021, ông Ahn của Natixis chỉ ra rằng việc đó là không chấp nhận được: *“chúng tôi không chấp nhận bất kỳ thời gian hoãn nợ nào quá ngày 30/6/2022 - đó là trường hợp xấu nhất mà chúng tôi có thể chiêm chước. Tất cả các khoản thanh toán JOLCO vốn đã đáo hạn vào tháng 6, tháng 8, tháng 9, tháng 11 và tháng 12 năm 2021 và tháng 2, tháng 3 và tháng 5 năm 2022 phải được trả ngay khi VietJet thu được tiền từ phát hành trái phiếu doanh nghiệp, huy động vốn..... như kế hoạch.”*
35. Ông Ahn nhắc lại quan điểm đó vào ngày 20/9/2021, đưa ra đề xuất của Bên Cho Vay với các điều khoản tương tự và bổ sung thêm hai điều khoản nữa, đó là: *“Lãi suất quá hạn (1% cộng với lãi suất) phải trả hàng quý vào ngày thanh toán quy định trong các hợp đồng JOLCO tương ứng; Các khoản phí IR và phí FA/ST<sup>14</sup> chưa thanh toán phải được trả ngay khi có thể.”*
36. VietJet tiếp tục tìm cách đàm phán các điều khoản nhưng ông Ahn nói rõ rằng đây là đề xuất cuối cùng của Bên Cho Vay
37. Sau cuộc gọi giữa các bên vào ngày 06/10/2021, trong đó VietJet đã tìm cách thuyết phục Natixis chấp nhận đề xuất của mình, như ông Tạ Quang Ngọc, Giám đốc Kế hoạch, Mua lại và Tài trợ Đội bay của VietJet, giải thích *“chúng tôi thấy rằng không có lựa chọn nào khác ngoài việc chấp nhận lời đề nghị của Natixis”*. Ngày hôm sau là vào ngày 07/10/2021, ông viết thư cho ông Ahn, chấp nhận (hoặc có ý định chấp nhận) các điều khoản đưa ra ngày 20/9.
38. Theo quan điểm của VietJet thì có một thỏa thuận ngăn chặn việc chấm dứt Hợp đồng thuê NEO. Đây là vấn đề tôi sẽ nhắc đến sau. Tuy nhiên, đó lại không phải là quan điểm của Natixis, ít nhất là vào thời điểm Thông Báo Chấm Dứt được gửi đi. Natixis (có tư cách là người được chuyển nhượng quyền tài sản bảo đảm của Bên Cho Thuê Máy bay NEO và Bên Cho Thuê Lại Máy bay NEO) đã gửi Thông Báo Chấm Dứt cho VietJet và Bên Cho Thuê Lại Máy bay NEO vào ngày 18/10/2021. Tiếp theo là BNP thực hiện tương tự đối với Máy bay CEO: vào ngày 22/10/2021 (đối với Máy bay 8592) và ngày 26/10/2021 (đối với Máy bay 8577).

---

<sup>14</sup> Không rõ các khái niệm viết tắt này

39. Theo quan điểm của FWA, các Thông Báo Chấm Dứt này - do Natixis cung cấp và sau đó là BNP - đã chấm dứt việc cho thuê Máy bay theo Hợp Đồng Thuê Lại và Hợp Đồng Thuê Chính và có hiệu lực ngay lập tức theo Điều 19.1 của Hợp Đồng Thuê Lại và Hợp Đồng Thuê Chính, ngày chấm dứt hợp là ngày của Thông Báo Chấm Dứt.
40. Hiệu lực của Thông Báo Chấm Dứt là một vấn đề khác mà tôi sẽ đề cập lại. Tuy nhiên, quan điểm của FWA là việc VietJet không thanh toán tiền thuê vào thời điểm đó được coi là Sự Kiện Vi Phạm theo Điều 18(a) của Hợp Đồng Thuê Lại, số tiền còn nợ chưa thanh toán đối với từng Máy bay tính đến ngày chấm dứt tháng 10/2021 là: 2.424.887,64 USD cho Máy bay 8937; 1.195.034 USD cho Máy bay 8906; 2.241.716,10 USD cho Máy bay 8577; và 2.239.512,18 USD cho Máy bay 8592
41. Quan điểm của FWA (bị VietJet phản bác) đối với Thông Báo Chấm Dứt:
  - (1) Quyền sở hữu, truy cập hoặc vận hành Máy bay theo Hợp Đồng Thuê Lại của VietJet đã bị chấm dứt ngay lập tức sau khi nhận được Thông Báo Chấm Dứt; và
  - (2) việc chấm dứt Hợp Đồng Thuê Lại dẫn đến trách nhiệm của VietJet phải thanh toán số tiền chấm dứt được quy định tại Điều 19.3 của Hợp Đồng Thuê Lại (Số tiền chấm dứt) và sau đó Bên Cho Thuê Lại có nghĩa vụ thanh toán các khoản đó cho Bên Cho Thuê theo Điều 19.3 của Hợp Đồng Thuê Chính.
42. FWA cho biết rằng việc chấm dứt hợp đồng thuê cũng dẫn đến việc VietJet có cơ hội mua lại máy bay theo Điều 19.3 của Hợp Đồng Thuê Lại. Tuy nhiên, việc thực hiện quyền chọn mua lại (được thực hiện trong vòng 30 ngày kể từ Ngày chấm dứt) có điều kiện là phải thanh toán hết Số tiền chấm dứt hợp đồng. Nhưng VietJet đã không thanh toán Số tiền chấm dứt trong vòng 30 ngày kể từ Ngày chấm dứt. Quan điểm của FWA (mà VietJet phủ nhận) là VietJet đã đánh mất quyền được mua lại máy bay từ người cho thuê.
43. FWA cũng cho rằng các Sự Kiện Vi Phạm đã dẫn đến các Sự kiện Trả trước Bắt buộc<sup>15</sup> theo Hợp Đồng Cấu Trúc Vay Nợ. Điều này đồng nghĩa với việc mọi khoản nợ nằm trong Hợp Đồng Cấu Trúc Vay Nợ đến hạn và phát sinh phải trả ngay.
44. Thêm vào đó, FWA cho rằng khoản nợ tăng tốc đã kích hoạt điều khoản tự hủy bỏ Hợp Đồng Thuê Lại máy bay theo Điều 8.1(c) và (y)/8.13 và (y).
45. Từ những quan điểm như trên, thì ngoài số tiền thuê chưa thanh toán là khoảng 8

---

<sup>15</sup> Mandatory Prepayment Events



triệu USD thì còn có:

- (1) Đối với Máy bay NEO thì VietJet phải trả 107 triệu USD cho tiền chấm dứt *A Line* và 57 triệu USD tiền chấm dứt *Value A*, tổng cộng là 164 triệu USD.
  - (2) Ngoài ra FWA còn đưa ra số tiền thuê phải trả theo ước tính giá trị máy bay tính từ ngày chấm dứt hợp đồng đến ngày đăng ra hợp đồng hết hạn là khoảng 111 triệu USD.
  - (3) FWA còn yêu cầu thêm một loạt chi phí phát sinh đến từ việc giải quyết chấm dứt hợp đồng cho đến việc bảo hành sửa chữa máy bay để đưa về nước chủ sở hữu.
46. Hậu quả của việc chấm dứt hợp đồng (nếu như có hiệu lực) thì sẽ dẫn đến việc VietJet phải chịu lỗ một khoản 275 triệu USD cho các Bên Cho Thuê và Bên Cho Vay hưởng.
47. Như tôi đã nói ở trên thì tôi sẽ quay lại phân tích các vấn đề này sau vì quan điểm của FWA bị VietJet phản bác. Trước tiên tôi cần phải nói đến việc từ đâu mà FWA lại liên quan đến vụ việc này.

### Sự liên quan của FWA

48. Công ty FitzWalter Capital huy động vốn vào khoảng nửa đầu năm 2021. Hồ sơ gửi cho Ủy ban Chứng khoán Hoa Kỳ có ghi: *“FitzWalter tìm cách đầu tư vào các tài sản tín dụng khó đòi nhằm mục đích giải quyết với con nợ. Ví dụ về đầu tư vào các tình huống căng thẳng tài chính bao gồm: FitzWalter sẽ tìm cách mua các khoản nợ và tài sản tín dụng khác nhằm mục đích dành được quyền sở hữu kinh tế đối với tài sản thế chấp và từ đó tham gia tiến hành tái cơ cấu doanh nghiệp, đi đến sở hữu các doanh nghiệp, ổn định hóa các doanh nghiệp rồi bán phần vốn kiếm lời sau khi chấn chỉnh”<sup>16</sup>*
49. Vào ngày 24/9/2021, Công ty TNHH FitzWalter Capital và Cộng sự (Financial Trading) (“FWC”) được thành lập tại Vương Quốc Anh, thuộc sở hữu của Công ty TNHH FitzWalter Capital và Cộng sự (Master HoldCo) (“Master Holdco”).
50. Ngày 18/10/2021, FWA tiếp cận Công ty Airborne Capital để hợp tác cùng thực hiện một quy trình chào bán máy bay, họ đã phải trả hơn 200.000 bảng Anh tiền phí luật sư cho phi vụ này.
51. Từ ngày 08 đến 26 tháng 10/2021, FWC mua lại những khoản nợ qua hạn từ những

---

<sup>16</sup> Còn một số nội dung trong đoạn này nhưng không quan trọng nên không dịch ra.

## HÃNG LUẬT LA DÉFENSE

Website: Ladefense.vn | Email: Office@ladefense.vn

Tel: 024 8888 1118 | Hotline: 09111 28 999

bên sau:

Ngày giao dịch	Bên Cho Vay	MSN	Tiền nợ chưa đòi được (triệu USD)
08/10/2021	Mega ICBC	8906	15.9
08/10/2021	Mega ICBC	8937	16.3
18/10/2021	Natixis	8906	22.0
18/10/2021	Natixis	8937	23.2
21/10/2021	BNP	8592	7.3
21/10/2021	Chang Hwa	8592	15.1
21/10/2021	First Commercial	8592	7.9
25/10/2021	Tokyo Star	8577	11.9
26/10/2021	BNP	8577	5.7
26/10/2021	Hyakugo	8577	7.9
21/10/2021	Chang Hwa	8577	4.8
	<b>Tổng cộng</b>		<b>138</b>

52. FWC nhận chuyển nhượng các khoản vay vào ngày 26/10/2021 (Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay 8592), ngày 28/10/2021 (Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay 8577) và ngày 29/10/2021 (Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay 8906 và Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay 8937). Các giao dịch được thực hiện sau khi Natixis và BNP gửi Thông Báo Chấm Dứt và Thông Báo Cường Chế Trả Nợ quy định tại Điều 17 của Hợp Đồng Cấu Trúc Vay Nợ.
53. Tôi suy luận một cách công bằng rằng Thông Báo Chấm Dứt đã được FWC điều phối đăng sau hậu trường.

### Sau khi chấm dứt: FWC với tư cách là Thụ Ủy Chứng Khoán

54. Vào ngày 27 /10/2021, bốn công ty liên kết của FWA và FWC đã được thành lập, đó là Công ty TNHH FW Aviation (Holdings) 8906, Công ty TNHH FW Aviation



(Holdings) 8937, Công ty TNHH FW Aviation (Holdings) 8577 và Công ty TNHH FW Aviation (Holdings) 8592. Tất cả đều thuộc sở hữu 100% của Master Holdco vào thời điểm đó.

55. Sau đó, vào ngày 2-3 tháng 11 năm 2021 thì lần lượt các Ngân hàng Natixis và BNP từ bỏ quyền tư cách Đại Diện Chứng Khoán/Thụ Ủy Chứng Khoán và chuyển giao toàn bộ cho FWC. Văn bản thỏa thuận về việc từ bỏ/chuyển giao quyền được ký kết ngày 02/11/2021 ("Thỏa thuận Từ bỏ và Chuyển giao")
56. Tiếp theo là vào ngày 8-9 tháng 11 năm 2021, FWC bán quyền của Thụ Ủy Chứng Khoán lại cho FWA, với giá 825.000 USD cho mỗi Máy bay NEO và 600.000 đô la Mỹ cho mỗi Máy bay CEO, tổng cộng là 2.85 triệu USD.
57. Theo quan điểm của VietJet, đây là một giao dịch mua bán với giá thấp, vì số tiền thuê chưa thanh toán là khoảng 8 triệu USD và hơn nữa, số tiền yêu cầu bồi thường mà FWA đang đưa ra bằng các thẩm quyền mà họ đang có là hơn 100 triệu USD.
58. Sau đó, vào tháng 12/2021 đến tháng 01/2022, Máy bay NEO được đem bán bán tịch thu tài sản thế chấp theo Bộ luật Thương mại New York ("UCC") và theo Điều 9 Công ước Cape Town.
59. Đối với Máy bay CEO, những chiếc này được đem bán bằng hình thức đấu giá.
60. Quan điểm của VietJet cho rằng việc bán máy bay là không minh bạch. VietJet nêu bật cách Máy bay được bán như là bán không, vì FWC không thực hiện bất kỳ bước nào để tiếp cận thực tế các Máy bay hoặc cung cấp thông tin tối thiểu về các máy bay; đồng thời đem bán mà không có quyền theo hợp đồng mà vốn thực chất là do FWA sở hữu, cũng như không có các quyền liên quan đến IDERA. VietJet cũng chỉ ra dữ kiện rằng những mẫu quảng cáo rao bán máy bay đăng trên Wall Street Journal và trên một số trang web chỉ là đăng cho có. Cụ thể là việc những người đấu giá mua máy bay phải nộp 5% tiền đặt cọc bằng tiền mặt, trừ khi họ có quan hệ với người cho vay, như vậy có thể thao túng quy trình mua bán bằng thủ pháp đặc cộc. Lãnh chúa Wolfson nhận xét rằng với điều kiện đấu giá như vậy thì chẳng có ai thấy lời chào bán hấp dẫn cả, vì vậy nên các Máy bay CEO đã được bán cho hai chi nhánh của FWA, mỗi công ty chỉ trả giá cao hơn 200.000 USD so với khoản nợ được bảo đảm trên mỗi Máy bay.
61. Đối với Máy bay NEO, các Bên Cho Thuê có liên quan dường như đã chủ động tiếp cận FWC và đề nghị mua lại hợp đồng của họ. Tổng số nợ tồn đọng là 10,5 triệu USD và khoảng 19 triệu Yên Nhật, được giao dịch bằng một thỏa thuận xác lập vào ngày 01/01/2022. Bằng cách này FWA đã có được quyền sở hữu các tài sản là Máy bay NEO.

### **Việc thu hồi Máy bay và các sự kiện tiếp theo**

62. Thông Báo Chấm Dứt chỉ định rằng VietJet phải hạ cánh máy bay và giao lại chúng theo các điều khoản của Hợp Đồng Thuê Chính và Hợp Đồng Thuê Lại. Tuy nhiên, do VietJet không coi Thông Báo Chấm Dứt là hợp lệ nên đã không thực hiện theo chỉ định đó và tiếp tục khai thác Máy bay trong hơn một năm sau khi nhận được các Thông báo đó. Như ông Shah đã chỉ ra, VietJet không trả bất kỳ khoản tiền thuê nào cho việc tiếp tục sử dụng Máy bay trong suốt quãng thời gian đó.
63. Sau đó có vi phạm một số thông báo yêu cầu giao trả máy bay. Thông báo đầu tiên được đưa ra vào ngày 7 tháng 4 năm 2022 là Thông Báo Tiếp Đất nhằm thông báo cho VietJet về việc thay đổi quyền sở hữu Máy bay, đồng thời yêu cầu Máy bay phải được hạ cánh và trả lại theo quy định của Hợp Đồng Thuê Lại.
64. Tiếp theo là vào ngày 15 tháng 7 năm 2022, khi Yêu Cầu Trao Trả được gửi tới VietJet, trong đó yêu cầu trả lại Máy bay ngay lập tức tới Sân bay Alice Springs ở Úc. VietJet cho rằng FWA không có quyền yêu cầu vì theo Hợp Đồng Thuê Lại, địa điểm bàn giao phải được hai bên cùng thống nhất.
65. Sau đó, Thông Báo Thu Hồi được gửi đến VietJet vào ngày 1 tháng 8 năm 2022 và gửi tiếp một lần nữa vào ngày 8 tháng 8 năm 2022.
66. Tiếp theo là việc FWA bắt đầu các thủ tục tố tụng vào ngày 26 tháng 8 năm 2022. Đồng thời, FWA đã áp dụng biện pháp khẩn cấp theo Quy định đối với lệnh cấm giành quyền sở hữu, quyền giám hộ và kiểm soát Máy bay trong khi chờ quyết định cuối cùng.
67. Trong khi đó, VietJet cho rằng đã tuân thủ Thông Báo Thu Hồi máy bay, mặc dù vẫn không đồng tình với quan điểm của FWA nhưng VietJet đã bắt đầu ngừng khai thác Máy bay. Máy bay MSN 8937 đã thực hiện chuyến bay cuối cùng vào ngày 4 tháng 7 năm 2022 và MSN 8906 thực hiện chuyến bay cuối cùng vào ngày 5 tháng 8 năm 2022. MSN 8592 thực hiện chuyến bay cuối cùng vào ngày 18 tháng 9 năm 2022, MSN 8577 thực hiện chuyến bay cuối cùng vào ngày 23 tháng 9 năm 2022 (trước khi được đưa về Hà Nội vào ngày 8 tháng 10 năm 2022).
68. Vào ngày 17 tháng 10 năm 2022, VietJet đưa ra lời đề nghị mua lại bốn chiếc máy bay với giá chỉ dưới 180 triệu USD, là giá trị tương đương với việc chấm dứt Hợp Đồng Thuê Lại vào cùng ngày. Nhưng FWA đã từ chối lời đề nghị này.
69. Tiếp theo đó là các bên thỏa thuận nộp đơn xin áp dụng biện pháp khẩn cấp và được Tòa án chấp thuận vào ngày 16 tháng 11 năm 2022 ("Lệnh Chấp Thuận"). Lệnh này



áp dụng Điều 13 của Công ước Cape Town và “không ảnh hưởng đến bất kỳ lập luận nào mà một trong hai bên có thể đưa ra trong quá trình xét xử tiếp theo”, theo đó: FWA sẽ tiếp quản Máy bay (và một động cơ máy bay ở Singapore do được gửi đi bảo trì) kể từ ngày 15 tháng 11 năm 2022; FWA có quyền “sở hữu, giám sát và kiểm soát” Máy bay cho đến khi có lệnh tiếp theo; và VietJet đã đồng ý viết thư chấp thuận cho phép FWA hủy đăng ký và xuất khẩu Máy bay, đồng thời hỗ trợ FWA hủy đăng ký (nhưng không xuất khẩu), như sau:

*“7. Sau khi có yêu cầu bằng văn bản của Nguyên đơn, Bị đơn có nghĩa vụ trong vòng 7 ngày phải thông báo cho tất cả các cơ quan hữu quan ở Việt Nam về việc đồng ý hủy đăng ký và xuất khẩu Máy bay.*

*8. Bị đơn phải cung cấp cho Nguyên đơn những thông tin và tài liệu mà Nguyên đơn yêu cầu về việc thông báo nêu trên.”*

70. VietJet đã chính thức giao quyền sở hữu Máy bay cho FWA vào ngày 15/12/2022.
71. Từ tháng 12/2022 đến tháng 01/2023, Máy bay đã bị hủy đăng ký khỏi Cơ quan đăng ký hàng không dân dụng Việt Nam và được đăng ký lại tại Cơ quan đăng ký hàng không Guernsey (“Quyết Định Hủy Đăng Ký”).
72. Giữa các bên đã xảy ra tranh cãi về vấn đề xảy ra kể từ khi quyền sở hữu Máy bay được chuyển giao và lý do tại sao máy bay chưa rời khỏi Việt Nam. FWA cho rằng VietJet đã có hành vi nhằm làm cản trở quá trình xuất khẩu và cố giữ Máy bay ở Việt Nam. VietJet phản đối điều này, đặc biệt nhấn mạnh nội dung Công ước Cape Town Điều X(6)(a) quy định về “các biện pháp khắc phục tại Điều IX(1)” rằng “*biện pháp khắc phục phải được thông báo đến cơ quan đăng ký và các cơ quan hành chính khác, nếu có, tại nước ký kết không quá năm ngày làm việc sau khi chủ nợ thông báo cho cơ quan có thẩm quyền đó về sự kiện khắc phục quy định tại Điều.13(1) được chấp thuận; hoặc trong trường hợp việc khắc phục được chấp thuận bởi một tòa án nước ngoài, được công nhận bởi tòa án nước sở tại, đồng ý rằng người cho vay có quyền áp dụng các biện pháp khắc phục theo quy định tại Công ước.*” và cho rằng FWA chưa bao giờ tìm cách để Lệnh Chấp Thuận được tòa án ở Việt Nam công nhận<sup>17</sup>.
73. Tuy nhiên đã có một số thủ tục tố tụng được đưa ra tại Việt Nam – mặc dù không phải do FWA tiến hành
74. Vụ kiện đầu tiên được do Công ty TNHH Silva Star Capital (“Silva Star”) nộp đơn vào ngày 17/2/2023.

---

<sup>17</sup> VietJet căn cứ theo quy định của Công Ước để cho rằng FWA chỉ đưa ra tòa án Anh về việc thu hồi máy bay mà chưa đưa ra Tòa án Việt Nam là không phù hợp.

75. Silva Star là công ty có trụ sở tại Singapore và là cổ đông của VietJet. Bà Nguyễn Thị Phương Thảo, người sáng lập VietJet, sau đó là Tổng Giám đốc (nay là Chủ tịch) và là một trong ba người đại diện theo pháp luật của VietJet, là chủ sở hữu và là người kiểm soát công ty trên thực tế. Tiến sĩ Đinh Việt Phương, lúc đó là Phó Tổng Giám đốc VietJet và cũng là một trong ba người đại diện theo pháp luật của VietJet, là giám đốc công ty mẹ của Silva Star, Polar Star.
76. Vào ngày 23/2/2023, Silva Star đã nhận được Quyết định áp dụng biện pháp khẩn cấp tại Việt Nam về việc đình chỉ Quyết Định Hủy Đăng Ký và tuyên bố VietJet được tiếp tục khai thác Máy bay. Để có được Quyết định áp dụng biện pháp khẩn cấp, Silva Star đã dựa vào các tài liệu mà FWA cho rằng chỉ có thể do VietJet cung cấp, bao gồm cả bản Thư Xác Nhận đã được gửi đến Tòa án Anh để niêm phong.
77. Ngay sau đó, vào ngày 26/2/2023, FWA đã viết thư cho VietJet để nhắc nhở về mối liên kết tài chính giữa Silva Star với cả VietJet và Tiến sĩ Phương. Lập tức sau đó, thủ tục tố tụng thứ hai do bà Nguyễn Thị Thu Phương, Công ty TNHH Bất động sản Universe Land Việt Nam và Công ty Cổ phần Thương mại Mango lần lượt khởi xướng vào các ngày 8, 9 và 13 tháng 3 năm 2023 (“Nguyên Đơn Cổ Đông Thay Thế”)
78. Vào ngày 13/3/2023, FWA đã viết thư cho VietJet để nhắc nhở mối liên hệ giữa bà Thảo và Silva Star. Bốn ngày sau, vào ngày 17 tháng 3 năm 2023, Nguyên Đơn Cổ Đông Thay Thế đã nộp đơn xin áp dụng biện pháp khẩn cấp giống như Silva Star đã nhận được. Và vào ngày 21/3/2023, Silva Star đã nộp đơn xin rút yêu cầu khởi kiện.
79. Kết quả của đơn kiện là Tòa án Nhân dân Thành phố Hà Nội đã hợp nhất các yêu cầu khởi kiện của Nguyên Đơn Cổ Đông Thay Thế với yêu cầu khởi kiện của Silva Star, thay thế Quyết định áp dụng biện pháp khẩn cấp cho Silva Star bằng một lệnh có nội dung tương tự được cấp cho Nguyên Đơn Cổ Đông Thay Thế và xóa tên Silva Star khỏi tư cách nguyên đơn<sup>18</sup>.
80. Vào ngày 04/4/2023, một vài ngày sau khi FWA nộp đơn tố cáo hành vi khinh thường tòa án tại Tòa án Anh vì hành vi chỉ đạo vụ kiện tranh chấp cổ đông ở Việt Nam. Sau đó thì Quyết định áp dụng biện pháp khẩn cấp nêu trên đã được thu hồi. Tuy nhiên, nỗ lực cố gắng tìm cách để hủy bỏ việc xóa đăng ký máy bay vẫn được tiến hành tại Việt Nam.
81. Quan điểm của FWA bà Thảo và Tiến sĩ Phương đã đứng sau chỉ đạo các cổ đông khác tiến hành vụ kiện tranh cổ đông nhằm phá hoại quyền sở hữu tài sản của FWA

---

<sup>18</sup> Về pháp lý thì bản chất đây là vụ kiện tranh chấp cổ đông được thụ lý tại Việt Nam. Nhưng nội dung trong Phán quyết này đang ám chỉ các cổ đông khởi kiện thực chất do VietJet chỉ đạo thực hiện nhằm trì hoãn việc trao trả máy bay.



- đối với các máy bay, vốn đã được xác lập trong Thư Xác Nhận. Vào ngày 31 tháng 3 năm 2023, FWA đã xin được lệnh cấm VietJet can thiệp vào quyền sở hữu, giám sát, kiểm soát Máy bay của FWA
82. Tiến diễn đến ngày 14/4/2023, luật sư Richard Salter (với tư cách là Phó Thẩm phán Tòa án Tối cao) và Thẩm phán Foxtton đã làm rõ yêu cầu của các bên liên quan về việc can thiệp trái phép vào quyền sở hữu, giám sát, kiểm soát các Máy bay.
  83. FWA cũng đã tiến hành khởi kiện tại Tòa án Tối cao Singapore đối với Bà Thảo, Tiến sĩ Phương, VietJet, Silva Star và các Nguyên Đơn Cổ Đông Thay Thế nhằm cáo buộc việc họ cấu kết để cản trở quyền thu hồi máy bay của FWA. Vụ án này vẫn đang trong quá trình giải quyết.
  84. Ngày 04/5/2023, VietJet đã viết thư cho CAAV để xin hướng dẫn về việc liệu có cần phải có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu (“ECOA”) để xuất khẩu Máy bay hay không và liệu CAAV có thể cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hay không?
  85. CAAV trả lời rằng họ có thể cấp ECoA. Tuy nhiên, VietJet sau đó đã khẳng định trong thư trả lời với CAAV rằng CAAV không có thẩm quyền cấp ECoA đối với Máy bay. VietJet cũng đã viết thư cho Bộ Giao thông vận tải Việt Nam vào ngày 10/10/2023 - một ngày sau khi CAAV chứng nhận Máy bay 8577 có khả năng bay - trong thư nêu ra một số điều khoản bí mật nhà nước để ngăn chặn việc kiểm tra tài liệu trong hồ sơ vụ án này
  86. Ngày 25/12/2023 CAAV trả lời rằng Máy bay 8906 đã đáp ứng đầy đủ các quy định về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay xuất khẩu của Việt Nam. Ngày 04/3/2024 FWA nhận được xác nhận miệng từ Cơ quan Hải quan Việt Nam (“VCA”) rằng Máy bay 8906 về cơ bản đủ điều kiện để xuất khẩu.
  87. Máy bay 8906 đã bay đến Thành phố Hồ Chí Minh trong cùng ngày. Tối 04/3/2024, VCCA và VCA nhận được công văn từ Tòa án đang thụ lý vụ án tranh chấp cổ đông để yêu cầu giao nộp thông tin về thủ tục xuất nhập khẩu máy bay, mặc dù vụ án tranh chấp cổ đông đã tạm dừng được hơn một năm.
  88. Kết quả là quy trình phê duyệt xuất khẩu đối với Máy bay 8906 đã bị đình chỉ, mặc dù vào ngày 03/4/2024 FWA một lần nữa được VCA thông báo rằng Máy bay 8906, đủ điều kiện để được phê duyệt xuất khẩu.
  89. Ngày 04/4/2024, Công ty Mango nộp đơn lên Tòa án Nhân dân Thành phố Hà Nội để đề nghị xem xét thực tế hiện trạng Máy bay. Theo đơn đó, ngày 15/4/2024, Tòa án Nhân dân Thành phố Hà Nội đã yêu cầu Tòa án Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh tiến hành xem xét, thẩm định tại chỗ đối với Máy bay NEO đang đậu ở sân

bay Tân Sơn Nhất. Tiếp theo đó là vào ngày 22/4/2024, Tòa án Nhân dân Thành phố Hà Nội ra quyết định xem xét và thẩm định tại chỗ đối với Máy bay CEO, được đặt tại Nội Bài.

90. Các quyết định nêu trên của Tòa án Nhân dân Thành phố Hà Nội khiến cho mọi công việc liên quan đến các máy bay phải bị tạm ngưng lại.
91. Ngoài ra cũng có một số vụ án khác đã diễn ra tại Việt Nam, cụ thể là VietJet khởi kiện Natixis và BNP tại Tòa án Nhân dân Thành phố Hà Nội theo đơn nộp ngày 02/02/2023. Nội dung đơn kiện về việc VietJet thỏa thuận với Natixis và BNP sẽ thế chỗ Bên Cho Thuê trong Hợp Đồng Thuê Chính, đồng ý chịu nghĩa vụ trả nợ thay cho Bên Cho Thuê.

### **Những vấn đề cần xác định**

92. Trong phần mở đầu tranh luận của mình, Lãnh chúa Wolfson đã đưa ra một “sơ đồ”, về những câu hỏi trong vụ án mà bên VietJet cho rằng Tòa án cần xem xét để khẳng định quan điểm của họ.
93. Ông Shah cũng đưa ra một số yêu cầu của Nguyên đơn cho Tòa án xem xét. Lãnh chúa Wolfson phản đối một số yêu cầu mà Nguyên đơn đưa ra vì nó nằm ngoài nội dung đơn khởi kiện và phạm vi giải quyết yêu cầu có thể phải áp dụng cả luật New York.
94. Tôi đồng ý một phần với quan điểm của Lãnh chúa Wolfson, nhưng nếu như đã ra yêu cầu mà Tòa án lại không giải quyết thì không ổn. Do vậy tôi sẽ giải quyết mọi câu hỏi xuất phát từ nội dung cơ bản của vụ án nêu trên.
95. Có quan điểm cho rằng tôi không cần xem xét câu hỏi số 7 và 8, tuy nhiên tôi quyết định vẫn sẽ xem xét vì việc này sẽ giúp giải quyết toàn diện mọi mặt vấn đề.
96. Thay vì trình bày sơ đồ câu hỏi thì tôi làm một phụ lục đính kèm. Tôi căn cứ phụ lục này để trả lời các câu hỏi liên quan trong vụ án.
97. Câu hỏi 9 nếu như được trả lời là “có” thì sẽ dẫn tới một số vấn đề khác. Những vấn đề này sẽ được giải quyết ở một phiên xử khác diễn ra vào năm sau.
98. Ngoài ra có một số ý kiến từ bên FWA về việc VietJet không có đủ tư cách để chất vấn một số công việc mà FWA thực hiện, quyền chất vấn thuộc về các bên khác trong toàn bộ cơ cấu JOLCO mà đến nay chính họ không phản đối gì. Tuy nhiên tôi đồng ý với quan điểm của Lãnh chúa Wolfson, những việc này cũng nên được xem xét đầy đủ để khẳng định tính chính đáng trong toàn bộ yêu cầu khởi kiện của FWA



**Câu hỏi A: Việc thuê máy bay có phải đã chấm dứt vào tháng 10/10/2021 không ?**

**Câu hỏi 1: Thủ Ủy Chứng Khoán có quyền chấm dứt việc cho thuê máy bay mà không có Sự Kiện Cường Chế theo Hợp Đồng Cơ Cấu Vay Nợ không ?**

99. Câu hỏi áp dụng chung cho cả Máy bay NEO và Máy bay CEO, mặc dù nếu như câu trả lời là “có” thì việc xử lý hậu quả cho Máy bay NEO và Máy bay CEO là khác nhau.
100. Điều 19.1(b) của Hợp Đồng Thuê Chính và Hợp Đồng Thuê Lại quy định rằng nếu Sự Kiện Vi Phạm xảy ra thì Bên Cho Thuê/Bên Cho Thuê Lại có thể gửi thông báo cho Bên Cho Thuê Lại/VietJet để chấm dứt hợp đồng thuê máy bay\
101. Theo Điều 18(a), Sự Kiện Vi Phạm bao gồm việc Bên Cho Thuê Lại/JetJet không trả được tiền đến hạn thanh toán. VietJet thừa nhận rằng đúng là họ có vi phạm về thanh toán, tuy nhiên VietJet đưa ra quan điểm họ đã đàm phán tham gia Thỏa Thuận Tái Cơ Cấu NEO – vấn đề này xem xét ở câu hỏi số 3.
102. Luận điểm chính của FWA là vì không trả tiền thuê nên việc thuê máy bay đã bị hủy ngay khi Thông Báo Chấm Dứt được gửi đến (tại thời điểm đó, Natixis và BNP là người gửi).
103. Tuy nhiên, VietJet bác bỏ tính hợp pháp của Thông Báo Chấm Dứt, cho rằng Thủ Ủy Chứng Khoán không thể chấm dứt việc cho thuê Máy bay trong trường hợp không có Sự Kiện Cường Chế theo Điều 7.1 Bản Ủy Thác Chứng Khoán:

*“VI PHẠM NGHĨA VỤ THANH TOÁN VÀ CÁCH KHẮC PHỤC*

*7.1 Quyền của Thủ Ủy Chứng Khoán*

*Quyền của Thủ Ủy Chứng Khoán sau đây không liên quan và không hạn chế đến các quyền khác được quy định tại các văn bản khác hoặc quy định pháp luật khác; được thực thi ngay khi và sau khi Sự Kiện Cường Chế xảy ra; Thủ Ủy Chứng Khoán sẽ có các quyền theo Điều 3.4 ( Tài sản bị loại trừ), 3.5 (Quyền mở rộng) và 3.6 (Hạn chế đối với Tài sản bị loại trừ và Quyền đồng mở rộng).*

....

*7.1.5 thực hiện tất cả các công việc liên quan đến Tài Sản Chuyển Giao mà Thủ Ủy Chứng Khoán cho là cần thiết phải làm;*

....”.

104. Lãnh chúa Wolfson lập luận rằng căn cứ theo điều khoản như trên thì chỉ khi có Sự Kiện Cường Chế xảy ra thì Thủ Ủy Chứng Khoán mới có quyền can thiệp vào các

tài sản.

105. Lãnh chúa Wolfson cho rằng hồ sơ đã thể hiện các bên liên quan không thực sự hiểu rõ thẩm quyền của Thụ Ủy Chứng Khoán, đồng thời quy định của Điều 7.1 cũng quá rộng.
106. Lãnh chúa Wolfson nói thêm rằng không rõ vì sao các bên phải mất thời gian tranh cãi quá nhiều về quyền của Thụ Ủy Chứng Khoán trong khi điều khoản đã ghi rõ là chỉ được áp dụng sau khi xảy ra Sự Kiện Cường Chế.
107. Lãnh chúa Wolfson tiếp tục trình bày rằng các quyền hạn được trao theo Điều khoản 7.1 không thể phân tích theo nghĩa mở rộng hoặc bổ sung theo cách nào khác, và những thẩm quyền quy định tại Điều 7.1 là đã bao gồm tất cả những gì Thụ Ủy Chứng Khoán được phép làm.
108. Lãnh chúa Wolfson bổ sung thêm vào luận điểm khi đưa ra Điều 16.3 tại Hợp Đồng Cơ Cấu Vay Nợ:

*“Sau khi xảy ra Sự Kiện Cường Chế, Thụ Ủy Chứng Khoán có thể:*

*(a) thực hiện tất cả những công việc cần thiết để bảo đảm quyền lợi của của Bên Cấp Tín Dụng được quy định trong Tài Liệu Điều Hành ; và/hoặc*

*(b) thực hiện tất cả những công việc cần thiết để bảo đảm mọi Quyền Lợi Chứng Khoán như đã được quy định trong Tài Liệu Chứng Khoán quan trong Hợp đồng.”*

Lãnh chúa Wolfson chỉ ra nội hàm của Điều 16.3 cũng nêu rõ việc Thụ Ủy Chứng Khoán chỉ được phép can thiệp sau khi xảy ra Sự Kiện Cường Chế.

109. Ông Shah không đồng ý với đề xuất của Lãnh chúa Wolfson. Ông tiếp tục trình bày rằng việc Thụ Ủy Chứng Khoán gửi Thông Báo Chấm Dứt không căn cứ theo Điều 7.1
110. Ông Shah nhấn mạnh rằng quyền của Thụ Ủy Chứng Khoán không chỉ bị gói gọn trong Điều 7.1 tại Bản Ủy Thác Chứng Khoán mà còn nhiều điều khoản khác cho phép gửi Thông Báo Chấm Dứt mà không cần phải đợi Sự Kiện Cường Chế.
111. Tôi đồng ý với ông Shah và bản thân tôi thấy rõ rằng quyền của Thụ Ủy Chứng Khoán không chỉ bị giới hạn bởi Điều 7.1 tại Bản Ủy Thác Chứng Khoán, mà ngoài ra còn có thể căn cứ theo Điều 18(a) tại Hợp Đồng Thuê Chính/Hợp Đồng Thuê Phụ để nhằm mục đích gửi Thông Báo Chấm Dứt cho bên VietJet.
112. Đầu tiên phải nhấn mạnh rằng tôi đồng ý với ông Shah về luận điểm: cần phải phân biệt rõ thẩm quyền được chuyển giao và thẩm quyền được cấp cho Thụ Ủy Chứng



Khoản.

113. Thẩm quyền khi gửi Thông Báo Chấm Dứt là thẩm quyền được chuyển giao, là quyền được chấm dứt hợp đồng thuê do Bên Cho Thuê/Bên Cho Thuê Lại chuyển giao cho Thủ Ủy Chứng Khoán theo Điều 19.1(b):

*“Chấm dứt cho thuê*

*Nếu Sự Kiện Vi Phạm xảy ra thì:*

...

*ii) Bên Cho Thuê có thể gửi thông báo cho Bên Thuê (“Thông Báo Chấm Dứt”) để chấm dứt việc cho thuê Máy bay theo ngày được ghi rõ trong Thông Báo Chấm Dứt.”*

114. Ông Shah chỉ rõ các quyền đó đã được chuyển giao cho các Thủ Ủy Chứng Khoán ngay từ đầu. Như vậy, định nghĩa Tài Sản Chuyển Giao trong Bản Ủy Thác Chứng Khoán là *“tất cả các quyền, quyền sở hữu và lợi ích, trong hiện tại và cả tương lai của Bên Thuê”* và:

*“quyền được hủy hợp đồng thuê máy bay, quyền được gửi thông báo, gửi yêu cầu đến Bên Thuê Lại”*

115. Tài Sản Chuyển Giao được chuyển nhượng cho Bên Cho Thuê theo Khoản 3.1 như sau:

*“Bên Thuê đồng ý để Tài Sản Chuyển Giao lại cho bên Bên Cho Thuê toàn quyền quản lý”*

116. Theo đó, ông Shah đã đúng khi cho rằng quyền của Bên Cho Thuê Lại trong việc chấm dứt việc cho thuê Máy bay đã được giao cho Bên Cho Thuê.

117. Ông Shah cũng đúng khi nói quyền được hủy hợp đồng thuê đã được các bên chuyển giao cho Thủ Ủy Chứng Khoán khi phân tích khái niệm Tài Sản Chuyển Giao:

*“(i) mọi quyền lợi mà Bên Cho Thuê có thể được hưởng mà phát sinh từ việc vi phạm hợp đồng;*

*(ii) quyền được hủy hợp đồng thuê máy bay, quyền được gửi thông báo, gửi yêu cầu đến Bên Thuê.”*

Một lần nữa, Tài Sản Chuyển Giao đã được giao cho Thủ Ủy Chứng Khoán theo Điều 3.1

118. Ông Shah nhấn mạnh Thụ Ủy Chứng Khoán có đủ thẩm quyền thông qua một loạt các điều khoản đã được ký kết.
119. Ông Shah nhấn mạnh Thụ Ủy Chứng Khoán có đủ thẩm quyền dựa trên khái niệm Quyền Song Hành được quy định trong Bản Ủy Thác Chứng Khoán.
120. Theo đó, Quyền Song Hành là quyền lợi của cả Thụ Ủy Chứng Khoán và Bên Cho Thuê được bảo đảm song hành cùng nhau.
121. Do vậy, các Thụ Ủy Chứng Khoán có quyền chấm dứt việc cho thuê Máy bay theo Điều 19.1(b). Bản thân Lãnh chúa Wolfson cũng không phản đối điều này. Chỉ có điều Lãnh chúa Wolfson vẫn khẳng định việc Bên Cho Thuê có quyền chấm dứt hợp đồng thuê không đồng nghĩa với việc Thụ Ủy Chứng Khoán có quyền chấm dứt hợp đồng thuê bất kì khi nào họ muốn. Chỉ có điều nếu như nghĩ theo cách của Lãnh chúa Wolfson thì việc chuyển giao quyền hạn trong các bản hợp đồng sẽ trở nên rắc rối, và nếu thế thì ít nhất cũng phải ghi rõ là bị giới hạn bởi Điều 7.1
122. Nói tóm lại, tôi đồng ý với ông Shah rằng bất kể quyền của Thụ Ủy Chứng Khoán tại Điều 7.1 trong Bản Ủy Thác Chứng Khoán có được quy định thế nào thì cũng không ảnh hưởng đến quyền được hủy hợp đồng thuê được quy định trong Hợp Đồng Thuê Chính và Hợp Đồng Thuê Phụ - cả hai cùng được ký kết trước Bản Ủy Thác Chứng Khoán.
123. Chuyển sang vấn đề tiếp theo, tôi cho rằng không có nội dung nào trong Điều 7.1 đặt ra giới hạn cho việc FWA thực hiện quyền gửi Thông Báo Chấm Dứt.
124. Điều 7.1 bắt đầu bằng cách diễn đạt sau:  
*“Quyền của Thụ Ủy Chứng Khoán sau đây không liên quan và không hạn chế đến các quyền khác được quy định tại các văn bản khác hoặc quy định pháp luật khác”.*  
Xét theo bối cảnh thì từ ngữ giới thiệu như trên là vô lý nếu như cho rằng Điều 7.1 đã quy định những gì mà Thụ Ủy Chứng Khoán được quyền làm.
125. Điều 3.5.1 về Quyền Song Hành ghi rõ: *“có hiệu lực kể cả khi có những điều khoản khác nó nội dung trái ngược trong văn bản này”*
126. Rõ ràng rằng Điều 7.1 không thể coi là vô hiệu hóa quyền của Thụ Ủy Chứng Khoán về việc gửi Thông Báo Chấm Dứt theo Điều 19.1(b) của các bản hợp đồng thuê; càng không thể coi rằng Điều 7.1 đặt ra điều kiện phải xảy ra Sự Kiện Cường Chế để được phép thực thi quyền hạn.
127. Hơn nữa, quan điểm này còn được hỗ trợ bởi một số yếu tố khác như:



128. VietJet cho rằng hành vi hủy hợp đồng thuê là căn cứ theo Điều 7.1.5, nhưng thực tế Điều này không ghi cụ thể mà chỉ ghi chung chung là “*thực hiện mọi biện pháp cần thiết....*”. Trái lại, quy định về Quyền Song Hành lại ghi rất rõ về việc hủy hợp đồng thuê.
129. Điều 7.1.5 bổ sung thêm cho những điều khoản trước đó như điều 7.1.4, mà những điều khoản trước đó cũng lại không nhắc gì đến việc hủy hợp đồng thuê.
130. Dễ hiểu tại sao Điều 7.1 lại yêu cầu phải có Sự Kiện Cường Chế xảy ra, bởi vì trong đó có Điều 7.1.1 cho phép tước đoạt quyền lợi của Bên Thuê đối với tài sản. Trái lại, quyền hủy bỏ hợp đồng thuê là quyền liên quan mật thiết đến mối quan hệ cho thuê – đi thuê, không xa đến mức phải tước bỏ quyền lợi của một trong những bên liên quan. Chính vì đó mà việc hủy hợp đồng thuê không dẫn chiếu đến Điều 7.1 để mà phải yêu cầu có Sự Kiện Cường Chế.
131. Ông Shah lập luận rằng trường hợp xảy ra Sự Kiện Vi Phạm là đã đủ để cho Đại Diện Chứng Khoán thực hiện biện pháp tăng tốc khoản nợ và hủy hợp đồng thuê, nhưng bên Thụ Ủy Chứng Khoán lại không được phép làm tương tự là rất bất hợp lý.
132. Lãnh chúa Wolfson cho rằng những quan điểm nêu trên của ông Shah chẳng đáng kể. Việc Bên Cho Thuê có những quy định riêng để hủy hợp đồng thậm chí còn ủng hộ lập luận của VietJet rằng thủ tục hủy hợp đồng với tư cách Thụ Ủy Chứng Khoán cần phải bị giới hạn.
133. Theo tôi thấy thì lập luận trên không đối đáp được quan điểm của ông Shah. Ngoài ra theo các Điều 7.3(a) và (h)(i)(B)/7.3(a) và (j)(ii) của Hợp Đồng Cơ Cấu Vay Nợ thì việc gửi Thông Báo Châm Dứt mặc nhiên gây ra Sự Kiện Cường Chế.
134. Nói thêm rằng Quyền Song Hành của Bên Cho Thuê không bị giới hạn bởi Sự Kiện Cường Chế, nhưng lại bị giới hạn theo Điều 3.5 và 3.6; ví dụ nếu như thực hiện Quyền Song Hành mà dẫn đến “*có thể làm suy giảm giá trị của máy bay*” thì chỉ bên Thụ Ủy Chứng Khoán mới được thi hành. Tuy nhiên, nếu cho rằng Thụ Ủy Chứng Khoán mà chỉ được phép hành động khi có Sự Kiện Cường Chế thì vô hình chung đã tạo ra một kẽ hở pháp lý mà không ai được phép làm gì cả. Do vậy chỉ có thể hiểu rằng Thụ Ủy Chứng Khoán có toàn quyền châm dứt hợp đồng thuê mà không cần có Sự Kiện Cường Chế thì mới là đúng đắn.
135. Điều cuối cùng mà tôi phải đồng ý với ông Shah rằng kể cả Điều 7.1 có thực sự giới hạn quyền châm dứt hợp đồng thuê thì cũng là tranh chấp phát sinh từ một văn bản được ký kết giữa Thụ Ủy Chứng Khoán và Bên Cho Thuê, và Bên Thuê Lại là VietJet không liên quan gì đến văn bản này nên đủ tư cách để can dự.

136. Quan điểm khác của VietJet cho rằng nếu như quyền hủy hợp đồng thuê mà căn cứ theo các quyền được chuyển giao từ Bên Cho Thuê thì không hợp pháp bởi vì Bản Ủy Thác Chứng Khoán chỉ chuyển giao một phần quyền hợp đồng cho Thụ Ủy Chứng Khoán, bằng chứng là các Tài Sản Loại Trừ vẫn là quyền lợi được hưởng của Bên Cho Thuê. Từ đó, Lãnh chúa Wolfson nêu ra rằng Thụ Ủy Chứng Khoán chỉ được chuyển giao quyền hưởng dụng chứ không được chuyển giao quyền sở hữu; người được hưởng dụng thì lại không có quyền cưỡng chế hợp đồng đối với con nợ mà chỉ có người sở hữu khoản nợ mới được phép làm việc đó. Do vậy, VietJet đưa ra quan điểm rằng Thông Báo Chấm Dứt chỉ được gửi khi có sự đồng ý của Bên Cho Thuê.
137. Lãnh chúa Wolfson trích dẫn án lệ **General Nutrition Investment Co v Holland & Barrett** [2017] EWHC 746 (Ch). Trong trường hợp đó, thỏa thuận cho thuê nhân hiệu đã được người cho thuê ban đầu chuyển giao cho GNIC, nhưng thông báo không được gửi cho người thuê là Holland & Barrett. Sau đó GNIC có ý định chấm dứt thỏa thuận cho thuê vì phát hiện vi phạm. Thẩm phán Warren khi đó đã căn cứ án lệ **Warner Bros Records Inc v Rollgreen Ltd** [1976] QB 430, cho rằng việc chuyển giao chỉ bao gồm quyền hưởng dụng nên GNIC không có quyền hủy ngang hợp đồng: xem [34], [35], [55], [74], [75], [80] và [84]. Lý do tương tự, Lãnh chúa Wolfson cho rằng trong vụ án này Thụ Ủy Chứng Khoán không có quyền sở hữu nên không được căn cứ Điều 3.1 tại Bản Ủy Thác Chứng Khoán để hủy hợp đồng mà phải căn cứ vào Điều 7.1 – do đó nên Thông Báo Chấm Dứt là vô hiệu.
138. Tôi không đồng ý vì ba lý do, lý do đầu tiên là tôi không chấp nhận quan điểm vì có Tài Sản Loại Trừ nên suy ra rằng quyền hợp đồng chỉ được chuyển giao một phần. Quy định pháp luật cho phép chuyển giao một phần hoặc toàn bộ quyền trong bản hợp đồng, bao gồm cả quyền sở hữu. Trên thực tế án lệ **General Nutrition** là về một vụ án khi các bên không gửi thông báo cho nhau, còn trong vụ án này thì người phải thi hành đã nhận và đã biết thông báo.
139. Việc có thể chuyển giao quyền hợp đồng đã được nêu rõ trong án lệ **Raiffeisen Zentralbank Osterreich AG v Five Star Trading LLC** [2001] EWCA Civ 68, [2001] 1 QB 825.
140. Luật Chuyển Nhượng (Án bản thứ 3) tại Điều 5.11 cũng quy định chuyển giao quyền hợp đồng như sau:
- “Tất nhiên, thế nào là “lợi ích” và thế nào là “gánh nặng” tùy thuộc vào quan điểm của mỗi người. Trong một lời hứa thì người được hưởng sẽ coi lời hứa là “lợi ích” còn người phải thực hiện sẽ coi lời hứa là một “gánh nặng”. Từ đó ta có hai luận điểm sau:*
- (1) Chỉ có người được hưởng lợi ích theo một hợp đồng mới được chuyển giao quyền*



*hưởng lợi ích đó cho người khác. Bên có nghĩa vụ không được phép chuyển giao gánh nặng của mình cho người khác.*

*(2) Thứ được chuyển giao không phải là hợp đồng, mà là quyền lợi đi kèm với hợp đồng đó, và một hợp đồng lại có thể có rất nhiều quyền lợi cũng như nghĩa vụ. Quyền lợi nào cũng có thể tách rời và chuyển giao được.*

Trong trường hợp này, tôi đồng ý với ông Shah rằng Tài Sản Chuyển Giao đã bao gồm cả quyền được thực hiện các biện pháp như FWA đã làm.

141. Thứ hai, tôi tán thành với ông Shah rằng kể cả trong trường hợp Thụ Ủy Chứng Khoán chỉ được nhận quyền hưởng dụng thì việc hủy hợp đồng thuê cũng không cần phải thông báo cho Bên Cho Thuê. Việc này đã được Thẩm phán Etherton làm rõ trong án lệ **Kapoor v National Westminster Bank** [2011] EWCA Civ 1083, [2012] 1 All ER 1201 [30] at [43], “*người hưởng dụng của một khoản nợ, không cần thiết phải là người giao quyền hưởng dụng, cũng có đầy đủ quyền pháp lý để được khởi kiện đối với món nợ đó*”. Mặc dù thực tế người được chuyển giao thường được yêu cầu tham gia cùng người chuyển giao nếu như có vụ án tranh chấp liên quan, thì việc này cũng chỉ để con nợ tránh phải đền bù hai lần. Đó hoàn toàn là “*yêu cầu về mặt thủ tục tố tụng*” chứ không phải là “*yêu cầu thiết yếu về tư cách khởi kiện*”, và Tòa án hoàn toàn có quyền miễn trừ thủ tục này.
142. Thứ ba, quan điểm của VietJet rõ ràng thiếu giá trị khi trong hồ sơ có đủ tài liệu chứng minh Bên Cho Thuê đã biết và cho phép Thụ Ủy Chứng Khoán được phép hủy bỏ hợp đồng thuê. Rõ ràng trong Bản Ủy Thác Chứng Khoán thì các Bên Cho Thuê đã thỏa thuận rõ việc trao quyền hủy hợp đồng.
143. Vì những lý do trên, luận điểm của VietJet cho rằng phải có sự đồng ý của bên khác khi gửi Thông Báo Chấm Dứt là không có cơ sở. Theo đó, câu trả lời cho Câu hỏi 1 là “có”.

### **Câu hỏi số 2: Thông Báo Cường Chế Trả Nợ có hợp lệ và hiệu lực để chấm dứt hợp đồng thuê không?**

144. Từ những gì đã phân tích cho Câu hỏi 1, nói đúng ra là không cần thiết phải xem xét Câu hỏi 2. Tuy nhiên, để cho đầy đủ và trong trường hợp sau đó người ta quyết định rằng câu trả lời cho Câu hỏi 1 lẽ ra phải là “không”, bây giờ tôi sẽ tiếp tục xem xét Câu hỏi 2 – một câu hỏi lại áp dụng đối với cả Máy bay NEO và Máy bay CEO, mặc dù hậu quả của việc câu hỏi được trả lời là “có” trong trường hợp Máy bay CEO sẽ khác với Máy bay NEO.
145. Luận điểm của FWA cho rằng kể cả việc thuê máy bay không bị chấm dứt bởi Thông Báo Chấm Dứt thì cũng bị ngừng bởi Thông Báo Cường Chế Trả Nợ được gửi bởi Đại Diện Chứng Khoán đến Bên Vay.

146. Các điều khoản liên quan là Điều 7 của Hợp Đồng Cơ Cấu Vay Nợ và Điều 8 của Hợp Đồng Thuê Lại:
- (1) Trong trường hợp xảy ra Sự Kiện Vi Phạm (ở đây hiểu là không trả tiền thuê) thì Đại Diện Chứng Khoán có thể tuyên bố với Bên Cho Thuê là khoản nợ đã đến hạn và phải trả ngay: Điều 7.3(g) và (h)(ii)/7.3(h) và (k) tại Hợp Đồng Cơ Cấu Vay Nợ.
- (2) Khi Thông Báo Chấm Dứt hợp lệ đã được gửi bởi Thủ Ủy Chứng Khoán, các khoản vay sẽ tự động được tăng tốc: Điều 7.3(a) và 7.3(h)(i)(B)/7.3(j)(ii) của Hợp Đồng Cấu Trúc Vay Nợ.
- (3) Trong cả hai trường hợp, Hợp Đồng Thuê Lại sẽ mặc nhiên chấm dứt: Điều 8.1(c)/8.1.3 của Hợp Đồng Thuê Lại.
147. Thông Báo Cường Chế Trả Nợ do Đại Diện Chứng Khoán gửi dựa trên cả (1) và (2). Căn cứ vào những gì tôi đã lập luận tại Câu hỏi 1 thì những gì phân tích tiếp theo chỉ đi sâu vào (1).
148. VietJet cho rằng Thông Báo Cường Chế Trả Nợ không tuân thủ hình thức được quy định tại Điều 7.5(a) của Hợp Đồng Cơ Cấu Vay Nợ:
- “Bất kỳ thông báo hủy bỏ hoặc thông báo trả trước nào do bất kỳ Bên nào đưa ra theo Điều 7 này sẽ không thể hủy ngang và trừ khi có điều khoản khác trong Thỏa thuận này, nội dung phải nêu rõ ngày mà việc hủy bỏ hoặc trả trước liên quan phải được thực hiện (không sớm hơn năm (5) ngày làm việc sau ngày thông báo) và ghi rõ số tiền phải thanh toán.”*
149. Thẩm phán Foxton J đã giải thích trong án lệ **Macquarie Bank Ltd v Phelan Energy Group Ltd** [2022] EWHC 2616 (Comm), [2022] Bus LR 1263 tại [19], việc xác định xem một thông báo có hiệu lực hay không liên quan đến “hai tài liệu cốt lõi”:
- “i) Tài liệu thứ nhất, là tài liệu chỉ rõ điều khoản hợp đồng về việc sử dụng, tổng đạt thông báo. Lãnh chúa Goff đề cập án lệ **Mannai Investment Co Ltd v Eagle Star Life Assurance Co Ltd** [1997] AC 749, 755 là “mọi nội dung cụ thể trong điều khoản” ....*
- ii) Tài liệu thứ hai, là chính bản thân thông báo, để xác định xem thông báo có đáp ứng đầy đủ yêu cầu về nội dung đã được quy định trong hợp đồng không. Điều này liên quan mật thiết đến công việc soạn thảo thông báo.*
150. Lãnh chúa Wolfson chỉ ra rằng Điều 7.5(a) đã nêu rõ các nội dung mà thông báo phải có là: “ngày phát sinh nghĩa vụ thanh toán, không được sớm hơn 5 ngày làm việc sau này gửi thông báo” và “số tiền cụ thể phải trả”



151. Ông chỉ ra rằng các Thông Báo Cường Chế Trả Nợ rõ ràng không tuân thủ các yêu cầu hình thức như trên, không nói rõ số tiền phải trả và cũng không ghi rõ ngày phải trả. Tôi đồng ý với Lãnh chúa Wolfson về điều này, bất chấp những lập luận ngược lại của ông Shah.
152. Cụ thể, ông Shah chỉ ra nội dung trong Điều 7.5(a): “trừ khi có các điều khoản khác trong Thỏa thuận này.” và Điều 7.3(h)(ii)/7.3(k) tại Hợp Đồng Cơ Cấu Vay Nợ có ghi “*khoản nợ gốc và lãi phát sinh sẽ phải trả vào ngày được ghi cụ thể trên thông báo*”. Nói chung ý của ông Shah là Điều 7.5(a) và Điều 7.3(h)(ii)/7.3(k) là mâu thuẫn với nhau ở điểm “*không sớm hơn 5 ngày làm việc*” và kết luận rằng ngày được ghi trên Thông Báo Cường Chế Trả Nợ (thực tế là ngày ban hành) chính là ngày phát sinh nghĩa vụ thanh toán.
153. Tôi thấy rất khó hiểu vì các Điều 7.5(a) và Điều 7.3(h)(ii)/7.3(k) không có sự mâu thuẫn với nhau mà thậm chí bổ sung cho nhau. Hiểu đơn giản là ngày phát sinh nghĩa vụ thanh toán là ngày ghi trên Thông Báo Cường Chế Trả Nợ và không được sớm hơn 5 ngày làm việc. Đây là cách hiểu logic duy nhất khi ta đọc toàn bộ các điều khoản trên, dễ thấy không có sự mâu thuẫn nào ở đây cả.
154. Tiếp theo, ông Shah biện luận rằng kể cả các Thông Báo Cường Chế Trả Nợ không ghi rõ ngày trả nợ thì các bên cũng tự hiểu là phát sinh sau 5 ngày tính từ ngày ban hành được ghi trên các thông báo. Việc này không khó để suy luận và kể cả có lỗi soạn thảo thì cũng không ảnh hưởng đáng kể gì đến hiệu lực của các thông báo. Tuy nhiên nói kiểu gì đi nữa thì đây cũng là luận điểm được suy ra từ việc các thông báo không ghi ngày trả nợ.
155. Bản thân các Thông Báo Cường Chế Trả Nợ ghi yêu cầu phải thanh toán: “*số tiền nợ gốc, lãi phát sinh, cùng với toàn bộ những khoản tiền khác mà Bên Vay phải trả cho Bên Cấp Tín Dụng*”; tuy vậy không ghi rõ số tiền là bao nhiêu.
156. Quan điểm bên FWA cho rằng dù không ghi rõ số tiền thì những khoản tiền cùng cách tính được ghi trong Thông Báo Cường Chế Trả Nợ là cũng đủ để người nhận tự xác định ra số tiền phải trả.
157. Để lập luận cho quan điểm trên thì ông Shah viện dẫn án lệ **Awal Bank v Al Sanea** [2011] EWHC 1354 (Comm) tại đoạn [13](ii) Thẩm phán Burton xác định một thông báo quyền chọn bán<sup>19</sup> có hiệu lực mặc dù không ghi rõ số tiền bán vì người nhận “*đã biết rõ thông tin về số tiền đó*”. Theo đó, ông Shah cho rằng Bên Cho Thuê (đồng thời là Bên Vay) có đủ khả năng tự tính ra số tiền phải trả. Tuy nhiên, vụ án này khác với vụ án **Awal Bank**, số tiền trong vụ án lệ là một số tiền mà người

---

<sup>19</sup> “Put option” (quyền chọn bán) là một công cụ tài chính trong thị trường chứng khoán. Quyền chọn bán cho phép người nắm giữ quyền được bán một tài sản (thường là chứng khoán) tại một mức giá cụ thể trong một khoảng thời gian nhất định hoặc vào một ngày đáo hạn cụ thể.

gửi không thể tự tính ra được. Thẩm phán Burtion đã diễn giải “*không cho rằng thông báo vô hiệu vì người gửi không thể tự tính được số tiền, điều đó là bất khả thi*”. Trong vụ án này, những người gửi thông báo có đủ khả năng tự tính ra số tiền cần đòi.

158. Hơn nữa, như Lãnh chúa Wolfson đã nêu ra thì việc tự tính lãi suất rất phức tạp chứ không hề đơn giản, dễ xảy ra sai sót rồi dẫn đến tranh chấp. Việc ghi rõ số tiền phải trả còn giúp người đi vay dễ dàng thanh toán đúng hạn mà không tốn thời gian tự tính. Do đó mà theo lẽ thường thì số tiền yêu cầu thanh toán phải do người cho vay tự tính ra. Tự dựng yêu cầu người đi vay phải tự tính số tiền trả là việc rất phi lý, đặc biệt là trong thời gian 5 ngày như trong vụ án này là quá ngắn.
159. Tôi đã thấy rõ trong vụ này, các Thông Báo Cường Chế Trả Nợ đã vi phạm hình thức lẫn nội dung. Câu hỏi tiếp theo là liệu FWA có đúng hay không khi cho rằng một thông báo được gửi theo Điều khoản 7.3 của Hợp Đồng Cơ Cấu Vay Nợ mà lại cần phải tuân thủ Điều khoản 7.5(a).
160. Về vấn đề ông Shah nhấn mạnh Điều 7.5(a) không phải là điều kiện bắt buộc và việc không tuân thủ cũng không dẫn đến vô hiệu các thông báo được ban hành dựa trên Điều 7.3 của Hợp Đồng Cơ Cấu Vay Nợ. Đại ý rằng nội dung thông báo không phải là vấn đề mấu chốt quyết định tính hiệu lực, chỉ là một vấn đề nên được tuân thủ và cân nhắc.
161. Thứ hai, các Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay là tài liệu rất phức tạp và soạn thảo chuyên nghiệp, ông Shah đã trình bày rằng, nếu mục đích của Điều 7.5(a) là một điều kiện bắt buộc thì đã được viết nêu dưới dạng “*term*<sup>20</sup>”. Về vấn đề này, ông Shah đã quan sát cách các điều khoản khác được thể hiện là điều kiện bắt buộc, ví dụ Điều 4.1 với điều kiện là Bên Vay không được gửi Yêu Cầu Sử Dụng Máy Bay “*trừ khi Đại Diện Chứng Khoán đã nhận được*” thông báo.
162. Thứ ba, ông Shah cho rằng Điều 7.5(a) quy định một thông báo “*phải*” bao gồm các nội dung chứ không nêu rõ việc không có những nội dung như vậy thì dẫn đến hậu quả như thế nào. Để lập luận thì ông Shah viện dẫn án lệ **Scottish Power UK Plc v BP Exploration Operating Co Ltd** [2015] EWHC 2658 (Comm). Đây là án lệ có nội dung về việc liệu một thông báo về trường hợp *bất khả kháng* không tuân thủ nội dung theo Điều 15.4 thì có được hưởng quyền *bất khả kháng* theo Điều 15.2 hay không?
163. Điều 15.2 quy định:

*“Trừ khi có quy định khác trong Thỏa thuận này, các bên sẽ được miễn trách nhiệm*

---

<sup>20</sup> Ông này bắt lỗi soạn thảo với từ “*clause – khoản, điểm*” và “*term – Điều*”. Ý là nếu quan trọng đến thế thì phải trình bày dưới dạng *term – Điều khoản*.



*pháp lý trong trường hợp:*

*(1) Trong trường hợp Bên bán, do Sự kiện bất khả kháng mà Bên bán không giao được lượng Khí gas tự nhiên mà lẽ ra phải giao theo Thỏa thuận này hoặc không thực hiện được các nghĩa vụ khác theo Thỏa thuận này”*

164. Điều 15.4 quy định như sau:

*“Bên nào đưa ra yêu cầu được miễn trách nhiệm theo Điều 15.2 thì phải:*

*(1) trong vòng 10 ngày kể từ ngày không thực hiện được nghĩa vụ thì phải thông báo cho Bên còn lại biết; trong vòng 5 ngày làm việc kể từ khi gửi thông báo phải gửi bản báo cáo sơ bộ về việc tại sao không thực hiện được nghĩa vụ và dự kiến khi nào khắc phục được;*

*(2) trong vòng hai mươi 20 ngày làm việc kể từ khi gửi thông báo, khi được Bên còn lại yêu cầu thì phải cung cấp thêm một báo cáo chi tiết để củng cố thông tin có trong báo cáo sơ bộ, báo cáo chi tiết phải giải thích rõ các thông tin liên quan đến sự cố một cách hợp lý;*

*(3) ngay khi được yêu cầu phải tạo điều kiện cho Bên còn lại tiến hành điều tra, tìm hiểu nguyên nhân sự cố. Chi phí liên quan sẽ do bên tiến hành điều tra tạm ứng nếu như kết quả điều tra cho thấy nguyên nhân sự cố đủ điều kiện để hưởng tình tiết miễn trách nhiệm tại Điều 15.2; còn nếu như không đủ điều kiện thì bên yêu cầu hưởng tình tiết miễn trách nhiệm sẽ phải chịu.*

*(4) tùy thuộc vào trường hợp Bên bán hay Bên mua đang yêu cầu hưởng miễn trách nhiệm theo Điều 15.2(1) hoặc Điều 15.2(2), căn cứ theo các quy định của Điều 7, phải thực hiện ngay các công việc nhằm khắc phục sự cố và phục hồi thực hiện nghĩa vụ một cách khẩn trương nhất...;*

*(5) thông báo liên tục cho Bên kia về các công việc được thực hiện theo Điều 15.4(4).”*

165. Thẩm phán Leggatt đã phân tích tại đoạn [207]:

*“Luật sư của Scottish Power lập luận rằng dù Điều 15.4 không quy định rõ phải tuân thủ thì mới đủ điều kiện hưởng miễn trừ bất khả kháng thì vẫn có ẩn ý trong từ “phải”. Viết nguyên văn “Bên nào đưa ra yêu cầu được miễn trách nhiệm theo Điều 15.2 thì phải” làm những công việc theo quy định. Ông McCaughran và ông Emmett từ đó khẳng định nếu không tuân thủ Điều 15.4 thì không được hưởng Điều 15.2. Tôi không đồng ý rằng đây là ẩn ý của từ “phải”. Cách dùng từ này để quy định rằng những gì viết sau đó là nghĩa vụ trong bản hợp đồng. Nhưng từ “phải” không ẩn ý cụ thể bất kì điều gì về hậu quả nếu như không làm đúng các nghĩa vụ đó. Chẳng hạn, nếu như Điều 15.4 không có tính chất bắt buộc – ví dụ như dùng từ “có*

*thể” thay vì từ “phải” – thì đương nhiên không thể cho rằng Điều 15.4 là bắt buộc để được hưởng quyền tại Điều 15.2. Vấn đề ở chỗ khi ta thay từ “phải” vào từ “có thể” thì cũng vẫn không suy ra được là phải tuân thủ thì mới được hưởng quyền. Thực tế Điều 15.4 đặt ra một nghĩa vụ nhưng lại không quy định hay ám chỉ về hậu quả nếu như làm trái nghĩa vụ đó. Nó đơn giản là đặt ra một suy luận cho mọi người cùng tranh cãi: nếu không làm theo thì hậu quả là gì?”*

Tôi đồng ý với những suy luận trên.

166. Thứ tư và cụ thể liên quan đến khía cạnh thời gian của Điều 7.5(a), Leggatt J tiếp tục nói điều này tại [211]:

*“Luật sư của Scottish Power nhấn mạnh rằng Điều 15.4(2) quy định rõ số ngày nhất định về việc phải gửi báo cáo chi tiết. Cá nhân tôi thấy rằng việc này dẫn đến nhiều lần lộn khi thực hiện. Cụ thể là nghĩa vụ gửi báo cáo chi tiết chỉ phát sinh khi có yêu cầu, thì điều khoản lại không khi rõ là trong bao lâu thì phải đưa ra yêu cầu. Thêm nữa là báo cáo chi tiết không thể lập được khi chưa có báo cáo sơ bộ, mà thời hạn làm báo cáo sơ bộ lại được phép trong vòng 5 ngày kể từ khi xảy ra sự cố và đề nghị hưởng miễn trừ bất khả kháng. Tôi giả tưởng nếu như yêu cầu làm báo cáo chi tiết chỉ được gửi đi sau 12 ngày làm việc thì sao? Trong khung thời gian 20 ngày để lập báo cáo chi tiết kể từ lúc gửi thông báo đến lúc nhận được yêu cầu vậy chỉ còn 8 ngày để lập báo cáo thì rõ ràng đâu có hợp lý. Như vậy bản thân điều khoản đã tạo ra sự lộn lộn và khó hiểu. Ngoài ra bản báo cáo chi tiết còn được yêu cầu là phải “giải thích rõ thông tin liên quan đến sự cố một cách hợp lý”, và một lần nữa không thể hiểu rõ được như thế nào là hợp lý. Tất cả những tình tiết trên đều cho tôi thấy rằng không thể coi việc tuân thủ Điều 15.4(2) là điều kiện bắt buộc để được hưởng miễn trừ bất khả kháng tại 15.2.”*

167. Ông Shah trình bày rằng, vụ án hiện tại cũng tương tự vì Điều 7.5(a) quy định một mức thời gian khó xác định (tức là bất kỳ ngày nào miễn là sau 5 ngày làm việc kể từ ngày thông báo), vậy thì quy định đó không được coi là điều kiện bắt buộc có hiệu lực.

168. Tôi không đồng ý. Ngược lại, tôi cho rằng Lãnh chúa Wolfson đã đúng khi cho rằng điều mà Thẩm phán Leggatt đề cập đến là liệu một thông báo bị viết sai thì có làm mất quyền yêu cầu hưởng miễn trừ bất khả kháng hay không; nói cách khác là liệu có cần phải có thông báo chuẩn hình thức để yêu cầu hưởng miễn trừ bất khả kháng hay không. Trong trường hợp vụ án này lại khác so với án lệ vì Thông Báo Cường Chế Trả Nợ, đã tự động thay đổi hoặc chấm dứt các quyền theo hợp đồng của các bên liên quan mà không cần thực hiện thêm hành động nào, không như thông báo yêu cầu hưởng bất khả kháng trong vụ **Scottish Power** là còn phải đi kèm rất nhiều trách nhiệm báo cáo, kiểm tra, giám sát. Đây là lý do tại sao trong trường hợp hiện tại, Thông Báo Cường Chế Trả Nợ, như Lãnh chúa Wolfson đã nói, cần phải được làm chính chu.



169. Theo đó, câu trả lời cho Câu hỏi số 2 là “không”

**Câu hỏi số 3: Có tồn tại thỏa thuận nào với Natixis mà từ đó VietJet không bị coi là rơi vào tình trạng không trả được nợ khi Thông Báo Chấm Dứt được ban hành không ?**

170. Nội dung này chỉ liên quan đến Máy bay NEO. VietJet nói rằng vào ngày 06/10/2021 VietJet cùng Natixis đã thống nhất điều khoản hoãn tiền thuê đối với Hợp Đồng Thuê Lại NEO. Email ngày 20/9/2021 thể hiện: có một thỏa thuận giữa ông Ahn của Natixis và ông Tạ của VietJet về việc VietJet sẽ trả tiền thuê quá hạn vào ngày 30/6/2022, kèm lãi suất trả theo quý là 1% cộng thêm lãi suất theo hợp đồng.

171. Lãnh chúa Wolfson cho rằng thỏa thuận trong email chưa được Natixis rút lại; và cấu thành một thỏa thuận phụ khi đáp ứng các thông tin về khoản thanh toán nào được lùi hạn, lùi bao lâu, và lãi suất thế nào. Theo đó, Lãnh chúa Wolfson cho rằng việc chấm dứt Hợp Đồng Thuê Lại NEO là vi phạm với thỏa thuận trong email nêu trên.

172. Lãnh chúa Wolfson nhận thấy việc trao đổi email đã hình thành một lời đề nghị và một lời chấp thuận. Cụ thể là email ngày 20/9/2021 của ông Ahn đưa ra đề nghị, email ngày 07/10/2021 của ông Tạ có ý định chấp thuận. Đặc biệt email của ông Tạ được gửi sau cuộc điện thoại ngày 06/10/2021 mà bên Natixis nói rõ đề nghị của họ vẫn đang đợi được chấp thuận.

173. Lãnh chúa Wolfson cho thấy không có bất kì lời phản đối nào từ phía FWA đối với những thỏa thuận như trên hay yêu cầu nào từ phía FWA rằng những thỏa thuận đó phải được xác lập thành văn bản chính thức thì mới có hiệu lực.

174. Về mặt này, Lãnh chúa Wolfson viện dẫn án lệ **In Von Hatzfeldt-Wildenburg v Alexander** [1912] 1 Ch 284, trong đó Thẩm phán Parker đã nêu ở trang 288-289 như sau:

*“Liệu các tài liệu hoặc thư từ giữa hai bên mà phát sinh thêm nội dung mới xuất phát từ việc thực hiện hợp đồng gốc thì có giá trị pháp lý hay không. Để trả lời ta đặt ra hai trường hợp, việc thư từ đặt ra những điều khoản mới, các điều kiện mới so với hợp đồng gốc và việc thư từ đơn giản là bổ sung thêm những giao dịch sẽ phát sinh mà hai bên vốn đã có ý định thực hiện từ trước. Trong trường hợp đầu tiên, hợp đồng không có hiệu lực thì hành vì điều kiện không thỏa mãn và pháp luật không công nhận. Trong trường hợp sau, đã phát sinh một hợp đồng phụ và việc ký kết dưới dạng văn bản chính thức coi như không cần thiết.”*

Lãnh chúa Wolfson cho rằng các email đã cho thấy rằng đã có một thỏa thuận không cần phải thể hiện dưới dạng văn bản chính thức.

175. Tuy nhiên, có một số vấn đề đối với lập luận này.
176. Đầu tiên, trong email được gửi vào ngày 20/9/2021, Natixis viết rằng Bên Cho Vay và Bên Cho Thuê NEO sẽ không thể chấp nhận việc hoãn thanh toán tiền thuê quá ngày 30/6/2022, và điều kiện bắt buộc để gia hạn là VietJet phải trả thêm 1% lãi. Email còn nêu rõ bằng cách gạch chân và in đậm rằng *“nhóm cho vay cần bắt đầu xử lý quy trình gia hạn nợ càng sớm càng tốt (và phải xong trước tháng 9 - và phải mất ít nhất một tuần)”*.
177. Hơn nữa, email giải thích rằng sẽ có Sự Kiện Vi Phạm theo Hợp Đồng Vay *“nếu không phê duyệt được việc gia hạn”*. Theo đó, Natixis nói rõ là kể cả VietJet chấp nhận đề xuất của Natixis thì cũng không ngăn được Sự Kiện Vi Phạm, mà chỉ có thể tránh được nếu đề xuất gia hạn được phê duyệt.
178. Tuy nhiên, quy trình đó đã không thể hoàn thành trước khi VietJet chấp thuận đề xuất của Natixis. Ông Ahn vào ngày 20/9/2021 nói rõ cần phải có *“quy trình phê duyệt gia hạn”* để thay mặt cho toàn bộ tập thể *“nhóm người cho vay/cho thuê”*. Dù bản thân Natixis chính là người cho vay chủ đạo nhưng cũng không thể làm gì khác ngoài chờ đợi thông qua.
179. Tiếp theo, ông Tạ của VietJet xin hoãn tiền thuê chưa trả được cho đến tháng 6/2025, điều này đã bị Natixis từ chối và VietJet vào ngày 30/9/2021 đã phải đồng ý với thời hạn hoãn nợ đến ngày 30/6/2022, kèm theo đề nghị *“gia hạn thêm 12 tháng nếu làn sóng Covid tái diễn”*. Và khi ông Tạ gửi thư đồng ý đề xuất của Natixis vào ngày 07/10/2021 thì chính bản thân ông Tạ đã thể hiện việc biết rõ Natixis còn phải thông qua một quy trình phê duyệt trước khi chính thức chấp thuận, thể hiện ở câu *“...Chúng tôi mong muốn nhận được phản hồi trong thời gian sớm nhất để có thể chốt thỏa thuận và tiếp tục hoạt động.”*
180. Nói tóm lại, ông Tạ và cả VietJet đều biết rằng kể cả khi đề xuất ngày 20/9/2021 vẫn còn thì email chấp thuận ngày 07/10/2021 không có giá trị chốt thỏa thuận vì ông Tạ thừa biết Natixis phải thông qua *“quy trình phê duyệt gia hạn”* thì mới có hiệu lực.
181. Lời khai của ông Tạ cho rằng ông chỉ đơn giản nói chuyện lịch sự với ông Ahn – người mà ông luôn coi là bạn chứ không phải vì ông biết đằng sau có quy trình mà Natixis phải thông qua – là một sự bao biện mà tôi không bao giờ chấp nhận. Ông Tạ không giải thích được việc vì sao gửi tiếp email vào ngày 11/10/2021 để giục *“mong nhận được phản hồi”* và *“để phát văn bản đi vào thực hiện”*. Ngoài ra còn một bức thư nữa mà ông đã ký gửi nhằm hỏi đáp cho Thông Báo Chấm Dứt, bức thư này nhắc đến việc *“vẫn đang trong quá trình đàm phán”*. Và một lần nữa ông Tạ không đưa ra được bất kì lời giải thích thỏa đáng nào cho những dữ kiện này khi tham gia thẩm vấn chéo.



182. Như ông Shah đã nói, phải đến gần một năm sau là vào ngày 04/09/2022 thì VietJet mới nói với Natixis rằng thỏa thuận đã đạt được, và Natixis hồi đáp vào ngày 15/9/2022 rằng “*không có thỏa thuận nào đạt được ở đây cả*”. Công bằng mà nói nếu như thực sự có thỏa thuận nào thì VietJet đã đưa ra sớm hơn.
183. Thứ ba, ông Shah lập luận rằng không có chuyện các bên thống nhất với nhau điều gì ở đây cả. Vì để thống nhất một điều khoản gia hạn nợ thì còn phải thống nhất rất nhiều các điều khoản phức tạp có liên quan. Ví dụ, các bên cần phải thống nhất sửa đổi từ Hợp Đồng Thuê Chính cho đến Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay và cả Giá Trị Hủy Hợp Đồng. Tất cả không hề nhắc đến những vấn đề này, VietJet không nhắc đến, và tất cả những bên liên quan cũng không ai nhắc đến.
184. Tôi phải nhấn mạnh là tôi đưa ra kết luận mà không căn cứ vào Điều 25.2 của Hợp Đồng Thuê Lại NEO đã quy định như sau:
- “... Các quyền lợi, thẩm quyền và lợi ích của bất kỳ bên nào (cho dù phát sinh theo Thỏa thuận này, bất kỳ Tài Liệu Điều Hành nào hoặc do pháp luật quy định) đều không bị từ bỏ hoặc thay đổi trừ khi có sự đồng ý bằng văn bản của bên đó...”*
185. Tương tự Điều 25.7 quy định như sau:
- “Các điều khoản tại Hợp đồng này không được phép sửa đổi hoặc bổ sung trừ khi các bên liên quan đồng ý bằng văn bản. Bên Cho Thuê Lại đồng ý rằng sẽ không tự ý thay đổi bất kỳ Tài Liệu Điều Hành nào mà không có sự đồng ý bằng văn bản của Bên Thuê Lại và Bên Cho Vay. Bên Thuê Lại đồng ý rằng sẽ không thay đổi bất kỳ Tài Liệu Điều Hành nào mà không có sự đồng ý bằng văn bản của Bên Cho Thuê Lại, Bên Cho Thuê và Bên Cho Vay.”*
186. Sở dĩ tôi nói tôi không căn cứ các điều trên là vì có thể Lãnh chúa Wolfson đã nói đúng khi ông phân tích rằng có những điều khoản chỉ quy định về quan hệ giữa VietJet (với tư cách Bên Thuê Lại) và Bên Thuê (với tư cách Bên Cho Thuê Lại). Còn thực chất Natixis dính dáng rất ít về mặt giấy tờ hợp đồng với VietJet. Tuy tôi không đi sâu nhưng tôi thừa nhận rằng quan điểm đối lập như nêu trên có giá trị thuyết phục. Chỉ có điều những gì VietJet đề xuất là một sự sửa đổi Hợp Đồng Thuê Lại, nhưng lại không phải đàm phán với Bên Thuê (bên này thực chất vẫn thuộc quyền quản lý của VietJet vì là SPV của VietJet) mà thực tế là với Natixis. Vì vậy nên Điều 25.2 nói đến “*sự đồng ý của bên liên quan*” sẽ tạo ra tranh cãi khi mà bên liên quan ở đây chính là những SPV thuộc quyền quản lý của chính VietJet.
187. Việc tôi nói trên chỉ để đảm bảo đủ khía cạnh toàn diện vụ án. Riêng việc ông Tạ dự tính rằng cần phải có một hồi âm để chốt được thỏa thuận (như ông viết trong email ngày 07/10/2021) đã thỏa mãn việc chưa có một thỏa thuận phát sinh cả.
188. Theo đó, câu trả lời cho Câu hỏi số 3 là “không”.

## Quyền chọn mua của VietJet

189. Để thuận tiện thì tôi tóm tắt lại những vấn đề đã được giải quyết và hậu quả pháp lý đi kèm.
190. Kết luận trong Câu hỏi số 1 dẫn đến việc quyền chọn mua lại máy bay của VietJet bị hủy bỏ.
191. Các Điều 19.3 và 8 của Hợp Đồng Thuê Lại quy định VietJet có quyền chọn mua lại Máy bay khi có Thông Báo Chấm Dứt và Thông Báo Cường Chế Trả Nợ, với điều kiện là phải trả một khoản đền bù tương xứng. Tương tự, các hợp đồng khác liên quan cũng quy định tương tự.
192. Trong trường hợp có Thông Báo Chấm Dứt, thì quyền chọn mua phải được thực hiện trong vòng 30 ngày. Đối với Thông Báo Cường Chế Trả Nợ thì không bị giới hạn thời gian. Do vậy tôi thấy rằng với Thông Báo Chấm Dứt có hiệu lực như phân tích ở trên thì VietJet đã mất quyền mua lại máy bay theo Điều 19.3
193. Tôi không đưa ra bình luận về quyền mua lại theo Điều 8.1 bởi vì Điều này chỉ thực thi được khi hợp đồng bị hủy ngang bằng Thông Báo Cường Chế Trả Nợ. Như phân tích ở trên thì thông báo này không có hiệu lực mà thay vào đó tôi kết luận hợp đồng được chấm dứt bằng Thông Báo Chấm Dứt.

## Câu hỏi B: Liệu FWC có đầy đủ quyền của Bên Cho Vay theo Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay hay không ?

194. Như đã nói ở trên thì từ ngày 26 đến 29 tháng 10/2021, FWC đã ký Hợp Đồng Mua Bán Nợ với Bên Cho Vay, từ đó những khoản nợ còn tồn đọng đã được bán cho FWC.
195. Tiếp đó, ngày 03/11/2021, Natixis và BNP từ bỏ tư cách Đại Diện Chứng Khoán/Thụ Ủy Chứng Khoán và FWC thế chỗ các tư cách này. Việc này thể hiện trong Thỏa Thuận Từ Bỏ Và Chỉ Định được ký sau đó giữa các bên.
196. Ngày 09/8/2021, FWC đã bán các quyền hợp đồng cho công ty con là FWA theo Thỏa Thuận Chuyển Giao Quyền Hợp Đồng. Tuy nhiên, những giao dịch mua bán đó không bao gồm Tài Sản Loại Trừ. Nhưng đến ngày 11/01/2022, các bên còn lại đã đồng ý chuyển nhượng Tài Sản Loại Trừ đối với Máy bay NEO cho FWA theo Thỏa Thuận Tham Gia Bán Hàng.
197. Cũng trong tháng 01/2022, FWC đã bán không<sup>21</sup> 4 chiếc Máy bay cho 4 công ty liên

<sup>21</sup> \*Dịch giả: dịch là bán không cho dễ hiểu vì thực chất lúc này 4 máy bay vẫn đang ở Việt Nam và thực tế do VietJet quản lý.



## HÃNG LUẬT LA DÉFENSE

Website: Ladefense.vn | Email: Office@ladefense.vn

Tel: 024 8888 1118 | Hotline: 09111 28 999

kết (cũng đều là công ty con của FWC), các công ty con của FWC sau đó ủy thác quyền quản lý các máy bay lại cho FWA vào ngày 23/8/2022.

198. VietJet lập luận rằng khoản nợ tồn đọng được bán một cách bất hợp pháp cho FWC, từ đó mà FWC không đủ tư cách Thủ Ủy Chứng Khoán, và mọi giao dịch liên quan phát sinh cũng đều vô hiệu.
199. Giả dụ như những gì VietJet lập luận là đúng thì toàn bộ yêu cầu khởi kiện của FWA sẽ bị bác bỏ, trừ quyền đối với Tài Sản Loại Trừ - vì không nằm trong vấn đề vụ án đang thụ lý giải quyết.
200. Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay cho cả Máy bay NEO lẫn Máy bay CEO đều quy định về việc mua bán nợ tại Điều 17.1:

*“Theo Điều 17 này, Bên Cho Vay (“Bên Cho Vay Hiện Tại”) có thể:*

*(a) chuyển giao bất kỳ quyền nào của mình; hoặc*

*(b) chuyển giao bất kỳ quyền và nghĩa vụ nào của mình bằng cách tái lập Hợp Đồng việc chuyển giao phải bằng hình thức thiết lập một Tài Liệu Hoạt Động, người mua phải là ngân hàng hoặc tổ chức tài chính hoặc là quỹ tín thác hoặc quỹ đầu tư hoặc tổ chức thường xuyên tham gia lĩnh vực tài chính hoặc được thành lập với mục đích mua bán/đầu tư các khoản vay, chứng khoán, tài sản tài chính (“Bên Cho Vay Mới”).”*

201. Tất cả cùng thống nhất rằng giao dịch của Bên Cho Vay với FWC được thực hiện theo Điều 17.1 nêu trên.
202. Vấn đề vẫn đang tranh chấp là liệu FWC có phải là Bên Cho Vay Đạt Chuẩn theo quy định trong Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay cho Máy bay NEO hay không? Và thực sự FWC được nhận chuyển giao những thẩm quyền nào khi mà không có sự đồng ý của Bên Vay? Điều 17.2(a) như sau:

*“Không cần phải có sự đồng ý của Bên Vay đối với bất kỳ sự chuyển giao quyền và nghĩa vụ nào theo Tài Liệu Điều Hành miễn đáp ứng các điều kiện sau:*

*(i) bên nhận chuyển giao là một Bên Cho Vay Đạt Chuẩn; hoặc*

*(ii) bên nhận chuyển giao sau khi được nhận thẩm quyền sẽ lập tức trở thành Bên Cho Vay Đạt Chuẩn;*

203. Bên Cho Vay Đạt Chuẩn được định nghĩa tại Điều 9.1 (a) là:

*“ Bên Cho Vay có quyền hưởng lãi suất được quy định trong một Tài Liệu Điều*

Hành, đồng thời đáp ứng các tiêu chí sau:

...

(iii) điều kiện (x) là một ngân hàng hoặc tổ chức tài chính được thành lập theo luật pháp của một nước không phải Nhật Bản, điều kiện (y) tham gia vào Hợp Đồng này thông qua một trụ sở có địa chỉ nằm ngoài lãnh thổ Nhật Bản và điều kiện (z) được hưởng lợi từ Hiệp định tránh Đánh thuế Hai lần với Nhật Bản nên sẽ không có khấu trừ thuế áp dụng lên các khoản lãi suất ("DTT liên quan"), đủ điều kiện được hưởng lợi ích từ những DTT liên quan, những quy định pháp luật liên quan và không thực thi bất kì hành động gì thông qua chi nhánh có trụ sở tại Nhật Bản (nếu có)..."<sup>22</sup>

204. Không ai tranh cãi gì về câu: "*Bên Cho Vay có quyền hưởng lãi suất được quy định trong một Tài Liệu Điều Hành*" – tài liệu trong trường hợp này là Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay. Tranh cãi của các bên nằm ở khái niệm Bên Cho Vay Đạt Chuẩn trong hợp đồng liên quan đến Máy bay NEO. Đây là nội dung của Câu hỏi số 4 nên tôi nói sau.
205. Nội dung trên lại không phải vấn đề tranh cãi đối với hợp đồng Máy bay CEO vì khái niệm Bên Cho Vay Đạt Chuẩn tại Điều 9.1(a) trong trường hợp này khác với hợp đồng Máy bay NEO. Đơn giản chỉ yêu cầu Bên Cho Vay là "*bất kì ngân hàng, tổ chức tài chính, quỹ đầu tư, quỹ tín thác hoặc bất kỳ bên nào trở thành Bên Cho Vay Mới theo Điều 17*". Tất cả mọi người đều đồng ý rằng FWC đáp ứng đủ điều kiện trở thành Bên Cho Vay tại hợp đồng này.
206. Tuy nhiên, vấn đề tranh cãi trong hợp đồng Máy bay CEO nằm ở Điều 17.2(a)(iii) về sự đồng ý của Bên Vay trong trường hợp xảy ra Sự Kiện Cường Chế.
207. Đối với hợp đồng Máy bay NEO thì lại cho phép việc chuyển giao quyền của Bên Cho Vay mà không cần phải có sự đồng ý của Bên Vay. Miễn là FWA đáp ứng đủ tiêu chí của một Bên Cho Vay Đạt Chuẩn thì không có gì để tranh cãi.
208. Đó là lý do tại sao Câu hỏi 3A, câu hỏi số 5, số 6, số 7, số 8 sau đây chỉ liên quan đến Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay đối với Máy bay CEO.
209. Câu hỏi 5 sẽ nói đến việc liệu FWC có được hưởng lợi từ các hiệp định thuế hiện hành hay không? Quy định áp dụng là Điều.22(5) của Hiệp định tránh Đánh thuế Hai lần giữa Anh Quốc - Nhật Bản năm 2006 ("DTT").
210. Hợp đồng Máy bay NEO và hợp đồng máy bay CEO có sự khác nhau nhỏ tại điều

---

<sup>22</sup> DTT (Double Tax Treaty là Hiệp định tránh Đánh thuế Hai lần): khái niệm thì người đọc nên tự tìm hiểu. Nói sơ qua thì loại chứng khoán cấu thành từ việc mua bán máy bay này thường có sự liên quan mật thiết của Nhật Bản để giảm số thuế phải nộp. Đa số máy bay dân dụng đang tồn tại đều có sự dính líu ít nhiều của dòng vốn Nhật Bản.



khoản nhắc đến tránh đánh thuế hai lần, nhưng có nội dung tương đồng với nhau.

211. Phát sinh một vấn đề liên quan đến Điều 11 của DTT, sẽ được phân tích ở Câu hỏi số 6.
212. Cuối cùng, Câu hỏi số 7 và số 8 liên quan đến Máy bay NEO về việc liệu có cần Bên Vay đồng ý với việc chuyển giao quyền hợp đồng hay không, và nếu là không thì liệu việc chuyển giao có bị mất hiệu lực hay không?
213. Sau phần tổng hợp như trên thì giờ tôi bắt đầu đi vào chi tiết.

**Câu hỏi 3A. Có xảy ra Sự Kiện Cường Chế nào theo Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay cho máy bay CEO không?**

214. Như đã giải thích trước đó, câu hỏi này chỉ liên quan đến Máy bay CEO
215. Nhắc lại là Điều 17.2(a)(iii) của Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay cho máy bay CEO thì không cần phải có sự đồng ý của Bên Vay nếu như có Sự Kiện Cường Chế. Việc này được tiếp tục phân tích dưới đây.
216. Sự Kiện Cường Chế được định nghĩa tại Điều 1.1 là:  
*“(a) Sự Kiện Vi Phạm đã xảy ra và đang tiếp diễn; và/hoặc  
(b) khoản vay không được thanh toán đúng hạn .”*
217. Các bên không tranh cãi gì về (a) mà chỉ đặt câu hỏi về (b) là khi việc chuyển giao quyền hợp đồng diễn ra thì khoản vay đã đến hạn theo Thông Báo Chấm Dứt hay là chưa.
218. Suy ra từ Câu hỏi số 1 thì tôi thấy đã thực sự có một Sự Kiện Cường Chế diễn được diễn ra. Và như vậy thì không cần phải có sự đồng ý của Bên Vay cho việc chuyển giao quyền hợp đồng Máy bay CEO từ Natixis/BNP sang cho FWC/FWA.
219. Do vậy, câu trả lời cho Câu hỏi 3A là “có” và do đó các câu hỏi số 5, số 6, số 7, số 8 còn lại sẽ không đi vào phân tích trường hợp Máy bay CEO mà chỉ phân tích đối với Máy bay NEO.

**Câu hỏi số 4: Liệu FWC có phải là tổ chức tài chính theo khái niệm tại Điều 9.1(a) của Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay NEO để có khả năng trở thành Bên Cho Vay Đạt Chuẩn không?**

220. Như đã nói ở trên thì câu hỏi này chỉ liên quan đến Máy bay NEO.

221. Thuật ngữ Bên Cho Vay Đạt Chuẩn được định nghĩa bởi Điều 9.1 của Hợp Đồng Cấu Trúc Vay Nợ, trong đó bao gồm cả các điều kiện để áp dụng khấu trừ thuế cho Bên Vay.
222. Nói cho ngắn gọn thì yêu cầu đặt ra ở đây phải giúp được Bên Vay (các nhà đầu tư Nhật Bản) tránh bị đánh thuế.
223. FWA cho rằng Công ty FWC là một “*tổ chức tài chính*” phù hợp với Điều 9.1, đáp ứng bao hàm rất rộng đã được nhắc đến trong án lệ **Essar Steel Ltd v The Argo Fund Ltd** [2006] 2 Lloyd’s Rep 136. Trong án lệ này, khái niệm “*Người nhận chuyển giao*” được mặc định luôn là “*một ngân hàng hoặc một tổ chức tài chính*”
224. Thẩm phán Auld đã nói thế này tại đoạn [43]:
- “Theo tôi thấy thì tòa sơ thẩm đã chính xác khi nhận định rằng khái niệm “tổ chức tài chính khác” trong quy định “ngân hàng hoặc tổ chức tài chính khác” không cần phải là một ngân hàng hay thậm chí không cần phải hoạt động giống như một ngân hàng. Bản thân quy định cũng đã ẩn ý rằng không chỉ mỗi ngân hàng mới được phép tham gia vào giao dịch. Tuy nhiên tôi lại không đồng ý với tòa sơ thẩm khi cho rằng tính chất của bên tham gia giao dịch tài chính trong trường hợp này phải là một tổ chức có chức năng cho vay tiền.”*
225. Sau đó, ở đoạn [51] Thẩm phán Auld tiếp tục nói điều này sau khi nghe các lập luận được đưa ra:
- “Tôi xét rằng cần phải mở rộng khái niệm “tổ chức tài chính khác” theo nghĩa rộng hơn so với tòa cấp sơ thẩm nhận định. Tôi hiểu nhận định tòa sơ thẩm khi giới hạn tư cách của người nhận chuyển giao quyền hợp đồng, ý là phải đầy đủ chức năng cho vay để được nhận các khoản thanh toán tiền lãi từ Công ty Essar. Tòa sơ thẩm nên giữ nguyên nhận định ở đoạn 38 để làm khái niệm “một cá nhân/tổ chức/pháp nhân được thành lập một cách hợp pháp, kinh doanh một cách hợp pháp và ngành nghề kinh doanh có liên quan đến lĩnh vực tài chính”, và không cần phải tính đến việc lĩnh vực kinh doanh có phải bao gồm hoạt động cho vay tiền hay không.”*
226. Chỉ có điều là tranh cãi trong vụ án này lại không chỉ nằm ở khái niệm “*tổ chức tài chính*”. Theo tôi thấy thì VietJet cũng không phản đối việc FWC đích thực là một tổ chức tài chính.
227. Lãnh chúa Wolfson tranh luận rằng trong vụ án này phải xem xét khái niệm theo cách bao quát hơn chứ không thể mang khái niệm từ hợp đồng khác trong những vụ án khác vào được. Để bảo vệ quan điểm Lãnh chúa Wolfson đã căn



cứ án lệ **Grant v WDW 3 Investments** [2017] EWHC 2807 (Ch). Án lệ cũng tranh chấp một khoản vay chỉ có thể được chuyển giao cho “*ngân hàng hoặc tổ chức tài chính khác*” và cả hai bên trong án lệ cũng nhắc đến án lệ **Essar** (như Thẩm phán Pelling đã nêu ở [17]) “*chỉ dùng để so sánh tham khảo*”, thẩm phán giải thích ở [18] rằng:

*“Không bên nào chỉ ra được điều khoản nào trong hợp đồng có tác dụng ủng hộ lập luận của họ. Cụm từ không được giải thích rõ khái niệm trong hợp đồng và rất tối nghĩa. Không có một điều khoản nào khác trong Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay chỉ dẫn đến một cách hiểu phù hợp hơn. Rất khó để áp dụng những khái niệm thương mại phổ biến về thể nào là “tổ chức tài chính” trong vụ án này.”*

228. Lãnh chúa Wolfson phân tích sâu hơn về khái niệm Bên Cho Vay tại Điều 1.1 là “*bất kỳ ngân hàng, tổ chức tài chính, quỹ đầu tư, quỹ tín thác hoặc bên khác mà đã trở thành Bên Cho Vay Mới theo Điều 17*” và Điều 17.1 quy định về bên nhận chuyển giao khoản vay “*là ngân hàng hoặc tổ chức tài chính hoặc là quỹ tín thác, quỹ đầu tư hoặc tổ chức thường xuyên tham gia vào lĩnh vực tài chính hoặc được thành lập với mục đích mua bán/đầu tư các khoản vay, chứng khoán hoặc các tài sản tài chính khác*” (khái niệm “*Bên Cho Vay Mới*”)
229. Nói một cách dễ hiểu thì Lãnh chúa Wolfson chỉ ra việc xuất hiện hai khái niệm riêng biệt ngay trong câu chữ của hợp đồng là “*ngân hàng hoặc các tổ chức tài chính*” và “*quỹ đầu tư, quỹ tín thác hoặc tổ chức khác*” vì bị ngăn cách bởi cụm từ “*hoặc là*”. Từ đây Lãnh chúa Wolfson lập luận hợp đồng trong vụ án này liệt kê rất rõ từng loại tổ chức khác nhau chứ không tối nghĩa như trong **án lệ Essar** để mà phải áp dụng cách hiểu của **án lệ Essar** vào vụ này. Cụ thể hơn, ông cho rằng vụ án này “*quỹ đầu tư, quỹ tín thác hoặc tổ chức khác*” không được coi là tổ chức tài chính.
230. Từ đó Lãnh chúa Wolfson chỉ ra ngay Điều 9.1 về khái niệm Bên Cho Vay Đạt Chuẩn là “*một ngân hàng hoặc tổ chức tài chính*” mà không nhắc đến “*quỹ tín thác, quỹ đầu tư hoặc tổ chức khác*”. Đồng thời, Điều 21.23(b) về khái niệm Thụ Ủy Chứng Khoán là “*quỹ tín thác, ngân hàng hoặc tổ chức tài chính*” mà không nhắc đến “*quỹ đầu tư*” hay loại hình nào khác.
231. Từ những suy luận trên, Lãnh chúa Wolfson khẳng định chỉ những loại hình tổ chức tại Điều 9.1 mới được phép nhận chuyển giao quyền hợp đồng mà không cần thông báo cho Bên Vay; chỉ những loại hình tổ chức tại Điều 21.23(b) mới được trở thành Thụ Ủy Chứng Khoán.
232. Lãnh chúa Wolfson còn nói rằng những điều kể trên không chỉ là bắt bẻ câu chữ mà còn có dụng ý thương mại ở phía sau. Bởi vì khái niệm Bên Cho Vay

Đạt Chuẩn được đề ra nhằm mục đích để giúp các nhà đầu tư Nhật Bản (với tư cách Bên Vay/Bên Cho Thuê) được hưởng quyền lợi thuế; và do đó họ có quyền được biết và quyết định xem có muốn hợp tác với một tổ chức như FWC hay không, vì bản thân FWC khác xa một ngân hàng truyền thống như Natixis.

233. Tóm lại, lập luận bên VietJet cho rằng FWC không phải là “*tổ chức tài chính*” như được quy định tại Điều 9.1 và Điều 21.23(b), và do đó không đủ tư cách trở thành Bên Cho Vay Đạt Chuẩn.

234. Ông Shah phản bác rằng đây không phải một hợp đồng được làm ra bởi những người thiếu hiểu biết. Chắc chắn các bên khi tham gia soạn thảo và ký kết đều biết rõ nội dung **án lệ Essar** vì đây là án lệ quá nổi tiếng. Do vậy mọi câu chữ trong hợp đồng hoàn toàn không được xác lập với ý định phân tách các khái niệm. Ông Shah viện dẫn án lệ **The ‘Kleovoulos of Rhodes’** [2003] EWCA Civ 12, [2003] 1 Lloyd's Rep 138 at [28], Thẩm phán Clarke đã nói:

*“Trường hợp một hợp đồng được soạn thảo một cách chuyên nghiệp, ... thì người soạn thảo ra chắc chắn phải nắm rõ các Phán quyết của Tòa án mà có liên quan đến lĩnh vực hợp đồng mà họ đang soạn thảo. Suy luận này giúp chúng ta hiểu về bối cảnh, ý định của các bên khi tham gia ký kết hợp đồng. Nếu như mà người soạn thảo đã cẩn thận dùng đúng những từ ngữ mà các Thẩm phán đã sử dụng trong các án lệ thì phải coi ý nghĩa của hợp đồng do họ làm ra tương đồng với ý nghĩa của các Phán quyết.*”

Ông Shah nhấn mạnh khi Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay NEO được ký kết vào năm 2018-2019 thì các bên đã hiểu rõ ý nghĩa của cụm từ “*tổ chức tài chính*” được Tòa án xác định từ hơn 12 năm trước.

235. Tôi cho rằng ông Shah đúng một phần, nhưng tôi cũng đồng ý với Lãnh chúa Wolfson rằng phải xem xét toàn diện ngữ nghĩa của từ “*ngân hàng hoặc tổ chức tài chính*” tại Điều 9.1 và Điều 17.1

236. Đối chiếu với *Bách khoa Toàn thư về Luật Ngân hàng* tại đoạn 1902 thì thấy câu từ tại Điều 17.1 tương tự như câu từ được Hiệp hội Thị trường Cho vay<sup>23</sup> lấy làm biểu mẫu cho soạn thảo hợp đồng:

*“ngân hàng hoặc tổ chức tài chính hoặc quỹ tín thác, quỹ đầu tư hoặc tổ chức khác thường xuyên tham gia hoạt động tài chính hoặc được thành lập với mục đích mua bán/đầu tư các khoản vay, chứng khoán hoặc tài sản tài chính khác”.*

---

<sup>23</sup> Hiệp hội Thị trường Cho vay là một tổ chức có trụ sở tại châu Âu, được thành lập vào năm 1996 với mục tiêu chuẩn hóa và cải thiện các quy trình trong thị trường cho vay, đặc biệt là trong lĩnh vực cho vay hợp vốn (syndicated loan). Hiệp hội đại diện cho các bên tham gia trong thị trường, bao gồm các ngân hàng, công ty luật, công ty bảo hiểm, và các tổ chức tài chính khác.



Sau đó, các tác giả tiếp tục đề cập đến án lệ **Essar**, nói rằng bài học của án lệ này là:

*“Tòa án ủng hộ sự lưu thông và thanh khoản của thị trường tài chính nên không đặt ra giới hạn nghiêm ngặt về các khái niệm giao dịch. Nếu người đi vay muốn hạn chế khả năng mua bán nợ của các ngân hàng thì phải đặt ra các quy định chi tiết trong hợp đồng ngay từ đầu.”*

237. Như vậy thấy ngay nội dung Điều 17.1 không phải ở đâu xa mà lấy từ những kiến thức luật pháp chuyên ngành, như vậy suy luận có thể thấy những người soạn thảo ra Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay NEO biết rất rõ án lệ **Essar** và biểu mẫu của Hiệp hội Thị trường Cho vay. Tuy nhiên vẫn phải giải quyết tiếp vấn đề mấu chốt là sự khác nhau rõ ràng giữa Điều 9.1 và Điều 17.1.
238. Lập luận của ông Shah là VietJet không đọc hiểu câu chữ theo cách hiểu thông thường. VietJet cho rằng các tổ chức nhắc tại Điều 17.1 được phân tách rõ ràng và có sự khác biệt với nhau, nhưng ông Shah thấy rằng chẳng có tình tiết nào trong Điều 17.1 dẫn đến cách hiểu như của VietJet cả. Nếu nói như kiểu VietJet thì “ngân hàng” và “tổ chức tài chính” cũng là hai khái niệm tách rời nhau và suy ra ngân hàng không phải là tổ chức tài chính ?! Và nếu như vậy là vô lý thì việc coi “quỹ tín thác, quỹ đầu tư, các tổ chức khác” không phải là “tổ chức tài chính” cũng là vô lý.
239. Ông Shah tiếp tục nói lập luận của VietJet là sai lệch về tính thương mại. Theo như những gì VietJet nói thì kể cả “ngân hàng” hay “tổ chức tài chính” cũng chẳng thể trở thành Bên Cho Vay Đạt Chuẩn, vì VietJet cho rằng đoạn “quỹ tín thác, quỹ đầu tư hoặc tổ chức khác thường xuyên tham gia hoạt động tài chính hoặc được thành lập với mục đích mua bán/đầu tư khoản vay, chứng khoán và các tài sản tài chính khác” không được quy định để trở thành Bên Cho Vay Đạt Chuẩn. Nếu thế thì vô lý, bởi vì “ngân hàng” chính là một “tổ chức thường xuyên tham gia hoạt động tài chính” và “được thành lập với mục đích mua bán/đầu tư khoản vay, chứng khoán và các tài sản tài chính khác”. Nếu như lập luận của VietJet mà là đúng thì toàn bộ Điều 9.1(a)(iii) trở thành quy định vô nghĩa.
240. Từ những lập luận trên ông Shah cho rằng Điều 9.1(a) đoạn “tổ chức tài chính” phải được hiểu theo nghĩa thông dụng, nghĩa bao hàm và đương nhiên bao gồm cả quỹ tín thác hay quỹ đầu tư hay các loại hình nào khác. Điều 17.1(a) và Điều 9.1(a) không hề có ý định giới hạn cách hiểu chung của cụm từ “tổ chức tài chính”.
241. Mặc dù Lãnh chúa Wolfson phản đối các lập luận trên thì tôi cũng phải thừa nhận cách diễn giải của ông Shah là hợp lý. Cô Cleary có phát biểu thêm rằng

việc phân tách câu chữ nhằm mục đích nói rõ các quỹ và các tổ chức được nhắc đến trong hợp đồng là để đảm bảo không ai hiểu lệch sang các loại quỹ hay tổ chức thuộc lĩnh vực khác.

242. Điều 17.1 không phân tách hai khái niệm về “ngân hàng hoặc tổ chức tài chính” và “quỹ tín thác, quỹ đầu tư, các tổ chức khác...” thì không có lý gì cho rằng Điều 9.1 chỉ bao hàm “ngân hàng hoặc tổ chức tài chính” mà không bao hàm cả “quỹ tín thác, quỹ đầu tư, các tổ chức khác...”
243. Tôi nhận thấy là cách viết trong Điều 9.1 có thể bị thiếu sót, nhưng dù thiếu sót cũng không cho thấy là Điều 9.1 đặt ra giới hạn mâu thuẫn với Điều 17.1
244. FWA cũng lập luận bổ sung rằng Điều 9.1 thực ra có đoạn “*Bên Cho Vay Đạt Chuẩn nghĩa là một Bên Cho Vay*”, mà Điều 1.1 định nghĩa Bên Cho Vay là “*ngân hàng, tổ chức tài chính, quỹ đầu tư, quỹ tín thác hoặc bất kì bên nào trở thành Bên Cho Vay Mới theo Điều 17*”. Như vậy thì xét theo tính chất bắc cầu, Điều 9.1 có viện dẫn khái niệm đến Điều 17.1 chứ không hề thiếu sót như những gì VietJet đưa ra.
245. Cuối cùng phân tích đến mục tiêu thương mại của các nhà đầu tư Nhật Bản là liệu họ có tin tưởng một quỹ đầu tư không? Thật ra lập luận này trở nên khập khiễng khi chính Điều 17 nêu rõ ra “*quỹ đầu tư*” cũng có thể trở thành Bên Cho Vay Mới. Các nhà đầu tư Nhật Bản dĩ nhiên đọc kĩ và hiểu rõ điều này nên chẳng có gì để nghi ngờ họ sẽ kém tin tưởng quỹ đầu tư như FWC so với một ngân hàng truyền thống như Natixis.
246. Như án lệ **Essar** đã đặt ra, liệu người nhận chuyên giao hợp đồng có đáp ứng tiêu chí không? Rõ ràng là FWC đáp ứng tiêu chí đặt ra trong **Essar** và Điều 17.1 của hợp đồng. Tôi thấy rằng lập luận của Lãnh chúa Wolfson thiếu tính hợp lý.
247. Trong trường hợp này, câu trả lời cho Câu hỏi số 4 là “có”.

**Câu hỏi số 5: FWC có đang tiến hành hoạt động kinh doanh nào khác ngoài hoạt động tự doanh các sản phẩm tài chính, trong phạm vi Điều 22(5) của DTT hay không?**

**\*Chú thích của dịch giả:**

- Để hiểu tiếp phần sau thì người đọc cần hiểu rõ bản chất các Hiệp định tránh Đánh thuế hai lần. Ví dụ như bạn đang du học ở Nhật mà chơi chứng khoán có lãi, bạn phải đóng thuế cho Nhật. Sau đó bạn mang lãi về Việt Nam bạn lại phải kê khai và nộp thuế ở Việt Nam. Như vậy là đánh thuế hai lần.



- Mục đích của các DTT là như trên, tránh phải nộp hai lần thuế cho cùng một khoản lợi để đảm bảo công bằng và kích thích đầu tư kinh doanh. Tất nhiên áp dụng thực tế thì phức tạp hơn.

- Sở dĩ DTT bị kéo vào vụ án này vì gói chứng khoán mua máy bay của VietJet có phục vụ mục đích thuế của người Nhật. Người Nhật sẽ không tham gia gói chứng khoán này nếu như mục đích của họ không đạt được.

- VietJet sử dụng DTT để đánh giá tư cách bên Nguyên đơn có phải là người đủ điều kiện hưởng miễn thuế như DTT hay không.

248. Câu hỏi này liên quan đến cả Máy bay NEO và Máy bay CEO, nhưng từ lập luận tại Câu hỏi 3A thì Câu hỏi số 5 không áp dụng đối với Máy bay CEO. Mà nếu có thì cũng có hệ quả tương tự như đối với Máy bay NEO.

249. Lập luận của VietJet cho rằng FWC không đủ tư cách là Bên Cho Vay Đạt Chuẩn vì FWC không được “*hưởng lợi ích*” từ DTT (quy định đối với hợp đồng Máy bay NEO) và không có “*trạng thái miễn trừ đặc biệt*”(quy định đối với hợp đồng Máy bay CEO).

250. Điều 11(1) của DTT quy định rằng:

*“Tiền lãi phát sinh tại một Nước ký kết và được hưởng lợi bởi một người cư trú tại Nước ký kết đó sẽ chỉ bị đánh thuế tại Nước ký kết đó.”*

251. Điều 22(1) và Điều 22(2) quy định rằng chỉ “*người đủ điều kiện*” mới được hưởng lợi ích tại Điều 11(1).

252. Tất cả thống nhất rằng FWC không phải là “*người đủ điều kiện*”. Do đó FWC phải tuân theo Điều 22(5), điều này cho phép một người có thể được hưởng quyền miễn thuế theo DTT nếu như đáp ứng:

*“nếu người cư trú thực hiện công việc kinh doanh tại Nước ký kết thứ nhất (trừ trường hợp tự doanh các sản phẩm tài chính khi không phải là ngân hàng, công ty bảo hiểm, công ty chứng khoán, công ty môi giới chứng khoán) thì thu nhập phát sinh liên quan đến nước Nước ký kết còn lại sẽ được khấu trừ thuế”.*

253. Từ đó thấy rằng FWC phải đáp ứng các điều kiện sau: FWC phải kinh doanh tại Vương Quốc Anh và FWC không được tự doanh các sản phẩm tài chính. Trong trường hợp này chỉ cần xem xét liệu FWC có tự doanh các sản phẩm tài chính hay không?

254. Vấn đề này dẫn đến việc phải xem xét áp dụng luật Nhật Bản hay là luật Vương Quốc Anh. Tuy nhiên không bên nào cung cấp tài liệu liên quan đến luật pháp

Nhật Bản ở đây, cho nên Tòa án coi rằng luật Nhật Bản sẽ tương tự luật Vương Quốc Anh về lĩnh vực này. Ông Shah cũng cho rằng Điều 22(5) sẽ tương tự ở cả hai nước vì đây là một Hiệp định Song phương nên cả hai quốc gia sẽ phải có những cách diễn giải giống nhau.

255. Lãnh chúa Wolfson cho rằng FitzWalter không thực sự quan tâm đến vấn đề họ có thỏa mãn điều kiện DTT hay không trước khi tham gia đầu tư. Ông Adam Weinstock, cộng sự của FWC đã nói tại bản khai rằng FWC “*tự đánh giá*” xem có đủ tiêu chuẩn trở thành Bên Cho Vay Đạt Chuẩn hay không. Ông Adam còn nói thêm rằng việc “*tự đánh giá*” chỉ đơn giản là vài cộng sự cùng thảo luận với nhau, cụ thể là ông Gray và ông Brazil. Tuy vậy tình tiết này chẳng liên quan đến việc FWC có tự doanh sản phẩm tài chính hay không. Ông Weinstock chỉ nói mỗi thế này khi thẩm vấn chéo:

*“Tôi không nghĩ đây là việc phức tạp. Chúng tôi là một tổ chức tài chính, và như thế là đủ. Chúng tôi liệu có cần phải là một ngân hàng Nhật Bản không? Không. Và thế là hết chuyện.”*

Khi được hỏi về những gì ông ấy biết về DTT, ông Weinstock cũng chỉ nói đơn giản là FWC đủ điều kiện mà không hề nhắc gì đến Điều 22(5).

256. Về khái niệm “*tự doanh các sản phẩm tài chính*” thì hướng dẫn tại biểu mẫu đăng ký miễn giảm thuế theo DTT được ban hành bởi cơ quan thuế Nhật Bản chỉ ra rằng:

*“Tự doanh các sản phẩm tài chính ... nghĩa là việc một công ty có những khoản đầu tư như mua cổ phiếu để nhận cổ tức hoặc những lợi tức khác được đăng ký bằng chính tên của mình”.*

Như ông Shah đã nhận xét, hướng dẫn đó nhất quán với luật pháp Anh về khấu trừ thu nhập có được từ “*dự án làm ăn thương mại*” và “*kinh doanh đầu tư*”, nghĩa là nắm giữ và quản lý các món đầu tư: xem đoạn A.8.1.3 tại *Thuế và Tái cấu trúc Công ty*

257. Có thể tìm hiểu Hướng dẫn của OECD<sup>24</sup> khi phân tích một Hiệp định: xem án lệ **HMRC v Burlington Loan Management DAC** [2024] UKUT 00152 (TCC) tại [44]:

*“Việc tự doanh sản phẩm tài chính được coi là hoạt động thương mại thường xuyên chỉ khi các người kinh doanh là các ngân hàng hoặc tổ chức mà các nước ký kết coi là tương tự như tổ chức tài chính. Nếu hoạt động tự doanh mà được thực hiện bởi người không phải là ngân hàng hay tổ chức tài chính thì không coi*

<sup>24</sup> Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (viết tắt OECD) là một tổ chức quốc tế với mục tiêu thúc đẩy các chính sách nhằm cải thiện kinh tế và phúc lợi xã hội trên toàn thế giới có trụ sở ở Châu Âu.



*là một hoạt động thương mại thường xuyên.*

258. Như ông Shah đã giải thích, không có Tòa án Anh nào đủ thẩm quyền phán xử về DTT.
259. Án lệ **Degorce v Revenue and Customs Commissioners** [2017] EWCA Civ 1427; [2018] 4 WLR 79 tại đoạn [45] Thẩm phán Henderson đã nói “*Chưa từng có định nghĩa rõ ràng cho từ “thương mại” trong luật thuế Vương Quốc Anh*”, mà thay vào đó từ thương mại hiểu thế nào trong lĩnh vực thuế được nói đến trong án lệ **Eclipse Film Partners (No 35) LLP v Revenue and Customs Comrs** [2015] EWCA Civ 95, [2015] STC 1429 và án lệ **Samarkand Film Partnership No 3 v Revenue and Customs Comrs** [2017] EWCA Civ 77, [2017] STC 926.
260. Ngài Thẩm phán Terence Etherton đã giải thích tại đoạn [112] trong án lệ **Eclipse**:  
*“Là một từ thông thường trong tiếng Anh, “thương mại” có hoặc đã có nhiều sắc thái ý nghĩa khác nhau. Trong lĩnh vực thuế để xác định thế nào là hoạt động thương mại thì ta cần phải xem xét nhiều yếu tố khác nhau. Những yếu tố đó có thể tách ra thành nhiều khía cạnh nhỏ hơn. Ví dụ như tính chất của một hoạt động thương mại là gì. Ví dụ như một hoạt động được cấu thành như thế nào thì trở thành hoạt động thương mại. Ví dụ như một hoạt động khi đặt vào bối cảnh các quy định pháp luật liên quan thì có đáp ứng khái niệm thương mại hay không.”*
261. Trong án lệ **Samarkand** tại [59], Thẩm phán Henderson đã phát biểu như sau:  
*“Án lệ **Eclipse** đã làm rõ rằng liệu người nộp thuế có tiến hành một hoạt động thương mại hay không thì phải nhìn toàn cảnh sự việc. Nghĩa là đối với từng vụ án thì phải bóc tách xem xét từng phạm vi khía cạnh của hoạt động đó, tìm hiểu kỹ tất cả các quy định pháp luật liên quan. Không thể có chuyện chỉ lấy một khía cạnh nhỏ trong toàn cảnh lớn để rồi coi đó là mấu chốt duy nhất quyết định toàn bộ sự việc.”*
262. Tôi ghi nhớ những nguyên tắc trên khi xem xét vấn đề hiện tại.
263. Lãnh chúa Wolfson lập luận rằng FitzWalter không đáp ứng quy định tại Điều 22(5). Đầu tiên là việc FitzWalter chỉ là công ty mới được thành lập, thì làm sao có thể mua lại khoản nợ của VietJet dưới dạng “*hoạt động thương mại thường xuyên*” để được hưởng quyền theo Điều 22(5) được. Lập luận tiếp theo là FWC là một bên “*tự doanh sản phẩm kinh tế*” vì mua khoản nợ phục vụ mục đích của họ, bằng tiền của họ, tự ghi công nợ trên bảng cân đối kế toán của họ. Vì vậy nên họ chỉ là một bên tự doanh phi tổ chức tài chính và sẽ không đạt điều kiện miễn thuế tại Điều 22(5)
264. Tôi không quan điểm như trên. Trái lại tôi đồng ý với quan điểm của ông Shah

rằng các tổ chức kinh tế như ngân hàng, bảo hiểm, chứng khoán phát sinh các hoạt động tự doanh là hoàn toàn bình thường. Ví dụ như ngân hàng có thể cho vay thế chấp nhưng cũng có thể mua chứng khoán về làm tài sản bảo đảm hoặc kiếm thêm lợi nhuận.

265. Tôi thấy rõ rằng hoạt động của FWC phải được coi là hoạt động thương mại, và hoạt động của FWC không thể coi là tự doanh.

266. Theo đó, câu trả lời cho Câu hỏi số 5 là “có”.

**Câu hỏi số 6: Liệu có phải mục đích chính của các bên khi thiết lập khoản vay nợ này là để lợi dụng Điều 11 của DTT hay không?**

267. Câu hỏi này chỉ áp dụng cho Máy bay NEO vì Câu hỏi 3A đã làm rõ Câu hỏi số 5 sẽ không nhắc đến Máy bay CEO.

268. Điều 11(7) của DTT quy định rằng:

*“Những khoản miễn trừ của Điều này không áp dụng nếu như các bên mua bán nợ để tạo ra lãi phát sinh nhằm mục đích lợi dụng các đặc quyền được quy định tại Điều này”*

269. VietJet cho rằng FWC được thành lập tại Vương Quốc Anh ngày 24/9/2021 chỉ với mục đích duy nhất là để mua nợ của VietJet, do đó Điều 11(7) phải được áp dụng, do đó Điều 11(1) vô hiệu – từ đó mà tư cách “Bên Cho Vay Đạt Chuẩn” không bảo đảm.

270. Như vậy đây là câu hỏi về mục đích thực hiện một hành vi, tôi căn cứ án lệ **Blackrock Holdco 5, LLC v HMRC** [2024] EWHC Civ 330 tại [124] để làm nguyên tắc xét xử như sau:

*“a) Trừ trường hợp đã quá rõ ràng thì khi xác định mục đích của một hành vi phải xét đến ý thức chủ quan của chủ thể thực hiện.*

*b) Mục đích của hành vi khác với hậu quả của hành vi. Kết quả hay hậu quả dù tránh được hay không tránh được đều không nhất thiết phải thể hiện mục đích của một hành vi.*

*c) Ý định chủ quan không chỉ bị giới hạn bởi suy nghĩ có nhận thức mà còn phải kể đến cả suy nghĩ vô thức.*

*d) Động cơ thực hiện hành vi chưa chắc đã giống với mục đích thực hiện hành vi.*

*e) Một số hậu quả của hành vi có liên quan mật thiết đến hành vi tới nỗi trừ khi là tai nạn thì không bao giờ hậu quả đó có thể xảy ra mà không đi kèm hành vi*



*có ý thức nhắm tới hậu quả đó.*

*f) Hội đồng xét xử phải dựa theo sự thật khách quan để xác định mục đích của một hành vi, và việc xác định không đơn giản chỉ là hỏi người liên quan là xong.”*

271. Đầu tiên cần xác định từ “*lợi dụng*” phải được hiểu với ý nghĩa trung lập.

272. Hơn nữa, Hướng dẫn của OECD cho rằng không nên coi việc nhận được lợi ích từ một hiệp định thuế là một trong những mục đích chính của toàn bộ giao dịch:

*“ Chỉ khi một giao dịch rõ ràng không phát sinh ra lợi ích nào khác ngoài những lợi ích từ hiệp định thuế thì mới được coi rằng mục đích chính của thỏa thuận đó là nhằm lợi dụng hiệp định.”*

273. Lãnh chúa Wolfson cho rằng FWA không đưa ra được bất kì chứng minh nào cho Tòa án để giải thích tại sao FWC lại được thành lập ở Vương Quốc Anh. Nhân chứng ông Weinstock nói rằng “*không nhớ là có cuộc thảo luận nào đề cập đến việc FWC có động cơ muốn miễn giảm thuế nhờ vào hiệp định tránh đánh thuế hai lần*”, việc thẩm vấn sau đó càng thể hiện rõ ông Weinstock không biết gì, thậm chí không biết vì sao lại chọn FWC làm bên kí kết.

274. Lãnh chúa Wolfson khiếu nại rằng người liên quan đến quyết định thực hiện giao dịch là ông Andrew Gray đã không được triệu tập để lấy lời khai. Vì lẽ đó mà Lãnh chúa Wolfson cho rằng Tòa án nên chú ý vào việc FWA không cung cấp đủ chứng cứ, viện dẫn án lệ **Efobi v Royal Mail Group Ltd** [2021] 1 WLR 3863 mà Thẩm phán Leggatt đã nói tại đoạn [4]:

*“ Cần xem xét kỹ tại sao một người lại không thể đưa ra lời khai để làm tình tiết cần nhắc trong vụ án. Phải xem xét liệu người đó có khả năng sinh hoạt thông thường để tham gia lấy lời khai hay không. Phải xem người đó có thể đưa ra những lời khai có giá trị như thế nào. Nếu như những thông tin đó mà không được thu thập đủ thì sẽ ảnh hưởng đến sự thật vụ án ”*

275. Lãnh chúa Wolfson thấy rằng ông Gray và các đồng nghiệp đều làm việc ở trụ sở FitzWalter đặt tại khu Mayfair<sup>25</sup> và không hiểu vì sao những người này không được gọi đến Tòa. Rõ ràng những người này đủ điều kiện để tham gia lấy lời khai và nếu có thì lời khai của họ sẽ làm rõ được lý do vì sao FWC lại được thành lập tại Vương Quốc Anh và tham gia kí kết với mục đích hưởng lợi từ Điều 11(1) tại DTT.

276. Lãnh chúa Wolfson cho rằng có thể lý do chính cho việc thành lập FWC là để mua bán nợ nhằm hưởng lợi từ DTT. FitzWalter biết rõ để hưởng lợi DTT thì

---

<sup>25</sup> Là một khu vực thuộc trung tâm thuộc London, cách không xa Tòa án.

phải trở thành Bên Cho Vay Đạt Chuẩn. Ông Weinstock cũng nói “*FitzWalter có thể thành lập một công ty tại nơi khác nếu họ muốn và nếu như đó cách tốt nhất để thực hiện giao dịch*” và “*rất ngớ ngẩn*” nếu như tiến hành một giao dịch mà không cân nhắc đến vấn đề thuế. Đúng là trong giao dịch JOLCO này FitzWalter đã chọn đặt công ty tại đảo Jersey để sở hữu máy bay vì đảo Jersey không đánh thuế doanh nghiệp. Lãnh chúa Wolfson cho rằng so với Jersey thì chẳng có lý do rõ ràng nào để chọn Vương Quốc Anh làm nơi đặt trụ sở cho FWC. Từ đó có thể suy luận thấy lý do duy nhất để chọn Vương Quốc Anh là vì công ty cần phải trở thành Bên Cho Vay Đạt Chuẩn, và phải như vậy thì mới được hưởng lợi từ DTT, và nếu đặt ở Jersey thì không thể làm được việc này.

277. Tôi không đồng ý với Lãnh chúa Wolfson về phần này. Vì Điều 11 chỉ nói về thuế miễn giảm với “*lãi suất phát sinh tại Nước ký kết*”, mà trong trường hợp này là ở Nhật. Vào thời điểm FWC kí Hợp Đồng Mua Bán Nợ thì việc thuê máy bay đã bị hủy, khoản vay đã được tăng tốc. Như vậy, không còn khoản lãi nào từ Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay nữa để mà tận dụng Điều 11.
278. Hơn nữa, kể cả như Lãnh chúa Wolfson nói thì việc FWC chọn vị trí đặt trụ sở để hưởng lợi thuế thì cũng không phải là “*mục đích chính*” của toàn bộ giao dịch này. Như vậy việc triệu tập ông Gray hay các đồng nghiệp tại FitzWalter lên cũng sẽ không đưa ra lời khai nào có ích hơn cho việc giải quyết vụ án này.
279. Do vậy nên Câu hỏi 6 được trả lời là “không”

**Câu hỏi số 7: Bên Vay có chấp thuận với Hợp Đồng Mua Bán Nợ bằng cách tiếp tục giao dịch với FWC dưới tư cách vừa là Bên Cho Vay vừa là Thụ Ủy Chứng Khoán khi ký kết Thỏa Thuận Tham Gia Giao Dịch cũng như Thỏa Thuận Tịch Thu Tài Sản không?**

280. Điều này chỉ liên quan đến Máy bay NEO.
281. Như đã phân tích, nếu FWC không phải là Bên Cho Vay Đạt Chuẩn thì theo Điều 17.2(a) của Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay NEO, cần phải có được sự đồng ý của Bên Vay đối với việc chuyển giao khoản nợ.
282. Đã trả lời được các Câu hỏi số 4, số 5, số 6 thì Câu hỏi số 7 không phát sinh nữa. Nhưng tôi quyết định vẫn tiếp tục phân tích.
283. FWA quan điểm rằng Bên Vay đã chấp thuận làm việc với FWC khi kí kết Thỏa Thuận Tham Gia Giao Dịch và Thỏa Thuận Tịch Thu Tài Sản.
284. Ông Shah nhấn mạnh rằng sự chấp thuận có thể biểu đạt bằng một biểu cảm, một lời nói, một diễn văn, một hành vi cụ thể. Điều này cũng được xác nhận trong án



lệ **Musst Holdings Ltd v Astra Asset Management UK Ltd** [2023] EWCA Civ 128 ở đoạn [55]-[56] lời của Thẩm phán Falk.

285. Ông Shah nói thêm một điều khoản của một giao dịch yêu cầu phải có sự đồng ý của các bên liên quan được đề cập trong án lệ **Musst** tại đoạn [86], cho phép thực hiện quyền đồng ý hồi tố. Có nghĩa là dù có sự vi phạm xảy ra tại thời điểm giao dịch vì có bên không đồng ý, thì nếu như bên đó đến cuối cùng vẫn chấp thuận thì giao dịch đó vẫn có hiệu lực.
286. Hơn nữa, ông Shah chỉ ra rằng Điều 17.2(a) Hợp Đồng Xác Lập Khoản Vay không yêu cầu sự đồng ý trước của Bên Vay cũng như không yêu cầu sự đồng ý đó phải được thực hiện bằng văn bản.
287. Nói chung ông Shah lập luận rằng vì Bên Vay đã ký kết Thỏa Thuận Tham Gia Giao Dịch và Thỏa Thuận Tịch Thu Tài Sản nên FWC không những trở thành Bên Cho Vay mà còn được chỉ định thành Trụ Ủy Chứng Khoán một cách hợp lệ. Như vậy có thể nói rằng Bên Vay đã *từ bỏ quyền yêu cầu*<sup>26</sup> và sau cùng vẫn chấp thuận giao dịch với FWC.
288. Tôi không chấp nhận quan điểm như trên. Suy luận như thế là đi ngược hoàn toàn mới mọi lập luận mà FWA đang đưa ra. Nó ngược với lập luận cho rằng FWC là một Bên Vay Đạt Chuẩn, thậm chí trái ngược với lời khai của chính ông Weinstock. Chưa từng có ai nghĩ đến việc đi xin sự chấp thuận của Bên Vay. Đột nhiên bây giờ mới nói Bên Vay đã đồng ý là hoàn toàn vô lý.
289. Cụ thể hơn, việc *từ bỏ quyền yêu cầu* mà ông Shah nói đến không hợp lý khi mà không có bất kì chứng cứ nào thể hiện Bên Vay đã biết là FWC không phải một Bên Cho Vay Đạt Chuẩn: để một bên có thể *từ bỏ quyền yêu cầu* thì họ phải biết là họ đang từ bỏ cái gì đã. Hơn nữa, tại Điều 30 trong Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay NEO quy định cấm *từ bỏ quyền yêu cầu*:

*“Không được phép mặc nhiên coi bất kì sự chậm trễ hay sự im lặng hay sự bất động nào của một bên đồng nghĩa với việc họ đã từ bỏ quyền lợi hay từ bỏ quyền yêu cầu.”*

Như vậy lập luận về từ bỏ quyền yêu cầu là không thể xảy ra

290. Đối với việc viện dẫn án lệ **Musst** thì án lệ này thực chất là về một vụ *thay thế hợp đồng chứ không phải chuyển giao hợp đồng*<sup>27</sup>. Bản chất thay thế hợp đồng là

<sup>26</sup> Waiver (từ bỏ quyền lợi hay từ bỏ yêu cầu): một khái niệm pháp lý chưa định nghĩa rõ ở Việt Nam nhưng lại rất thông dụng trên thế giới.

<sup>27</sup> Thay thế hợp đồng (novation) khác chuyển giao hợp đồng (assignment) ở chỗ thay thế hợp đồng thì hợp đồng cũ sẽ bị hủy bỏ và thay bằng hợp đồng mới. Còn chuyển giao hợp đồng chỉ là chuyển quyền và nghĩa vụ từ bên này sang bên khác, còn bản chất hợp đồng vẫn giữ nguyên.

tất cả các bên đều phải chấp thuận, còn chuyển giao hợp đồng thì không bắt buộc.

291. Trong trường hợp hiện tại không có dữ kiện nào cho thấy Bên Vay đã chấp thuận. Việc họ tham gia kí kết các thỏa thuận sau đó không thể hiện việc họ chấp thuận những gì đã xảy ra. Trái lại, việc họ kí kết những thỏa thuận đó còn cho thấy rằng lúc đó họ đang tin tưởng rằng FWC là Bên Cho Vay Đạt Chuẩn và do đó sự chấp thuận chuyển giao của họ là không cần thiết. Và đúng thực sự FitzWalter đã làm cho Bên Vay tin tưởng rằng FWC là Bên Cho Vay Đạt Chuẩn – như Điều 17.5(e) tại Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay đã quy định:

*“Đại Diện Chứng Khoán sau khi ký kết Hợp Đồng Mua Bán Nợ thì phải gửi ngay một bản copy cho Bên Vay*

292. Theo đó, câu trả lời cho Câu hỏi số 7 là “không”

**Câu hỏi số 8: Trong trường hợp Bên Vay chưa chấp thuận thì việc chuyển giao khoản vay có hiệu lực hay không?**

293. Giống như Câu hỏi số 7, điều này chỉ liên quan đến Máy bay NEO nhưng xem xét câu hỏi này lại dẫn đến hai hệ quả khác nhau giữa Máy bay CEO và NEO. Việc trả lời các Câu hỏi số 4, số 5, số 6, số 7 dẫn đến việc Câu hỏi số 8 trở nên không cần thiết. Tuy vậy tôi quyết định vẫn tiếp tục xem xét.

294. Quan điểm của của Lãnh chúa Wolfson rất đơn giản. Tại Điều 17.2(a) của Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay NEO và CEO liệt kê các trường hợp mà không cần có sự đồng ý của Bên Vay đối với việc mua bán nợ của Bên Cho Vay. Giao dịch của FWC và Natixis không thuộc một trong các trường hợp tại Điều 17.2(a) nên đương nhiên mất hiệu lực.

295. Ông Shah không đồng ý và cho rằng Điều 17.2(a) không quy định rằng nếu vi phạm thì mặc nhiên dẫn đến việc giao dịch bị mất hiệu lực.

296. Về mặt này, ông Shah nhấn mạnh Điều 17.2(c) quy định như sau:

*“Việc chuyển giao quyền hợp đồng chỉ có hiệu lực khi:*

*(i) Đại Diện Chứng Khoán và Bên Vay nhận được Hợp Đồng Mua Bán Nợ được làm theo Biểu mẫu tại Phụ lục 4, Phần B và văn bản của Bên Cho Vay Mới rằng sẽ tuân thủ mọi nghĩa vụ đối với Bên Cấp Tín Dụng và Bên Vay;*

*(ii) Đại Diện Chứng Khoán thực hiện tất cả các hoạt động kiểm tra theo đúng quy trình KYC<sup>28</sup>.*

<sup>28</sup> Quy trình KYC (Know Your Customer) là một quy trình nhằm xác minh danh tính và điều kiện của khách hàng.



*(iii) bên chuyển giao và bên nhận chuyển giao hợp đồng có nghĩa vụ cung cấp tất cả những thông tin cần thiết cho Bên Vay để nhằm giúp Bên Vay thực hiện các thủ tục cần thiết theo quy định của pháp luật Nhật Bản và cơ quan thuế.”*

Ông Shah cho rằng điều này đã quy định tất cả những trường hợp có thể dẫn đến việc Hợp Đồng Mua Bán Nợ bị mất hiệu lực, và không có trường hợp nào nhắc đến việc không có chấp thuận của Bên Vay thì giao dịch vô hiệu.

297. Ông Shah bổ sung rằng Điều 17.2(d) quy định việc chuyển giao “*chỉ có hiệu lực khi quy trình tại Điều 17.2 và Điều 17.4 được tuân thủ*”, như vậy hiệu lực giao dịch nằm ở tổng thể toàn bộ Điều 17.2 chứ không riêng Điều 17.2(a). Như vậy nên việc tuân thủ Điều 17.2(a) không phải là điều kiện tiên quyết cho một giao dịch có hiệu lực, đồng nghĩa với việc Bên Vay không chấp thuận cũng không làm giao dịch mất hiệu lực.
298. Tôi không đồng ý với ông Shah, tôi đồng ý với quan điểm phân bác của Lãnh chúa Wolfson. Ông cho rằng Điều 17.2(c)-(d) quy định một quy trình thủ tục, bắt buộc phải tuân thủ ngay khi giao dịch được phép đi vào thực hiện. Còn Điều 17.2(a) thì lại khác, đây là điều kiện để xem xét ngay từ đầu rằng giao dịch có được phép thực hiện hay là không. Lãnh chúa Wolfson nói rằng cực kì vô lý nếu một giao dịch không được phép thực hiện mà sau đó lại trở thành có hiệu lực.
299. Tôi thấy Lãnh chúa Wolfson nói đúng khi lập luận rằng điều khoản hạn chế chuyển giao sẽ khiến mọi giao dịch sau đó trở nên vô hiệu. Lãnh chúa Wolfson phân tích kĩ hơn khi lập luận rằng có trường hợp điều khoản hạn chế chuyển giao không ngăn chặn hiệu lực giao dịch, mà nếu có vi phạm thì cũng có thể khắc phục bằng cách bồi thường. Tuy nhiên, giả định đó khó xảy ra trong trường hợp này, trong án lệ **Linden Gardens Trust Ltd v Lenesta Sludge Disposals Ltd [1994] 1 AC 85** tại trang 108 – 109, Lãnh chúa Browne-Wilkinson đã nói như sau:

*“Mặc dù việc chuyển giao hợp đồng đã vi phạm Điều 17, những vẫn có hiệu lực vì nguyên nhân vi phạm bắt nguồn từ hành vi của người nhận chuyển giao. Lập luận này căn cứ vào hai cơ sở: cơ sở thứ nhất là phán quyết trong án lệ **Tom Shaw and Co. v. Moss Empires Ltd. (1908) 25 T.L.R. 190**; cơ sở thứ hai là chuyển giao hợp đồng đang có sự vi phạm thì nghĩa vụ khắc phục vi phạm đó cũng được chuyển giao sang người nhận.*

*Trong vụ Tom Shaw, một diễn viên gọi là B kí hợp đồng với hãng phim Moss Empire, bản hợp đồng này cấm B chuyển giao quyền nhận lương cho người khác. Nhưng B sau đó tuyển Tom Shaw làm người đại diện và đồng ý chuyển giao cho Tom Shaw 10% mức lương theo hợp đồng. Sau đó Tom Shaw kiện Moss Empire để đòi 10% lương và diễn viên B cũng có mặt trong vụ án này. Moss Empire đồng*

ý trả 10% nhưng không rõ là trả cho B hay trả cho Tom Shaw nên nhờ Tòa án ấn định. Thẩm phán Darling tại trang số 191 nhận định rằng việc cầm chuyển giao quyền hợp đồng như trên đã trở nên mất tác dụng, và không thể sử dụng để vô hiệu hóa thỏa thuận chuyển giao giữa hai người kia nữa. Thẩm phán sau đó phán quyết yêu cầu diễn viên B phải trả tiền cho Tom Shaw và Moss Empire không phải trả gì.

Án lệ đã có tuổi gần 100 năm, lại còn được báo cáo thiếu sót nên không rõ toàn văn nội dung phán quyết là gì. Ta có thể quan sát thấy có một giao dịch chuyển giao quyền hợp đồng giữa Tom Shaw và diễn viên B; diễn viên B thì có một hợp đồng với hãng Moss Empire và có điều khoản cầm chuyển giao quyền trong hợp đồng này. Điều khoản cầm này không khiến cho diễn viên B thoát khỏi nghĩa vụ phải trả cho Tom Shaw một số tiền theo thỏa thuận. Từ những dữ kiện như vậy ta có thể suy luận: điều khoản hạn chế chuyển giao quyền hợp đồng chỉ có hiệu lực giữa hai bên kí kết, và nếu như không có điều khoản cụ thể nào khác thì điều khoản hạn chế không làm cho giao dịch chuyển giao với bên thứ ba bị vô hiệu.

Trong án lệ **Helstan Securities** [1978] 3 All ER 262 thì Thẩm phán Croom-Johnson đã không áp dụng án lệ **Tom Shaw** mà tuyên rằng việc chuyển giao quyền hợp đồng đã cấu thành vi phạm hợp đồng nên người nhận chuyển giao không có quyền khởi kiện. Phán quyết này được thừa nhận và được áp dụng sau đó trong án lệ **Reed Publishing Holdings**, 25/5/1983 và **In Re Turcan**, 40 Ch.D. 5.

Do đó, các cơ quan chức năng hiện tại xác định rằng việc chuyển giao quyền hợp đồng trong khi hợp đồng đã cầm hoặc hạn chế thì sẽ dẫn đến hậu quả là việc chuyển giao đó bị vô hiệu. Tôi cho rằng luật pháp giải quyết nhất quán như vậy là hợp lý. Nếu như không giải quyết như vậy thì việc có những điều khoản hạn chế chuyển giao sẽ dần trở thành vô nghĩa.”

300. Lãnh chúa Wolfson cho rằng Điều 17.2(a) không phải là một quy tắc đặt ra cho có, mà là một điều khoản hạn chế chuyển giao.
301. Ông Shah không đồng ý. Ông thấy VietJet viện dẫn án lệ **Linden Gardens** là không hợp lý vì tính chất khác nhau giữa hai vụ án. Án lệ xem xét hiệu lực của việc chuyển giao đối với người đi vay và liệu người đi vay có nghĩa vụ phải công nhận tư cách của bên nhận chuyển giao hay không; bản thân án lệ không đánh giá hiệu lực của toàn bộ giao dịch chuyển giao.
302. Ông Shah đưa ra bài nghiên cứu của Giáo sư Roy Goode sau vụ **Linden Gardens: Những Điều khoản Cầm và Hạn chế trong Chuyển giao Quyền Hợp đồng** (2009) LMCLQ 300, cụ thể là các trang 308-309, như sau:

“Để thấy những điều khoản cầm hay hạn chế là để nhằm bảo vệ lợi ích của Bên



*Vay (con nợ). Kể cả con nợ được biết về việc chuyển giao hợp đồng thì cũng không đồng nghĩa với việc họ phải thừa nhận tư cách của người nhận chuyển giao (chủ nợ mới); nhưng nguyên tắc cũng chỉ dừng ở đây. Việc hạn chế chuyển giao chỉ có lợi cho con nợ mà không có lợi cho Bên Cho Vay, bên nhận ủy thác, hay bên mua nợ. Vì vậy mà điều khoản hạn chế không thể dùng để vô hiệu hóa hoàn toàn giao dịch chuyển giao quyền hợp đồng. Tòa án Anh chưa xác định rõ vấn đề này nhưng dường như đang tiến rất gần đến việc thống nhất các nguyên tắc như đã nói trên ”.*

303. Bài viết này cũng đã được trích dẫn tại án lệ **Ngân hàng First Abu Dhabi PJSC v BP Oil International Ltd** [2018] EWCA Civ 14. Thẩm phán Gloster phát biểu tại [28]:

*“... Tôi cho rằng lập luận của Giáo sư Goode rất chính xác khi nêu ra nguyên tắc: hạn chế chuyển giao quyền hợp đồng chỉ thực sự liên quan đến quan hệ với con nợ, chứ không liên quan đến những bên thứ ba cũng tham gia vào việc giao dịch. Và do đó phía con nợ không thể ngăn cản việc xác lập một giao dịch chuyển giao quyền hợp đồng giữa chủ nợ và bên mua nợ hay bất kì bên nào khác. Tất cả những gì mà con nợ có thể làm là phản đối tư cách khởi kiện của chủ nợ mới nếu như xảy ra kiện tụng .”*

304. Thẩm phán tiếp tục tại tại [29]:

*“Do vậy nên Điều 34 không được áp dụng để vô hiệu hóa giao dịch mua bán nợ (được xác lập một cách ngay tình và công bằng) giữa BP Oil International và Ngân hàng Quốc gia Abu Dhabi. Tôi cho rằng phán quyết trong vụ này sẽ khiến Thượng viện phải xem xét lại nội dung án lệ **Linden Gardens** ...”*

305. Thẩm phán kết luận:

*“Rất tiếc là án lệ **Linden Gardens** lại có tính ràng buộc trong vụ án này. Mặc dù rất thất vọng nhưng tôi vẫn phải đưa ra phán quyết rằng giao dịch chuyển giao quyền hợp đồng của BP Oil International là vô hiệu vì không có sự chấp thuận của Samir Group.”*

306. Thẩm phán Gloster thừa nhận rằng án lệ **Linden Gardens** có tính chất ràng buộc, do đó mà: người mua nợ không có bất kì quyền lợi nào nếu như giao dịch mua bán nợ bị tuyên vô hiệu. *Sách Luật Chuyển giao Quyền Hợp đồng* của tác giả Marcus Smith & Nico Leslie phân tích ở đoạn 25.04:

*“Nếu như điều khoản hạn chế mà không dẫn tới giao dịch vô hiệu mà chỉ phát sinh nghĩa vụ bồi thường do vi phạm thì rất khó áp dụng – vì không có cách nào tính chính xác được số tiền phải bồi thường là bao nhiêu và đặc biệt là cái gì bị thiệt hại để mà phải bồi thường.”*

307. Tôi đồng ý với quan điểm của Lãnh chúa Wolfson rằng kể cả khi nghiên cứu của Giáo sư Goode là đúng thì cũng không áp dụng được vào vụ án này, do tranh chấp ở đây là người mua nợ không đi kiện người bán nợ, cũng không kiện con nợ mà lại kiện một bên thứ ba liên quan trong toàn chuỗi giao dịch.
308. Luận điểm của ông Shah rằng các điều khoản cấm hay hạn chế chuyển giao hợp đồng tồn tại với mục đích bảo vệ con nợ. Do vậy đúng ra chỉ có con nợ (ở đây là Bên Vay – SPV Nhật Bản) mới được kích hoạt các điều khoản cấm để tự bảo vệ mình. Do đó mà VietJet với vai trò một bên trong toàn chuỗi giao dịch lại không đủ tư cách để áp dụng Điều 17.2(a). Ông Shah nhấn mạnh trong một thỏa thuận có rất nhiều bên tham gia thì phải có sự phân biệt rạch ròi về tư cách lẫn thẩm quyền của từng bên, chỉ như vậy mới đảm bảo sự hoạt động trơn tru của thương mại đa phương.
309. VietJet không phải là bên kí kết Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay nhưng lại tự cho mình quyền của Bên Vay để đưa ra yêu cầu tại Tòa án là không thuyết phục. Trong vụ này những Bên Vay NEO không những không kiện cáo gì mà còn kí kết Thỏa Thuận Tham Gia Giao Dịch và Thỏa Thuận Tịch Thu Tài Sản, như vậy không có căn cứ nào để nói quyền lợi của Bên Vay (con nợ) đã bị xâm hại.
310. Tôi không đồng ý với quan điểm như trên. Lãnh chúa Wolfson phản bác rằng nếu như ông Shah nói thế thì VietJet ngay từ đầu đã chẳng liên quan đến vụ án này, mà đó là điều vô lý. Chính FWA mới là bên khởi kiện VietJet, nộp các chứng cứ là các hợp đồng mà VietJet không đích thân ký kết để ràng buộc trách nhiệm của VietJet.
311. Theo đó, câu trả lời cho Câu hỏi số 8 là “không”.

**Câu hỏi C: FWC có được bổ nhiệm một cách hợp lệ làm Đại Diện Chứng Khoán/Thụ Ủy Chứng Khoán hay không ?**

**Câu hỏi số 9: FWC có phải là tổ chức tài chính theo quy định của Điều 21.23(b) Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay NEO và Điều 21.21 của Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay CEO không ?**

312. Câu hỏi 9 như tiêu đề sẽ áp dụng với cả Máy bay NEO và Máy bay CEO.
313. Câu hỏi này phát sinh từ sự kiện ngày 03/9/2021, FWC trở thành Đại Diện Chứng Khoán/Thụ Ủy Chứng Khoán sau khi kí 4 văn bản Thỏa Thuận Từ Bỏ Và Chỉ Định.
314. Theo điều khoản 21.23(b) của Hợp Đồng Cơ Cấu Khoản Vay NEO và Điều khoản 21.21 của Thỏa thuận Khoản vay Tiện ích CEO, FWC chỉ đủ điều kiện để được



bổ nhiệm làm Đại lý Bảo đảm/Ủy thác Bảo đảm nếu đó là “công ty ủy thác, ngân hàng hoặc tổ chức tài chính”.

315. Cả ông Shah và Lãnh chúa Wolfson đều đồng ý rằng Câu hỏi số 9 tương đồng với Câu hỏi số 4 đã được trả lời ở trên.

316. Theo đó, câu trả lời cho Câu hỏi số 9 (cũng như Câu hỏi 4) là “có”.

**Câu hỏi 9A: Quyền của Thụ Ủy Chứng Khoán có được giao cho FWC theo Điều 3(a) của Thỏa Thuận Từ Bỏ Và Chỉ Định hay không ?**

317. Câu hỏi này phát sinh từ Câu hỏi số 9 nhưng Câu hỏi số 9 đã được bỏ qua như nêu trên. Do vậy không phát sinh.

**Câu hỏi 9B . FWA có giành được quyền của Bên Cho Thuê theo Thỏa Thuận Tham Gia Giao Dịch hay không ?**

318. Câu hỏi này phát sinh từ Câu hỏi số 9 nhưng Câu hỏi số 9 đã được bỏ qua như nêu trên. Do vậy không phát sinh.

**Vấn đề D. Về việc bán Máy bay**

**Câu hỏi 9C. Việc bán các Máy bay có làm mất đi bất kỳ quyền lợi nào mà VietJet với tư cách là Bên Thuê Lại đáng ra được hưởng theo quy định pháp luật và Công ước Cape Town không?**

319. Câu hỏi này phát sinh từ Câu hỏi số 8 và Câu hỏi số 9 nhưng Câu hỏi số 9 đã được bỏ qua như nêu trên. Do vậy không phát sinh.

**Vấn đề E. Miễn giảm việc tịch thu**

320. Tòa án có quyền xem xét và cho phép VietJet được miễn việc bị tịch thu các Máy bay.

321. VietJet trong vụ án này đã đưa ra đề nghị được Tòa án cho hưởng quyền miễn tịch thu các máy bay, mặc dù bản chất vụ án phức tạp hơn thông thường. Thường thì Tòa án chỉ có quyền như vậy tại các vụ án đơn giản hơn, ví dụ bên A đòi cưỡng chế bên B vì bên B vi phạm (rất phổ biến trong tranh chấp liên quan đến vay mua nhà, vì nếu tịch thu nhà thì sẽ có người trở thành vô gia cư); nhưng vụ này có quá nhiều bên và quá nhiều hợp đồng nên cần xem xét kỹ hơn.

322. Về nguyên tắc thì việc miễn giảm như trên có thể áp dụng cho cả các tài sản phi bất động sản. Cơ mật Viện<sup>29</sup> đã xác nhận trong án lệ **Çukurova Finance**

<sup>29</sup> Cơ mật Viện (Privy Council) là một cơ quan có vai trò lịch sử quan trọng trong hệ thống chính trị và pháp luật

**International Ltd v Alfa Telecom Turkey Ltd [2013] UKPC 2** tại đoạn [92]-[94]:

*“Cơ mật Viện thống nhất rằng không tồn tại quy định pháp luật nào để cho rằng tòa án chỉ có thể trao quyền miễn giảm đối với các hợp đồng bất động sản. .*

93. Tại án lệ **BICC Plc v Burndy Corporation [1985] Ch 232, 252A-C**, trong đó Thẩm phán Dillon đã nói:

*“Tôi thấy không có lý gì mà tòa án có thể cho miễn giảm với hợp đồng vay mua đất mà lại không được quyền cho miễn giảm với hợp đồng thế chấp tài sản cá nhân. Tôi cũng không thấy có quy định nào vạch rõ ra việc tài sản nào có thể được miễn tịch thu và tài sản nào thì lại không được. Cũng không có quyền tài sản nào mà tòa án thấy rằng không thể can thiệp, kể cả là quyền sở hữu hay quyền chiếm hữu, chỉ trừ quyền hợp đồng thì ở mức độ phức tạp hơn. Do đó tôi nhận định rằng Tòa án có đủ thẩm quyền để trao quyền miễn giảm cho Tập đoàn Burndy.”*

*Thẩm phán Kerr và Thẩm phán Ackner cũng đồng ý với nhận định trên của Thẩm phán Dillon tại đoạn 253C và 260A.*

94. Vì những lập luận trên nên Cơ mật Viện đồng ý với kết luận rằng quy định miễn giảm tịch thu được áp dụng đối với các quyền tài sản là quyền sở hữu, quyền chiếm hữu, không bao gồm quyền hợp đồng; áp dụng đối với tất cả các loại tài sản đang tồn tại.

323. Cần phải nói trước các Câu hỏi số 10 và Câu hỏi số 11 sẽ tiếp tục thách thức thẩm quyền của Tòa án đối với việc trao quyền miễn tịch thu các máy bay. Câu hỏi số 12 là về việc liệu VietJet có xứng được trao quyền miễn tịch thu không, thì trước hết Câu hỏi số 10 và 11 phải được trả lời là “có”. Phức tạp ở chỗ Câu hỏi số 10 sẽ liên quan đến Công ước Cape Town, đồng nghĩa vụ việc sẽ trở nên càng phức tạp hơn và liên quan đến đa phương quốc tế - như vậy thì muốn trả lời toàn vẹn chỉ có cách tiến hành một vụ án khác.
324. Về mặt này, tôi áp dụng quan điểm tương tự như Ngài William Blair đã áp dụng trong án lệ **SY Roro 1 PTE Ltd v Onorato Armatore Srl [2024] EWHC 611 (Comm)** tại đoạn [135]. Từ đây tôi sẽ giải quyết Câu hỏi số 10 và số 11 ở một phần khía cạnh không liên quan đến Công ước Cape Town. Căn cứ từ đó tôi sẽ giải quyết Câu hỏi số 12.

**Câu hỏi số 10: Về nguyên tắc, liệu Tòa án có đủ thẩm quyền cho phép miễn việc**



## tịch thu máy bay không?

325. Có hai khía cạnh liên quan đến câu hỏi này. Một là FWA cho rằng Tòa án không đủ thẩm quyền cho VietJet được miễn trừ vì bản chất quyền chiếm hữu của VietJet với các máy bay bị hạn chế. Hai là FWA cho rằng Tòa án không đủ thẩm quyền vì Công ước Cape Town nghiêm cấm việc trao quyền miễn trừ tịch thu tài sản. Như đã nói ở trên thì tôi chỉ xem xét khía cạnh thứ nhất.
326. Ông Shah đưa ra lời của Lãnh chúa Briggs trong án lệ **Vauxhall Motors Ltd v Manchester Ship Canal Co Ltd** [2019] UKSC 46, [2020] AC 1161 tại đoạn [25] và của Cơ mật Viện tại án lệ **Çukurova Finance** rằng Tòa án chỉ có quyền cho miễn trừ nếu như quyền liên quan đến tài sản là quyền sở hữu hoặc quyền chiếm hữu. Ông Shah bổ sung thêm tại án lệ **On Demand Information plc v Michael Gerson (Finance) plc** [2002] UKHL 13, [2003] 1 AC 368 đoạn [29] Lãnh chúa Millet đã phân tích rằng một quyền tài sản được coi là quyền chiếm hữu nếu như thời gian chiếm hữu là không cố định, đồng nghĩa với việc thời gian chiếm hữu không thể ngắn hơn vòng đời của tài sản.
327. Ông Shah lập luận thêm bản chất của của Hợp Đồng Thuê Lại là *Hợp đồng cho thuê mua*<sup>30</sup> hay *Hợp đồng cho thuê dùng*<sup>31</sup> sẽ là yếu tố tiên quyết xác định việc Tòa án có quyền cho miễn trừ tịch thu hay không. Từ đó ông Shah chỉ ra tại án lệ **On Demand** có nội dung tranh chấp về *Hợp đồng cho thuê mua* đã thừa nhận thẩm quyền Tòa án về việc cho phép miễn trừ tịch thu. Tuy nhiên ông Shah viện dẫn thêm án lệ **Celestial Aviation Trading 71 Ltd v Paramount Airways Private Ltd** [2010] EWHC 185 (Comm) Thẩm phán Hamblen xác định tại [51]-[55] rằng Tòa án không có thẩm quyền để cho miễn trừ tịch thu máy bay trong *Hợp đồng cho thuê dùng* vì thời hạn thuê là 8 năm, sau 8 năm thì các máy bay vẫn còn vòng đời sử dụng khá đáng kể<sup>32</sup>.
328. Ông Shah lập luận rằng nếu như không vì điều khoản mua lại trong Hợp Đồng Thuê Chính thì đã có thể áp dụng thẳng án lệ **Celestial Aviation** để bác bỏ thẩm quyền Tòa án đối với miễn trừ tịch thu. Ông Shah nêu bật lên một số chi tiết tại hợp đồng để Tòa án xem xét: thời hạn thuê là 10,5 năm (theo ông Chrun thì vòng đời máy bay hiện đài là 25 năm); quyền sở hữu không được tự động chuyển lại cho VietJet khi hợp đồng hết hạn; quyền chiếm hữu máy bay của VietJet chỉ được phép khi không xảy ra Sự Kiện Vi Phạm; nội dung Hợp Đồng Thuê Lại quy định rõ tình trạng máy bay phải đảm bảo khi trả lại....

<sup>30</sup> *Financial Lease (Hợp đồng cho thuê mua):* Thời gian thuê dài, người thuê có thể mua lại tài sản, tài sản được ghi nhận trên bảng cân đối kế toán của người thuê, và người thuê chịu trách nhiệm bảo trì.

<sup>31</sup> *Operating Lease (Hợp đồng cho thuê dùng):* Thời gian thuê ngắn, không có quyền sở hữu tài sản, tài sản không được ghi nhận trên bảng cân đối kế toán của người thuê, và người cho thuê thường chịu trách nhiệm bảo trì.

<sup>32</sup> *Sở dĩ cần nhắc đến vòng đời tài sản vì tịch thu sẽ gây hại đến quyền của bên cho thuê hoặc bên thuê. Nếu vòng đời còn ngắn mà tịch thu thì bên thuê không ảnh hưởng mấy vì vốn tài sản cũng sắp hết hạn sử dụng rồi, mà ngược lại bên thuê sẽ thiệt hại nặng. Do đó phải tính đến khía cạnh này khi xét xử.*

329. Ông Shah và Lãnh chúa Wolfson đều đưa ra mấu chốt về điều khoản mua lại trong các hợp đồng có tính chất như thế nào. Ông Shah thì rằng điều khoản mua lại không đủ căn cứ cho rằng có quyền miễn trừ; trong khi Lãnh chúa Wolfson thì có quan điểm ngược lại.
330. Đầu tiên, ông Shah nhận xét rằng không có lựa chọn nào để mua Máy bay trong Hợp Đồng Thuê Lại của CEO ngoài việc chấm dứt hợp đồng thuê sớm. Thứ hai, đối với Máy bay NEO, ông Shah cho rằng VietJet không đủ tư cách yêu cầu miễn trừ tịch thu vì theo Điều 21 của Hợp Đồng Thuê Lại NEO, quyền chọn mua của VietJet là không bắt buộc. Như vậy có nghĩa là Máy bay NEO theo đúng mục đích hợp đồng sẽ phải trả lại cho chủ sở hữu sau khi hợp đồng hết hạn.
331. Ông Shah cho rằng các hợp đồng trong vụ án này không phải là dạng *Hợp đồng cho thuê mua* điển hình, thông thường hãng hàng không sẽ bỏ vốn mua máy bay thông qua tiền thuê trả dần, và đến khi hợp đồng hết hạn thì mua đứt lại máy bay. Còn trong trường hợp này vốn được bỏ ra bởi các nhà đầu tư Nhật Bản và đi vay của các Bên Cho Vay, trong đó tiền của nhà đầu tư Nhật Bản chiếm thiểu số 25% toàn giá trị. Đồng nghĩa với việc vốn mua máy bay ở đây không phải hoàn toàn đến từ tiền thuê. Ông Shah chỉ ra Hợp Đồng Thuê Lại CEO không có điều khoản cho phép mua lại trong trường hợp không có vi phạm nợ, và tại Hợp Đồng Thuê Lại NEO thì giá quyền mua lại chỉ bằng khoảng 50% số tiền Bên Cho Vay bỏ ra để mua máy bay.
332. Ông Shah đối chiếu với từng tình tiết trong hợp đồng để đưa ra lập luận. Đầu tiên trong án lệ **Transag Haulage Ltd (IAR) v Leyland DAF Finance** [1994] 1 WLUK 409, đã xác định Tòa án có thẩm quyền cho phép miễn trừ tịch thu đối với các hợp đồng thuê mua, thỏa thuận trong án lệ là một hợp đồng thuê mua khi mà tiền trả góp xong hết thì Transag có thể mua lại các xe tải. Ở trang 365E, Thẩm phán Knox lưu ý về tùy chọn mua:
- “Đối với tôi, ngay cả quyền thực hiện quyền chọn cũng phải được coi là một quyền tài sản chứ không phải quyền hợp đồng. Do vậy quyền này cũng có thể được áp dụng miễn trừ tịch thu tài sản.”*
333. Tuy nhiên, như ông Shah đã chỉ ra, đây là một trường hợp liên quan đến ba hợp đồng thuê mua xe tải, theo đó một khoản đặt cọc đáng kể được trả ngay từ đầu, sau đó là 36 khoản trả góp hàng tháng trị giá £1,000. Sau khi tất cả các khoản trả góp đã được trả, người thuê có thể mua lại xe tải với giá £5. Như nói ở trên, án lệ khác với vụ hiện tại vì tiền trả góp được coi như là góp vào tiền mua và quyền chọn mua thực tế giá trị rất thấp.
334. Đối với án lệ **On Demand**, tài sản trong án lệ là các thiết bị video được cho thuê



với điều khoản là khi hết hợp đồng thì bên thuê được quyền bán thiết bị và giữ lại một phần tiền. Tại án lệ **Transag**, Thẩm phán Rober Walker đã nói:

*“Thẩm phán Knox đã nêu rằng việc tiếp tục chiếm hữu 3 chiếc xe tải là cần thiết để Transag có thể hoạt động.”*

Thượng viện đã chấp nhận lập luận của Tòa phúc thẩm, bác bỏ lập luận rằng hợp đồng thuê hoàn toàn mang tính hợp đồng như sau:

*“Các quyền theo hợp đồng cho phép người thuê sở hữu vô thời hạn các tài sản miễn là các khoản thanh toán tiền thuê được thực hiện đúng và đủ. Đồng thời đặt ra giới hạn của người chủ sở hữu đối với tài sản đó. Cấu trúc như vậy không thể coi đơn giản là quyền hợp đồng mà phải là quyền tài sản.”*

335. Tuy nhiên ông Shah cũng nói án lệ kể trên là về trường hợp bên cho thuê đã thu hồi được tiền vốn của thiết bị kèm lợi nhuận, đủ gốc lẫn lãi. Hợp đồng còn ghi rằng sau khi hết hạn thuê thì có thể gia hạn thêm 12 tháng với số tiền thuê rất nhỏ. Và nếu người thuê bán thiết bị thì còn được phép giữ lại 95% tiền. Do đó, hợp đồng thuê là một *Hợp đồng cho thuê mua* có tính chất chuyển giao toàn bộ rủi ro và quyền sở hữu tài sản sang cho bên thuê.

336. Lãnh chúa Wolfson trích dẫn án lệ **OG Romsdal Fylkesbatar AS v The Demise Charterers of the Ship “Jotunheim”** [2004] EWHC 671, trong đó Thẩm phán Cooke tại [50]-[51] cho rằng Tòa án có thẩm quyền cho miễn trừ tịch thu đối với thỏa thuận thuê mua tàu thủy:

*“... trong hợp đồng thuê mua tàu thủy, người sở hữu con tàu xác định sẽ không làm gì với con tàu nữa sau khi chuyển giao. Họ có quyền nhận thanh toán, và nếu mọi thứ đúng tiến độ thì chuyển quyền sở hữu con tàu cho người thuê sau khi nhận được những đồng tiền thanh toán cuối cùng ... bên thuê được hưởng quyền hợp đồng và quyền chiếm hữu đối với con tàu ... họ có quyền được nhận quyền sở hữu sau khi kết thúc thời hạn thuê, nếu như đã tuân thủ mọi quy định trong hợp đồng.”*

337. Tương tự trong án lệ **OCM Maritime Nile LLC v Courage Shipping Co (The ‘Courage’)** [2022] EWHC 452 (Comm) có nội dung bên cho thuê đồng ý cho bên thuê mua lại tàu thủy nếu như không có sự kiện vi phạm nào xảy ra. Ngài Andrew Smith kết luận Tòa án có thẩm quyền cho phép miễn trừ tịch thu, tương tự như kết luận của Thẩm phán Cooke, rằng hợp đồng *“nếu như diễn ra đúng kế hoạch thì Bị đơn có quyền chiếm hữu tàu thủy cho đến khi phải trả lại cho Nguyên đơn”*. Tuy nhiên ông Shah chỉ ra rằng những án lệ trên không ủng hộ lập luận của VietJet. Đó là vì án lệ **The Jotunheim** thì hợp đồng có điều khoản *“tàu thủy sau đó sẽ thuộc về bên thuê”*; còn trong án lệ **OCM** thì điều khoản quyền mua quy định nếu bên thuê không mua lại trước ngày hết hạn hợp đồng thì sau đó *“phải*

*mua lại*”. Nói cách khác, trong cả hai án lệ thì tài sản sẽ thuộc về bên thuê nếu như hợp đồng được tuân thủ.

338. Lãnh chúa Wolfson đề cập đến án lệ **Hush Brasseries Ltd v RLUKREF Nominees (UK) One Ltd** [2022] EWHC 3018 (Ch), trong đó việc miễn trừ tịch thu được Tòa án đồng ý khi một hợp đồng cho phép người thuê nhà được quyền mua lại cả khu đất. Thẩm phán Klein đã giải thích tại đoạn [62] rằng “*quyền chọn mua lại khu đất ngay lập tức đã tạo ra một giá trị đáng kể cho tài sản, trước khi cả bên thuê đến thời hạn được quyền kích hoạt quyền mua*”. Ông Shah cho rằng VietJet đã không chỉ ra được có tồn tại một quyền chọn mua tương tự đối với các máy bay.
339. Lãnh chúa Wolfson trích dẫn án lệ **Celestial Aviation** tại đoạn [57]: “*việc cho phép miễn trừ tịch thu thêm một khoảng thời gian tương ứng trong vòng đời tài sản sẽ kéo dài thỏa thuận đang tồn tại giữa các bên*”, Thẩm phán Hamblen nói thêm tại [56]: “*đảm bảo tiếp tục duy trì cả rủi ro lẫn quyền lợi cho bên cho thuê là Celestial*”. Trong vụ án này, Lãnh chúa Wolfson cho rằng khác ở chỗ là tất cả các bên đều đang cố đẩy toàn bộ rủi ro lẫn quyền lợi của chính họ lên phía người thuê là VietJet, trong khi vẫn giữ nguyên quyền lợi thuê của người Nhật như là động lực chính của toàn bộ giao dịch.
340. Tôi đồng ý với Lãnh chúa Wolfson về điều này. Hợp đồng thuê trong vụ **Celestial Aviation** không giống như hợp đồng trong trường hợp hiện tại. Ông Chrun - chuyên gia của FWA, xác nhận rằng mục đích của các điều khoản chấm dứt hợp đồng trong JOLCO là để đảm bảo thanh toán tiền thuê. Trước đó, ông cũng xác nhận rằng mục đích cuối cùng là VietJet được quyền sở hữu máy bay; bản thân ông làm lâu trong ngành cũng chưa bao giờ thấy có ai lại không kích hoạt quyền chọn mua. Do đó, hợp đồng được thiết kế để gây bất lợi cho việc trả lại tài sản. Cụ thể, nếu như không thực hiện quyền chọn mua thì VietJet phải trả thêm 8 triệu USD tiền đưa máy bay về. Như ông Chrun miêu tả là rất thiệt hại nếu xảy ra như vậy.
341. Ông Chrun giải thích thêm vì sao lại có điều khoản quyền chọn mua. Đó là để phục vụ cho mục đích thuê của người Nhật, và bản chất cấu trúc giao dịch cũng khiến cho việc không chọn mua trở nên rất bất lợi. Đó cũng là lý do chính vì sao cấu trúc JOLCO được sinh ra. Vậy thì không thể kết luận rằng JOLCO không phải là một hệ thống *Hợp đồng cho thuê mua* được làm ra phục vụ mục đích thuê của người Nhật. Thậm chí, ông Chrun còn xác nhận rằng nhiều hãng hàng không ghi nhận trong sổ kế toán là tài sản cho thuê mua, thậm chí còn ghi thẳng vào sổ là tài sản của hãng luôn.
342. Ông Chrun đồng ý rằng giữa hai khái niệm *Hợp đồng cho thuê mua* và *Hợp đồng cho thuê dùng* thì JOLCO sẽ gần giống với *Hợp đồng cho thuê mua* hơn.



343. Tôi kết luận rằng căn cứ theo bản chất của hệ thống JOLCO và nội hàm của các Hợp Đồng Thuê thì Tòa án có đủ thẩm quyền cho phép việc miễn trừ tịch thu. Do vậy, câu trả lời cho Câu hỏi số 10 là “có”. Đối với khía cạnh Công ước Cape Town có liên quan, Câu hỏi số 10 được mặc nhiên là chưa được trả lời.

**Câu hỏi số 11: Thẩm quyền Tòa án để cho phép miễn trừ tịch thu có chấm dứt do việc các Máy bay đã được bán cho người khác hay không ?**

344. Câu hỏi số 11 cụ thể hơn là liệu việc các máy bay bị đem bán và cấu trúc JOLCO bị tháo dỡ có khiến Tòa án mất quyền trao miễn trừ hay không?
345. Ông Shah chỉ ra rằng cả hai Hợp Đồng Thuê Chính và Hợp Đồng Thuê Lại đều đã bị hủy bỏ; các Máy bay đã được đem bán với giá xấp xỉ 150 triệu USD, đồng nghĩa với việc Bên Cho Vay không còn sở hữu các Máy bay nữa; các Máy bay đã được xóa đăng ký khỏi hệ thống quản lý ở Việt Nam và được đăng ký lại Guernsey; và VietJet không còn chiếm hữu các Máy bay nữa.
346. Trong hoàn cảnh như vậy ông Shah nói tiếp, bây giờ là bất khả thi để phục hồi lại tình trạng cũ trước khi xảy ra tranh chấp. Nói tóm lại, ông Shah đưa ra hai lập luận chính: thứ nhất là các Máy bay đã được bán; và thứ hai là VietJet chỉ có tư cách Bên Thuê Lại và tất cả những bên khác tham gia hợp đồng đều không tham gia vụ án, do vậy nếu phát sinh miễn trừ tịch thu thì các bên sẽ tiếp tục phải soạn thảo nhiều hợp đồng mới.
347. Tuy nhiên, như tôi đã giải thích thì tôi sẽ không giải quyết hai lập luận nêu trên. Tôi xin trích dẫn án lệ **SY RoRo 1**, lời của Ngài William Blair tại đoạn [136]-[138]:

*“136. Trong những vụ tranh chấp giữa chủ nhà và người thuê nhà, Tòa án lâu nay thường áp dụng biện pháp miễn trừ tịch thu và yêu cầu hai bên phải thực hiện một giao kèo mới. Việc này sau cũng được mở rộng áp dụng với cả các tài sản hữu hình khác như tại án lệ **BICC plc v Burndy Corpn** [1985] Ch. 232. Như vậy thì Tòa án có quyền cấp miễn trừ tịch thu cho Bên thuê, Bên thuê lại; đồng thời phải buộc các bên kí kết một giao kèo mới với Chủ sở hữu tàu thủy. Giao kèo mới về cơ bản sẽ có nội dung giống với Hợp đồng gốc (điều khoản và lãi suất tương tự nhưng chỉ bỏ quyền chọn mua). Nếu như việc này là khả thi thì Chủ sở hữu tàu thủy không bị thiệt thòi mà thậm chí còn được lợi vì họ sẽ lấy lại tàu sau khi kết thúc 12 năm cho thuê.*

*137. Chủ sở hữu tàu thủy cho rằng Tòa án không có quyền cho miễn trừ, nếu làm như thế thì Tòa án sẽ phải viết lại toàn bộ các hợp đồng của tất cả các bên liên quan và đồng thời trích dẫn án lệ **Scandinavian Trading Tanker Co AB v Flota Petrolera Ecuatoriana (The Scaptrade)** [1983] 1 QB 529 at 540.*

138. Bị đơn không trích dẫn ra được quy định hay án lệ nào để củng cố cho yêu cầu của mình. Cũng không ngạc nhiên vì trong những tranh chấp mà các bên bị buộc phải kí kết giao kèo mới trong trường hợp tài sản là đất đai (hoặc tài sản hữu hình) cần phải cẩn thận khi so sánh với tranh chấp mà tài sản là tàu thủy, bởi vì luật áp dụng lên loại tài sản dạng này sẽ rất khác. Nói tóm lại, miễn trừ tịch thu đồng nghĩa với việc chỉnh sửa một phần hợp đồng, và khi có nhiều bên liên quan phức tạp như Bên cho thuê, Bên thuê rồi cả Bên thuê lại sẽ tạo ra vướng mắc rất khó giải quyết, và không biết phải ra phán quyết miễn trừ sao cho công bằng.

348. Tôi sẽ quay lại khía cạnh này ngay khi xem xét Câu hỏi số 12.

### Câu hỏi số 12: Có nên cấp miễn trừ tịch thu trong vụ án này hay không ?

349. VietJet cho rằng Tòa án nên cấp phép miễn trừ tịch thu máy bay vì FWA là “*một bên vô lương tâm*” như đã được nhắc đến trong sách *Snell's Equity*<sup>33</sup> (tái bản lần thứ 34) tại đoạn 13-031.

350. FWA thì cho rằng những hành vi của VietJet đã làm tại Việt Nam là không thể chấp nhận được và khiến cho VietJet không xứng đáng được hưởng quyền miễn trừ tịch thu.

### Sự kiện Windfall<sup>34</sup>

351. Đầu tiên tôi phân tích lập luận mà VietJet đưa ra để cho rằng họ nên được hưởng miễn trừ tịch thu xuất phát từ khái niệm *sự kiện windfall*.

352. VietJet dựa vào những gì Thẩm phán Lewison đã nói trong án lệ **Manchester Ship Canal** (tại Tòa phúc thẩm) [2018] EWCA Civ 1100, [2018] Ch 331 tại đoạn [73]:

“Tòa án công bằng khi xem xét miễn trừ tịch thu thì cân nhắc cả số tiền hợp lý mà bên vi phạm đáng ra phải trả, kèm với khoản bồi thường hợp lý cho những bên khác.”

Tranh chấp trong án lệ là liệu có nên miễn trừ tịch thu giấy phép xả nước vào một con kênh hay không. Khoản thanh toán cho giấy phép (được cấp vào năm 1962)

<sup>33</sup> *Snell's Equity* là một cuốn sách pháp lý nổi tiếng về luật Equity (luật công bằng) của Anh. Đây là một trong những tài liệu tham khảo kinh điển trong lĩnh vực này, được các luật sư và học giả sử dụng rộng rãi. Cuốn sách được đặt tên theo tác giả đầu tiên là John Snell, và từ đó đến nay đã trải qua nhiều lần tái bản và cập nhật bởi các tác giả khác.

<sup>34</sup> Vụ án windfall (windfall case) là khái niệm thường đề cập đến những trường hợp mà một cá nhân hoặc tổ chức nhận được một khoản lợi ích tài chính lớn một cách bất ngờ và ngoài dự tính. Khoản lợi ích này có thể đến từ nhiều nguồn khác nhau, và thường là kết quả của các tình huống ngoài tầm kiểm soát của người nhận. Nói tóm lại là những món lời từ trên trời rơi xuống.



là £50/năm. Tuy nhiên, vào thời điểm xảy ra án lệ, giá trị của giấy phép là từ £300,000 đến £440,000 hàng năm. Do đó, nếu không miễn trừ tịch thu giấy phép sẽ tạo ra lợi ích bất ngờ (*sự kiện windfall*) cho người cấp phép khi cấp lại giấy phép theo giá trị hiện tại.

353. Lãnh chúa Wolfson lập luận kể cả có sự cố tình vi phạm hợp đồng thì việc xem xét miễn trừ/giảm nhẹ vẫn có thể được áp dụng khi đặt lên bàn cân so sánh với lợi ích mà bên cho thuê có thể nhận được từ sự vi phạm (và dĩ nhiên là cả mất mát của người thuê): án lệ **Freifeld v West Kensington Court Ltd** [2015] EWCA Civ 806, và lời của Từ tước Dilhorne tại án lệ **Shiloh Spinners Ltd v Harding** [1973] AC 691 trang 726:

*“Tôi chỉ muốn nói thêm rằng các trường hợp đồng ý miễn trừ tịch thu đối với những người cố tình vi phạm tuy rất ít nhưng thực tế có tồn tại.”*

354. Lãnh chúa Wolfson cho rằng hành vi của FWA là cố ý nhằm tìm kiếm một khoản lợi lớn (*sự kiện windfall*), bởi vì hậu quả của việc Hợp Đồng Thuê chấm dứt là VietJet phải trả tất cả mọi khoản thanh toán theo hợp đồng, mất quyền sử dụng máy bay (mà đáng ra phải được mua lại), phải chịu mọi chi phí để chuyển trả lại máy bay. Lãnh chúa Wolfson bổ sung thêm rằng FitzWalter có mục đích trở thành bên nhận thế chấp và chiếm lấy tài sản thế chấp. Lãnh chúa Wolfson cho rằng những gì FitzWalter đã làm là rất thông minh những cũng rất phức tạp nên đã sinh ra rắc rối, và FitzWalter đã cư xử vô lý, vô lương tâm, tham lam trục lợi; những gì xảy ra hôm nay không phải là mục đích ban đầu của toàn bộ cấu trúc giao dịch.

355. Tôi không đồng ý với lập luận của Lãnh chúa Wolfson. Trái lại, tôi đồng ý với lập luận của ông Shah rằng *sự kiện windfall* mà VietJet nhắm tới không phải là một sự kiện bất ngờ, thực tế đó là một hậu quả có thể lường trước khi VietJet tự nguyện tham gia kí kết hợp đồng. Những khoản bồi thường của VietJet là quy chuẩn chung của hệ thống JOLCO, đồng thời cũng để phòng ngừa việc hủy ngang hợp đồng – điều mà sẽ gây ra thiệt hại đáng kể về lợi ích thuế cho các nhà đầu tư Nhật Bản; đồng thời tạo ra vướng mắc khi đột ngột phải tìm người thuê mới cho các máy bay. Đồng thời, các quy định về tình trạng máy bay khi trao trả là để bảo vệ nhà đầu tư khỏi việc máy bay bị suy giảm chất lượng và dễ dàng cho người khác thuê lại khi có cơ hội.

356. Do đó, đây không phải là một *sự kiện windfall*.

*VietJet không trả được nợ dẫn đến bị tịch thu*

357. Sau đây tôi xem xét hành vi không trả nợ đúng hạn của VietJet

358. Vào ngày của Thông Báo Chấm Dứt, các khoản nợ quá hạn của VietJet được liệt kê tại bảng dưới đây:

## HÃNG LUẬT LA DÉFENSE

Website: Ladefense.vn | Email: Office@ladefense.vn

Tel: 024 8888 1118 | Hotline: 09111 28 999

	Máy bay 8937	Máy bay 8906	Máy bay 8577	Máy bay 8592
Số tiền nợ quá hạn	2,424,887.64 USD	1,195,034 USD	2,241,716.10 USD	2,239,512,18 USD
Số ngày quá hạn	110 ngày	48 ngày	118 ngày	114 ngày

Đây là những khoản nợ đáng kể cả về số tiền lẫn thời gian quá hạn. Ông Shah chỉ ra tại án lệ **Celestial Aviation** khi mà miễn trừ tịch thu bị từ chối, số tiền nợ chỉ khoảng 800.000 USD và thời gian quá hạn chỉ khoảng 2 tuần.

359. Tôi nhắc lại lời của Lãnh chúa Wolfson đại diện cho VietJet đã nói tại mở đầu phiên tòa: “*nếu chúng tôi mà biết chuyện như này có thể xảy ra thì chúng tôi đã sử dụng số tiền chúng tôi có lúc đó để thanh toán hết nợ*”. Điều này có nghĩa là VietJet hoàn toàn có khả năng trả nợ nhưng lại chọn cách cố tình không trả.
360. Càng không có chuyện VietJet không biết hậu quả của việc không trả tiền là thế nào. Trong các dữ kiện liên lạc với Natixis thì VietJet liên tục được cảnh báo trong trường hợp không thỏa thuận được việc gia hạn thì “*toàn bộ cơ cấu JOLCO này sẽ được chúng tôi coi là khoản nợ kém hiệu quả, và từ đó sẽ kích hoạt Sự Kiện Vi Phạm*” mà ngoài ra còn nhiều khoản lãi phải trả cho các bên khác. Ông Tạ đã biết rõ những việc này, thể hiện tại hồ sơ vụ án.
361. Ngoài ra, VietJet còn cố tình vi phạm hợp đồng khi cố khai thác các Máy bay thêm một năm sau khi nhận được Thông Báo Chấm Dứt, Thông Báo Hạ Cánh và Thông Báo Thu Hồi. Theo thống kê trong vòng 9 tháng vào năm 2022 trước khi trả lại máy bay cho FWA, VietJet đã sử dụng trái phép các Máy bay để thực hiện 4320 chuyến bay (trung bình 5,4 chuyến/ngày đối với Máy bay CEO và 2,7 chuyến/ngày đối với Máy bay NEO). Nếu tính cả thời gian đó vào tiền thuê thì số nợ của VietJet như sau:

	Máy bay 8937	Máy bay 8906	Máy bay 8577	Máy bay 8592
Tiền thuê tính đến ngày 15/12/2022	4,849,775.28 USD	5,975,170.00 USD	5,227,120.00 USD	5,214,960.00 USD



<b>Tổng cộng</b>	21,267,025.28 USD
------------------	-------------------

362. Theo đó, tôi đồng ý với ông Shah rằng những khoản nợ như trên là rất nghiêm trọng. VietJet không những không trả nợ khi thực tế có đủ khả năng thanh toán mà còn biết rõ hậu quả của việc cố tình không thanh toán là như thế nào.
363. Sau đó, VietJet đã kiếm được khoản thu nhập đáng kể thông qua việc sử dụng Máy bay một cách bất hợp pháp, nhưng vẫn cố tình không thực hiện nghĩa vụ của mình, sau đó còn cố đưa ra yêu cầu xin miễn trừ tịch thu.
364. Hơn hai năm sau khi có Thông Báo Chấm Dứt, VietJet vẫn chưa hề thanh toán số tiền thuê còn đang mắc nợ.

*Hành vi của VietJet tại Việt Nam*

365. Tiếp theo, thật hay ho khi đề cập đến những gì VietJet đã làm ở Việt Nam
366. Trước tiên, tôi nhắc đến lập luận của Lãnh chúa Wolfson rằng trong án lệ **Gill v Lewis** [1956] 2 QB 1, Tòa phúc thẩm cho rằng chỉ trong “*những trường hợp rất đặc biệt*” thì hành vi của bên vi phạm mới khiến họ không đủ tư cách xin miễn trừ tịch thu và “*những vấn đề không liên quan đến hành vi vi phạm hợp đồng thì không liên quan đến tư cách xin miễn trừ tịch thu*”
367. Cũng nên bổ sung thêm án lệ **The “Courage”** [2022] EWHC 452 (Comm), trong đó Ngài Andrew Smith đã đề xuất tại đoạn [163]-[164] rằng:

*“163. ông Dunning đã không trả lời các cáo buộc của mọi người nhắm vào mình, nhưng nguyên tắc là đương sự không bị tước quyền xin miễn giảm bồi thường, trừ khi hành vi sai trái đã làm có liên quan mật thiết đến việc miễn giảm đang được xem xét: xem án lệ **The Royal Bank of Scotland Plc v Highland Financial Partners LP**, [2013] EWCA Civ 328. Nguyên tắc này khởi nguồn từ những lời của Lãnh chúa Nam tước Eyre trong án lệ **Dering v Winchelsea**, (1787) 1 Cos 318, 319 rằng “sự liên quan mật thiết đối với tình tiết đang được xem xét trong vụ kiện”.*

*164. Tôi chấp nhận rằng, trừ khi hành vi sai trái của người yêu cầu miễn giảm có liên quan chặt chẽ với việc miễn giảm thì phải xem xét toàn diện các khía cạnh khác. Trong án lệ **Freifeld v West Kensington Court Ltd.**, [2015] EWCA 806, một vụ án xin miễn trừ tịch thu đối với hợp đồng thuê nhà, Thẩm phán Arden đã nói “Hành vi sai trái của bên nguyên đơn không liên quan đến việc đang xem xét, bản thân hành vi đó là một tình tiết riêng biệt. Một khi chúng ta đánh giá đúng mức về giá trị lãi suất của hợp đồng thuê, là một khoản lãi mà bị đơn có thể được*

*nhận khi áp dụng miễn trừ, chúng ta sẽ đặt lên bàn cân đối xứng với những hành vi sai trái của nguyên để đánh giá toàn diện.”*

368. Tôi đồng ý với Lãnh chúa Wolfson khi cho rằng xem xét công bằng vụ án không đồng nghĩa với việc ngầm ủng hộ các hành vi sai trái. Vậy nên không có gì phải chần chừ khi áp dụng nguyên tắc “*sự liên quan mật thiết đối với tình tiết đang được xem xét trong vụ kiện*” (án lệ **Dering v. Winchelsea** tại trang 319), và nếu một bên “*tìm cách chiếm lợi thế bằng các hành vi sai trái một cách trắng trợn thì không được hưởng các quyền miễn trừ/giảm nhẹ*” như Lãnh chúa Briggs và Thẩm phán Hamblen đã nói tại án lệ **UBS AG (London Branch) v Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH** [2017] EWCA Civ 1567, [2017] 2 Lloyd’s Rep. 621 đoạn [171]
369. Từ những nguyên tắc như trên mà tôi sẽ tiếp cận các vấn đề một cách khách quan. Và tôi cũng thấy ông Lissack nói đúng khi lập luận rằng VietJet đã tiến hành và dàn xếp một chiến dịch tại Việt Nam nhằm cản trở việc FWA mang các Máy bay ra khỏi Việt Nam. Việc đó nhằm tạo áp lực để yêu cầu hưởng quyền miễn trừ tịch thu và ép buộc các bên phải tiếp tục cho VietJet thuê máy bay. Những hành vi như vậy liên quan rõ ràng đến yêu cầu được hưởng miễn trừ tịch thu và rất đáng bị lên án, xứng đáng bị tước quyền hưởng miễn trừ.
370. Lãnh chúa Wolfson viện dẫn Lệnh Chấp Thuận ký bởi Thẩm phán Bryan ngày 16/11/2022, một lệnh được lập theo Điều 13 Công ước Cape Town có nội dung “*không ảnh hưởng đến bất kỳ lập luận nào mà một trong hai bên có thể muốn đưa ra trong quá trình tố tụng sau này*”. Lệnh yêu cầu VietJet phải nghiêm túc hợp tác về việc xóa đăng ký các Máy bay chứ không ép buộc gì về quy trình xuất khẩu máy bay.
371. Đối với Lệnh ngày 31/3/2023 ký bởi Thẩm phán Waksman, Lãnh chúa Wolfson tiếp tục chỉ ra tiếp Lệnh này cũng không liên quan gì đến quy trình xuất khẩu máy bay.
372. Lãnh chúa Wolfson chỉ ra cho Tòa án thấy đơn đề nghị của FWA vào tháng 5/2023, yêu cầu Tòa án phát lệnh rằng VietJet phải “*thực hiện cho Nguyên đơn việc xuất khẩu và chuyển giao thực tế Máy bay*”. Đề nghị đó đã bị Thẩm phán Bright bác bỏ vì hiểu sai, xuất khẩu khác với “*sở hữu, giám hộ hoặc kiểm soát*” và VietJet nghĩa vụ thực hiện việc xuất khẩu.
373. Chỉ đến tháng 2/2024, Thẩm phán Foxton mới phát Lệnh nghiêm cấm VietJet can thiệp vào “*bất kì khía cạnh nào trong quy trình xuất khẩu/tái xuất khẩu Máy bay ra khỏi lãnh thổ Việt Nam*”. Trước thời điểm này VietJet không có nghĩa vụ gì đối với việc xuất khẩu máy bay, và FWA cũng không thể nói rằng VietJet đã làm gì can thiệp vào xuất khẩu máy bay kể từ khi Lệnh trên được ban hành.



374. Lãnh chúa Wolfson tiếp tục trình bày rằng VietJet không làm gì sai trái trong khoảng thời gian từ tháng 2/2023 đến tháng 4/2023 diễn ra Vụ Kiện Cổ Đông. Những lệnh can thiệp của tòa án Việt Nam mà VietJet đề nghị sau đó được dỡ bỏ rất nhanh chỉ trong vòng 1 tháng. Ngoài ra, VietJet còn cố gắng giải thích với cơ quan chính quyền rằng họ thấy Vụ Kiện Cổ Đông là sai lầm và họ đồng ý với việc FWA hủy đăng ký và xuất khẩu máy bay.
375. Cùng lắm là có thể cho rằng có người trong nội bộ VietJet đã chuyển tài liệu cho cổ đông Silva Star. Silva Star do bà Thảo (Chủ tịch VietJet) sở hữu cùng ông Phương (Phó Tổng giám đốc VietJet), ông Phương lại là Tổng giám đốc của công ty mẹ là Polar Star. Tuy vậy, Lãnh chúa Wolfson lập luận không đủ căn cứ cho rằng VietJet đã làm việc sai trái, vì hành động khởi kiện đến từ phía Silva Star, mà Silva Star không phải do VietJet kiểm soát mà đúng hơn là do 2 lãnh đạo của VietJet kiểm soát.
376. Tôi không đồng ý với Lãnh chúa Wolfson về điều này. Ngược lại, tôi đồng ý với ông Lissack khi ông lập luận rằng trong Vụ Kiện Cổ Đông, có biểu hiện tránh vi phạm Lệnh Chấp Thuận khi VietJet không tự mình khởi kiện và xin áp dụng biện pháp ngăn chặn mà Silva Star nhắm tới là đình chỉ Quyết định xóa đăng ký và VietJet *“được tiếp tục đăng ký và sử dụng”* các Máy bay.
377. Tiếp theo, rõ ràng bà Thảo và Tiến sĩ Phương đã hành động thông qua Silva Star để tiến hành khởi kiện Vụ Kiện Cổ Đông. Đó là hành vi mà FWA cho rằng có thể dẫn chiếu tới VietJet. Bà Thảo là Tổng Giám đốc và Tiến sĩ Phương là Phó Tổng giám đốc của VietJet. Nếu như chính bản thân hai người này đứng tên khởi kiện Vụ Kiện Cổ Đông thì hành vi đương nhiên liên quan đến VietJet. Nhưng thay vì vậy, họ chọn cách khởi kiện Vụ Kiện Cổ Đông thông qua nguyên đơn là Silva Star, một công ty được sử dụng làm pháp nhân đăng ký phần vốn góp của cá nhân bà Thảo tại VietJet. Như vậy thì không khác gì cả: hành vi của Silva Star chính là hành vi của VietJet. Tôi đồng ý với quan điểm của ông Lissack, nói tóm lại bà Thảo và Tiến sĩ Phương trắng trợn sử dụng Silva Star như một công ty vỏ bọc để gián tiếp cản trở Lệnh Chấp Thuận và các Lệnh khác liên quan. Theo luật của Vương Quốc Anh, như vậy là đủ để dẫn chiếu hành vi của họ sang trách nhiệm của VietJet.
378. Hơn nữa, tôi đồng ý với ông Lissack về thời điểm rất bất thường khi các Nguyên Đơn Cổ Đông Thay Thế đột ngột thế chỗ Silva Star trong vụ kiện và yêu cầu Tòa án Việt Nam áp dụng biện pháp khẩn cấp thay cho Silva Star. Tất cả những hành vi đó được diễn ra rất nhanh trong cùng một ngày. Đặc biệt là diễn ra ngay lập tức sau khi FWA nhắc nhở VietJet về mối liên hệ giữa Silva Star và những lãnh đạo cao cấp của VietJet. Chỉ vậy thôi đã quá rõ Vụ Kiện Cổ Đông được tiến hành nhằm mục đích gì và phục vụ cho ý đồ của ai. Thêm một thời điểm bất thường nữa là Vụ Kiện Cổ Đông đột nhiên lại tiến triển sau hơn một năm ngâm hồ sơ

không giải quyết tại Tòa án Việt Nam, ngay trước khi FWA chuẩn bị xuất khẩu Máy bay 8906.

379. Cần lưu ý rằng những biện pháp khẩn cấp mà Vụ Kiện Cổ Đông đề nghị Tòa án Việt Nam áp dụng đều có lợi cho VietJet, vì những biện pháp đó giúp cho VietJet được tiếp tục đăng ký và sử dụng các Máy bay. Tất cả những việc đó dĩ nhiên là được thao túng đằng sau bởi chính VietJet. Ai không hiểu ra việc này nghĩa là không nhìn thấy sự thật ngay trước mắt.
380. Tiếp theo tôi nói đến những công văn ở Việt Nam. Những công văn tại vụ án này liên quan đến các cơ quan hành chính tại Việt Nam về tình trạng Máy bay sau ngày ban hành Lệnh Chấp Thuận. Một số công văn được VietJet đệ trình vào ngày đầu của phiên xử nhưng sau đó rút lại vì lý do bí mật quốc gia. Tất cả đều thể hiện rõ nỗ lực can thiệp trái phép vào việc xuất khẩu các Máy bay.
381. Một công văn của CAAV vào ngày 18/8/2023 đề nghị VietJet cho “*ý kiến chính thức*” về quy trình xuất khẩu máy bay theo đơn đề nghị của FWA đối với Máy bay 8577. Sau đó một công văn ngày 08/9/2023 của VietJet trả lời tới CAAV và đưa ra đề nghị:
- “xem xét, đánh giá và đưa ra các quyết định khách quan, có trách nhiệm, đúng quy định của pháp luật, đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp của VietJet đối với các Máy bay, trong đó có Máy bay 8577 trong khi chưa có phán quyết cuối cùng của Tòa án Anh về tranh chấp giữa các bên liên quan.”*
382. VietJet cũng đồng thời gửi kèm ý kiến của Công ty luật Vina Legal, cho rằng CAAV không có thẩm quyền cấp ECoA sau khi máy bay bị hủy đăng ký.
383. Ba ngày sau, và ngày 11/9/2023, VietJet viết thư cho Phó Thủ tướng Việt Nam giải trình quan điểm của mình về vụ việc và kết thúc bằng câu nói:
- “Chúng tôi cũng mong nhận được sự quan tâm, hỗ trợ của Thủ tướng Chính phủ, Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà, Bộ Giao thông Vận tải và Cục Hàng không Việt Nam để bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của VietJet nói riêng và các hãng hàng không nội địa Việt Nam tại Việt Nam nói chung về nguyên tắc tuân thủ pháp luật, tôn trọng đạo đức kinh doanh, tinh thần thương mại công bằng, hướng tới lợi ích bền vững, lâu dài cho doanh nghiệp, xã hội và đất nước”.*
384. Ngày 02/10/2023, VietJet gửi thư tương tự cho Thứ trưởng Bộ Giao thông Vận tải:
- “Chúng tôi hi vọng rằng ngài Thứ trưởng sẽ cân nhắc và đánh giá theo đúng quy định pháp luật để bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của VietJet đối với các máy bay đang tranh chấp trong thời gian đợi phán quyết cuối cùng của Tòa án Anh.”*



385. Ngày 10/10/2023, VietJet gửi thư tương tự cho Bộ Giao thông Vận tải, kết thúc:

*“Với tóm tắt trên về nội dung, diễn biến vụ tranh chấp nêu trên tại Tòa án Anh, chúng tôi kính mong Bộ xem xét, đánh giá và chỉ đạo các cơ quan liên quan thực hiện theo quy định của pháp luật để đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp của VietJet đối với các Máy bay đang tranh chấp trong khi chưa có quyết định cuối cùng của Tòa án Anh về tranh chấp giữa các bên liên quan.(Chúng tôi xin gửi kèm ý kiến pháp lý của YKVN và Vina Legal).”*

386. Trong các công văn này, VietJet khẳng định việc xuất khẩu Máy bay là bất hợp pháp mà không nhắc gì đến nội dung trong các công văn trước đó (đã được đưa ra rồi lại thu hồi). Các công văn trước đều có nội dung thể hiện VietJet đồng tình với việc xuất khẩu Máy bay và không có cơ sở nào để ngăn cản việc đó. Ông Tạ cho rằng những công văn của VietJet gửi cho CAAV và các cơ quan chính phủ Việt Nam chỉ mang ý nghĩa rằng việc xuất khẩu máy bay phải được tuân thủ quy định pháp luật, chứ không có ý gì yêu cầu các cơ quan đó phải ngăn chặn việc xuất khẩu máy bay. Tôi nghi ngờ kiểu giải thích này, nhưng dù sao các công văn cũng đã thể hiện rõ nỗ lực cản trở của VietJet.

387. Điều đó càng trở nên rõ ràng hơn khi xem xét lá thư gửi Bộ Giao thông Vận tải ngày 10/10/2023 vì trong đó đề cập cụ thể đến các thủ tục xuất khẩu do CAAV thực hiện đối với Máy bay 8577. Lá thư này được gửi chỉ một ngày sau khi CAAV hoàn thành việc cấp EcoA cho Máy bay 8577. Tôi đồng ý với ông Lissack khi ông đưa ra kết luận chắc chắn rằng VietJet biết được CAAV đã gần hoàn tất thủ tục đối với Máy bay 8577, nên họ đã vận động cơ quan cấp trên của CAAV nhằm can thiệp cản trở xuất khẩu Máy bay.

388. Ông Lissack kết luận rằng những gì VietJet đã làm thể hiện rõ hành vi tìm cách cản trở công việc của FWA khi đang làm thủ tục xuất khẩu Máy bay ra khỏi Việt Nam; để nhằm mục đích giữ các Máy bay trong lãnh thổ Việt Nam. Ông Lissack phân tích thêm rằng ngày nào mà Máy bay vẫn còn nằm trong lãnh thổ Việt Nam thì ngày đó FWA không thể sửa chữa và đem máy bay đi cho người khác thuê lại. Như vậy, hành vi sai trái của VietJet liên quan mật thiết đến yêu cầu xin miễn trừ tịch thu đang giải quyết tại Tòa án này, vì chỉ khi cố giữ các Máy bay ở Việt Nam thì việc xin miễn trừ tịch thu mới có ý nghĩa, từ đó ép FWA không còn cách nào khác là phải tiếp tục cho VietJet thuê. Tôi hoàn toàn đồng ý với ông Lissack về việc này.

#### *Bản chất của thỏa thuận thương mại*

389. Ông Shah cho rằng việc miễn trừ tịch thu chỉ được công nhận trong một số trường hợp đặc biệt và hiếm, do sơ suất hoặc thiếu hiểu biết. Trong các vụ án thương mại chuyên nghiệp thì còn hiếm hơn nữa.

390. Án lệ **The Scaptrade** ở trang 704A-C Lãnh chúa Diplock đã đồng ý với Thẩm phán Goff LJ rằng:

*“Khi tranh chấp pháp lý xảy ra trong các vụ việc thương mại thì quan trọng nhất là các bên phải hiểu rõ quyền và nghĩa vụ của mình. Tòa án nên ủng hộ việc các bên tìm cách hiểu rõ quyền và nghĩa vụ của họ, thậm chí là xin tư vấn từ các luật sư có trình độ nếu cần. Bởi vì các bên có thể muốn thực hiện ngay lập tức một hành động khi chưa hiểu rõ quyền và nghĩa vụ, khi đó có thể dẫn đến hậu quả pháp lý không thể khắc phục được. Vì vậy mà Tòa án Anh đã nhiều lần kêu gọi các bên phải hiểu rõ quyền và nghĩa vụ trước khi tham gia giao dịch thương mại”.*

391. Ngài William Blair cũng đưa ra quan điểm tương tự trong án lệ **SY Roro 1** tại [146]:

*“Đây là những hợp đồng thương mại được thiết kế một cách tinh xảo bởi các luật sư tư vấn. Do đó mà các bên đương nhiên đã phải hiểu rõ quyền và nghĩa vụ của mình, cho nên để mà nói xin hưởng miễn trừ do có sai sót là rất hiếm. Đặc biệt càng hiếm trong những dạng hợp đồng tinh xảo như thế này”.*

392. Lập luận chung là các bên tham gia thương mại đã hiểu rõ điều khoản của hợp đồng, những gì được làm và những gì không. Do đó Tòa án căn cứ nhận thức của các bên để đánh giá xem xét, tránh làm đảo lộn trật tự thương mại. Quan điểm tương tự được Lãnh chúa Hoffman nói đến trong án lệ **Union Eagle Ltd v Golden Achievement** [1997] AC 514 tại trang 519-520.

393. Tôi đồng ý với quan điểm của ông Shah, đặc biệt càng đồng ý hơn khi mà vụ việc này còn liên quan đến cả Công ước quốc tế và loại tài sản phức tạp là máy bay dân dụng. Như Thẩm phán Hamblen đã nói trong án lệ **Celestial Aviation** tại đoạn [72]-[73]:

*“72. Hợp đồng trong vụ án này là những giao dịch mà đôi bên phải hiểu rõ quyền và nghĩa vụ. Công ty Celestial đã lập luận rằng khái niệm trên rất quan trọng trong hợp đồng cho thuê dùng máy bay, bởi vì Bên Cho Thuê phải duy trì quyền hoàn tác<sup>35</sup>. Máy bay dĩ nhiên đã là một tài sản giá trị lớn, còn là một động sản và chịu ảnh hưởng khấu hao; phải chấp nhận để cho Bên Thuê nắm quyền chiếm hữu đem đi đăng ký tại một lãnh thổ khác, rồi lại phải xóa đăng ký nếu muốn đem đi nơi khác. Bởi vì Bên Cho Thuê có quyền hoàn tác với tài sản nên các bên ngay từ đầu đã phải hiểu rõ các điều khoản: (a) nghĩa vụ của các bên, (b) sự kiện cho phép Bên Cho Thuê hủy hợp đồng và lấy lại tài sản và (c) toàn bộ diễn biến quy*

<sup>35</sup> Quyền hoàn tác (Reversionary right): là một quyền lợi pháp lý thường liên quan đến bất động sản. Đây là quyền mà một người (người cấp quyền) giữ lại khi họ chuyển nhượng tài sản cho người khác nhưng có điều kiện để tài sản đó quay trở lại (hoặc "trả lại") cho người cấp quyền hoặc người thừa kế của họ sau khi một sự kiện cụ thể xảy ra hoặc một điều kiện nào đó được đáp ứng.



*trình cần phải tuân thủ để thực hiện việc hủy hợp đồng và trả lại tài sản.*

*73. Trong vụ án này nếu chúng ta mặc nhiên thừa nhận Tòa án có thẩm quyền cấp miễn trừ tịch thu thì sẽ sẽ tạo thành án lệ để Tòa án tương lai căn cứ nhận định tương tự trong các vụ tranh chấp Hợp đồng thuê dùng máy bay. Nhưng bản chất Hợp đồng liên quan đến máy bay rất đa dạng và phức tạp khi nhìn vào những chứng cứ mà Celestial đã cung cấp. Nếu như vậy thì sẽ tạo ra lẫn lộn trong việc xét xử sau này và ảnh hưởng đến các đối tác thương mại”.*

394. Lãnh chúa Wolfson cho rằng đây là một điểm liên quan đến quyền tài phán hơn là quyền quyết định. Tôi không đồng ý vì ở đây tôi không được phép xem xét quyết định việc miễn trừ tịch thu khi mà nó có thể tạo ra xáo trộn phức tạp trong tương lai.
395. Tôi bác bỏ lập luận của Lãnh chúa Wolfson cho rằng cấp miễn trừ tịch thu sẽ không gây ra xáo trộn gì cho các bên vì việc miễn trừ đương nhiên được phép và công nhận, đồng thời các bên luôn hiểu rõ quyền và nghĩa vụ của mình. Thứ duy nhất mà tôi chắc chắn ở đây rằng là nếu cấp miễn trừ tịch thu sẽ vô hình chung mở rộng quyền tài phán của Tòa án một cách khó hiểu.

*Buộc các bên xác lập giao kèo*

396. Ông Shah cho rằng sẽ không công bằng nếu buộc FWA giao kèo với VietJet vì hai lý do: thứ nhất VietJet đã tự thể hiện mình là con nợ xấu khó đòi, không đáng tin và vô cùng nguy hiểm; thứ hai là FWA không thể nào tham gia giao dịch với tư thế đối tác bình đẳng với VietJet dựa trên những hành vi mà VietJet đã làm.
397. Lãnh chúa Wolfson cho rằng một quỹ đầu tư “*mua nợ trong khi VietJet đang phải gánh chịu khó khăn vì dịch Covid*” mà nói như vậy thì thật giả tạo. Tuy nhiên tôi đồng ý với quan điểm của ông Shah. VietJet là hiểm họa tài chính lớn khi xem xét các yếu tố: tài sản cho thuê là máy bay, có giá trị khấu hao lớn nếu tiếp tục không thanh toán nợ; hành vi của VietJet chiếm giữ máy bay trái phép càng làm cho máy bay suy giảm giá trị; cố tình tiếp tục sử dụng trái phép máy bay càng làm cho giá trị suy giảm thêm. Tất cả những hành vi đó thể hiện rằng việc miễn trừ tịch thu là không thể, vì có khả năng cao trong tương lai VietJet sẽ tiếp tục gây khó khăn khi các bên cần thu hồi máy bay.
398. Tôi đồng ý với ông Shah rằng sẽ rất thiếu công bằng khi ép FWA phải giao kèo với một bên đã có hành vi lợi dụng nền tư pháp nhằm dựng lên các vụ kiện để cản trở FWA thu hồi máy bay. Tôi cũng thừa nhận rằng ông Shah đã đúng khi bản thân VietJet mô tả FitzWalter là một bên “*mưu đồ*”, “*tham lam*” thì không có cách nào khiến hai bên đang mâu thuẫn trầm trọng lại có thể tiến hành xác lập giao kèo cả.

## Tổng thể

399. Tổng kết lại những gì đã giải quyết:

(1) Đây không phải *sự kiện windfall* vì những gì FWA thực hiện là quyền lợi mà hợp đồng đã quy định.

(2) Các khoản nợ xấu của VietJet là đáng kể và quá hạn rất lâu. VietJet đã có thể nghiêm túc trả nợ nhưng lại chọn cách cố tình không trả, mặc dù đã biết rõ hậu quả pháp lý là như thế nào.

(4) VietJet đã dàn dựng một chiến dịch pháp lý tại Việt Nam nhằm cản trở nỗ lực thu hồi máy bay của FWA. Mục đích của chiến dịch này là nhằm giữ máy bay trong lãnh thổ Việt Nam để ép FWA phải tiếp tục cho VietJet thuê máy bay. Đây là hành vi không những sai trái mà còn làm VietJet mất quyền được hưởng miễn trừ tịch thu máy bay.

(5) Đây là vụ án thuộc bối cảnh giao dịch thương mại quốc tế, mọi hợp đồng đều nghiêm chỉnh và chắc chắn, không có lý do để cấp miễn trừ tịch thu vì thiếu hiểu biết hay sai sót.

(6) Như vừa giải thích trên, buộc FWA xác lập giao kèo với VietJet cũng sẽ không công bằng và hợp lý.

400. Theo đó câu trả lời cho Câu hỏi số 12 là “không”.

## Phần kết luận

401. Do đó mọi yêu cầu của bên FWA được chấp thuận.

402. Hình thức miễn giảm nếu có thì phải được xem xét tách rời. Nếu các bên thỏa thuận được với nhau sau Phán quyết này thì rất tốt. Nếu không thì phải tiến hành ở một phiên tòa khác. Dù sao đi nữa tôi mong muốn các bên có thể sớm đi đến thống nhất.

403. Tôi kết thúc bằng việc cảm ơn các luật sư vì sự hỗ trợ dành cho tôi, giúp tôi giải quyết một vụ án khó khăn và phức tạp.