

NGOẠI NGỮ VỚI BẢN NGỮ

BIỂU THỨC NGỮ VI CỦA HÀNH ĐỘNG NÓI “TUYÊN BỐ” TRONG KHÁNG NGHỊ HÀNG HẢI TIẾNG ANH HOÀNG THỊ THU HÀ*

TÓM TẮT: Kháng nghị hàng hải là một văn bản pháp luật được tạo ra với một mục đích giao tiếp đặc biệt: tuyên bố quyền chống lại các khiếu kiện, tổn thất, thiệt hại, v.v. với tàu và/hoặc hàng, bảo vệ lợi ích hợp pháp cho thuyền trưởng, chủ tàu và những người có liên quan.

Từ góc độ ngôn ngữ, kháng nghị hàng hải có tính hành thực. Kháng nghị hàng hải có tính chất hành thực này là do sự góp mặt của biểu thức ngữ vi mà biểu thức ngữ vi của hành động tuyên bố đóng một vai trò quan trọng. Biểu thức ngữ vi của hành động tuyên bố trong kháng nghị hàng hải luôn là biểu thức ngữ vi tường minh. Trong những biểu thức ngữ vi tường minh này, dấu hiệu ngữ vi nổi trội nhất là động từ ngữ vi tuyên bố (declare) thuộc loại động từ ngữ vi theo nghi thức. Biểu thức ngữ vi tuyên bố kháng nghị đáp ứng các điều kiện thuận lợi. Khi thuyền trưởng công bố thì kháng nghị hàng hải có hiệu lực và biểu thức ngữ vi tuyên bố này có vai trò của một hành động ngữ vi vĩ mô (a macro speech act).

TỪ KHÓA: kháng nghị hàng hải; hành vi ngôn ngữ; biểu thức ngữ vi; hành động tuyên bố; động từ ngữ vi tuyên bố.

NHẬN BÀI: 27/04/2023.

BIÊN TẬP-CHỈNH SỬA-DUYỆT ĐĂNG: 03/06/2023

1. Đặt vấn đề

Lí thuyết hành động nói (speech act) được nhà ngôn ngữ học J.L. Austin khởi xướng và được phát triển bởi một số nhà nghiên cứu, trong đó tiêu biểu là nhà ngôn ngữ học J. Searle. Lí thuyết này được đề cập trong nhiều công trình ngôn ngữ học; tuy nhiên, những nghiên cứu về hành vi ngôn ngữ trong văn bản pháp luật, đặc biệt là trong kháng nghị hàng hải hầu như ít được đề cập.

Tiếng Anh chuyên ngành Điều khiển tàu biển đóng vai trò quan trọng trong chương trình đào tạo của Khoa Hàng hải, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam. Bên cạnh việc nắm vững các công ước, điều luật, quy tắc... bằng Tiếng Anh, sinh viên ngành Điều khiển tàu biển phải có kiến thức về các quy trình, thủ tục pháp luật... mà kháng nghị hàng hải là một ví dụ. Việc nghiên cứu kháng nghị hàng hải dưới lí thuyết hành vi ngôn ngữ không chỉ có ý nghĩa đối với việc nghiên cứu các đề tài thuộc lĩnh vực hành vi ngôn ngữ nói chung mà còn phục vụ thiết thực cho công tác dạy - học về hành vi ngôn ngữ trong *tiếng Anh chuyên ngành Điều khiển tàu biển*, Khoa Hàng hải, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

2. Cơ sở lí thuyết

2.1. Hành động nói

Lí thuyết hành vi nói cho rằng, khi chúng ta nói chính là chúng ta đang thực hiện một hành vi ngôn ngữ. Hành động nói bao gồm ba hành động liên quan đến nhau: tạo lời (locution), tại lời (illocution) và mượn lời (perlocution). Hành động tại lời gắn phát ngôn với ý định giao tiếp cụ thể của chủ thể phát ngôn, là đối tượng nghiên cứu của ngữ dụng học.

Trong nghiên cứu về hành động tại lời, có hai hướng phân loại chính. Hướng thứ nhất, theo Austin là hướng phân loại theo động từ ngữ vi, theo đó các hành vi ngôn ngữ được chia thành năm nhóm: (i) phán xét (veriditive); (ii) hành xử (exercitive); (iii) cam kết (commissive); (iv) ứng xử (behabitive); (v) bày tỏ (expositive). Tuy nhiên cách phân loại này không trùng hợp với cách chia các động từ ngữ vi. Ví dụ, trong khi các động từ *ask* (đề nghị), *order* (ra lệnh), *forbid* (cấm), *apologize* (xin lỗi) là các động từ ngữ vi thì *reproach* (quở trách), *threaten* (đe dọa), *boast* (huyên hoang) lại không phải. Có thể nói “*I apologize for what I have done*” (Tôi xin lỗi vì những việc tôi đã làm); tuy nhiên, không thể nói “*I threaten you I will do something bad to you if you do it*” (Tôi đe dọa là sẽ làm điều xấu với mày nếu mày làm việc đó.).

* TS; Trường Đại học Hàng hải Việt Nam. Email: hahtt.nn@vimaru.edu.vn

Hướng thứ hai theo Searle (1979) là hướng phân loại hành động nói dựa vào các biểu thức ngữ vi. Tác giả sử dụng bốn tiêu chí để phân loại hành vi ngôn ngữ: (i) đích tại lời; (ii) ngưỡng khớp ghép với hiện thực; (iii) trạng thái tâm lý của người nói; và (iv) nội dung mệnh đề. Tác giả chia các hành vi ngôn ngữ thành năm loại với những đặc điểm như sau:

Bảng 1. Đặc điểm của các loại ngữ vi

Loại ngữ vi	Hướng khớp ghép với thực tại	S = người nói X = tình huống
Tuyên bố (declarative)	- Từ ngữ làm thay đổi thực tại - Làm thực tại khớp với từ ngữ	S gây ra X
Tường giải (representative)	Làm từ ngữ khớp với thực tại	S tin là X
Biểu cảm (expressive)	Không có hướng khớp ghép	S cảm nhận X
Khuyến lệnh (directive)	Làm thực tại khớp với từ ngữ	S muốn X
Cam kết (commissive)	Làm thực tại khớp với từ ngữ	S định X

2.2. Biểu thức ngữ vi

Biểu thức ngữ vi (performative clause/expression), phần cốt lõi của phát ngôn ngữ vi gồm hai loại: (i) biểu thức ngữ vi tường minh là những biểu thức chứa động từ ngữ vi; (ii) biểu thức ngữ vi nguyên cấp là biểu thức không chứa động từ ngữ vi. Biểu thức ngữ vi nguyên cấp là yếu tố chính để xác định hành vi ngôn ngữ. Các hành động nói khác nhau có lực ngôn ngữ khác nhau.

Biểu thức ngữ vi gồm hai thành phần: nội dung mệnh đề (dictum) và dấu hiệu ngữ vi (IFIDs). Động từ ngữ vi là dấu hiệu rõ ràng và quan trọng nhất để nhận diện biểu thức ngữ vi. Động từ ngữ vi chỉ xuất hiện trong các biểu thức ngữ vi tường minh. Theo quan hệ với các phát ngôn, động từ ngữ vi được chia thành ba nhóm: (i) động từ ngữ vi siêu ngôn ngữ (metalinguistic performatives); (ii) động từ ngữ vi theo nghi thức (ritual performatives); (iii) động từ ngữ vi cộng tác (collaborative performative). Động từ ngữ vi theo nghi thức được dùng trong hành động Tuyên bố để biểu thị sự thực hiện hành động tuyên bố. Những động từ ngữ vi này bao gồm: *tuyên bố, kết tội, từ chức, khai trừ, rút phép thông công, đặt tên thánh, ...*

2.3. Kháng nghị hàng hải

Bộ luật Hàng hải đầu tiên của Việt Nam được Hội đồng Nhà nước ban hành vào năm 1990 thay thế cho các văn bản dưới luật trước đó, đánh dấu bước tiến mới trong quá trình pháp điển hóa pháp luật hàng hải. Năm 2005, bộ luật này được thay thế bằng Bộ luật Hàng hải số 40/2005/QH11 do Quốc hội ban hành.

Ngày 30/12/2015, trên cơ sở nghiên cứu quy định của các công ước và luật quốc tế liên quan đến hàng hải, Quốc Hội chính thức thông qua Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015. Bộ luật Hàng hải năm 2015 có phạm vi điều chỉnh rộng, bao gồm gồm 20 Chương, 341 Điều. Kháng nghị hàng hải được quy định tại Điều 118, Chương V của Bộ luật: “*Kháng nghị hàng hải là văn bản do thuyền trưởng lập, công bố hoàn cảnh tàu biển gặp phải và những biện pháp thuyền trưởng đã áp dụng để khắc phục hoàn cảnh đó, hạn chế tổn thất xảy ra, bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho chủ tàu và những người có liên quan*”.

Kháng nghị hàng hải được lập nhằm mục đích giao tiếp đặc biệt: chứng minh thuyền trưởng và thuyền viên đã miễn cán hợp lý để bảo vệ tàu và/ hoặc hàng hóa, tạo lập quyền để bảo vệ lợi ích hợp pháp cho thuyền trưởng, chủ tàu và những người có liên quan. Kháng nghị hàng hải được lập và trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Ở Việt Nam, kháng nghị hàng hải được trình ở Cảng vụ hàng hải hoặc Ủy ban nhân dân cấp xã nơi gần nhất; ở nước ngoài là cơ quan đại diện của Việt Nam nơi gần nhất hoặc cơ quan, tổ chức có thẩm quyền của quốc gia nơi tàu biển hoạt động.

Kháng nghị hàng hải là một văn bản pháp luật có khuôn hình cố định cứng nhắc. Tất cả các kháng nghị hàng hải đều có cấu trúc văn bản gồm ba phần (i) mở đầu; (ii) nội dung; (iii) kết thúc. Phần Mở đầu có chức năng giới thiệu nhân thân, phần Nội dung nêu diễn biến sự cố và tuyên bố kháng nghị, phần Kết thúc là phần làm chứng. Biểu thức ngữ vi của hành động tuyên bố luôn ở phần Nội dung của kháng nghị hàng hải.

Kháng nghị hàng hải thuộc loại khối liệu chuyên biệt (specialized corpa) nên có thể cung cấp nhiều thông tin ngữ cảnh về các tình huống giao tiếp do loại khối liệu này thường được thu thập bởi nhà nghiên cứu [2:2]. Thêm nữa, kháng nghị hàng hải thuộc thể loại được quy ước hóa cao (strongly conventionalised), nên tính điển mẫu (proto-typicality) có thể được nghiên cứu và rút ra từ một khối liệu nhỏ.

Ngữ liệu phục vụ cho nghiên cứu là 25 văn bản kháng nghị hàng hải Tiếng Anh do các thuyền trưởng Việt Nam và nước ngoài lập từ năm 2010 đến 2023 tại Cảng vụ ở Việt Nam và nước ngoài. Tiêu chí thu thập những kháng nghị hàng hải Tiếng Anh này là tính xác thực (authentic) và tính tự nhiên (genuine in nature). Những kháng nghị hàng hải này được thu thập từ cơ quan chức năng (cảng vụ) và do các thuyền trưởng có các quốc tịch khác nhau lập. Thêm nữa, để đảm bảo hai tiêu chí này, khi phân tích 25 kháng nghị hàng hải, lỗi ngữ pháp và từ vựng tiếng Anh mà các thuyền trưởng đã viết được giữ nguyên như trong các ví dụ sau:

Therefore, I hereby declaration the sea protest to protect my vessel and my owners to against all claims, losses any damage for the vessel this matter above mention. (Do đó, tôi công bố kháng nghị hàng hải này để bảo vệ cho tàu tôi và các chủ tàu tránh các khiếu nại, tổn thất, bất cứ thiệt hại đối với tàu liên quan đến vấn đề này như đã đề cập ở trên.)

This note of protest is hereby tendered to avail myself and my owners for any claims arises and reserved the right to extend at place and time convenience. (Do đó, kháng nghị hàng hải này được công bố để bảo vệ cho tôi và các chủ tàu của tôi tránh các khiếu nại, nảy sinh và dành quyền bổ sung kháng nghị này tại bất cứ địa điểm và thời gian thuận tiện.)

3. Biểu thức ngữ vi của hành động Tuyên bố trong kháng nghị hàng hải tiếng Anh

Trong 25 kháng nghị hàng hải, biểu thức ngữ vi của hành động Tuyên bố luôn là biểu thức tường minh như các ví dụ dưới đây:

I hereby declare this sea protest in prevention of any claims both against me and/or Owners/Operator, for any damages and losses to the vessel or the cargo. (Tôi công bố kháng nghị hàng hải này phòng tránh mọi khiếu nại tôi và/hoặc Chủ tàu/Người khai thác tàu cho bất cứ thiệt hại và tổn thất với tàu hoặc hàng.)

I tender this note of protest to absolve myself ship owners and charterers of future financial claims that may arise and further attest that my above statements are true and correct to the best of my knowledge and may reserve my right to extend this protest if and when necessary at any time convenient. (Tôi tuyên bố kháng nghị hàng hải này để miễn trách cho tôi và các chủ tàu cùng người thuê tàu khỏi bất cứ khiếu kiện về tài chính có thể nảy sinh và chứng nhận những lời khai trên là đúng đắn và chính xác theo hiểu biết tốt nhất của tôi và dành quyền bổ sung kháng cáo này nếu và khi cần tại bất cứ thời gian nào thuận tiện.)

Các biểu thức Tuyên bố này được tường minh nhờ động từ *công bố*. Theo tiêu chí mà Searle đề ra, động từ *công bố* trong kháng nghị hàng hải là động từ ngữ vi vì chủ ngữ là *tôi* (I) số ít, động từ chia thời hiện tại, bổ ngữ của động từ ngữ vi ở ngôi thứ hai (you). Những động từ *công bố* này đều kết hợp được với trạng từ *hereby* (do đó) đáp ứng các điều kiện của động từ ngữ vi.

Biểu thức ngữ vi tuyên bố kháng nghị đáp ứng các điều kiện thuận lợi mà Austin đã chỉ ra. Chủ thể phát ngôn là người có thẩm quyền (thuyền trưởng), đại diện cho quyền lực cao nhất được ủy thác trên tàu, người nhận là cơ quan chức năng tiếp nhận kháng nghị. Như vậy, khoảng cách giao tiếp là đầy đủ cho việc thực hiện hành vi ngôn trung công bố.

Biểu thức ngữ vi Tuyên bố có hiệu lực nhờ động từ ngữ vi *công bố*. Biểu thức được ngôn hành hóa nhờ động từ ngữ vi này. Phát ngôn này biểu hiện hành vi ngôn trung *công bố*, thuộc nhóm *Tuyên bố* theo phân loại của Searle. Việc nói ra bằng lời của thuyền trưởng cũng chính là việc thực hiện

hành động tuyên bố kháng nghị. Ở đây, hành động ngôn ngữ cũng chính là một hành động xã hội. Khi thuyền trưởng chính thức tuyên bố đánh dấu việc tuyên bố đã được thông qua và bản kháng nghị hàng hải có hiệu lực như ví dụ dưới đây:

As fearing loss and/or damages to the vessel and the cargo, I hereby note my protest against all losses and/or damage etc., and reserving the right to extend same all time and place convenient. (Vì lo ngại tổn thất và/hoặc thiệt hại với tàu và hàng, tôi tuyên bố kháng nghị hàng hải này chống lại mọi tổn thất và/hoặc thiệt hại, v.v. đồng thời dành quyền bổ sung kháng nghị hàng hải này khi cần thiết vào bất cứ thời gian và địa điểm nào thuận tiện.)

Theo cách phân loại hành động lời nói của Searle thì tuyên bố kháng nghị hàng hải của thuyền trưởng nhóm *Tuyên bố*. Hướng của sự khớp ghep giữa lời nói (từ ngữ) với thực tại là *từ ngữ thay đổi thực tại*. Hành vi ngôn ngữ *công bố* của thuyền trưởng có chức năng làm thay đổi thực tại. Khi thuyền trưởng tuyên bố kháng nghị thì chính là thời điểm kháng nghị hàng hải bắt đầu có hiệu lực. Phương tiện trực tiếp quan trọng để thực hiện quá trình này là động từ ngữ vi.

Biểu thức ngữ vi trong kháng nghị hàng hải tiếng Anh đã biến toàn bộ văn bản kháng nghị hàng hải thành luật. Điều này có nghĩa là nó có vai trò tạo khung và bao trùm, vai trò của một hành động ngữ vi vĩ mô (a macro speech act) và cả phần tuyên bố kháng nghị đều mang tính hành thực. Biểu thức tuyên bố kháng nghị có giá trị ngôn ngữ của hành vi ngôn ngữ. Thuyền trưởng thực hiện hành vi ngôn ngữ tuyên bố qua văn bản kháng nghị hàng hải và gắn quyền vào phía người nhận tức là quy định cho họ quyền qua kháng nghị hàng hải.

4. Kết luận

Biểu thức ngữ vi của hành động tuyên bố trong kháng nghị hàng hải tiếng Anh có bản chất là một hành động nói. Biểu thức ngữ vi này có vai trò quan trọng: thực hiện mục đích giao tiếp đặc biệt là bảo vệ thuyền trưởng và những người liên quan khỏi những khiếu kiện về sau. Kết quả nghiên cứu về vấn đề này góp phần vào lý thuyết ngôn ngữ nói chung cũng như việc dạy và học tiếng Anh chuyên ngành Điều khiển tàu biển, Khoa Hàng hải, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tiếng Việt

1. Nguyễn Đức Dân (1998), *Ngữ dụng học*. Tập 1. Nxb Giáo dục. Hà Nội.
2. Nguyễn Thiện Giáp (2000), *Dụng học Việt ngữ*. Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội.

Tiếng Anh

3. Austin, J.L. (1962), *How to do things with words*. Oxford: Oxford University Press.
4. Connor, U. and T. A. Upton (Eds.) (2004), *Discourse in the professions: Perspectives from corpus linguistics*. Amsterdam: John Benjamins.
5. Searle, J.R. (1969), *Speech acts*. Cambridge: Cambridge University Press.
6. J.R. Searle. (1979), *Expression and meaning*. Cambridge (Mass).

The performative clause of declarative act in English sea protests

Abstract: A sea voyage is also called a marine adventure because it has inherent risks beyond human's control. When an accident happens, the master makes a sea protest, proving that the accident is a force majeure; the master and the crew have applied all necessary means of safeguarding to save the situation. A legal text is the one that imposes the rights and obligations to subjects it regulates. A sea protest is a legal text with a special communicative purpose: declaring the right against all claims, losses or damage to the vessel and/or cargo and protecting legal rights for the master, the owner(s) and the concerned.

Linguistically, a sea protest is performative. Sea protests have this character because of the performative clause of which the Declarative clause plays an important role. The Declarative clause in sea protests are always explicit. The striking IFID is the performative verb which belongs to the ritual performatives. The Declarative clause meets the favourable requirements. When the master declares a sea protest, the protest comes into force and the clause acts as a macro speech act.

Key words: sea protest; speech act; performative clause; declarative act; declare.