

VIỆN HÀN LÂM  
KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM  
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI

**PHAN THANH LÂM**

**HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG  
ĐƯỜNG BIỂN NỘI ĐỊA Ở NƯỚC TA HIỆN NAY**

**Chuyên ngành: Luật Kinh tế**  
**Mã số: 60.38.01.07**

**LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC**

**NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC**  
**PGS.TS. TRẦN ĐÌNH HẢO**

**HÀ NỘI - 2016**

## LỜI CAM ĐOAN

*Tôi xin cam đoan Luận văn là công trình nghiên cứu của riêng tôi. Các kết quả nêu trong Luận văn chưa được công bố trong bất kỳ công trình nào khác. Các số liệu, ví dụ và trích dẫn trong Luận văn đảm bảo tính chính xác, tin cậy và trung thực. Tôi đã hoàn thành tất cả các môn học và thanh toán đầy đủ các nghĩa vụ tài chính theo quy định của Học viện Khoa học xã hội. Vậy tôi viết Lời cam đoan này đề nghị Học viện Khoa học xã hội xem xét để tôi được bảo vệ Luận văn.*

*Tôi xin chân thành cảm ơn!*

**NGƯỜI CAM ĐOAN**

**Phan Thanh Lãm**

## MỤC LỤC

<b>MỞ ĐẦU</b> .....	1
<b>CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN NỘI ĐỊA THEO QUY ĐỊNH PHÁP LUẬT</b> .....	6
1.1. Khái quát về hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa ...	6
1.2. Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa.....	12
<b>CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT ĐIỀU CHỈNH QUAN HỆ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN NỘI ĐỊA Ở VIỆT NAM HIỆN NAY</b> .....	35
2.1. Thực trạng pháp luật điều chỉnh việc ký kết và thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa ở Việt Nam.....	35
2.2. Đánh giá về hệ thống pháp luật điều chỉnh quan hệ hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa ở nước ta hiện nay.....	57
<b>CHƯƠNG 3. YÊU CẦU HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN NỘI ĐỊA Ở NƯỚC TA HIỆN NAY VÀ MỘT SỐ KIẾN NGHỊ</b> .....	64
3.1. Những yêu cầu hoàn thiện pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa ở nước ta hiện nay .....	64
3.2. Một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa.....	69
<b>KẾT LUẬN</b> .....	75
<b>DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO</b>	

## MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

Việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển không chỉ là vấn đề của mỗi quốc gia, mà còn liên quan đến chủ quyền trên biển, đảo và lợi ích của các quốc gia khác. Với tầm quan trọng như vậy, cộng thêm với tính chất riêng biệt của hoạt động hàng hải, do đó, các quy định pháp luật điều chỉnh lĩnh vực vận chuyển hàng hải có những đặt thù riêng. Mặc dù pháp luật về hàng hải của Việt Nam hiện nay đã tương đối phù hợp với các tiêu chuẩn quốc tế, tuy nhiên, vẫn còn có những điểm chưa thật sự phù hợp và chưa thúc đẩy mạnh cho phát triển thương mại. Mặt khác, các thương nhân trong thực tiễn kinh doanh ngoại thương chưa tìm hiểu sâu một cách có lợi các quy định của pháp luật quốc gia và quốc tế liên quan để khi xảy ra các tranh chấp có nhiều lúng túng. Hiện nay, Việt Nam có một khối lượng vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng phương thức vận tải đường biển chiếm tới 70% tổng khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu quốc gia. Như vậy, có nghĩa rằng, trong vận chuyển hàng hóa quốc tế, thì vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển đóng vai trò quan trọng nhất trong tất cả các phương thức vận tải. Do đó, việc tìm hiểu sâu các qui tắc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là vô cùng hữu ích cho sự phát triển kinh tế ở Việt Nam.

Cho đến nay, vận tải biển được phát triển mạnh và trở thành ngành vận tải hiện đại trong hệ thống vận tải thủy nội địa ở nước ta hiện nay. Chính tầm quan trọng như vậy, đòi hỏi các quy định pháp luật điều chỉnh lĩnh vực vận chuyển hàng hải phải có những nét đặc thù riêng. Bên cạnh đó, tình hình kinh tế thế giới trong mấy năm gần đây có nhiều bất ổn; giá dầu thế giới liên tục tăng rồi lại giảm xuống thấp đột ngột; khủng hoảng tài chính và kinh tế thế giới gia tăng; lạm phát tại hầu hết các nước trong đó có Việt Nam; không tránh khỏi suy thoái, ngành vận tải biển cũng lao đao do giá cước vận tải giảm

liên tục từ tháng 10/2012 tới nay, thậm chí với mức giảm đến 70%, nhiều doanh nghiệp vận tải đã phải ngừng khai thác để tránh lỗ, nhiều doanh nghiệp khác thì bị ép giá, phải chấp nhận mức giá rẻ nhưng có hàng để vận chuyển thường xuyên, do đó, quyền và lợi ích của các doanh nghiệp vận tải biển nội địa bị xem nhẹ. Tuy nhiên, khủng hoảng cũng chính là thách thức và là thời cơ để ngành vận tải biển nội địa thay đổi phù hợp với tình hình mới, đồng thời, đây cũng là cơ hội để khảo nghiệm, kiểm tra tính khả thi của hệ thống pháp luật về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa. Việc nghiên cứu để hoàn thiện hành lang pháp lý về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa một mặt sẽ giúp cho các doanh nghiệp đối phó với khủng hoảng kinh tế, mặt khác là tạo tiền đề để hoạt động vận tải biển nội địa phát triển mạnh sau thời kỳ khủng hoảng.

Với các phân tích ở trên, nên em đã lựa chọn đề tài “*Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa ở nước ta hiện nay*” làm đề tài cho Luận văn Thạc sĩ luật học của mình với mong muốn góp phần vào việc hiểu thêm các vấn đề lý luận pháp luật có liên quan và đánh giá thêm về sự phù hợp của các quy định của pháp luật Việt Nam trong lĩnh vực này.

## **2. Tình hình nghiên cứu đề tài**

Trong thời gian qua, đã có rất nhiều các công trình khoa học nghiên cứu về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nhưng chủ yếu là hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế. Có thể kể đến như: Luận văn Thạc sĩ luật học của tác giả Nguyễn Ngọc Toàn do PGS.TS. Nguyễn Bá Diễn hướng dẫn về “*Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển quốc tế*” tại Khoa Luật, Đại học Quốc gia, năm 2005; Luận văn Thạc sĩ luật học của tác giả Trương Thị Thuý Nga do TS. Ngô Huy Cương hướng dẫn về “*Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển theo pháp luật Việt Nam*” tại Khoa Luật, Đại học Quốc gia năm 2011; Bài viết “*Bàn về hợp đồng vận*

*chuyển hàng hóa bằng đường biển theo quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005” của PGS.TS. Nguyễn Như Tiến, trên [www.clbthuyentruong.com](http://www.clbthuyentruong.com); Báo cáo của Dự án hỗ trợ thương mại đa biên (MUTRAP) về “Đánh giá tác động của việc Việt Nam gia nhập các Công ước quốc tế về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển”... Bên cạnh đó, còn nhiều khóa luận tốt nghiệp cũng như các bài báo nghiên cứu về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển được đăng trên các tạp chí chuyên ngành. Tuy nhiên, các công trình nghiên cứu trên chủ yếu đề cập nghiên cứu về các vấn đề liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển quốc tế, chưa có công trình nào nghiên cứu về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa, tuy nhiên, nó vẫn được coi là những tài liệu tham khảo có giá trị để học viên kế thừa trong quá trình hoàn thiện luận văn của mình.*

### **3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu**

*3.1. Mục đích nghiên cứu:* Mục đích nghiên cứu của Luận văn là nhằm nghiên cứu những chế định pháp luật cơ bản về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa theo quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế; đánh giá về thực trạng áp dụng pháp luật. Từ đó, đề xuất một số giải pháp góp phần hoàn thiện pháp luật Việt Nam về vấn đề này.

#### *3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu*

- Nghiên cứu các vấn đề lý luận và thực tiễn pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa.

- Nghiên cứu, so sánh các quy định của pháp luật Việt Nam với các quy định của pháp luật quốc tế về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa.

- Kiến nghị các giải pháp nhằm hoàn thiện các quy định pháp luật điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa theo pháp luật Việt Nam.

## **4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

### *4.1. Đối tượng nghiên cứu*

Đối tượng nghiên cứu của luận văn là hệ thống các quy định pháp luật và thực tiễn thực hiện các quy định pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa ở nước ta hiện nay.

### *4.2. Phạm vi nghiên cứu*

Phạm vi nghiên cứu là các vấn đề lý luận và thực tiễn liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa trong hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa.

## **5. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu**

### *5.1. Phương pháp luận*

Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu Luận văn sử dụng phương pháp nghiên cứu duy vật biện chứng của chủ nghĩa Mác - Lênin và tư tưởng Hồ Chí Minh, đồng thời dựa trên nghiên cứu từ thực tiễn tranh chấp và giải quyết tranh chấp pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Luận văn còn sử dụng phương pháp phân tích, so sánh, tổng hợp, đối chiếu để làm rõ những quy định của pháp luật Việt Nam với các điều ước quốc tế, từ đó phân tích, đánh giá về sự phù hợp của pháp luật Việt Nam điều chỉnh vấn đề vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa.

### *5.2. Phương pháp nghiên cứu*

Những đóng góp của Luận văn đi sâu nghiên cứu, phân tích những vấn đề lý luận, góp phần giới thiệu và làm rõ những nội dung cơ bản của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và tầm quan trọng của phương thức này. Ngoài ra, luận văn nêu những vấn đề hiện trạng quy định pháp luật điều chỉnh lĩnh vực hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, từ đó nêu lên những thiếu sót và bất cập trong những quy định pháp luật về vấn đề này trong điều kiện nền kinh tế thị trường ở nước ta hiện nay. Bên cạnh đó,

luận văn đề ra một số kiến nghị và giải pháp có căn cứ, khoa học và có tính khả thi nhằm hoàn thiện những vấn đề có tính chất lý luận về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa.

## **6. Ý nghĩa lý luận và thực tiễn của luận văn**

### *6.1. Ý nghĩa lý luận*

Góp phần làm rõ thêm những vấn đề lý luận pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa ở nước ta hiện nay và kiến nghị các giải pháp hoàn thiện các quy định pháp luật Việt Nam trong lĩnh vực này.

### *6.2. Ý nghĩa thực tiễn*

Luận văn có thể làm tư liệu tham khảo cho các doanh nghiệp, các tổ chức quản lý và những ai quan tâm đến chủ đề về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa ở nước ta hiện nay.

## **7. Cơ cấu của luận văn**

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo và phụ lục nội dung chính của Luận văn bao gồm 3 chương sau đây:

Chương 1: Tổng quan về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa theo quy định pháp luật.

Chương 2: Thực trạng pháp luật điều chỉnh quan hệ hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa ở Việt Nam hiện nay.

Chương 3: Yêu cầu hoàn thiện pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa ở nước ta hiện nay và một số kiến nghị.



## CHƯƠNG 1

# TỔNG QUAN VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN NỘI ĐỊA THEO QUY ĐỊNH PHÁP LUẬT

### **1.1. Khái quát về hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa**

#### ***1.1.1. Khái niệm, đặc điểm vận chuyển hàng hóa bằng đường biển***

Vận tải đường biển ra đời khá sớm so với các phương thức vận tải khác. Ngay từ thế kỷ thứ V trước Công nguyên, con người đã biết lợi dụng biển làm các tuyến đường giao thông để giao lưu các vùng các miền, các quốc gia với nhau trên thế giới. Cho đến nay, vận tải biển được phát triển mạnh và trở thành ngành vận tải hiện đại trong hệ thống vận tải quốc tế.

Khái niệm vận chuyển hàng hoá bằng đường biển là quá trình sử dụng tàu biển vận chuyển đồ vật theo tuyến đường cố định hoặc không cố định từ nơi này tới nơi khác. Theo nghĩa rộng nó là sự tập hợp các yếu tố kinh tế kỹ thuật nhằm khai thác, chuyên chở bằng tàu biển một cách có hiệu quả hàng hóa. Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được tiến hành thông qua các doanh nghiệp, tổ chức chuyên ngành thực hiện. Vận tải đường biển thúc đẩy buôn bán quốc tế phát triển. Theo nhà kinh tế học Anh Ullman "Khối lượng hàng hoá lưu chuyển giữa hai nước tỷ lệ thuận với tỷ số tiềm năng kinh tế của hai nước và tỷ lệ nghịch với khoảng cách kinh tế. Khoảng cách kinh tế càng được rút ngắn thì lượng hàng tiêu thụ trên thị trường càng lớn". Hoạt động vận chuyển đường biển hiệu quả làm tăng tính cạnh tranh của một quốc gia trên trường quốc tế. Sự phát triển vượt bậc của Singapore, Hồng Kông và gần đây là Trung Quốc là một minh chứng sống động cho việc thu hút đầu tư nước ngoài nhằm tăng trưởng xuất khẩu, tăng GDP thông qua việc phát triển cơ sở hạ tầng và dịch vụ vận chuyển đường biển. Vận tải đường biển là yếu tố

không tách rời thương mại quốc tế, vận tải biển phát triển góp phần làm thay đổi cơ cấu hàng hoá và cơ cấu thị trường trong buôn bán quốc tế.

Hoạt động hàng hải bao gồm nhiều lĩnh vực khác nhau trong đó có hoạt động vận chuyển đường biển. Ngoài những tính chất của hoạt động vận chuyển nói chung, vận chuyển đường biển có những đặc thù riêng do chính việc sử dụng tàu biển để chuyên chở hàng hóa, hành khách và hành lý từ nơi này tới nơi khác. Nói đến thương mại hàng hải phải nói tới ba yếu tố cấu thành bao gồm: vận tải biển, cảng biển và quản lý điều hành hoạt động vận tải biển. Vận tải biển trong đó có vận chuyển hàng hóa quốc tế đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế quốc dân. Vận chuyển hàng hóa quốc tế, đối với Việt Nam, còn đóng vai trò quan trọng trong việc thực hiện chủ trương mở cửa để hội nhập với kinh tế thế giới. Lợi nhuận mà ngành vận tải biển mang lại không nhỏ và là một bộ phận trong cán cân thanh toán quốc tế, đóng góp không nhỏ vào tổng sản phẩm xã hội và thu nhập quốc dân. Vận tải biển đáp ứng nhu cầu lưu thông, trao đổi hàng hóa, rút ngắn khoảng cách giữa các vùng miền. Hơn nữa, ngành vận tải biển lại là một ngành tiêu thụ lớn các sản phẩm của các ngành kinh tế kỹ thuật khác.

Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển có các đặc điểm cơ bản như: có thể sử dụng các tuyến đường đi tự nhiên trên biển để chuyên giao nhanh chóng tất cả các loại hàng hóa với trọng lượng và kích thước đủ loại; khả năng vận chuyển không hề bị giới hạn, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển có thể chuyên chở tất cả các loại hàng hóa đặc thù nguy hiểm bằng các tuyến đường an toàn không bị va đập; vận chuyển đường biển còn có một ưu điểm là có sức chứa lớn nên từ đó giá thành cũng khá thấp so với các loại tuyến vận chuyển khác. Đặc biệt, vận chuyển đường biển rất phù hợp với các loại hàng hóa có giá trị nhưng tính bảo mật thấp có quá trình vận chuyển dài và thời gian chờ đợi lâu, đó chính là lợi thế của vận chuyển đường biển. Tuy nhiên,

vận tải đường biển có một số nhược điểm như: Vận tải đường biển phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện tự nhiên; tốc độ của tàu biển còn thấp và việc tăng tốc độ khai thác của tàu biển còn bị hạn chế.

Điều 27, khoản 1, Luật Thương mại năm 2005 của Việt Nam có quy định: “Mua bán hàng hóa quốc tế được thực hiện qua hình thức xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập và chuyển khẩu”. Điều đó có nghĩa là, mua bán hàng hóa được coi là có yếu tố quốc tế khi hàng hóa đó đi ra, đi vào hay đi qua lãnh thổ của một quốc gia nhất định hay còn gọi là hàng hóa xuất nhập khẩu. Vì vậy, được coi là hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển khi hoạt động đó phải vượt qua biên giới. Tuy nhiên có thể có qui định hàng hóa qua lại hoặc tới một đặc khu trong phạm vi lãnh thổ của một quốc gia nào đó cũng được xem là hoạt động xuất nhập khẩu tùy thuộc vào pháp luật của quốc gia đó. Như vậy, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là một phương thức vận chuyển đáp ứng nhu cầu di chuyển vị trí của đối tượng vận chuyển mà cụ thể ở đây là hàng hóa xuất nhập khẩu. Qua đó ta có thể xác định vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là việc di chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu từ nơi này đến nơi khác bằng phương tiện chuyên chở đường biển mà cụ thể là tàu biển.

Vai trò của hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển đối với thương mại quốc tế: Vận chuyển đường biển đã khẳng định được vai trò của mình bởi bề dày lịch sử phát triển của nó. Về mặt pháp lý, chỉ cần xem qua hệ thống các tập quán hàng hải và điều ước quốc tế liên quan tới hoạt động hàng hải đủ cho thấy tầm quan trọng của loại hoạt động này.

### ***1.1.2. Khái niệm, đặc điểm của vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa ở Việt Nam***

Việt Nam, quốc gia đông dân thứ hai trong khối Asean, với bờ biển trải dài hơn 3.200 km từ Móng Cái đến Hà Tiên, nằm ở vị trí mặt tiền của Đông

Nam Á. hiện nay có khoảng 100 cảng biển lớn nhỏ với tổng chiều dài bên trên 30 km. Rõ ràng rằng, thiên nhiên đang ưu đãi cho chúng ta rất nhiều trong việc phát triển vận tải biển. Cùng với tốc độ tăng trưởng nhanh chóng của thương mại quốc tế, ngành vận tải biển Việt Nam đang có những cơ hội to lớn. Theo thống kê, lượng hàng hóa quốc tế vận chuyển qua đường biển chiếm 80% tổng lưu lượng hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam. Vì vậy, vai trò của nó tới hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam là rất quan trọng.

Hệ thống các cảng phía Bắc (từ Quảng Ninh đến Ninh Bình) gồm 22 cảng, trong đó quan trọng nhất là cảng Cái Lân và cụm cảng Hải Phòng. Hệ thống các cảng miền Trung (từ Thanh Hoá đến Bình Thuận) gồm 37 cảng với các cụm cảng quan trọng nhất là Đà Nẵng (đa chức năng) và Nghi Sơn, Dung Quất (chuyên dùng). Hệ thống các cảng miền nam (từ Bà Rịa - Vũng Tàu đến Kiên Giang) gồm 45 cảng, hiện là khu vực có mật độ lưu thông hàng hoá lớn nhất trên cả nước, đặc biệt là khu vực cảng Sài Gòn - Thị Vải - Vũng Tàu. Các tuyến đường biển nội địa quan trọng nhất đều xuất phát từ các trung tâm trung chuyển nêu trên. Các tuyến đường biển quốc tế quan trọng nhất xuất phát từ Hải Phòng - TP Hồ Chí Minh đi khu vực Đông Á (Nga, Nhật, Hàn Quốc, Hong Kong, Singapore...). Rõ ràng Việt Nam đang được thiên nhiên ưu đãi rất nhiều trong việc phát triển vận tải biển. Cùng tốc độ tăng trưởng nhanh chóng của thương mại quốc tế, ngành vận tải biển Việt Nam đang có những cơ hội to lớn. Theo thống kê, lượng hàng hóa quốc tế vận chuyển qua đường biển chiếm 70% tổng lưu lượng hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam. Vì vậy, vai trò của nó tới hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam là rất quan trọng.

Vận tải hàng hóa bằng đường biển nội địa có thể hiểu là quá trình sử dụng tàu biển để vận chuyển hàng hóa theo tuyến đường cố định hoặc không cố định từ địa phương này tới địa phương khác, mà địa điểm nhận và địa điểm

trả hàng hóa thuộc vùng biển Việt Nam. Theo nghĩa rộng, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa là sự tập hợp các yếu tố kinh tế kỹ thuật nhằm khai thác, chuyên chở bằng tàu biển một cách có hiệu quả hàng hóa trong giao lưu thương mại trong phạm vi vùng biển nội địa của Việt Nam. Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa được tiến hành thông qua các doanh nghiệp, tổ chức chuyên ngành thực hiện.

Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa là một ngành dịch vụ, do vậy, nó có những sự khác biệt so với những ngành sản xuất vật chất khác. Có thể liệt kê một số khác biệt như sau:

+ *Thứ nhất*, thông qua hoạt động vận chuyển hàng hóa, vận tải biển đảm bảo cho các mối liên hệ trên không gian, phục vụ sản xuất và sinh hoạt, mối giao lưu kinh tế - xã hội giữa các địa phương, các vùng trong lãnh thổ Việt Nam tiếp giáp với biển. Sự phát triển vận tải biển có ý nghĩa hết sức to lớn trong phân công lao động theo lãnh thổ.

+ *Thứ hai*, đối tượng của dịch vụ là hàng hóa của những chủ sở hữu khác chủ tàu. Vận chuyển bằng đường biển chỉ làm thay đổi vị trí trong không gian của hàng hóa chứ không tác động kỹ thuật hay công nghệ làm thay đổi hình dáng, kích thước hay phẩm chất của đối tượng chuyên chở.

+ *Thứ ba*, việc sản xuất của ngành vận chuyển không tạo ra sản phẩm có hình thái vật chất cụ thể. Sản phẩm của vận tải là sự di chuyển vị trí của đối tượng được vận chuyển. Nó cũng không có khả năng dự trữ sản phẩm để tiêu dùng mà chỉ có khả năng dự trữ năng lực vận tải như dự trữ số lượng tàu...

+ *Thứ tư*, các điều kiện tự nhiên ảnh hưởng chủ yếu tới các vấn đề kỹ thuật của sự phân bố và khai thác của mạng lưới các tuyến vận tải biển. Còn các điều kiện kinh tế - xã hội có ý nghĩa quyết định đối với sự phát triển và phân bố cũng như sự hoạt động của ngành.

Vận tải đường biển càng phát triển thì càng đảm bảo chuyên chở khối lượng hàng hóa ngày một gia tăng đối với thương mại trong nước cũng như thương mại quốc tế. Những năm gần đây, số lượng hàng hóa chuyên chở trong buôn bán quốc tế đạt 7 tỷ tấn/ năm thì trong đó trên  $\frac{3}{4}$  lượng hàng hóa đó được chuyên chở bằng đường biển [21, tr.23]. Với khả năng chuyên chở lớn như vậy mà cước phí vận tải lại rất rẻ, cho nên lượng hàng hóa được tiêu thụ trên thị trường cũng rẻ hơn. Trong khi vận tải bằng đường biển hầu như không mất chi phí làm đường mà chỉ xây dựng cảng và mua sắm phương tiện vận tải. Vì thế, chi phí cho việc vận chuyển được giảm rất nhiều. Đó là không kể ưu điểm của vận tải biển có khả năng vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn với chi phí thấp nhất. Xu thế vận tải hiện nay là sử dụng tàu có trọng tải lớn, áp dụng các công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức. Việt Nam lại có nhiều cảng nước sâu và đang được đầu tư nhiều trang thiết bị hiện đại và công nghệ quản lý điều hành tiên tiến. Do vậy, Việt Nam có nhiều ưu điểm để tham gia vào thương trường hàng hải quốc tế. Điều đó cũng góp phần tạo điều kiện cho việc tăng và mở rộng chủng loại hàng hóa. Vận tải đường biển càng phát triển, giá thành càng rẻ thì việc luân chuyển hàng hóa trên thị trường thế giới ngày một nhanh chóng.

Có thể nói, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là hoạt động giúp phát triển giao thông nối liền với nhiều quốc gia nhất và có chi phí vận tải thấp nhưng lại có thể đáp ứng khối lượng vận tải lớn nhất. Hàng hải Việt Nam ra đời vào những năm 1945, trong điều kiện đất nước bị chia cắt, chiến tranh tàn phá. Nhưng tới nay, với sự nỗ lực không ngừng của toàn ngành, chúng ta đã có bước phát triển lớn mạnh không ngừng. Uy tín của vận tải Việt Nam trên thị trường thế giới ngày một nâng cao, giúp ngành phấn đấu vươn lên cùng sự phát triển của thế giới. Hồ Chí Minh đã nói “giao thông vận tải rất quan trọng, quan trọng đối với chiến đấu, đối với sản xuất, đối với đời sống

nhân dân. Nó như mạch máu của con người. Muốn chiến đấu tốt, muốn sản xuất tốt, muốn đời sống nhân dân bình thường, thì giao thông vận tải phải làm tốt” [21, tr.20]. Điều đó nói lên tầm quan trọng của giao thông vận tải đối với sản xuất. Vì vậy có thể coi vận tải bằng đường biển đối với thương mại trong nước cũng như thương mại quốc tế là mạch máu để hoạt động thương mại ngày càng phát triển trong điều kiện hội nhập kinh tế toàn cầu.

## **1.2. Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa**

### **1.2.1. Khái niệm và đặc điểm của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa**

Điều 535 Bộ luật Dân sự Việt Nam có định nghĩa: “Hợp đồng vận chuyển tài sản là sự thoả thuận giữa các bên, theo đó bên vận chuyển có nghĩa vụ chuyển tài sản đến địa điểm đã định theo thoả thuận và giao tài sản đó cho người có quyền nhận, còn bên thuê vận chuyển có nghĩa vụ trả cước phí vận chuyển”. Như vậy, theo Bộ luật này, hợp đồng vận chuyển là loại hợp đồng có đền bù. Và dường như hành vi vận chuyển ở đây mang tính chất chuyên nghiệp giống với loại hành vi thương mại.

Theo PGS. TS. Ngô Huy cương, hợp đồng vận chuyển tài sản là một hợp đồng cung cấp dịch vụ di chuyển *đồ vật từ một nơi này tới một nơi khác bằng những phương tiện nhất định* [17]. Điều đó có nghĩa là hợp đồng này có thể là loại hợp đồng có đền bù hoặc không đền bù. Sự khác nhau giữa hai loại hợp đồng này dẫn đến việc thiết lập các quy chế pháp lý khác biệt cho chúng. Tuy nhiên, thông thường hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển bị đòi hỏi thể hiện bằng hình thức văn bản.

Qua các định nghĩa này có thể hiểu một cách đơn giản, hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là một loại hợp đồng vận chuyển tài sản. Cho nên chủng loại hợp đồng này cũng mang những đặc điểm của hợp đồng vận chuyển tài sản. Đây là hợp đồng dịch vụ, theo đó bên vận chuyển

nhận hàng hóa từ bên thuê vận chuyển để vận chuyển hàng hóa từ nơi nhận hàng tới nơi đến theo thỏa thuận và giao hàng cho người có quyền nhận (người nắm giữ chứng từ vận chuyển). Người ta còn mô tả “hợp đồng vận chuyển hàng hóa trong đó người vận chuyển cam kết vận chuyển hàng hóa từ một hay nhiều cảng này và giao cho người nhận ở một hay nhiều cảng khác, còn người đi thuê tàu cam kết trả tiền cước thuê tàu đúng như hai bên đã thỏa thuận trong hợp đồng” [22, tr.178].

Bộ luật Hàng hải Việt Nam có định nghĩa tại Điều 70, khoản 1 rằng: “Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển là hợp đồng được giao kết giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, theo đó người vận chuyển thu tiền cước vận chuyển do người thuê vận chuyển trả và dùng tàu biển để vận chuyển hàng hoá từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng”. Qua các khái niệm đã được trình bày, ta thấy về cơ bản hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển không khác gì so với những hợp đồng vận chuyển tài sản thông thường ngoài một vài điểm khác biệt do đặc trưng của loại hình vận chuyển như chủ thể, đối tượng, phương tiện... Và quan trọng hơn là yếu tố quốc tế của hàng hóa tạo nên yếu tố quốc tế của hoạt động vận chuyển.

Theo Công ước của Liên Hợp quốc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển: “Hợp đồng vận chuyển bằng đường biển” là bất kỳ hợp đồng nào mà theo đó người vận chuyển đảm nhận việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển từ một cảng này đến một cảng khác để thu tiền cước”. Theo quy tắc Hague - Visby năm 1968, Hợp đồng vận chuyển “được điều chỉnh bởi một vận đơn hoặc bất kỳ một chứng từ tương tự nào về quyền sở hữu liên quan tới vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, kể cả bất kỳ vận đơn hoặc chứng từ nào nói trên đây được ký phát theo một hợp đồng thuê tàu, kể từ khi vận đơn hoặc chứng từ đó điều chỉnh quan hệ giữa người vận chuyển và người nắm giữ vận đơn hay chứng từ đó”. Công ước Hamburg và Hague - Visby đề cập



tới là yếu tố quốc tế mà theo đó: (1) Cảng bốc, trả hàng thực tế hoặc quy định trong hợp đồng nằm ở một nước thành viên Công ước; (2) Vận đơn hoặc chứng từ khác làm bằng chứng cho hợp đồng vận chuyển bằng đường biển được phát hành tại một nước thành viên công ước; (3) Vận đơn hoặc chứng từ đã nêu ở điểm trên quy định rằng những quy định của Công ước này hoặc luật của bất kỳ quốc gia nào cho thi hành những quy định của Công ước là luật điều chỉnh hợp đồng. khác với quan niệm về yếu tố quốc tế trong Bộ luật Dân sự Việt Nam, yếu tố quốc tế được qui định trong Công ước không phụ thuộc vào quốc tịch của tàu biển hay quốc tịch của các bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển. Yếu tố quốc tế được qui định trong Công ước liên quan tới hoạt động vận chuyển, chứng từ vận chuyển, cũng như luật áp dụng cho quan hệ hợp đồng vận chuyển.

Những định nghĩa nêu trên giúp chúng ta hiểu khá rõ về khái niệm hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, đồng thời nắm bắt được phần nào sự thiếu đồng nhất trong quan niệm của pháp luật Việt Nam và của các Điều ước quốc tế trong vấn đề này. Nhưng có thể nêu bật các đặc trưng chủ yếu của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển như sau: (i) Hợp đồng này là hợp đồng vận chuyển đồ vật; (ii) Việc vận chuyển theo hợp đồng phải đi qua lãnh thổ của ít nhất hai địa phương trong một quốc gia ven biển hoặc giữa hai quốc gia có biển; (iii) Phương tiện vận chuyển theo hợp đồng là phương tiện tàu biển; (iv) Hợp đồng này là hợp đồng song vụ có đền bù.

Như vậy có thể hiểu, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là hợp đồng vận chuyển đồ vật bằng phương tiện đi biển mà theo đó người vận chuyển có nghĩa vụ di chuyển đồ vật từ nơi khởi hành đến nơi đến qua lãnh thổ của ít nhất hai quốc gia và trao đồ vật đó cho người có quyền nhận; còn người gửi đồ vật phải thanh toán cước phí vận chuyển và các chi phí khác cho người vận chuyển. Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển có các

đặc điểm sau:

*Thứ nhất*, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là hợp đồng dịch vụ, theo đó bên vận chuyển phải thực hiện công việc di chuyển hàng hóa từ một nơi này tới một nơi khác.

*Thứ hai*, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là hợp đồng vì lợi ích của người thứ ba.

*Thứ ba*, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển có thể là hợp đồng có đền bù hoặc không có đền bù, có nghĩa là người vận chuyển có thể nhận cước phí chuyên chở hoặc không.

*Thứ tư*, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển có thể là hợp đồng gia nhập hoặc hợp đồng ưng thuận tùy theo tính chất của hoạt động vận chuyển.

### ***1.2.2. Đối tượng của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa***

Đối tượng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là hàng hóa hay đồ vật (mà chủ yếu là các vật đồng loại có giá trị và giá trị sử dụng). Hàng hóa là đối tượng của chủng loại hợp đồng này, theo định nghĩa của quy tắc Hague-Visby là “của cải, đồ vật, hàng hóa, vật phẩm bất kỳ loại nào, trừ súc vật sống và hàng hóa theo hợp đồng vận tải được khai là chở trên boong và thực tế được trở trên boong”. Cần hiểu rằng nếu hàng hóa là súc vật sống hoặc hàng chuyên chở trên boong thì chủ hàng không có quyền áp dụng quy tắc Hague - Visby để ràng buộc trách nhiệm của người vận chuyển.

Hàng hóa chở trên boong không thuộc sự điều chỉnh của Công ước này theo định nghĩa trên phải thỏa mãn hai điều kiện sau: (i) Hàng hóa được qui định trong hợp đồng vận chuyển là được chuyển chở trên boong; (ii) Thực tế hàng hóa đó đã được chuyển chở trên boong. Từ đó có thể suy ra, người vận chuyển vẫn phải chịu trách nhiệm theo Quy tắc này nếu: (i) Hàng hóa được

qui định trong hợp đồng là chở trên boong nhưng thực tế không chở trên boong; (ii) Hàng hóa không được qui định trong hợp đồng là chở trên boong nhưng thực tế lại chở trên boong.

### ***1.2.3. Nội dung hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa***

Bộ luật Hàng hải năm 2005 phân biệt vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển thành hai loại: (i) Hợp đồng vận chuyển theo chứng từ; (ii) Hợp đồng vận chuyển theo chuyên. Việc phân loại này có ý nghĩa quan trọng trong việc thiết lập qui chế pháp lý riêng cho hai loại hợp đồng này do chính sự khác biệt của chúng đòi hỏi [36, tr.75].

Hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển là hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển được giao kết với điều kiện người vận chuyển không phải dành cho người thuê vận chuyển nguyên tàu hoặc một phần tàu cụ thể mà chỉ căn cứ vào chủng loại, số lượng, kích thước hoặc trọng lượng của hàng hoá để vận chuyển.

Hợp đồng vận chuyển theo chuyên là hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển được giao kết với điều kiện người vận chuyển dành cho người thuê vận chuyển nguyên tàu hoặc một phần tàu cụ thể để vận chuyển hàng hoá theo chuyên (Điều 71, khoản 2, Bộ luật Hàng hải năm 2005).

Hợp đồng vận chuyển theo chuyên thường rất phức tạp bởi lẽ nó phải quy định chi tiết và dự liệu được nhiều tình huống để tránh tranh chấp giữa các bên và để thiết lập các giải pháp cho tranh chấp nếu có. Tuy nhiên, các bên thường tham khảo các hợp đồng mẫu do các tổ chức chuyên môn về hàng hải của quốc gia hoặc quốc tế đưa ra để khuyến nghị mọi người vận chuyển thực hành. Các khuyến nghị này cố gắng tạo ra sự thống nhất trong thực hành chuyên chở hàng hóa bằng đường biển, tránh các tranh chấp xảy ra gây thiệt hại không đáng có về mặt kinh tế và các bất ổn trong cộng đồng

hàng hải nói chung.

Thông thường một hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa có những nội dung chủ yếu sau:

*(1) Về chủ thể của hợp đồng*

Chủ thể của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển gồm bên vận chuyển và bên thuê vận chuyển. Ngoài ra còn có các bên liên quan đến việc vận chuyển: người đại lý hoặc ủy thác (nếu có), thuyền trưởng, chủ tàu (nếu chủ tàu không là bên vận chuyển) và những người làm công của người vận chuyển. Do đó trong hợp đồng cần ghi rõ thông tin của các bên liên quan. Trong trường hợp những người đại diện hoặc người môi giới được ủy thác để ký hợp đồng, thì tư cách ủy thác của họ cần được ghi rõ trong hợp đồng. Điều này tránh được những rắc rối khi có tranh chấp xảy ra giữa các bên.

*(2) Về điều kiện liên quan tới tàu biển*

Bởi tàu biển là phương tiện vận chuyển hàng hóa, có nghĩa là điều kiện kỹ thuật quan trọng để bảo đảm mục đích của hợp đồng giữa các bên, do vậy điều khoản hợp đồng liên quan tới tàu biển là một điều khoản quan trọng. Nếu điều khoản này không được thỏa thuận một cách thận trọng, có thể gây ra thiệt hại và tranh chấp lớn giữa các bên. Điều khoản này cần mô tả chi tiết loại tàu, về tình trạng, cũng như tiêu chuẩn chất lượng của tàu. Con tàu được vận chuyển phải đảm bảo vận hành an toàn, ổn định, được cấp chứng nhận tàu đủ khả năng đi biển. Đồng thời, con tàu cũng phải phù hợp để chuyên chở khối lượng, cũng như chủng loại hàng hóa được quy định trong hợp đồng. Về phía chủ hàng, ngoài những tiêu chí về đảm bảo vận chuyển an toàn, họ cũng muốn làm sao để tiết kiệm được chi phí thuê tàu.

Các đặc trưng cơ bản của con tàu thường được quy định một cách cụ thể: tên, quốc tịch, năm đóng, nơi đóng, cờ tàu, trọng tải toàn phần, dung tích đăng ký toàn phần, dung tích đăng ký tịnh, dung tích chứa hàng rời, hàng bảo

kiện, mớn nước, chiều dài tàu, chiều ngang tàu, vận tốc, hô hiệu, cấu trúc của tàu (một boong hay nhiều boong), số lượng thuyền viên, vị trí con tàu lúc ký hợp đồng, số lượng cần cẩu và sức nâng... Trong hợp đồng vận chuyển theo chuyển, theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005, người vận chuyển có nghĩa vụ dùng tàu đã được chỉ định trong hợp đồng để vận chuyển hàng hóa. Người vận chuyển chỉ được thay thế con thuyền khác nếu được sự đồng ý của người thuê vận chuyển. Cho nên, trong hợp đồng cần nêu rõ về trường hợp thay thế tàu. Nếu người vận chuyển muốn giành quyền thay thế con tàu, có thể ghi thêm bên cạnh tên con tàu: “hoặc một con tàu thay thế khác” (Ship named and/or Substitute Sister Ship) [44, tr.16]. Tàu thay thế phải được bảo đảm có những đặc điểm kỹ thuật tương tự như con tàu đã quy định trong hợp đồng. Tuy nhiên, người vận chuyển vẫn phải có nghĩa vụ thông báo trước cho bên thuê vận chuyển biết. Thực tế, thông thường các tranh chấp về tàu chuyên chở là các tranh chấp liên quan tới khả năng đi biển của tàu và liên quan tới thời gian tàu đến cảng để nhận bốc xếp hàng hóa. Pháp luật quy định người vận chuyển có nghĩa vụ cung cấp con tàu có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ, các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hoá có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hoá phù hợp với tính chất của hàng hoá. Đó là điều kiện tiên quyết của hợp đồng, nếu vi phạm thì người thuê có quyền hủy hợp đồng. Theo Bộ luật ISM (Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế) thuật ngữ “khả năng đi biển của tàu” (seaworthiness) không còn cách hiểu như trước đây. Theo đó, chủ tàu có nghĩa vụ đảm bảo “khả năng đi biển” không chỉ khi bắt đầu chuyến đi như trong các Công ước mà phải trong suốt hành trình. Do vậy, để đảm bảo quyền lợi của mình bên thuê vận chuyển nên yêu cầu quy định trong hợp đồng con tàu phải đáp ứng được tiêu chí đó.

### *(3) Về điều kiện thời gian tàu đến cảng xếp hàng hóa*

Để tàu khởi hành đúng lịch trình đã thỏa thuận, tàu phải đến cảng xếp hàng hóa để nhận hàng hóa chuyên chở vào thời gian phù hợp và trong tư thế sẵn sàng nhận xếp hàng hóa. Thời gian được quy định có thể là ngày giờ cụ thể, là khoảng thời gian được xác định hoặc khoảng thời gian sau khi ký hợp đồng. Trước thời hạn đó, người thuê vận chuyển không nhất thiết phải giao hàng.

Thời gian tàu đến cảng bốc hàng (laydays cancelling) được quy định là khoảng thời gian mà người vận chuyển phải đưa thông báo sẵn sàng (NOR-notice of readiness) tới người vận chuyển. Quá thời gian đó người thuê vận chuyển có quyền hủy hợp đồng. Nếu hợp đồng bị hủy, mọi chi phí cho việc đưa tàu đến cảng xếp hàng đều sẽ do bên vận chuyển chịu. Việc hủy hợp đồng do bên thuê vận chuyển quyết định. Tàu được coi là đến cảng (arrived ship) khi thỏa mãn ba điều kiện: (i) Tàu đã đến vị trí quy định trong hợp đồng; (ii) đã làm thủ tục hành chính theo quy định của cảng; (iii) đã đưa thông báo sẵn sàng [45, tr.470]. Tuy nhiên, nếu trong hợp đồng không quy định một cầu cảng cụ thể nào thì khi tàu đến vùng thương mại của cảng thì cũng vẫn được coi là đến cảng. Để trao được thông báo sẵn sàng, ngoài các thủ tục hành chính vào cảng như hải quan, biên phòng, y tế, kiểm dịch... tàu phải sẵn sàng các điều kiện kỹ thuật cho việc xếp hàng hóa.

### *(4) Về điều kiện hàng hóa để vận chuyển*

Hàng hóa để vận chuyển là đối tượng của hợp đồng. Những điểm quan trọng về hàng hóa đã được đề cập chi tiết ở Mục 1.2.3 nêu trên. Tuy nhiên, có một số vấn đề cần lưu ý như: Trong hợp đồng cần đưa ra mô tả chi tiết về hàng hóa: khối lượng, thể tích, tên hàng (tên thương mại, tên khoa học, tên theo tập quán), loại bao bì cũng như các đặc điểm của hàng hóa. Người thuê vận chuyển hoặc người gửi hàng có nghĩa vụ phải thông báo cho người vận chuyển trong trường hợp hàng dễ cháy, nổ hoặc có đặc tính nguy hiểm khác.

### (5) Về điều kiện cảng bốc dỡ

Cảng bốc hàng hóa do người thuê vận chuyển chỉ định. Cảng bốc dỡ hàng hóa phải bảo đảm an toàn cho tàu ra vào và lưu lại cảng cùng với hàng hóa, có nghĩa là cảng phải đủ độ sâu, mớn nước thích hợp sao cho tàu luôn luôn nổi hoặc an toàn, cũng như an toàn về mặt chính trị xã hội như không có bạo động, đình công, hoặc xung đột vũ trang... Nếu các bên chưa xác định chính xác cảng bốc dỡ, thì hợp đồng có thể quy định theo sự lựa chọn của bên thuê vận chuyển hoặc có thể quy định chung chung một hoặc một vài cảng xếp hàng hóa hoặc cũng có thể quy định cụ thể. Trong trường hợp có nhiều người thuê vận chuyển mà họ không thoả thuận được về nơi bốc hàng hóa hoặc khi người thuê vận chuyển không chỉ định rõ nơi bốc hàng hóa, thì người vận chuyển đưa tàu biển đến địa điểm được coi là nơi bốc hàng hóa theo tập quán địa phương. Có thể lấy ví dụ như sau: “Một cầu cảng an toàn ở cảng Hải Phòng”; “Cảng số 3, khu vực A, cảng Hải Phòng”; Hoặc có thể quy định thêm việc thay đổi cảng xếp dỡ khi cần thiết, có thể thêm “hoặc nơi nào gần đây mà tàu có thể đến được một cách an toàn và luôn đậu nổi”. Theo Bộ luật Hàng hải năm 2005, nơi bốc hàng hóa phải an toàn, không gây trở ngại cho việc tàu biển vào, ra, chờ đợi cùng với hàng hoá.

Điều khoản “luôn luôn nổi” (always afloat)/“luôn luôn có thể vào được” (always accessible/reachable on arrival) quy định người thuê vận chuyển phải thu xếp sao cho tàu cập bến và lưu tại cảng luôn luôn không bị chạm đáy. Nếu hợp đồng cho phép, nếu tàu không vào được cảng thì phải đến một nơi an toàn gần cảng để bốc dỡ hàng/một phần hàng. Chi phí cho trường hợp này do bên thuê vận chuyển chịu [45, tr.468]. Do vậy, có thể đề cập thêm việc “và/ hoặc chạm đáy an toàn” để thuận tiện hơn cho các bên. Tuy nhiên, cần phân biệt “luôn luôn có thể tiếp cận được” với “luôn luôn có thể rời bến”. Bởi lẽ “luôn luôn có thể tiếp cận được” chỉ là đảm bảo rằng “khi tàu đến cảng

sẽ có sẵn cầu tàu để tàu vào ngay không chậm trễ” [45, tr.498]. Thuật ngữ “accessible” trong tiếng Anh cũng chỉ đề cập tới việc tiến vào (approach) chứ không có nghĩa ngược lại. Các công ước về hàng hải hầu như không đề cập đến việc rời bến. Điều này có thể dẫn tới những thiệt hại và tranh chấp.

(6) *Về điều kiện cước phí vận chuyển*

Cước phí vận chuyển là khoản tiền mà bên thuê vận chuyển phải trả cho bên vận chuyển về việc vận chuyển hàng hóa và chi phí cho những dịch vụ có liên quan. Khoản tiền này được các bên thỏa thuận thanh toán bằng đồng tiền nhất định, với tỷ giá đồng tiền xác định, địa điểm, phương thức và mức cước phí ứng trước. Những nội dung chủ yếu về điều kiện cước phí vận chuyển thường bao gồm mức cước là số tiền tính trên mỗi đơn vị hàng hóa tính cước. Đơn vị hàng hóa tính cước có thể theo trọng lượng, thể tích hoặc những đơn vị đặc biệt khác. Chẳng hạn như với dầu mỏ là gallon, với lúa mì là bushels. Mức cước như vậy thường được tính trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa theo chứng từ. Với hợp đồng thuê tàu chuyển thì mức cước thường không phụ thuộc vào loại hàng và số lượng hàng chuyên chở mà được tính theo cả hoặc một phần đơn vị trọng tải hoặc dung tích đăng ký của tàu. Cước phí vận chuyển có thể bao gồm cả chi phí xếp dỡ và chào hàng. Theo Bộ luật Hàng hải năm 2005, trong trường hợp không xếp đủ hàng hóa như quy định trong hợp đồng hoặc vận đơn, thì người thuê vận chuyển phải chịu mức cước không. Về thời gian thanh toán cước, có ba cách thanh toán cước bao gồm: (i) *Trả trước*, có nghĩa là toàn bộ tiền cước phí phải thanh toán khi ký vận đơn hoặc sau khi ký vận đơn vài ngày; (ii) *Trả sau*, có nghĩa là trả tại cảng dỡ hàng hóa (có thể thanh toán khi bắt đầu dỡ hàng hóa, khi dỡ hàng hóa xong hoặc khi hàng hóa đã được giao thực sự cho người nhận hàng; (iii) *Trả trước một phần*, có nghĩa là trả một phần trong khoảng thời gian một vài ngày sau ngày ký vận đơn, và phần còn lại được trả khi dỡ hàng hóa xong.



### *(7) Về điều kiện chi phí bốc dỡ*

Chi phí bốc dỡ do các bên thỏa thuận trong hợp đồng. Thường trong hợp đồng vận chuyển theo chứng từ, bên vận chuyển sẽ chịu toàn bộ chi phí xếp dỡ, lắp đặt, san cào hàng trong hầm tàu. Còn trong hợp đồng vận chuyển theo chuyên, các bên thỏa thuận bên nào sẽ phải chịu chi phí này. Phổ biến là FO (free out - điều kiện miễn phí xếp hàng) mà theo đó người thuê vận chuyển sẽ chịu chi phí xếp hàng hóa ở cảng đi và người vận chuyển chịu chi phí dỡ hàng hóa ở cảng đến. FI (free in - điều kiện miễn phí dỡ hàng hóa) mà theo đó bên thuê vận chuyển chịu chi phí dỡ hàng hóa và người vận chuyển chịu chi phí bốc hàng. FIO (free in and out - điều kiện miễn cả chi phí bốc và dỡ hàng hóa) mà theo đó người vận chuyển được miễn cả chi phí xếp hàng hóa lẫn dỡ hàng hóa khỏi tàu ở cả hai đầu cảng. Ngoài ra, chi phí xếp đặt và san cào hàng cũng được các bên thỏa thuận. Điều khoản quy định “FIO.s.t”, có nghĩa là bên vận chuyển được miễn cả chi phí bốc dỡ và xếp, san cào hàng hóa [49, tr.71-79]. Các điều kiện như vậy thường quy định trong hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế giữa người xuất khẩu và người nhập khẩu.

### *(8) Về điều kiện thời gian bốc dỡ*

Thời gian xếp dỡ hay còn gọi là thời gian làm hàng (laytime hay laydays) là thời gian thỏa thuận mà người vận chuyển cho phép người thuê vận chuyển hoặc người giữ vận đơn bốc/dỡ hàng. Thời gian xếp dỡ được tính theo đơn vị ngày, giờ hoặc theo khối lượng hàng nhất định trên mỗi ngày. Thường thời gian xếp dỡ sẽ là một số giờ sau khi có thông báo sẵn sàng. Có những ngày, khoảng thời gian nhất định không tính vào thời hạn làm hàng như ngày nghỉ, lễ, ngày có thời tiết xấu cản trở việc bốc dỡ hàng. Về thời gian bốc dỡ, có nhiều cách khác nhau: có thể hiểu “ngày” là ngày làm việc 8 giờ hoặc ngày 24 giờ liên tục. Có sự khác biệt về cách hiểu như vậy dẫn đến những hiểu lầm giữa các bên, do vậy, cần thống nhất một cách hiểu trong hợp

đồng. Nếu người gửi hàng chuyển hàng lên tàu/dỡ hàng xuống nhanh hơn/chậm hơn thời gian làm hàng quy định trong hợp đồng, thì các bên có thể quy định thêm việc thưởng hoặc phạt khi thời hạn làm hàng ngắn hơn hay vượt quá thời hạn cho phép. Theo quy định về việc tàu cập cảng đúng hạn, nếu tàu đến trước thời gian được quy định trong hợp đồng, mà người thuê vận chuyển vẫn bốc hàng lên tàu hoặc dỡ hàng xuống thì thời gian đó vẫn được tính là thời gian làm hàng.

*(9) Về quyền và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng*

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, không kể hợp đồng vận chuyển theo chuyến hoặc hợp đồng vận chuyển theo chứng từ, đều phải quy định rất rõ quyền và nghĩa vụ của các bên trong quan hệ hợp đồng. Các qui định này rất quan trọng, không chỉ nhằm ràng buộc trách nhiệm của các bên, mà còn giúp các bên hiểu rõ quyền hạn và nghĩa vụ của mình theo hợp đồng khiến cho hợp đồng đạt được mục đích đề ra.

Ngoài các điều kiện chủ yếu nêu trên do chính tính chất và đặc điểm của chủng loại hợp đồng này qui định, hợp đồng có thể có các điều khoản khác như: điều khoản trọng tài, điều khoản đâm va, điều khoản thông báo tàu, điều khoản kiểm định...

***1.2.5. Trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm và miễn trách nhiệm của các bên trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa***

*1.2.5.1. Trách nhiệm của bên thuê vận chuyển*

Khi có tổn thất xảy ra về thiệt hại đối với hàng hóa, bên thuê vận chuyển bao giờ cũng là người chịu thiệt đầu tiên. Họ không bao giờ mong muốn hàng của mình không đến hoặc đến mà bị mất mát, hư hỏng khi đến tay người nhận hàng. Do vậy, đôi khi thực hiện tốt những trách nhiệm tối thiểu do pháp luật quy định cũng chính là bảo vệ cho quyền lợi của mình.

Người gửi hàng phải bảo đảm hàng hoá được đóng gói và đánh dấu ký,

mã hiệu theo quy định. Mã ký hiệu này phải đảm bảo, khi tới tay người vận chuyển, không bị mờ. Bởi người vận chuyển có thể miễn trách nhiệm nếu chứng minh được rằng do lỗi của bên thuê vận chuyển mà hàng bị giao sai, giao nhầm vì ghi sai hoặc mã ký hiệu quá mờ không nhìn rõ. Hoặc họ có thể từ chối nhận hàng nếu hàng không đảm bảo các tiêu chuẩn đóng gói cần thiết. Người gửi hàng phải cung cấp trong một thời gian thích hợp cho người vận chuyển các tài liệu và chỉ dẫn cần thiết đối với hàng hoá dễ nổ, dễ cháy và các loại hàng hoá nguy hiểm khác hoặc loại hàng hoá cần phải có biện pháp đặc biệt khi bốc hàng, vận chuyển, bảo quản và dỡ hàng. Đây cũng là một trong những trường hợp miễn trách của bên vận chuyển nếu bên thuê vận chuyển vi phạm điều này. Người gửi hàng phải bồi thường các tổn thất phát sinh do việc cung cấp chậm trễ, thiếu chính xác hoặc không hợp lệ các tài liệu và chỉ dẫn cần thiết. Bên vận chuyển không có nghĩa vụ phải kiểm tra sự chính xác hay đầy đủ của các thông tin đó. Người gửi hàng hoặc người giao hàng dù cố ý hoặc vô ý đều phải chịu trách nhiệm đối với người vận chuyển, hành khách, thuyền viên và các chủ hàng khác về những tổn thất phát sinh do khai báo hàng hoá không chính xác hoặc không đúng sự thật, nếu người vận chuyển chứng minh được là người gửi hàng hoặc người giao hàng có lỗi gây ra tổn thất đó. Công ước Hamburg cũng quy định về các trường hợp trên nhưng mở rộng ra rằng người gửi hàng sẽ không chịu trách nhiệm về thiệt hại trừ khi hư hỏng đó là do lỗi của người gửi hàng, người làm công hoặc đại lý của người gửi hàng gây ra.

#### *1.2.5.2. Trách nhiệm của người vận chuyển*

##### *a. Thời hạn, giới hạn và cơ sở trách nhiệm của người vận chuyển*

+ Về thời hạn trách nhiệm của người vận chuyển đối với hàng hóa:

Theo Quy tắc Hamburg, trách nhiệm của người vận chuyển bao gồm khoảng thời gian mà người vận chuyển chịu trách nhiệm về hàng hóa ở cảng

xếp hàng, trong quá trình chuyên chở và dỡ hàng. Khoảng thời gian này được hiểu như sau: Khoảng thời gian bắt đầu từ khi người vận chuyển đã nhận hàng từ người gửi hàng hoặc một người thay mặt người gửi hàng hoặc một cơ quan có thẩm quyền hoặc người thứ ba khác mà theo luật lệ hoặc quy định ở cảng bốc hàng, hàng hóa phải được giao cho người vận chuyển để vận chuyển. Cho đến khi người vận chuyển đã giao hàng cho người nhận hoặc trong trường hợp người nhận không nhận hàng từ người vận chuyển thì bằng cách đặt hàng hóa dưới quyền định đoạt của người nhận hàng phù hợp với hợp đồng hoặc luật lệ hoặc tập quán buôn bán tại cảng dỡ hàng hoặc bằng cách chuyển giao cho một cơ quan có thẩm quyền hoặc cho một người thứ ba khác mà theo luật lệ hoặc quy định áp dụng ở cảng dỡ hàng, hàng hóa phải được chuyển giao cho người đó. Điều đó có nghĩa là bắt đầu từ khi nhận hàng tại cảng xếp hàng cho tới khi họ giao hàng cho người nhận hàng tại cảng dỡ hàng thì người vận chuyển mới hết trách nhiệm đối với hàng hóa. Khoảng thời gian và không gian này khá rộng và đòi hỏi người vận chuyển phải nỗ lực và có trách nhiệm với hàng hóa mà họ nhận để vận chuyển.

Thời hạn trách nhiệm của người vận chuyển theo Quy tắc Hague - Visby hẹp hơn so với Quy tắc Hamburg. Thời hạn này bao trùm khoảng thời gian từ khi hàng được bốc lên tàu cho đến khi được dời khỏi tàu. Như vậy là hàng hóa thuộc trách nhiệm của người vận chuyển khi cần cẩu móc vào lô hàng ở cảng bốc hàng và kết thúc khi cần cẩu rời khỏi lô hàng ở cảng dỡ hàng. Trong thương mại hàng hải, người ta gọi trách nhiệm đó là tackle to tackle, nghĩa là “từ móc cẩu đến móc cẩu”. Theo Điều 75, Bộ luật Hàng hải năm 2005: “Người vận chuyển chịu trách nhiệm về việc bốc hàng, dỡ hàng cẩn thận và thích hợp, chăm sóc chu đáo hàng hoá trong quá trình vận chuyển”. Trách nhiệm đó kể từ khi người vận chuyển nhận hàng từ cảng bốc hàng và xuyên suốt tới khi giao hàng cho người nhận hàng tại cảng dỡ hàng.

+ Về giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển:

Bộ luật Hàng hải năm 2005 quy định về giới hạn bồi thường của người chuyên chở đối với tổn thất do hư hỏng, mất mát hàng hóa xảy ra trong thời gian người vận chuyển chịu trách nhiệm về hàng hóa và có lỗi đó do chính họ gây nên như sau:

- Trường hợp chủng loại và giá trị hàng hóa chưa được khai báo trước khi bốc hàng hoặc nêu rõ trong vận đơn thì giới hạn trách nhiệm tối đa tương đương với 666,67 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc cho mỗi đơn vị hàng hoá hoặc 2 đơn vị tính toán cho mỗi kilôgam trọng lượng cả bì của số hàng hoá bị mất mát, hư hỏng tùy theo giá trị hàng hoá. Quy tắc Hague thì quy định không quá 100 Bảng Anh. Giá trị này được nhận xét là không còn phù hợp vì bản thân nước Anh đã nâng giá trị này lên 200 Bảng Anh. Quy tắc Hague - Visby đã nâng giới hạn này lên là 666,67 SDR/kiện hay đơn vị hoặc 2 SDR/kg hàng hóa cả bì bị mất. So với Công ước Hamburg thì giới hạn này cao hơn 83 SDR/kiện hay đơn vị hoặc 2,5 SDR/kg hàng hóa cả bì bị mất.

- Trường hợp chủng loại và giá trị hàng hóa đã được khai báo trước khi bốc hàng hoặc nêu rõ trong vận đơn thì người vận chuyển chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hoá bằng hay theo tỷ lệ chênh lệch giữa giá trị khai báo và giá trị còn lại của hàng.

Giới hạn trách nhiệm trong việc chậm giao hàng trong Công ước Hamburg bằng 2,5 lần tiền cước số hàng giao chậm và không vượt quá tổng số tiền cước theo hợp đồng. Pháp luật Việt Nam cũng như các Công ước đều quy định về các trường hợp người vận chuyển mất quyền được hưởng giới hạn trách nhiệm trong việc giao hàng. Đó là trường hợp người vận chuyển có hành vi hay lỗi cố ý trong việc làm mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc chậm giao hàng.

+ Về cơ sở trách nhiệm của người vận chuyển:

Có một sự khác nhau đáng nói đến giữa pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế, và giữa các điều ước quốc tế với nhau.

- Về nghĩa vụ: Pháp luật Việt Nam quy định nghĩa vụ của người vận chuyển là phải có một sự “cẩn mẫn hợp lý” hay phải có sự “chăm sóc chu đáo hàng hóa”, “giữ hàng cẩn thận và thích hợp”. Điều đó có nghĩa là trách nhiệm của người vận chuyển về thất thoát của hàng hóa phải xuất phát từ nghĩa vụ cẩn trọng, chăm sóc chu đáo hàng hóa mà bất kỳ một người vận chuyển thông thường nào trong điều kiện nhất định đều phải và có thể làm được. Điều này tương tự như trong Quy tắc Hague - Visby, có nghĩa là trong trường hợp khi có thiệt hại xảy ra, chủ hàng phải có nghĩa vụ chứng minh rằng người vận chuyển đã không thực hiện nghĩa vụ cẩn trọng và chu đáo một cách hợp lý. Theo Quy tắc Hamburg, người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về thiệt hại xảy ra đối với hàng hóa hoặc chậm giao hàng xảy ra trong khi hàng hóa thuộc trách nhiệm của mình, trừ khi họ chứng minh được việc đã áp dụng mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để tránh sự cố và hậu quả của nó.

- Về chậm giao hàng: Đối với việc chậm giao hàng, Quy tắc Hague không nói đến. Nhưng Bộ luật Hàng hải năm 2005 và Quy tắc Hamburg cho rằng việc chậm giao hàng cũng là lỗi của người vận chuyển trừ khi bốn trường hợp miễn trách do việc chậm giao hàng. Chậm trả hàng là việc hàng hoá không được trả trong khoảng thời gian đã thoả thuận theo hợp đồng hoặc trong khoảng thời gian hợp lý cần thiết mà người vận chuyển mẫn cán có thể trả hàng đối với trường hợp không có thoả thuận. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm đối với việc chậm trả hàng trong các trường hợp sau đây: (+) Đi chệch tuyến đường khi đã có sự chấp thuận của người gửi hàng; (+) Do nguyên nhân bất khả kháng; (+) Phải cứu người hoặc trợ giúp tàu khác đang gặp nguy hiểm khi tính mạng con người trên tàu có thể bị đe dọa; (+)

Cần thời gian để cấp cứu cho thuyền viên hoặc người trên tàu (Điều 78, khoản 3, Bộ luật Hàng hải năm 2005).

Một nguồn luật khác liên quan đến vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là Bộ luật quản lý an toàn quốc tế (ISM - International Safety Management). Bộ luật quy định chặt chẽ về trách nhiệm của chủ tàu trong việc điều khiển tàu. Các quy định trong bộ luật sẽ làm giảm bớt phạm vi trách nhiệm về lỗi do điều khiển và quản trị tàu. Khi nguyên nhân cơ bản dẫn tới sơ suất của thuyền viên và gây ra tai nạn, sự cố là do thiếu sót trong việc thực hiện các yêu cầu của ISM code thì chủ tàu khó có thể được miễn trách nhiệm.

#### *b. Miễn trách của người vận chuyển*

Thêm vào đó, theo Bộ luật Hàng hải năm 2005 và Quy tắc Hague, có một danh mục gồm 17 trường hợp miễn trách cho người vận chuyển. Chủ hàng muốn được bồi thường về thiệt hại xảy ra đối với hàng hóa thì phải chứng minh người chuyên chở có lỗi. Khi đó, người vận chuyển chỉ việc chứng minh thiệt hại đó thuộc một trong 17 trường hợp được liệt kê là được miễn trách hoàn toàn. Điều đó có nghĩa là trong trường hợp này, chủ hàng phải là người chủ động chứng minh lỗi của người vận chuyển. Nói cách khác, nghĩa vụ chứng minh lỗi thuộc người thuê vận chuyển. Trong khi đó, Quy tắc Hamburg đã xóa bỏ những trường hợp miễn trách nhiệm đó mà quy lỗi cho người vận chuyển trong trường hợp có mất mát hàng hóa xảy ra. Muốn thoát khỏi trách nhiệm, người vận chuyển phải chứng minh rằng bản thân mình, người làm công hoặc đại lý của mình đã tiến hành mọi biện pháp hợp lý nhằm ngăn ngừa tổn thất đó và tổn thất đó cũng không do lỗi hay sơ suất của họ gây nên. Nói đúng hơn, người vận chuyển có nghĩa vụ chứng minh tổn thất không do lỗi của họ. Và họ chỉ được xem là không có lỗi khi chứng minh được mình đã không có lỗi liên quan tới tổn thất của hàng hóa. Họ cũng không phải chịu trách nhiệm đối với tổn thất của hàng hóa là súc vật

sống khi tổn thất do bản chất và đặc tính của loại hàng hóa đặc biệt này.

*c. Tổn thất chung*

Tổn thất chung trong vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là những chi phí bất thường và có tính cách hy sinh được thực hiện một cách có ý thức và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hóa, tiền cước vận chuyển hàng hóa thoát khỏi hiểm họa chung trong một hành trình chung. Những chi phí và hành vi được coi là tổn thất chung sẽ được giải quyết với hệ quả pháp lý khác biệt. Bộ luật Hàng hải năm 2005 dành hẳn một chương (Chương XIV) để quy định về tổn thất chung.

CMI có Quy tắc York - Antwerp về tổn thất chung. Theo đó, một thiệt hại nếu được coi là tổn thất chung phải thỏa mãn sáu điều kiện sau:

- + Tổn thất chung phải do hành động cố ý, tự nguyện của thuyền trưởng và thuyền viên trên tàu gây nên.
- + Việc gây tổn thất phải là hành động hợp lý, chịu thiệt hại ít nhất để tránh thiệt hại lớn cho hành trình.
- + Thiệt hại là hậu quả trực tiếp từ hành động tổn thất chung.
- + Hành động đó phải xảy ra trên biển.
- + Thiệt hại phải là đặc biệt, tức là không xảy ra trong điều kiện đi biển bình thường (Nguyên cơ đe dọa đến hành trình phải là nghiêm trọng và thực tế);
- + Tổn thất phải vì an toàn chung.

Tổn thất chung gồm: Hy sinh tổn thất chung (sự hy sinh tài sản để cứu tài sản còn lại) và chi phí tổn thất chung (chi phí liên quan đến hành động tổn thất chung). Trong đó chi phí tổn thất chung bao gồm: Chi phí ra vào cảng gặp nạn; chi phí lưu kho lưu bãi ở cảng gặp nạn; chi phí tăng thêm về nhiên liệu và thủy thủ; và chi phí tạm thời sửa chữa những hư hỏng của tàu. Khi xảy ra tổn thất chung, chủ tàu hoặc thuyền trưởng phải tiến hành tuyên bố tổn thất chung (Notice of GA), mời giám định viên đến để giám định tổn thất của tàu



và hàng, gửi cho các chủ hàng bản cam đoan đóng góp tổn thất chung (average bond), giấy cam đoan đóng góp tổn thất chung (average guarantee) để chủ hàng và người bảo hiểm điền vào (nếu có), và xuất trình khi nhận hàng, chỉ định một nhân viên tính toán, phân bổ tổn thất chung và lập kháng nghị hàng hải (Sea Protest) nếu cần. Còn đối với chủ hàng, khi nhận được thông tin về tổn thất chung phải kê khai giá trị hàng hóa (nếu chưa kê khai trước đó) và nhận các bản cam đoan đóng góp tổn thất chung. Việc phân chia tổn thất chung nên được thỏa thuận giữa các bên trong hợp đồng vận chuyển để tránh các tranh chấp xảy ra. Tổn thất chung được phân bổ theo tỷ lệ trên cơ sở giá trị phần tổn thất trong hành động gây ra tổn thất chung và phân cứu được tại thời điểm và nơi tàu ghé vào ngay sau khi xảy ra tổn thất chung.

Tổn thất chung được tính toán dựa trên các giá trị vào thời điểm và tại nơi hành trình kết thúc [46, tr.49]. Việc phân bổ tổn thất chung không loại trừ quyền của người liên quan đòi người có lỗi phải bồi thường cho mình. Ví dụ: Một tàu trị giá \$100,000 chở hàng trị giá \$100,000, cước phí vận chuyển trị giá \$5,500 chủ tàu đã thu. Trong hành trình vận chuyển tàu bị mắc cạn phải sửa chữa mất \$5000, hàng bị hỏng trị giá \$6500. Để thoát cạn tàu phải ném hàng xuống biển trị giá \$15,000, tàu hoạt động quá công suất làm nồi hơi bị hỏng phải sửa chữa mất \$4,500. Về đến cảng tàu tuyên bố tổn thất chung và phân bổ tổn thất chung. Tổng giá trị tổn thất chung = 15,000 + 4,500 = \$19,500. Tổng giá trị chịu phân bổ = (100,000 - 5000) + (100,000 - 6,500) = \$188,500. Tỷ lệ đóng góp = 19,500/188,500 = 0.1

Số tiền phải đóng góp của từng quyền lợi: Tàu = 95,000 X 0.1 = \$9,500; Hàng = 93,500 X 0.1 = \$9350...

Theo Bộ luật Hàng hải năm 2005, chủ tàu là người duy nhất được quyền tuyên bố tổn thất chung và chỉ định tổn thất chung của mình trong thời gian 30 ngày kể từ khi tuyên bố tổn thất chung. Chủ tàu cũng chính là người

quyết định việc xác định tổn thất chung, giá trị tổn thất và phân bổ tổn thất chung do người phân bổ tổn thất chung thực hiện. Thời hiệu khởi kiện về tổn thất chung theo pháp luật hàng hải Việt Nam là hai năm kể từ ngày xảy ra tổn thất chung (không tính thời gian tiến hành phân bổ tổn thất chung). Còn theo Quy tắc Work Antwerp, các bên phải gửi khiếu nại trong vòng 12 tháng kể từ khi kết thúc hành trình chung. Nếu không, việc phân bổ tổn thất chung sẽ không thể bị khiếu nại trừ khi ước tính đó “rõ ràng là không chính xác”. Do có sự sai biệt này, trong nhiều trường hợp, nếu các bên không lưu ý sẽ mất quyền khiếu nại chi phí tổn thất chung. Những thiệt hại không được tính vào tổn thất chung theo Bộ luật Hàng hải năm 2005 gồm:

- + Mọi mất mát, hư hỏng và chi phí liên quan đến các thiệt hại đối với môi trường hoặc là hậu quả của việc rò rỉ hoặc thải các chất gây ô nhiễm từ tài sản trên tàu trong hành trình chung trên biển.

- + Tiền phạt do dỡ hàng chậm và bất kỳ tổn thất hay thiệt hại phải chịu hoặc các chi phí phải trả do chậm trễ dù trong hay sau hành trình và bất kỳ thiệt hại gián tiếp nào khác.

- + Chi phí đặc biệt vượt quá mức cần thiết chỉ được tính vào tổn thất chung trong giới hạn hợp lý đối với từng trường hợp cụ thể.

#### ***1.2.6. Giải quyết tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa***

Tranh chấp liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là một dạng tranh chấp thương mại. Pháp luật Việt nam đã đưa ra những quy định cụ thể về thẩm quyền, trình tự, thủ tục tố tụng trong Bộ luật Tố tụng Dân sự và Bộ luật Hàng hải.

- *Về nguyên đơn:* Trong quá trình vận chuyển, không ít trường hợp nảy sinh mâu thuẫn, tranh chấp giữa các bên. Có hai dạng tranh chấp chính: *thứ nhất*, tranh chấp giữa bên thuê vận chuyển và bên vận chuyển (trong trường

hợp bên thuê vận chuyển là người nhận hàng); *thứ hai*, tranh chấp giữa bên vận chuyển và doanh nghiệp nhập khẩu (trong trường hợp bên thuê vận chuyển không là người nhận hàng). Trong những trường hợp đó, người vận chuyển, người thuê vận chuyển, người nhận hàng hoặc đại diện của các bên có quyền khiếu nại, khởi kiện bên kia để bảo vệ quyền và lợi ích của mình.

Để thực hiện được quyền này, pháp luật Việt Nam, điều ước và tập quán quốc tế quy định về thời hiệu khiếu nại như sau: Theo Bộ luật Hàng hải năm 2005, thời hiệu khởi kiện về mất mát, hư hỏng với hàng hóa vận chuyển theo chứng từ là một năm kể từ ngày trả hàng hoặc lẽ ra phải trả hàng cho người nhận hàng. Thời hiệu khởi kiện về việc thực hiện hợp đồng vận chuyển theo chuyển là hai năm, kể từ ngày người khiếu nại biết hoặc phải biết quyền lợi của mình bị xâm phạm. Theo Quy tắc Hague, và Quy tắc Hague - Visby: “Người vận chuyển và tàu sẽ chịu mọi trách nhiệm đối với hàng hóa, trừ khi việc khởi kiện được tiến hành trong một năm, kể từ khi giao hàng hoặc từ khi lẽ ra hàng phải được giao”. Tuy có thể khởi kiện người thứ ba bồi thường thậm chí sau khi đã hết thời hiệu một năm quy định ở khoản trên nếu việc khởi kiện được tiến hành trong thời hiệu cho phép theo luật của tòa án đã thụ lý vụ kiện đó nhưng không dưới ba tháng kể từ ngày người kiện đòi bồi thường đó đã giải quyết xong vụ khiếu nại hoặc nhận được bản án của tòa án trong vụ khiếu nại đối với mình. Thời hiệu tố tụng tương ứng trong Công ước Hamburg là hai năm và tương ứng là 90 ngày. Thông báo về mất mát và hư hỏng của hàng hóa phải được gửi trong vòng ba ngày kể từ ngày nhận hàng, trừ khi hàng đã được giám định và kiểm tra đối tịch. Còn theo Công ước Hamburg thời gian đó là một ngày làm việc sau ngày hàng hóa được giao. Trường hợp mất mát hoặc hư hỏng khó thấy, thời gian này là 15 ngày liên tục tính từ ngày hàng được giao cho người nhận.

- *Về bị đơn*: Trong trường hợp người thuê vận chuyển/ người nhận

hàng hay đại diện hợp pháp của họ có khởi kiện thì người vận chuyển lúc này là bị đơn. Bị đơn có thể là: người vận chuyển hoặc người vận chuyển mà trong đoạn vận chuyển của họ hàng hóa bị tổn thất.

*- Về hình thức và cơ quan có thẩm quyền giải quyết tranh chấp*

Tranh chấp được các bên liên quan giải quyết bằng thương lượng hoặc khởi kiện tại trọng tài hoặc tòa án. Trong trường hợp giải quyết bằng trọng tài hoặc tòa án thì trình tự thủ tục do pháp luật quy định. Tòa án Việt Nam có thẩm quyền giải quyết tranh chấp theo quy định của Bộ luật Tố tụng Dân sự Việt Nam. Tòa án Việt Nam có thẩm quyền giải quyết tranh chấp theo lựa chọn của người khởi kiện trong trường hợp sau: (i) Hợp đồng có một bên là cá nhân, tổ chức Việt Nam; (ii) Căn cứ xác lập, thay đổi, chấm dứt quan hệ giữa các bên liên quan đến tranh chấp hàng hải theo pháp luật Việt Nam hoặc tài sản liên quan đến quan hệ đó ở Việt Nam trong khi các bên đều là cá nhân, tổ chức nước ngoài thỏa thuận cơ quan giải quyết tranh chấp là tòa án Việt Nam.

Theo Công ước Hamburg, thẩm quyền xét xử của tòa án có thẩm quyền xét xử được bên nguyên đơn lựa chọn sau: (i) nơi kinh doanh của bị đơn hay nơi cư trú thường xuyên của bị đơn, (ii) Nơi ký kết hợp đồng, với điều kiện là tại đó bị đơn có trụ sở kinh doanh, chi nhánh hay đại lý qua đó hợp đồng được ký kết; (iii) Hoặc nơi có cảng xếp hay cảng dỡ hàng hóa; (iv) Bất kỳ một địa điểm bổ sung nào do hợp đồng quy định. Các bên cũng có thể thỏa thuận bằng văn bản về việc trong mọi tranh chấp phát sinh sẽ đưa ra trọng tài để xét xử. Cần lưu ý, trọng tài chỉ có thẩm quyền giải quyết tranh chấp khi chính bản thân các bên có liên quan tôn trọng và thừa nhận quyền phán quyết. Các bên cũng có thể tham khảo Luật mẫu của UNCITRAL về trọng tài thương mại. Tuy nhiên, thông thường các bên không đưa ngay vụ việc ra giải quyết bằng trọng tài hoặc tòa án, mà chọn giải pháp thương lượng hoặc hòa giải trước

mặc dù không phải pháp luật nước nào cũng bắt buộc tiến hành thủ tục này.

## **Kết luận Chương 1**

Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển không chỉ là vấn đề của mỗi quốc gia, mà còn liên quan đến chủ quyền trên biển, đảo và lợi ích của các quốc gia khác. Với tầm quan trọng như vậy, cộng thêm với tính chất riêng biệt của hoạt động hàng hải do đó các quy định pháp luật điều chỉnh lĩnh vực vận chuyển hàng hải có những đặc thù riêng. Mặc dù pháp luật về hàng hải của Việt Nam hiện nay đã tương đối phù hợp với các tiêu chuẩn quốc tế. Tuy nhiên, vẫn còn có những điểm chưa thật sự phù hợp và chưa thúc đẩy mạnh cho phát triển thương mại. Mặt khác, các thương nhân trong thực tiễn kinh doanh ngoại thương chưa tìm hiểu sâu một cách có lợi các qui định của pháp luật quốc gia và quốc tế liên quan để khi xảy ra các tranh chấp có nhiều lúng túng. Cho đến nay vận tải biển được phát triển mạnh và trở thành ngành vận tải hiện đại trong hệ thống vận tải thủy nội địa ở nước ta hiện nay. Chính tầm quan trọng như vậy, đòi hỏi các quy định pháp luật điều chỉnh lĩnh vực vận chuyển hàng hải phải có những nét đặc thù riêng. Để tạo tiền đề cho hoạt động vận chuyển phát triển mạnh sau thời khủng hoảng thì việc tăng sức cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải biển là điều hết sức cần thiết mà trong đó có việc tăng cường năng lực pháp lý trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa đường biển nội địa ở nước ta hiện nay.

## CHƯƠNG 2

### THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT ĐIỀU CHỈNH QUAN HỆ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN NỘI ĐỊA Ở VIỆT NAM HIỆN NAY

#### **2.1. Thực trạng pháp luật điều chỉnh việc ký kết và thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa ở Việt Nam**

##### ***2.1.1. Điều ước quốc tế về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển mà Việt Nam là thành viên***

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển nội địa được điều chỉnh không chỉ bởi pháp luật quốc gia, mà còn cả các điều ước quốc tế và tập quán hàng hải trong lĩnh vực liên quan. Theo thống kê từ Cục Hàng hải Việt Nam, tính đến thời điểm hiện tại, Việt Nam đã là thành viên của 16 Công ước quốc tế và khu vực về hàng hải và ký hiệp định song phương về vận tải biển với 20 quốc gia [23. tr.51]. Các công ước quốc tế về hàng hải trong số đó bao gồm cả những công ước chung về lĩnh vực hàng hải và những công ước riêng điều chỉnh cụ thể hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển. Tuy nhiên, Việt Nam mới chỉ tham gia những công ước chung nhất về hoạt động hàng hải, những Công ước trong phạm vi quốc tế cụ thể về vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển tiêu biểu nhất là: Công ước Hamburg, Quy tắc Hague, Hague - Visby, Quy tắc Work- Anwtep, Công ước Brussel 1924... Đây là những nguồn luật chủ yếu liên quan điều chỉnh hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển thì lại chưa tham gia. Nên nội dung của những Công ước đó không được áp dụng trực tiếp vào hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển. Các bên liên quan không bắt buộc phải áp dụng nội dung Công ước.

Mỗi Công ước đều có phạm vi áp dụng khác nhau, do đó, dựa trên

phạm vi áp dụng công ước và thỏa thuận của các bên, các bên có quyền dẫn chiếu áp dụng các quy định của các Công ước nói trên. Chẳng hạn, Công ước Bruxell 1924 tại điều 10 quy định hợp đồng vận chuyển “được áp dụng cho mọi vận đơn được phát hành tại bất kỳ nước nào là thành viên của Công ước”. Hay Nghị định thư Visby 1968 tại điều 5: “áp dụng cho mọi vận đơn liên quan đến việc chuyên chở hàng hóa giữa các cảng của hai nước khác nhau: Vận đơn được cấp ở một nước tham gia Công ước; Hàng chuyên chở từ cảng của một nước tham gia Công ước; Hợp đồng/vận đơn có dẫn chiếu tới quy tắc hoặc Công ước hoặc luật quốc gia cho phép áp dụng bất kể quốc tịch tàu, người chuyên chở, người gửi hàng, người nhận hàng hay bất cứ người hữu quan nào khác. Công ước Hamburg năm 1978 sẽ được áp dụng với mọi hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển giữa hai quốc gia nếu cảng bốc/dỡ hàng được lựa chọn và là cảng dỡ hàng thực tế nằm ở một nước thành viên Công ước; chứng từ vận chuyển làm bằng chứng cho hợp đồng được phát hành tại một nước thành viên Công ước hoặc trên đó quy định rằng những quy định của Công ước hoặc luật lệ của bất kỳ quốc gia nào cho thi hành những quy định của Công ước là luật điều chỉnh hợp đồng.

Như vậy, mặc dù Việt Nam không là thành viên của các Công ước điều chỉnh vấn đề này nhưng một cách gián tiếp, theo xung đột pháp luật dẫn chiếu đến hay do các bên thỏa thuận trong hợp đồng hoặc thỏa mãn các yếu tố thuộc phạm vi áp dụng thì các Công ước trên vẫn được áp dụng.

### ***2.1.2. Các quy định của pháp luật Việt Nam điều chỉnh các vấn đề liên quan đến vận chuyển hàng hóa bằng đường biển***

#### ***2.1.2.1. Bộ luật Dân sự năm 2005***

Đây là bộ luật chung quy định về các giao dịch dân sự trong đó có hợp đồng vận chuyển. Các chế định của bộ luật có khả năng áp dụng vào hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển chủ yếu là quy định về

“hợp đồng vận chuyển hàng hóa” và “trách nhiệm bồi thường thiệt hại”.

Bộ luật coi hợp đồng vận chuyển hàng hóa là một loại hợp đồng dịch vụ thông dụng trong đó bên vận chuyển hành động vì mục đích lợi nhuận. Bộ luật cũng đề cập ở mức khái quát về quyền và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng vận chuyển, về bồi thường trong vận chuyển chậm, bồi trách nhiệm bồi thường thiệt hại theo hợp đồng, bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng... Trong đó, chế định bồi thường thiệt hại có nguyên tắc bồi thường đầy đủ và kịp thời là một nguyên tắc đúng đắn. Tuy nhiên, Bộ luật cũng thừa nhận rằng, trong một số trường hợp “bất khả kháng”, bên vận chuyển có thể được miễn trách nhiệm nếu thiệt hại phát sinh. Điều này được thừa nhận bởi cả Bộ luật Hàng hải Việt Nam và các Công ước quốc tế bằng cách quy định rõ những trường hợp miễn trách của người chuyên chở. Dù không nêu rõ trong hợp đồng hay trong luật hàng hải, nhưng các nguyên tắc cơ bản của Bộ luật Dân sự hầu như đều được các bên tuân thủ. Chẳng hạn, các bên giao kết hợp đồng hoàn toàn có quyền tự do giao kết và thỏa thuận, đó cũng là nguyên tắc nổi bật trong Bộ luật Dân sự. Bộ luật Dân sự cũng ghi nhận vai trò của chứng từ vận chuyển (vận đơn hoặc chứng từ tương đương khác) là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển. Yếu tố nước ngoài trong Bộ luật Dân sự tuy có sự khác biệt so với các Công ước quốc tế điều chỉnh vận đơn vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nhưng nó cũng được xác nhận là có tính đúng đắn. Như vậy, mặc dù không quy định bất cứ điều gì cụ thể có khả năng áp dụng trực tiếp vào hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển nhưng những tư tưởng được ghi nhận trong bộ luật đã đều được Luật hàng hải Việt Nam thừa nhận và áp dụng.

#### *2.1.2.2. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005*

Bộ luật Hàng hải năm 2005 kế thừa và phát triển Bộ luật Hàng hải năm 1990 và được đánh giá là có nhiều quy định phù hợp, tạo hành lang pháp lý



cho các hoạt động hàng hải và cũng khuyến khích phát triển kinh tế ngoại thương. Các quy định của Bộ luật đều phù hợp với luật hàng hải các nước và thông lệ các nước. Vì vậy, mà tàu biển các nước đến hoạt động tại Việt Nam hoặc tàu Việt Nam ra nước ngoài cũng có nhiều thuận lợi.

Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 có hiệu lực thi hành ngày 01/01/2006 gồm 18 chương, 261 điều, là đạo luật duy nhất về chuyên ngành hàng hải của Việt Nam hiện nay (được gọi là Bộ luật). Bộ luật đã bao quát được đầy đủ mọi khía cạnh của hoạt động hàng hải nói chung và hợp đồng vận chuyển hàng hóa nói riêng. Tuy nhiên, đó mới chỉ là ở mức bộ luật. Chỉ trong thời gian ngắn mà một hệ thống các văn bản hướng dẫn cấp Chính phủ và cấp Bộ đã ra đời tạo điều kiện thuận lợi cho việc thi hành bộ luật trên thực tế. Nhưng những văn bản hướng dẫn về thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển thì lại chưa thực sự được quan tâm đúng mức.

Với những quy định của mình, Bộ luật Hàng hải năm 2005 vừa góp phần bảo vệ quyền và lợi ích của các doanh nghiệp vừa giúp các doanh nghiệp trong nước và nước ngoài tự chủ hoạt động kinh doanh và tự điều chỉnh cho phù hợp với các quy định của pháp luật. Bộ luật được xây dựng trên cơ sở kế thừa Bộ luật Hàng hải năm 1990, nhưng cả bố cục cũng như nội dung đều đã được thay đổi toàn diện, phù hợp với các điều ước quốc tế liên quan. Và đây cũng là một trong những thay đổi quan trọng của Bộ luật năm 2005 so với Bộ luật năm 1990. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được quy định tại chương V của Bộ luật. So với Bộ luật Hàng hải năm 1990 cả về cấu trúc cũng như nội dung của chương đều đã thay đổi đáng kể.

*Thứ nhất*, có sự tách bạch rõ hợp đồng vận chuyển thành hai loại: hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển và hợp đồng vận chuyển theo chuyến.

Bộ luật Hàng hải năm 1990 quy định chung về quyền và nghĩa vụ của

các bên không có sự phân biệt giữa hai loại hợp đồng này. Điều này có lợi ở chỗ, khi phân biệt rõ hai loại hợp đồng thì quyền và nghĩa vụ của các bên trong mỗi loại hợp đồng khác nhau sẽ khác nhau. Sự phân biệt này là hợp lý bởi lẽ: hợp đồng vận chuyển theo chuyển tôn trọng sự thỏa thuận cụ thể giữa các bên.

Trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng chứng từ, chứng từ vận chuyển thường là vận đơn thường có in sẵn các nội dung theo mẫu do người vận chuyển phát hành. Các bên không được tự do thỏa thuận về các điều khoản của vận đơn và cũng không có sự thỏa thuận về trách nhiệm của mỗi bên. Nói như vậy để thấy rằng, việc quy định quyền và nghĩa vụ, chế độ trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm hay luật áp dụng hoàn toàn là do bên vận chuyển đơn phương áp dụng. Tất nhiên bên vận chuyển cũng vẫn thường tham khảo các Công ước quốc tế. Nhưng mỗi Công ước đều có chế định bảo vệ quyền lợi của các bên khác nhau. Chẳng hạn, Quy tắc Hague thiên về bảo vệ quyền lợi của chủ tàu (chặng đường thuộc phạm vi trách nhiệm của chủ tàu thì ngắn mà giới hạn trách nhiệm cũng thấp), Quy tắc Hamburg lại nghiêng về bảo vệ quyền lợi của người gửi hàng- tương tự như Bộ luật Hàng hải năm 2005, Quy tắc Hague - Visby thì hài hòa hơn ở chỗ đã nâng cao giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển... Như vậy có thể thấy, nguyên tắc tự do thỏa thuận tạo nên sự khác nhau cơ bản giữa hai loại hợp đồng này. Thêm nữa, chế định giải quyết tranh chấp giữa các bên sẽ khác nhau. Với hợp đồng vận chuyển theo chuyển, cơ quan giải quyết tranh chấp là do các bên thống nhất lựa chọn: trọng tài hoặc tòa án. Do đó, khi tranh chấp không giải quyết được bằng thương lượng, hòa giải thì một trong hai bên kiện ra cơ quan giải quyết tranh chấp, thẩm quyền giải quyết tranh chấp của cơ quan này được mặc nhiên thừa nhận với bị đơn. Còn với hợp đồng vận chuyển theo chứng từ, việc và cơ quan giải quyết tranh chấp được bên vận chuyển đơn phương - mang tính áp

đặt và được in trên vận đơn. Trong một số trường hợp, khi nguyên đơn là chủ hàng khiếu nại tại tòa án nước ngoài không được quy định trong vận đơn, tòa án đó vẫn bác bỏ khiếu nại của bên vận chuyển về thẩm quyền của mình. Vì theo thông lệ quốc tế, tòa án này vẫn có quyền xét xử. Vụ kiện El Amria là một ví dụ [43, tr.238].

*Thứ hai*, đặt vấn đề hợp đồng vận chuyển theo chuyến nên là một hợp đồng vận chuyển.

Khác với hợp đồng vận chuyển theo chứng từ, hợp đồng vận chuyển theo chuyến thể hiện bằng việc bên thuê vận chuyển sẽ được giành cho nguyên tàu hoặc một phần tàu cụ thể để vận chuyển hàng hóa theo chuyến. Nhiều ý kiến cho rằng nên để ở chương hợp đồng thuê tàu vì khác với vận chuyển hàng hóa theo chứng từ, bản chất của hợp đồng vận chuyển chuyến hoàn toàn là sự thỏa thuận giữa các bên, vì vậy nên để ở hợp đồng thuê tàu.

Bộ luật Hàng hải năm 2005 quy định về hợp đồng vận chuyển chuyến vẫn để ở chương hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Thực tế, cũng như vận chuyển hàng hóa theo chứng từ, hợp đồng vận chuyển chuyến thông thường cũng phát hành vận đơn và chứng từ vận chuyển. Và quan hệ giữa bên vận chuyển và người nhận hàng cũng được điều chỉnh bởi vận đơn. Hoặc trường hợp các điều khoản của hợp đồng đã được đưa vào vận đơn thì áp dụng các điều khoản đó. Do đó mà có sự khác biệt cơ bản giữa hợp đồng thuê tàu và hợp đồng vận chuyển hàng hóa theo chuyến.

*Thứ ba*, làm rõ các chức năng của vận đơn.

Bộ luật Hàng hải năm 1990 cũng quy định chức năng của vận đơn nhưng không rõ ràng. Điều này dễ dẫn đến cách hiểu khác nhau về chức năng của vận đơn. Vì thế, Bộ luật Hàng hải năm 2005 đã quy định rõ về 3 chức năng của vận đơn: là bằng chứng của việc người vận chuyển đã nhận hàng lên tàu; là bằng chứng về sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt, nhận hàng và là

bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển (Điều 73).

Bộ luật Hàng hải năm 1990 dành riêng một điều để quy định về việc chuyển nhượng vận đơn. Theo đó cả ba loại vận đơn đều có thể được chuyển nhượng. Tuy nhiên, theo lý thuyết chung có tính quốc tế và chức năng của vận đơn thì vận đơn đích danh không được chuyển nhượng. Do vậy, Bộ luật Hàng hải năm 2005 đã sửa đổi vận đơn đích danh không được phép chuyển nhượng. Và người có tên đích danh trong vận đơn là người nhận hàng hợp pháp.

*Thứ tư*, có sự phân biệt người vận chuyển và người vận chuyển thực tế.

Trong thực tế, người vận chuyển - người trực tiếp ký hoặc người ủy quyền cho người khác ký hợp đồng vận chuyển chưa chắc đã phải là người mà trên thực tế vận chuyển hàng hóa. Đó có thể là người mà người vận chuyển ủy thác vận chuyển một phần hoặc toàn bộ việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Cho nên, để xác định vai trò pháp lý của người này, Bộ luật Hàng hải năm 2005 đã thêm vào quy định việc phân biệt người vận chuyển và người vận chuyển thực tế, quyền và trách nhiệm của người vận chuyển và người vận chuyển thực tế cho phù hợp với thông lệ quốc tế.

*Thứ năm*, qui định vận tải đa phương thức.

Quy định về vận tải đa phương thức được bổ sung. Tuy nhiên, các quy định hợp đồng vận tải đa phương thức trong Bộ luật Hàng hải năm 2005 chỉ áp dụng đối với vận tải đa phương thức mà trong đó có một phương thức vận tải bằng đường biển. Trách nhiệm của người vận tải đa phương thức được xác định theo nguyên tắc: hàng hóa bị hư hỏng, mất mát ở phương thức vận tải nào thì xác định trách nhiệm quy định của luật tương ứng (ví dụ mất mát, hư hỏng xảy ra ở chặng vận tải đường sắt thì áp dụng Luật Đường sắt); khi không thể áp dụng mất mát, hư hỏng hàng hóa xảy ra ở chặng vận tải nào thì áp dụng theo quy định về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển theo quy

định của Bộ luật Hàng hải năm 2005 (Điều 121). Và người kinh doanh vận tải đa phương thức vẫn phải chịu trách nhiệm trên suốt chặng đường từ khi nhận hàng tới khi trả hàng. Quy định về vận tải đa phương thức tạo khung pháp lý giúp các bên tận dụng tốt nhất thời gian, chi phí và quãng đường vận chuyển mà không gặp trở ngại, vướng mắc về thủ tục. Qua đó thúc đẩy thương mại quốc tế phát triển. Vận tải đa phương thức cũng đang là một xu thế phổ biến hiện nay trên thế giới. Do vậy, việc bổ sung quy định này là hoàn toàn phù hợp.

### ***2.1.3. Tập quán, thói quen trong hoạt động hàng hải***

Một thực tế tồn tại trong hoạt động hàng hải đã từ rất lâu đời: không phải bất cứ vấn đề nào trong hợp đồng vận chuyển cũng được các luật quốc gia, điều ước quốc tế quy định hoặc các bên thỏa thuận trong hợp đồng. Và những thói quen trong cách xử sự của cả một cộng đồng trong lĩnh vực hàng hải đã hình thành nên tập quán hàng hải. Có những tập quán do tính hợp lý và phù hợp, đáp ứng nhu cầu của hoạt động hàng hải đã được các quốc gia, các tổ chức quốc tế thừa nhận bảo đảm việc tôn trọng và chấp hành.

Theo Từ điển Thuật ngữ hàng hải: Tập quán hàng hải là những thói quen được sử dụng lâu đời trong ngành hàng hải, có tính ổn định, hợp pháp và được giải thích thống nhất. Tập quán hàng hải có nội dung rõ ràng được các bên thừa nhận để xác định quyền và nghĩa vụ của các bên trong hoạt động hàng hải. Ví dụ: việc vớt hàng xuống biển để cứu tàu, hàng và sinh mệnh thuyền viên tránh một thảm họa thực sự là một tập quán từ lâu được xã hội thừa nhận. Do đó, tập quán hàng hải có vai trò đối với việc điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.

Một qui tắc tập quán muốn là căn cứ để giải thích hợp đồng vận chuyển cần phải đáp ứng ba điều kiện:

*Thứ nhất*, khi hợp đồng thiếu hoặc không quy định rõ ràng một số điều

khoản nào đó.

*Thứ hai*, trong luật áp dụng cũng không có quy định hoặc quy định không cụ thể về vấn đề này.

*Thứ ba*, trong hợp đồng có nội dung dẫn chiếu đến tập quán hàng hải.

Tập quán hàng hải được áp dụng với hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển tại Việt Nam phải không trái với những nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam.

Tập quán hàng hải có vai trò quan trọng đối với việc điều chỉnh hợp đồng vận chuyển bởi:

+ Là căn cứ để các bên xác định quyền và nghĩa vụ của nhau trong giao kết hợp đồng: Ví dụ: các bên thoả thuận về điều kiện giao hàng là CIF, thì sẽ khác so với FOB... là các tập quán khác nhau.

+ Là một căn cứ để giải quyết tranh chấp: Các bên có quyền viện dẫn tập quán, thói quen hàng hải như một căn cứ để xác định cách hiểu và hành động của mỗi bên.

+ Là khi luật không quy định, các bên có quyền áp dụng tập quán hàng hải và được thừa nhận rộng rãi. Điều này quy định cụ thể trong Bộ luật dân sự và Bộ luật Hàng hải Việt Nam.

Bộ luật Hàng hải năm 2005 ghi nhận vai trò của tập quán hàng hải trong rất nhiều chế định hợp đồng vận chuyển hàng hóa: từ hàng hóa chở trên boong, cảng bốc hàng, thời hạn dôi nhật, ngày giờ có hiệu lực của thông báo sẵn sàng và cũng công nhận quyền của các bên được áp dụng tập quán hàng hải làm luật áp dụng giải quyết tranh chấp ....

Thói quen hàng hải là quy tắc xử sự có nội dung rõ ràng và lặp lại nhiều lần trong một thời gian dài giữa các bên trong hoạt động hàng hải, được các bên mặc nhiên thừa nhận để xác định quyền và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng.

Thói quen không được đề cập tới trong Bộ luật Dân sự 2005 hay Bộ luật Hàng hải 2005 nhưng lại được nhắc đến trong Luật Thương mại 2005, tức là thói quen tồn tại trong hoạt động vận chuyển hàng hóa giữa hai bên trong một thời gian dài và được các bên mặc nhiên thừa nhận thì có thể điều chỉnh hoạt động vận chuyển giữa hai bên nếu không được hợp đồng cũng như pháp luật điều chỉnh hợp đồng quy định. Thói quen trong hoạt động vận chuyển hàng hải tồn tại giữa các bên của hợp đồng, mà các bên này, hiển nhiên đã biết rõ nhau, và đã từng xuất hiện nhiều giao dịch giữa các bên.

So sánh giữa tập quán thương mại và thói quen thương mại, đều là quy tắc xử sự có nội dung rõ ràng được hình thành và lặp lại nhiều lần trong một thời gian dài giữa các bên hoặc trong một vùng rộng lớn. Điều này không có nghĩa là giao dịch theo tập quán thương mại được công nhận hơn là thói quen thương mại. Quan trọng là các bên phải chứng minh được thói quen đó có nội dung rõ ràng và được hình thành và tồn tại trong thời gian dài, tức là được các bên ngầm định sự công nhận.

#### ***2.1.4. Hợp đồng mẫu***

Ngoài các nguồn điều chỉnh pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển như đã trình bày ở trên, các bên có thể sử dụng các mẫu hợp đồng được các tổ chức quốc tế, các hiệp hội khuyến nghị sử dụng. Khi đó, các quy định trong hợp đồng mẫu đó sẽ được các bên tuân thủ và được dùng để giải quyết tranh chấp trong trường hợp có phát sinh mâu thuẫn giữa các bên. Các mẫu hợp đồng tiêu biểu mà các bên trong hợp đồng vận chuyển sử dụng là: (i) Mẫu hợp đồng GENCON; (ii) Mẫu hợp đồng NUVOY do Hội nghị Đại diện các bên thuê tàu và chủ tàu trong Hội đồng Tương trợ Kinh tế phát hành năm 1964; (iii) Mẫu hợp đồng NORGRAIN năm 1989 của Hiệp hội môi giới và đại lý Mỹ dùng để chở ngũ cốc; (iv) Mẫu hợp đồng POLCOAL của Ba Lan năm 1971 dùng để chở than; (v) Mẫu hợp đồng EXONVOY,

SHELL VOY của Mỹ dùng để chở dầu...

Các loại hợp đồng mẫu có thể chia làm hai loại mẫu hợp đồng: (i) Mẫu hợp đồng có tính tổng hợp và mẫu hợp đồng có tính chuyên dùng; (ii) Mẫu hợp đồng tổng hợp dùng trong thuê tàu chuyến để chở hàng bách hóa; còn mẫu hợp đồng chuyên dùng được dùng trong thuê tàu chuyến để vận chuyển một mặt hàng riêng biệt nào đó [45, tr.71-83]. Sử dụng mẫu hợp đồng vận chuyển giúp các bên tiết kiệm được thời gian, chi phí, tránh được những thiếu sót và tạo được nền tảng cơ bản trong quá trình đàm phán. Các quy định trong hợp đồng mẫu chỉ có tính tham khảo, nó có giá trị bắt buộc khi được các bên công nhận quy định trong hợp đồng vận chuyển. Các bên cũng có thể thỏa thuận việc sửa đổi hợp đồng mẫu cho phù hợp với điều kiện thực tế. Một điều cần lưu ý với các doanh nghiệp Việt Nam là trong các hợp đồng mẫu, việc giải quyết tranh chấp bằng con đường trọng tài thường quy định xét xử tại London theo luật Anh Quốc hoặc tại New York theo luật Mỹ. Mà các doanh nghiệp Việt Nam thường không giỏi về luật quốc tế. Vì vậy, nên theo ý kiến của các chuyên gia, cần tìm cách đàm phán để luật giải quyết tranh chấp là luật Việt Nam và xét xử tại Trung tâm Trọng tài quốc tế bên cạnh Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam.

#### ***2.1.5. Người vận chuyển và người vận chuyển thực tế hàng hóa bằng đường biển nội địa***

Trong thực tế, người vận chuyển không phải nhất thiết là chủ tàu hay là người vận chuyển hàng. Người vận chuyển có thể là chủ tàu biển, người thuê tàu để khai thác, người vận chuyển theo hợp đồng, người ký hợp đồng nhưng lại ủy thác cho người khác thực hiện việc vận chuyển, người vận chuyển thực tế. Pháp luật Việt Nam phân biệt rõ vai trò pháp lý của người vận chuyển và người vận chuyển thực tế. Theo đó người có địa vị pháp lý là người vận chuyển thực tế được coi là người được người vận chuyển ủy thác thực hiện



toàn bộ hoặc một phần việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Công ước Hamburg cũng đưa ra khái niệm về người vận chuyển để Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005 xây dựng khái niệm tương tự. Tuy nhiên, Công ước này có qui định nhiều hơn rằng bất kỳ người nào khác được người vận chuyển giao phó việc vận chuyển cũng đều có thể được coi là người vận chuyển. Việc phân biệt địa vị pháp lý này là sự đổi mới mà theo đó giảm trách nhiệm cho người vận chuyển trong trường hợp người vận chuyển thực tế vượt quá phạm vi ủy thác của người vận chuyển. Nhưng đồng thời, điểm khác biệt và cũng bảo vệ quyền lợi của người vận chuyển thực tế hơn của Bộ luật Hàng hải 2005 Việt Nam so với Công ước Hamburg là việc Bộ luật này cho phép những thỏa thuận về trách nhiệm của người vận chuyển không quy định trong luật và không được người vận chuyển thực tế đồng ý bằng văn bản thì sẽ không có hiệu lực và thỏa thuận đó vẫn ràng buộc người vận chuyển.

Có sự xuất hiện của người vận chuyển thực tế không có nghĩa rằng người vận chuyển được miễn trách nhiệm mà dù thế nào, người vận chuyển vẫn phải chịu trách nhiệm suốt chặng đường vận chuyển. Có được điều này bởi người vận chuyển là người ký hợp đồng chịu trách nhiệm nhận và chuyên chở hàng tới tay người nhập khẩu, là người có quyền lợi và rõ hơn hết những thỏa thuận trong hợp đồng vận chuyển.

Tóm lại, việc phân biệt địa vị pháp lý và trách nhiệm của người vận chuyển và người vận chuyển thực tế là điều khoản có lợi cho cả người vận chuyển và người vận chuyển thực tế đồng thời vẫn bảo vệ quyền lợi của chủ hàng.

#### ***2.1.6. Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển trong vận tải đa phương thức***

##### ***2.1.6.1. Khái niệm vận tải đa phương thức***

Vận tải đa phương thức quốc tế là loại hình vận chuyển hàng hóa quốc

tế trong đó có ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một hợp đồng vận chuyển đa phương thức.

Hợp đồng vận tải đa phương thức trong phạm vi nghiên cứu của đề tài và cũng một phần thuộc sự điều chỉnh của luật hàng hải Việt Nam là hợp đồng được giao kết giữa người gửi hàng và người kinh doanh vận tải đa phương thức, theo đó người kinh doanh vận tải đa phương thức đảm nhiệm vận chuyển hàng hoá để thu tiền cước cho toàn bộ quá trình vận chuyển, từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng bằng ít nhất hai phương thức vận tải, trong đó phải có phương thức vận tải bằng đường biển.

Các bên và các mối quan hệ trong quan hệ hợp đồng vận tải đa phương thức thường phức tạp hơn so với một hợp đồng hai bên thông thường. Theo đó, chủ hàng sẽ ký hợp đồng vận tải đa phương thức với người kinh doanh vận tải đa phương thức. Người kinh doanh vận tải đa phương thức lại có thể ký hợp đồng riêng với những người vận chuyển của từng phương thức vận tải. Các hợp đồng riêng này không ảnh hưởng tới trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức đối với toàn bộ quá trình vận chuyển.

Bộ luật Hàng hải năm 2005 quy định chủ yếu về trách nhiệm của bên vận chuyển trong vận tải đa phương thức. Còn lại là nghị định của chính phủ và các thông tư hướng dẫn. Về pháp luật quốc tế, Liên Hợp quốc có Công ước về vận chuyển hàng hóa bằng vận tải đa phương thức năm 1980. Việt Nam cũng tham gia Hiệp định khung Asean về vận tải đa phương thức và ký kết các hiệp định khung về vận tải đa phương thức với các nước láng giềng như Lào, Campuchia...

#### *2.1.6.2. Mô hình vận tải đa phương thức*

Trong thương mại quốc tế tồn tại nhiều mô hình vận tải đa phương thức khác nhau. Trong đó, những mô hình vận tải đa phương thức trong đó có các phương thức vận chuyển biển chủ yếu là: (1) mô hình vận tải đường biển -

vận tải hàng không; (2) mô hình vận tải đường sắt - đường bộ - vận tải nội thủy - vận tải đường biển; (3) mô hình cầu lục địa.

Về mô hình vận tải đường biển - vận tải hàng không: Mô hình này là sự kết hợp giữa tính kinh tế của vận tải biển và sự ưu việt về tốc độ của vận tải hàng không, áp dụng trong việc chuyên chở những hàng hoá có giá trị cao như đồ điện, điện tử và những hàng hoá có tính thời vụ cao như quần áo, đồ chơi, giày dép. Hàng hoá sau khi được vận chuyển bằng đường biển tới cảng chuyển tải để chuyển tới người nhận ở sâu trong đất liền một cách nhanh chóng nếu vận chuyển bằng phương tiện vận tải khác thì sẽ không đảm bảo được tính thời vụ hoặc làm giảm giá trị của hàng hoá, do đó vận tải hàng không là thích hợp nhất.

Về mô hình vận tải đường sắt-đường bộ-vận tải nội thủy - vận tải đường biển (rail /road/inland waterway/sea): Đây là mô hình vận tải phổ biến nhất để chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu. Hàng hoá được vận chuyển bằng đường sắt, đường bộ hoặc đường nội thủy đến cảng biển của nước xuất khẩu sau đó được vận chuyển bằng đường biển tới cảng của nước nhập khẩu rồi từ đó vận chuyển đến người nhận ở sâu trong nội địa bằng đường bộ, đường sắt hoặc vận tải nội thủy. Mô hình này thích hợp với các loại hàng hoá chở bằng container trên các tuyến vận chuyển mà không yêu cầu gấp rút lắm về thời gian vận chuyển.

Về mô hình cầu lục địa: Trong mô hình này hàng hoá được vận chuyển bằng đường biển vượt qua các đại dương đến các cảng ở một lục địa nào đó cần phải chuyển qua chặng đường trên đất liền để đi tiếp bằng đường biển đến châu lục khác. Trong cách tổ chức vận tải này, chặng vận tải trên đất liền được ví như chiếc cầu nối liền hai vùng biển hay hai đại dương.

Dựa vào loại hàng hóa và nhu cầu về tốc độ vận chuyển nhanh chậm khác nhau mà các doanh nghiệp xuất nhập khẩu lựa chọn cách thức kết hợp

các phương thức vận chuyển khác nhau.

### *2.1.6.3. Trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đa phương thức*

Vấn đề pháp lý đáng lưu ý nhất là chế độ trách nhiệm trong vận tải đa phương thức và giới hạn trách nhiệm. Bộ luật Hàng hải năm 2005 (Điều 120 và Điều 121) và Nghị định số 125/2003/NĐ-CP của chính phủ về vận tải đa phương thức quốc tế quy định rõ trách nhiệm này.

Theo đó, người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm trước bên thuê vận chuyển về hàng hóa xuyên suốt quá trình vận chuyển không kể phương tiện nào từ khi nhận tới khi trả hàng. Và dù có ký hợp đồng riêng với các bên vận chuyển cụ thể khác, chế độ trách nhiệm này vẫn không hề thay đổi bởi các hợp đồng riêng này không ảnh hưởng tới trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức trong suốt toàn bộ quá trình vận chuyển.

### *2.1.7. Điều kiện cơ sở giao hàng với hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa*

Nói đến Incoterms (tập quán về điều kiện cơ sở giao hàng) nhiều người thường nhầm tưởng đó là các tập quán trong hợp đồng vận chuyển. Tuy nhiên, trên thực tế Incoterms được sử dụng và thỏa thuận giữa các bên chỉ trong hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế [20, tr.270]... Tuy nhiên, những điều kiện thương mại được các bên thiết lập trong hợp đồng xuất nhập khẩu sử dụng khi dẫn chiếu Incoterms lại có tính quyết định tới hợp đồng vận chuyển.

Có những điều kiện thương mại được áp dụng trong đó các bên có thể lựa chọn phương thức vận tải bằng đường biển nhưng cũng có những điều kiện thương mại mà nếu các bên đã thỏa thuận, sẽ chỉ sử dụng phương thức vận tải hàng hóa bằng đường biển mà thôi. Khi đó hợp đồng vận tải sẽ được áp dụng. Chẳng hạn với Incoterms 2000: điều kiện giao hàng nhóm F có điều

kiện FAS (giao dọc mạn tàu) hay điều kiện FOB (giao lên tàu); điều kiện giao hàng nhóm C có điều kiện CFR (tiền hàng và cước phí) hay điều kiện CIF (tiền hàng, phí bảo hiểm và cước phí); điều kiện giao hàng nhóm D có điều kiện DES (giao tại tàu) hay điều kiện DEQ (giao tại cầu cảng) là những điều kiện mà theo đó các bên sẽ chỉ sử dụng phương thức vận chuyển hàng hóa bằng đường biển [30, tr.59].

Tương ứng với mỗi điều kiện cơ sở giao hàng khác nhau thì bên xuất khẩu hoặc bên nhập khẩu sẽ là người có quyền thuê tàu và ký hợp đồng vận chuyển với bên vận chuyển.

Việc tìm hiểu mối liên hệ nhất định này có ý nghĩa quan trọng trong việc có cái nhìn tổng quát về hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển liên quan tới hoạt động thương mại quốc tế. Sự hiểu biết này không chỉ có lợi cho hoạt động thực tiễn, mà còn giúp cho công tác lập pháp trong việc xây dựng tính hệ thống của pháp luật.

### ***2.1.8. Vận đơn sử dụng trong giao nhận vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa***

#### ***2.1.8.1. Khái niệm và chức năng của vận đơn***

Trong vận chuyển hàng hóa đường biển, có rất nhiều loại chứng từ vận chuyển khác nhau do người vận chuyển cấp nhằm xác nhận rằng mình đã nhận hàng để chở, có nghĩa là thể hiện mối quan hệ hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, các điều kiện vận chuyển và việc thực hiện hợp đồng vận chuyển [46, tr.25]... Các chứng từ vận chuyển gồm có:

- + Vận đơn đường biển (Bill of Lading);
- + Biên lai thuyền phó (Mate's receipt);
- + Giấy gửi hàng đường biển (Sea waybill);
- + Phiếu gửi hàng (Shipping note);
- + Bản lược khai hàng (Manifest);

- + Sơ đồ xếp hàng (Stowage plan- Cargo plan);
- + Bản kê sự kiện (Statements of facts);
- + Bảng tính thưởng phạt bốc dỡ (Time-sheet);
- + Biên bản kết toán nhận hàng (Report on Receipt of Cargoes - ROROC);
- + Biên bản hàng đổ vỡ hư hỏng (Cargo outturn Report);
- + Giấy chứng nhận hàng thiếu (Certificate of shortlanded cargo - CSC).

Trong các giấy tờ đó vận đơn là chứng từ quan trọng và luôn cần được lưu ý cũng như lập một cách tỉ mỉ chi tiết để tránh gây ra những tranh chấp sau này. Pháp luật quốc tế điều chỉnh về vận đơn gồm có: Các quy tắc của Ủy ban hàng hải quốc tế về vận đơn điện tử năm 1990, Công ước Hamburg năm 1978, Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby... Số lượng các điều ước quốc tế liên quan tới vận đơn đã cho thấy vận đơn có tầm quan trọng như thế nào đối với vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.

Vận đơn là một loại chứng từ vận chuyển do người vận chuyển cấp cho người gửi hàng. Theo Bộ luật Hàng hải năm 2005, vận đơn có ba chức năng:

*Thứ nhất*, vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hoá với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng. Do đó, vận đơn nói rõ tình trạng của hàng hóa được đưa lên tàu và tình hình của việc xếp hàng lên tàu. Vận đơn còn có chức năng như một biên lai nhận hàng của người chuyên chở phát hành cho người gửi hàng. Vì vậy, vận đơn xác nhận việc người chuyên chở đã nhận hàng và hợp đồng đã được ký kết. Vì vậy, người chuyên chở phải có nghĩa vụ quan tâm, chăm sóc, bảo quản hàng hóa một cách cẩn thận. Họ sẽ phải chịu trách nhiệm với việc hư hỏng, mất mát hàng hóa trừ trường hợp miễn trách do pháp luật quy định. Họ sẽ chỉ giao hàng cho ai xuất trình biên lai đó và hoàn thành trách nhiệm khi thu hồi được vận đơn gốc.

*Thứ hai*, vận đơn là bằng chứng về sở hữu hàng hoá dùng để định đoạt,

nhận hàng. Giống như trong mọi hình thức vận chuyển, vận đơn được coi là biên lai thể hiện quyền sở hữu của người sở hữu vận đơn đối với lượng hàng hóa ghi trên vận đơn. Người sở hữu vận đơn có quyền bán, chuyển giao vận đơn cho người khác hay chỉ định việc nhận hàng, chuyển hàng tới nơi nào khác. Chỉ người sở hữu vận đơn mới được quyền nhận hàng ở cảng tới. Cũng nhờ chức năng này, người ta có thể mua bán hàng hóa bằng cách mua bán tờ vận đơn. Ai sở hữu vận đơn thì đương nhiên có quyền sở hữu hàng hóa trên vận đơn. Việc chuyển nhượng vận đơn theo lệnh giống như hối phiếu theo lệnh: bằng phương pháp ký hậu thông thường.

*Thứ ba*, vận đơn là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển. Trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa theo chứng từ, các bên được quyền tự do quyết định hình thức của hợp đồng. Do vậy, trong những trường hợp hợp đồng được giao kết bằng miệng, lúc đó vận đơn chính là bằng chứng của việc các bên đã giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa.

Là bằng chứng cho việc giao kết hợp đồng, vận đơn còn tạo ra hai mối quan hệ khác: giữa người vận chuyển với người thuê vận chuyển và giữa người vận chuyển và người cầm giữ vận đơn. Cho nên khi tranh chấp nảy sinh, tùy từng trường hợp (trong hợp đồng vận chuyển theo chuyển) mà người ta sẽ sử dụng vận đơn hay hợp đồng để giải quyết tranh chấp phát sinh giữa người chuyên chở và những người khác. Vì vậy, trên vận đơn không nhất thiết nhưng nên có những điều khoản về việc giải quyết tranh chấp.

#### *2.1.8.2. Các loại vận đơn*

Trong thương mại quốc tế phổ biến ba loại vận đơn: vận đơn đích danh, vận đơn theo lệnh và vận đơn vô danh.

Vận đơn đích danh là vận đơn mà trên đó ghi rõ tên người nhận hàng. Vận đơn này ít được dùng vì nó không được chuyển nhượng theo phương pháp thông thường. Và việc chuyển nhượng phải tuân thủ theo luật

hoặc tập quán.

Vận đơn theo lệnh là vận đơn mà trên đó ghi rõ tên người giao hàng hoặc tên những người do người giao hàng chỉ định phát lệnh trả hàng. Trên vận đơn đó có thể ghi: “to order of consignee” (theo lệnh của người nhận hàng), “to order of shipper” (theo lệnh của người xếp hàng), “to order of the bank” (theo lệnh của ngân hàng). Trong trường hợp vận đơn theo lệnh không ghi rõ tên người phát lệnh trả hàng thì người gửi hàng được coi là người có quyền phát lệnh trả hàng.

Vận đơn vô danh là vận đơn mà trong đó không ghi rõ tên người nhận hàng hoặc người phát lệnh trả hàng. Như vậy, người vận chuyển sẽ giao hàng cho người cầm giữ và xuất trình vận đơn.

Ngoài ra có nhiều cách phân loại vận đơn dựa trên những tiêu chí khác như: căn cứ vào quá trình vận tải người ta phân loại thành vận đơn đi thẳng, vận đơn chuyển tải, vận đơn vận tải liên hợp và vận đơn theo hợp đồng thuê tàu. Hay vận đơn xếp trên boong, vận đơn chở container, vận đơn do người giao nhận cấp, vận đơn tập hợp, vận đơn rút gọn...

Vận đơn hoàn hảo: Trên vận đơn thuyền trưởng sẽ ghi chú những lưu ý về tình trạng bên ngoài của hàng hóa được bốc lên tàu cũng như về việc sắp đặt hàng hóa. Nếu trên vận đơn không có những ghi chú về tình trạng xấu bên ngoài của hàng hóa thì được coi là vận đơn sạch. Ngược lại, trên vận đơn có lưu ý về tình trạng xấu của hàng hóa là vận đơn không sạch. Ví dụ: ghi chú về: hàng bị ướt do mưa, một số bao bì bị rách, thùng chứa bị bẹp, mã ký hiệu không rõ ràng hay có sự chênh lệch về khối lượng hàng hóa giữa khối lượng ghi trong vận đơn trong hợp đồng với ghi chú của thuyền trưởng. Do vậy, những phê chú của thuyền trưởng là rất quan trọng, nó có thể làm cho vận đơn trở thành hoàn hảo hoặc không hoàn hảo. Hình thức ghi chú trên vận đơn như vậy gọi là thư dự kháng.



Vận đơn hoàn hảo hay không ảnh hưởng đến quyền lợi của nhiều bên: bên vận chuyển, thuê vận chuyển, bảo hiểm, ngân hàng. Vận đơn hoàn hảo chứng minh được rằng người bán đã hoàn thành nghĩa vụ bán hàng của mình. Và nhiều khi vận đơn không sạch, không phù hợp với yêu cầu của tín dụng chứng từ có thể bị ngân hàng từ chối thanh toán tiền hàng. Có thiệt hại xảy ra, bên bảo hiểm cũng sẽ căn cứ vào vận đơn để quy trách nhiệm.

Tuy nhiên, nếu thư dự kháng mà trên đó ghi tình trạng chung chung nhằm trốn tránh trách nhiệm sau này của thuyền trưởng thì vận đơn vẫn không mất đi tính hoàn hảo. Chẳng hạn: không biết phẩm chất, số lượng của hàng hóa. Trong các vận đơn thường in sẵn câu: “quality, weight, quantity, content unknown” [43, tr.248] (không biết về chất lượng, trọng lượng, số lượng và nội của hàng hóa) hay “weight, measurement quality of the good is unknown” hoặc những câu tương tự như vậy thì cũng sẽ không có giá trị pháp lý để quy trách nhiệm bởi chúng đã được in sẵn cho mọi trường hợp. Hoặc những câu mà chủ hàng nói thế nào thì thuyền trưởng ghi vào như thế ấy cũng không làm mất tính hoàn hảo của vận đơn. Chẳng hạn: “Said to be”, “said to weight” “said to contain”... hay các phê chú khác như: “bao bì cũ”, “hàng mau hỏng”, “hàng dễ cháy nổ”...

#### 2.1.8.3. Nội dung của vận đơn

Vận đơn đường biển gồm hai mặt: mặt trước và mặt sau. Mặt trước của vận đơn gồm các cột in sẵn để trống để người lập vận đơn điền các thông tin cần thiết. Mặt sau của vận đơn, các hãng tàu sẽ in các điều kiện chuyên chở hoặc cũng có thể để trống. Điều 87, Bộ luật Hàng hải năm 2005 quy định nội dung của vận đơn. Theo Công ước Hamburg, vận đơn phải có những thông tin bắt buộc sau:

+ Đặc tính chung của hàng hóa, có ghi chú cần thiết về hàng hóa đặc biệt... các thông số do người gửi hàng cung cấp;

- + Tình trạng bên ngoài của hàng hóa;
  - + Tên và trụ sở kinh doanh chính của người vận chuyển;
  - + Tên người gửi hàng;
  - + Tên người nhận hàng nếu người gửi hàng chỉ định;
  - + Cảng bốc hàng theo hợp đồng vận chuyển bằng đường biển và ngày hàng được giao cho người vận chuyển tại cảng bốc hàng;
  - + Cảng dỡ hàng theo hợp đồng;
  - + Số bản vận đơn gốc, nếu có hơn một bản;
  - + Nơi cấp phát vận đơn;
  - + Chữ ký của người vận chuyển hoặc người thay mặt người vận chuyển;
  - + Tiền cước trong phạm vi mà người nhận hàng phải trả hoặc chỉ dẫn khác quy định rằng tiền cước do người nhận trả;
  - + Ghi rõ việc thực hiện theo quy định của Công ước và sẽ làm vô hiệu mọi quy định trái với Công ước gây thiệt hại cho người gửi hàng hoặc người nhận hàng;
  - + Ghi chú nếu có hàng hóa sẽ hoặc có thể được chở trên boong;
  - + Ngày hoặc thời hạn giao hàng tại cảng dỡ;
  - + Sự tăng thêm giới hạn trách nhiệm mà các bên thỏa thuận;
- Quy tắc Hague - Visby không quy định nội dung của vận đơn cụ thể và chi tiết như Bộ luật Hàng hải năm 2005, nhưng quy định vận đơn bắt buộc phải có ba nội dung dưới đây:
- Thứ nhất*, mã ký hiệu cần thiết để nhận biết hàng hóa;
  - Thứ hai*, số lượng kiện hoặc chiếc hoặc số lượng hoặc trọng lượng theo như văn bản do người gửi hàng cung cấp;
  - Thứ ba*, tình trạng bề ngoài và đặc điểm của hàng hóa.
- Bộ luật Hàng hải năm 2005 quy định chi tiết về nội dung của vận đơn,

tuy nhiên có đặt ra qui tắc: nếu qui định thiếu những chi tiết đó cũng không làm mất đi giá trị pháp lý của vận đơn. Điều đó xảy ra khi vận đơn vẫn thỏa mãn Điều 73 của Bộ luật, tức là vận đơn có giá trị pháp lý ngay cả khi không thể hiện được ba chức năng của vận đơn như đã trình bày phân trên.

Sea way bill: Là một loại chứng từ vận tải đang dần phổ biến trong thực tiễn thương mại và vận tải hàng hóa. Trong một số tài liệu dịch, sea way bill thường bị đồng nhất là Bill of lading tức vận đơn. Có thể tạm gọi là “giấy gửi hàng đường biển” hay “biên lai nhận hàng không có giá trị lưu thông”. Tuy nhiên, hai loại chứng từ này có sự khác biệt đáng kể. Pháp luật quốc tế có Các quy tắc thống nhất của Ủy ban hàng hải quốc tế về giấy gửi hàng đường biển. Theo đó, công ước này được áp dụng khi được đưa vào một hợp đồng vận chuyển mà hợp đồng này không dùng vận đơn đường biển hoặc một chứng từ xác nhận sở hữu, dù hợp đồng đó có được làm bằng văn bản hay không. UCP 600 cũng dành riêng một điều (Điều 21) quy định về “giấy gửi hàng đường biển không chuyển nhượng” (NNSWB- Non negotiable Sea way bill). Pháp luật Việt Nam không có quy định về loại chứng từ này.

Vận đơn so với Sea way bill có một số điểm khác nhau. Vận đơn có ba chức năng. Nhưng Sea way bill chỉ có hai. Sea way bill không có chức năng lưu thông. Vì vậy mà việc giao hàng căn cứ vào người có tên ghi trong Sea way bill chứ không căn cứ vào vận đơn gốc. Và theo Quy tắc của CMI về Sea way bill thì người vận chuyển sẽ không chịu trách nhiệm về việc giao hàng sai nếu có thể chứng minh rằng mình đã thực hiện sự cẩn trọng hợp lý để xác định rằng người tự nhận mình là người nhận hàng trong thực tế đúng là người nhận hàng. Người nhận hàng phải là người có tên trên Sea way bill. Sea way bill được gửi theo tàu; còn vận đơn thì được người thuê vận chuyển gửi cho người nhận hàng. Do đó Sea way bill được đánh giá là linh hoạt

hơn: khi tàu đến cảng, Sea way bill cũng đến cảng và người nhận hàng chỉ việc xuất trình chứng từ có chứng minh mình đúng là người nhận hàng thì sẽ được nhận hàng.

Mặc dù hiện nay, Sea way bill chưa thực sự phổ biến do nhiều nguyên nhân khác nhau nhưng việc sử dụng loại chứng từ này đã được Hội nghị về Thương mại và Phát triển của Liên hợp quốc ủng hộ và được coi là “sự phát triển quan trọng đối với nền mậu dịch thế giới” [18, tr.128].

## **2.2. Đánh giá về hệ thống pháp luật điều chỉnh quan hệ hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa ở nước ta hiện nay**

Trong giai đoạn hiện nay, việc phát triển mà cụ thể là phát triển kinh tế đang được coi là trọng tâm trong giai đoạn hiện nay. Việc thay đổi một Bộ luật cho phù hợp với tình hình ới và xu thế chung của thời đại giúp đẩy mạnh sự phát triển của nền kinh tế. Việc Bộ luật Hàng hải năm 2005 ra đời giúp đổi mới và hoàn thiện khung pháp lý, tháo gỡ mọi trở ngại về cơ chế, chính sách và thủ tục hành chính về hàng hải, cảng biển, hoạt động vận chuyển và từ đó doanh nghiệp có thể phát huy tối đa mọi nguồn lực. Việc thay đổi pháp luật kinh tế trong đó có luật hàng hải đóng vai trò quan trọng trong phát triển bền vững ở Việt Nam, cả bằng cách trực tiếp hay gián tiếp. Hệ thống pháp luật về hàng hải tạo điều kiện cho hoạt động hàng hải phát triển và qua đó cũng tạo điều kiện để thực hiện tốt hơn vấn đề công bằng xã hội và bảo vệ môi trường. Bộ luật ra đời cũng giúp thể chế, cụ thể hóa đường lối, chính sách của Đảng và Nhà nước ta. Ảnh hưởng của Bộ luật góp phần vào vận hành nền kinh tế hàng hóa nhiều thành phần trong nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa. Rõ ràng là những thay đổi của Bộ luật theo hướng tích cực như hiện nay đã tháo gỡ nhiều khó khăn cho doanh nghiệp, từ đó mà thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Các ngành nghề liên quan như thủy sản, dầu khí, bảo hiểm, ngân hàng, việc kinh doanh cảng biển cũng vì thế mà phát triển hơn.

Hệ thống pháp luật về hàng hải của Việt Nam sau khi Bộ luật Hàng hải năm 2005 ra đời bao gồm số lượng văn bản khá lớn và tương đối đồng bộ. Các văn bản của Việt Nam thể hiện sự tham khảo, học hỏi có chọn lọc các điều ước quốc tế đa phương, song phương và khu vực. Điều đó góp phần tạo hành lang pháp lý để các hãng vận chuyển và tàu biển quốc tế tiếp cận với mảnh đất giàu tiềm năng vận chuyển này. Đó cũng là công cụ pháp lý thuận tiện để Việt Nam thực hiện chính sách đối ngoại và hội nhập quốc tế. Không bên vực các nhà vận chuyển Việt Nam dù khả năng vận chuyển của doanh nghiệp vận chuyển Việt Nam chỉ chiếm 15% khối lượng vận chuyển quốc tế bằng đường biển trên lãnh thổ, hệ thống pháp luật giúp tạo sự cạnh tranh bình đẳng để các doanh nghiệp vươn lên và tiếp cận các thị trường quốc tế khác. Các quy định trong Bộ luật Hàng hải 2005 đều phù hợp với pháp luật hàng hải các nước và thông lệ hàng hải quốc tế, tạo điều kiện thuận lợi cho tàu biển của các nước đến hoạt động ở Việt Nam và cũng tạo điều kiện cho các chủ tàu và chủ hàng mau chóng thích nghi với các thông lệ quốc tế. Thêm vào đó là việc tham gia các điều ước quốc tế đa phương, song phương. Hệ thống hiệp định quốc tế đã trở thành bộ phận chủ yếu thực hiện việc điều chỉnh pháp luật về việc vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển. Vai trò của các điều ước song phương chiếm một phần không nhỏ. Đó là thỏa thuận giữa hai quốc gia, qua đó vừa bảo vệ được lợi ích quốc gia vừa tạo điều kiện cho các hãng tàu nước ngoài đến Việt Nam. Đặc biệt là những thỏa thuận song phương trong lĩnh vực vận tải đa phương thức. Việc tham gia những thỏa thuận đó giúp các doanh nghiệp vận tải đa phương thức dễ dàng vận chuyển hàng hóa liên thông qua các vùng lãnh thổ của các quốc gia khác không có đường biển, doanh nghiệp cũng tạo thêm uy tín và niềm tin với khách hàng. Tuy nhiên, trong việc ký kết các hiệp định song phương cũng cần phải tạo tính mở và linh hoạt để tạo tiền đề cho quá trình hội nhập quốc tế, việc tham gia các điều

ước khu vực và quốc tế. Tuy nhiên, mặc dù đã tham gia tới 16 Công ước quốc tế, khu vực và kí 20 Hiệp định song phương về hàng hải nhưng chưa có điều ước quốc tế điều chỉnh trực tiếp lĩnh vực vận chuyển hàng hóa quốc tế nào Việt Nam tham gia. Có hai cách để nội luật hóa pháp luật quốc tế vào quốc gia: trực tiếp tham gia các điều ước quốc tế hoặc chuyển hóa trong các quy định của luật quốc gia. Pháp luật về hàng hải mới chỉ chuyển hóa một phần các điều ước đó vào pháp luật quốc gia mà chưa trực tiếp tham gia. Việc là thành viên của một Công ước tạo điều kiện cho các điều ước đó được áp dụng trực tiếp tại Việt Nam, tạo thêm điều kiện để các doanh nghiệp, tổ chức nước ngoài không ngần ngại việc hợp tác với doanh nghiệp Việt Nam. Mặc dù, có nhiều lợi ích như vậy nhưng Nhà nước và Chính phủ cũng cần phải cân nhắc điều kiện kinh tế xã hội cụ thể của nước ta trong sự phù hợp với việc thực hiện các điều ước, sự tương thích về mặt pháp luật quốc gia, về sự phát triển của nền kinh tế đã tới độ phù hợp hay chưa, và phải cân nhắc xem nếu Việt Nam tham gia thì sẽ có những ảnh hưởng và tác động gì. Dù vậy, điều này cũng ảnh hưởng không nhỏ tới quá trình hội nhập của Việt Nam với thế giới.

Qua thực trạng về ký kết và thực hiện các hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển cho thấy hệ thống văn bản hướng dẫn về hàng hải thì nhiều nhưng lượng văn bản hướng dẫn cấp Chính phủ về các chế định trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển thì lại rất hạn chế. Hiện nay, pháp luật về hàng hải Việt Nam một mặt vừa học hỏi các quy định của thông lệ hàng hải quốc tế vừa có những chế định đặc thù riêng. Điều này là phù hợp với thực tế chung. Tuy nhiên, không tránh khỏi những thiếu sót trong tình trạng văn bản hướng dẫn còn thiếu này. Rồi vấn đề giải quyết tranh chấp quy định chưa thực sự rõ ràng. Các phương thức giải quyết tranh chấp còn chung chung chưa cụ thể. Vấn đề vận đơn, mà cụ thể là vận đơn đường biển còn thiếu quy định hướng dẫn và giải quyết.

Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 có hiệu lực từ ngày 01/01/2006 tới nay đã được hơn 10 năm thực hiện. Trong quá trình đó nảy sinh không ít vấn đề mà đôi khi không phải chỉ vì sự bất cập của pháp luật mà còn là sự thiếu hiểu biết của các bên liên quan.

Trong quá trình thực hiện hợp đồng, sự thiếu hiểu biết của nhà xuất khẩu Việt Nam về vận đơn [18, tr.99] đôi khi mang lại cho người xuất khẩu những thiệt hại không đáng có. Một vận đơn đích danh sau khi được cấp phát sẽ là bằng chứng cho thấy người có tên trong vận đơn là người có quyền sở hữu đối với hàng hóa đó dù ai khác là người cầm giữ. Vì vậy, nếu có thiệt hại xảy ra người cầm giữ vận đơn không có tên trong vận đơn đích danh lúc này cũng sẽ không có quyền khởi kiện người vận chuyển.

Trình độ của thẩm phán trong giải quyết tranh chấp còn hạn chế. Có trường hợp chủ hàng tranh chấp với chủ tàu vì hàng hóa bị tổn thất trong quá trình chuyên chở đã đưa ra trọng tài kinh tế nhà nước để xét xử bồi thường. Một trọng tài viên đã bác bỏ khiếu nại của chủ hàng với tuyên bố “vì chủ hàng không cấp vận đơn cho lô hàng đó nên khiếu nại bị bác bỏ”. Trường hợp này không cần phân tích cũng đủ thấy sự thiếu hiểu biết về pháp luật cũng như thực tiễn của vị trọng tài kinh tế này. Hay trường hợp khác trọng tài kinh tế nhà nước lại tuyên bố “Việt Nam không áp dụng bộ luật GENCON”. Hoặc thay vì ra lệnh bắt giữ tàu thì tòa án lại ra quyết định “kê biên bảo thủ tài sản”. Sự thiếu hiểu biết của những người tiến hành tố tụng này càng làm cho các bên e ngại việc sử dụng luật Việt Nam làm luật để giải quyết tranh chấp và cơ quan giải quyết tranh chấp của Việt Nam. Mới đây nhất là vụ “Phán quyết lạ thường về vận đơn” [28, tr.76].

Khó khăn trong quá trình ký kết và thực hiện hợp đồng đôi khi còn bởi các bên không có cách hiểu thống nhất về những định nghĩa chung về hoạt động vận chuyển. Ngay cả khái niệm về “người vận chuyển” với cách hiểu

khác nhau như đã phân tích ở trên cũng gây ra thiệt hại, rồi thế nào là tàu “luôn luôn nổi”... Do vậy, sẽ dễ dàng hơn cho các bên nếu pháp luật Việt Nam có những văn bản dưới luật hướng dẫn những vấn đề này.

Như đã phân tích, các quy định pháp lý quốc tế đều có tác động về khía cạnh này hay khác lên các hoạt động liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển. Pháp luật hàng hải Việt Nam mà tiêu biểu nhất là Bộ luật hàng hải đã áp dụng linh hoạt các Công ước - về chế định vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển - như Công ước Hamburg, Quy tắc Hague, Quy tắc Hague - Visby, Quy tắc York - Anstwerp, Các quy tắc thống nhất của Ủy ban hàng hải quốc tế về giấy gửi hàng đường biển, Công ước của Liên Hợp quốc về vận tải đa phương thức... Chẳng hạn về trách nhiệm của người vận chuyển: thời hạn trách nhiệm của người vận chuyển theo Bộ luật Hàng hải 2005 là từ cảng nhận hàng, trong suốt quá trình vận chuyển và đến khi trả hàng tại cảng trả hàng, điều này giống với Công ước Hamburg trong khi đó 17 trường hợp miễn trách cho bên vận chuyển thì lại học hỏi quy tắc Hague... Như vậy là các quy định của pháp luật quốc tế đều được chọn lọc để đưa vào pháp luật Việt Nam một cách linh hoạt và khéo léo.

*Tóm lại*, hệ thống pháp luật Việt Nam điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là tương đối hệ thống và phù hợp. Những vấn đề chủ yếu nhất liên quan đến vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển đã được điều chỉnh bằng hệ thống các văn bản pháp lý cụ thể, chi tiết. Với việc học hỏi thông lệ quốc tế, các quy định pháp luật Việt Nam về vấn đề này tạo ra một khung pháp lý ổn định, vững chắc cho các doanh nghiệp vận tải Việt Nam làm quen và tham gia thị trường thế giới; đồng thời cũng tạo môi trường pháp lý thân thiện để các bạn hàng ngoài nước, những nhà đầu tư nước ngoài hướng đến hợp tác với Việt Nam. Không những thế, hệ thống pháp luật này còn phù hợp với hệ thống pháp luật trong nước, với điều



kiện kinh tế - xã hội trong nước và hướng tới tiếp cận với môi trường pháp lý quốc tế.

## **Kết luận Chương 2**

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa ở nước ta hiện nay được điều chỉnh không chỉ bởi pháp luật quốc gia mà còn cả các điều ước quốc tế và tập quán hàng hải trong lĩnh vực liên quan.

Quy định chung về quyền và nghĩa vụ của các bên không có sự phân biệt giữa hai loại hợp đồng này. Điều này có lợi ở chỗ, khi phân biệt rõ hai loại hợp đồng thì quyền và nghĩa vụ của các bên trong mỗi loại hợp đồng khác nhau sẽ khác nhau. Sự phân biệt này là hợp lý bởi lẽ: hợp đồng vận chuyển theo chuyển tôn trọng sự thỏa thuận cụ thể giữa các bên.

Trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng chứng từ, chứng từ vận chuyển thường là vận đơn thường có in sẵn các nội dung theo mẫu do người vận chuyển phát hành. Các bên không được tự do thỏa thuận về các điều khoản của vận đơn và cũng không có sự thỏa thuận về trách nhiệm của mỗi bên. Nói như vậy để thấy rằng, việc quy định quyền và nghĩa vụ, chế độ trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm hay luật áp dụng hoàn toàn là do bên vận chuyển đơn phương áp dụng. Thêm nữa, chế độ giải quyết tranh chấp giữa các bên sẽ khác nhau. Với hợp đồng vận chuyển theo chuyển, cơ quan giải quyết tranh chấp là do các bên thống nhất lựa chọn: trọng tài hoặc tòa án. Do đó, khi tranh chấp không giải quyết được bằng thương lượng, hòa giải thì một trong hai bên kiện ra cơ quan giải quyết tranh chấp, thẩm quyền giải quyết tranh chấp của cơ quan này được mặc nhiên thừa nhận với bị đơn. Còn với hợp đồng vận chuyển theo chứng từ, việc và cơ quan giải quyết tranh chấp được bên vận chuyển đơn phương - mang tính áp đặt và được in trên vận đơn.

Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 có hiệu lực từ ngày 01/01/2006

tới nay đã được hơn 10 năm thực hiện. Trong quá trình đó nảy sinh không ít vấn đề mà đôi khi không phải chỉ vì sự bất cập của pháp luật mà còn là sự thiếu hiểu biết của các bên liên quan. Trong quá trình thực hiện hợp đồng, sự thiếu hiểu biết của nhà xuất khẩu Việt Nam về vận đơn đôi khi mang lại cho người xuất khẩu những thiệt hại không đáng có. Một vận đơn đích danh sau khi được cấp phát sẽ là bằng chứng cho thấy người có tên trong vận đơn là người có quyền sở hữu đối với hàng hóa đó dù ai khác là người cầm giữ. Vì vậy, nếu có thiệt hại xảy ra người cầm giữ vận đơn không có tên trong vận đơn đích danh lúc này cũng sẽ không có quyền khởi kiện người vận chuyển. Trình độ của thẩm phán trong giải quyết tranh chấp còn hạn chế. Có trường hợp chủ hàng tranh chấp với chủ tàu vì hàng hóa bị tổn thất trong quá trình chuyên chở đã đưa ra trọng tài kinh tế để xét xử bồi thường.

Khó khăn trong quá trình ký kết và thực hiện hợp đồng đôi khi còn bởi các bên không có cách hiểu thống nhất về những định nghĩa chung về hoạt động vận chuyển. Ngay cả khái niệm về “người vận chuyển” với cách hiểu khác nhau như đã phân tích ở trên cũng gây ra thiệt hại, rồi thế nào là tàu “luôn luôn nổi”... Do vậy, sẽ dễ dàng hơn cho các bên nếu pháp luật Việt Nam có những văn bản dưới luật hướng dẫn những vấn đề này.

### **CHƯƠNG 3**

## **YÊU CẦU HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN NỘI ĐỊA Ở NƯỚC TA HIỆN NAY VÀ MỘT SỐ KIẾN NGHỊ**

### **3.1. Những yêu cầu hoàn thiện pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa ở nước ta hiện nay**

Ngay từ những ngày đầu mới xuất hiện, dịch vụ vận chuyển hàng hoá bằng đường biển đã chứng minh được tầm quan trọng của mình bằng sự phát triển mạnh mẽ không ngừng. Với ưu điểm cước giá thành thấp mà có thể vận chuyển được khối lượng hàng khổng lồ và không biệt loại hàng hoá. Nên vận tải bằng đường biển dễ dàng trở thành một trong những phương thức vận chuyển được yêu chuộng nhất. Nhưng càng về sau, cùng với sự đa dạng của nhiều hình thức vận chuyển (đường bộ, đường hàng không, đường sắt...), đường biển ngày càng mất dần vị thế đứng đầu. Bên cạnh đó, vận tải nội địa bằng đường biển tốc độ vận chuyển chậm, phụ thuộc nhiều vào điều kiện thời tiết. Vì vậy, vận chuyển bằng đường biển ngày càng kén hàng hoá vận chuyển, chỉ thích hợp những loại hàng hoá khối lượng lớn trong buôn bán quốc tế mà không yêu cầu khắt khe về thời gian.

Gặp khó khăn ở thị trường nước ngoài - nơi mà giao thương hàng hoá ngày càng ít đi, cạnh tranh gay gắt hơn, nhiều tàu vận tải biển của Việt Nam đã quay về vận chuyển hàng hoá trong nước bằng đường biển nội địa. Tuy nhiên, để vận tải bằng đường biển nội địa được thông thoáng, nhiều quy định bất hợp lý phải được tháo gỡ...

Theo Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam, thị phần vận tải của đội tàu trong nước chỉ chiếm khoảng 10-12% tổng sản lượng hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam. Thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam cũng cho thấy, đến tháng

10/2014, có khoảng 40 hãng tàu biển nước ngoài đang hoạt động kinh doanh tại Việt Nam nhưng đảm nhận khoảng 88% khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu. Thực trạng “èo uột” của ngành vận tải biển trong nước đang gây ra nhiều hệ lụy, mà một trong những vấn đề nổi cộm nhất hiện nay là việc các hãng tàu nước ngoài tùy tiện áp nhiều loại phí, lệ phí mới gây khó khăn, làm giảm sức cạnh tranh của doanh nghiệp Việt Nam.

Trước thực trạng này, tại Nghị quyết số 19/NQ-CP về cải thiện môi trường kinh doanh, Chính phủ đã đặt nhiệm vụ cần tập trung phát triển các dịch vụ hỗ trợ kinh doanh, logistics, cảng biển, đóng và sửa chữa tàu biển, vận tải biển... Cũng theo yêu cầu của Nghị quyết 19/NQ-CP về cải thiện môi trường kinh doanh, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đang rà soát lại và lấy ý kiến về hệ thống các điều kiện kinh doanh, trong đó có điều kiện kinh doanh ngành vận tải biển. Theo các chuyên gia hàng hải, vẫn còn có không ít vấn đề đáng quan tâm trong Nghị định 30/2014/NĐ-CP về điều kiện kinh doanh vận tải biển và dịch vụ hỗ trợ vận tải biển. Trước hết, Nghị định có những điểm không cụ thể, có thể dẫn tới cách hiểu tùy tiện của người áp dụng. Điều 6 quy định về “hồ sơ đề nghị cấp giấy phép kinh doanh vận tải biển” đưa ra rất nhiều yêu cầu, trong đó có hồ sơ trích ngang với thời gian kinh nghiệm làm việc, bằng, chứng chỉ... của tất cả những người phụ trách lĩnh vực khai thác tàu biển, phụ trách hệ thống quản lý an toàn, an ninh, phụ trách pháp chế.

Bên cạnh đó là chưa kể những yêu cầu mà thực tế cuộc sống cho thấy là bất khả thi. Ví dụ, Điều 11 Nghị định 30/2014/NĐ-CP về điều kiện kinh doanh vận tải biển và dịch vụ hỗ trợ vận tải biển quy định về điều kiện duy trì hoạt động kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển yêu cầu “có hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp dịch vụ đại lý tàu biển hoặc có bảo lãnh tài chính tương đương”. Điều kiện về duy trì hoạt động lai dắt tàu biển cũng tương tự. Thực tế cho thấy, nguyên tắc của bảo hiểm là lấy số đông bù số ít, các hãng

bảo hiểm nói có quá ít người mua loại bảo hiểm này, có muốn mua cũng không có người bán. Còn về bảo lãnh thì trong suốt mấy chục năm qua, chúng tôi không hề thấy phát sinh kiện cáo gì tại bất kỳ một đại lý nào, bởi vì bản chất công việc của đại lý là chỉ làm theo yêu cầu của người ủy thác, ở đây có sự vênh nhau giữa quy định và thực tiễn. Còn yêu cầu phải “có hợp đồng đại lý tàu biển đối với từng chuyến tàu cụ thể hoặc trong một thời hạn cụ thể” rất dễ bị các cơ quan như kiểm toán hay thuế gây khó khăn. Bởi trong thực tế, hợp đồng đôi khi chỉ là một cái email xác nhận, nhưng cơ quan thuế hay kiểm toán có thể cứ khẳng định cho rằng hợp đồng là phải có chữ ký, đóng dấu...

Ngoài ra, theo nhiều chuyên gia, yêu cầu doanh nghiệp phải “có vốn hoặc tài sản khác tối thiểu tương đương 20 tỷ đồng nếu kinh doanh vận tải biển quốc tế và 5 tỷ đồng nếu kinh doanh vận tải biển nội địa” hay yêu cầu yêu cầu “kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển phải có tối thiểu 2 tàu lai dắt chuyên dụng” cũng không còn phù hợp.

Đối với việc giao kết và thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa, căn cứ một số văn bản như Nghị định 162/2013/NĐ-CP của Chính phủ ngày 12/11/2013 quy định về xử phạt hành chính trên các vùng biển, đảo và thềm lục địa của Việt Nam và Thông tư liên tịch số 64/2015/TTLT BTC-BCT-BCA-BQP của Liên Bộ Tài chính, Công Thương, Công an, Quốc phòng quy định chế độ hoá đơn, chứng từ đối với hàng hoá nhập khẩu lưu thông trên thị trường, gần đây, Cảnh sát Biển và Bộ đội Biên phòng lên các tàu vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa kiểm tra hợp đồng mua bán hàng hóa và hóa đơn (bản chính) từ người bán gốc cho đến người mua cuối. Đây là quy định mà doanh nghiệp khó có thể đáp ứng được đầy đủ. Thực tế đã có một số tàu bị tạm giữ, gây nhiều thiệt hại cho cả doanh nghiệp thương mại và doanh nghiệp vận tải biển.

Đối với các hợp đồng mua bán nội địa thường được giao kết thanh toán 50% khi xếp hàng lên tàu, thanh toán tiếp 50% sau khi dỡ xong hàng. Như vậy, khi chưa dỡ hàng, thường là các doanh nghiệp vận tải sẽ ít khi ra hóa đơn ngay mà sẽ chờ kết toán chuyên mới, tránh phải ra hoá đơn nhiều lần. Do vậy, trên tàu ít khi kịp có hóa đơn gốc của người bán giao cho người mua. Cũng có khi hóa đơn đang là tài liệu trình lên ngân hàng để đảm bảo giá trị thanh toán đối với những lô hàng lớn.

Có trường hợp hàng hóa trên tàu của một người bán bán cho nhiều người mua, hoặc nhiều người bán bán cho một người mua, cũng có khi nhiều người bán bán cho nhiều người mua, nên việc yêu cầu hóa đơn gốc và hợp đồng mua bán bản gốc (hoặc công chứng) có trên tàu sẽ gây khó khăn rất nhiều cho doanh nghiệp vận tải. Hơn nữa, khi mua bán hàng hóa, không đơn giản là người bán ký hợp đồng trực tiếp với phía người mua hàng mà nhiều khi phải qua trung gian, có khi lên đến 3 - 4 trung gian và mỗi trung gian ở một nơi khác nhau. Ví dụ có một người bán ở Đà Nẵng và 3 công ty trung gian mua bán ở TP.HCM, Hà Nội, Hải Phòng, sau đó mới đến người mua cuối ở Kiên Giang, thì việc cung cấp ngay cả 3 hóa đơn bản chính của cả ba công ty trung gian và của chủ hàng gốc là khó khả thi. Hóa đơn không phải là giấy tờ, văn bản do cơ quan có thẩm quyền cấp hoặc chứng nhận nên không công chứng được, do vậy cũng không thể cung cấp được hóa đơn bản sao công chứng khi cơ quan chức năng kiểm tra yêu cầu.

Có một thực tế là doanh nghiệp sản xuất thường giao cho một đơn vị trung gian làm logistics đa phương thức và doanh nghiệp logistics ấy chịu trách nhiệm thuê xe tải, thuê cảng, thuê công nhân làm hàng, thuê tàu để chở hàng, song khi bị kiểm tra thì biên phòng, cảnh sát biển bắt buộc phải trình hợp đồng, hay lệnh điều động của chủ hàng là công ty sản xuất chứ không phải là công ty logistics kia. Như vậy đã vô hiệu hóa vai trò của doanh nghiệp

logistics trong mối quan hệ vận chuyển này. Điều này sẽ khiến cho doanh nghiệp logistics mất việc khi chủ tàu có đầy đủ thông tin của doanh nghiệp sản xuất và sẽ làm việc trực tiếp mà không thông qua công ty logistics nữa.

Đối với tàu biển, mỗi ngày nằm chờ đợi tiêu tốn hàng chục triệu đồng nên thường chủ tàu sẽ cho tàu chạy ngay khi xếp hàng xong chứ không thể chờ đầy đủ các hợp đồng và hóa đơn bản chính. Quy định hồ sơ hợp lệ phải là bản chính là thừa, bởi muốn rời cảng phải có giấy phép của cảng vụ. Trên giấy phép rời cảng luôn ghi số lượng hàng hóa và hàng hóa loại gì đang chở trên tàu. Trên tàu cũng có đầy đủ các biên bản nhận hàng giữa phía tàu và người gửi hàng. Do đó, việc hậu kiểm cần thiết hơn việc tìm ra các giấy tờ bản chính ngay trên tàu.

Mục đích của nghị định và thông tư trên là để hạn chế việc doanh nghiệp cố tình làm sai hoặc để chống gian lận thương mại, buôn lậu, như một số vụ buôn lậu than, dầu đã được phát hiện trong thời gian qua. Tuy nhiên, chỉ vì một vài người vi phạm pháp luật mà bắt tất cả doanh nghiệp thương mại, chủ tàu và doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải biển nội địa phải gánh chịu hậu quả thì cần phải xem lại. Hơn nữa, những quy định ấy sẽ tạo nên tiền lệ xấu là doanh nghiệp đối phó, thậm chí làm giả giấy tờ hay hối lộ để khỏi bị giữ tàu và làm phát sinh những nhiễu, tham nhũng.

Trong quá trình thực hiện hợp đồng, sự thiếu hiểu biết của nhà xuất khẩu Việt Nam về vận đơn [2, tr. 99] đôi khi mang lại cho người xuất khẩu những thiệt hại không đáng có. Khó khăn trong quá trình ký kết và thực hiện hợp đồng đôi khi còn bởi các bên không có cách hiểu thống nhất về những định nghĩa chung về hoạt động vận chuyển. Ngay cả khái niệm về “người vận chuyển” với cách hiểu khác nhau như đã phân tích ở trên cũng gây ra thiệt hại, rồi thế nào là tàu “luôn luôn nổi”... Do vậy, sẽ dễ dàng hơn cho các bên

nếu pháp luật Việt Nam có những văn bản dưới luật hướng dẫn những vấn đề này.

### **3.2. Một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa**

Qua phân tích trên về những điểm mới cũng như đánh giá về những tiến bộ của Bộ luật Hàng hải năm 2005, có thể thấy Bộ luật này có những nét tiến bộ rõ rệt, khắc phục được phần lớn những hạn chế về sự không phù hợp mà Bộ luật Hàng hải năm 1990 mắc phải. Tuy nhiên, bên cạnh đó Bộ luật Hàng hải nói riêng và pháp luật về hàng hải nói chung điều chỉnh vấn đề vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa còn một vài điểm cần hoàn thiện.

#### ***3.2.1. Về miễn trách của người vận chuyển***

Bộ luật Hàng hải năm 2005 quy định giống như Quy tắc Hague và Hague - Visby, theo đó nếu có thiệt hại xảy ra người vận chuyển chỉ việc chứng minh mình thuộc 17 trường hợp miễn trách. Còn chủ hàng thì mất rất nhiều công sức, rất khó chứng minh người vận chuyển vi phạm hợp đồng. Lúc này, trách nhiệm chứng minh lỗi thuộc bên thuê vận chuyển. Điều này rất khó thực hiện. Cũng về những trường hợp miễn trách nhiệm của người chuyên chở, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 cũng như hai công ước đã nêu trên cho rằng người chuyên chở có thể được miễn trách nhiệm do “lỗi của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hàng hải hoặc người làm công của người vận chuyển trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu”. Điều này tạo nên sự phi lý và bất công cho chủ hàng. Lẽ nào lỗi của những người thuộc quyền quản lý của người vận chuyển gây ra thiệt hại, trình độ quản lý tàu kém mà người vận chuyển có thể phủ tay về trách nhiệm của mình? Vẫn biết rằng người vận chuyển chân chính cũng luôn muốn tạo uy thế của mình trên thị trường, nhưng nếu có thể phủ tay trước trách nhiệm hiển nhiên đó thì chủ hàng liệu có thể an tâm giao hàng của mình vào tay họ.



### ***3.2.2. Bổ sung các quy định, hướng dẫn của Chính phủ về việc thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa***

Trong thực tiễn Việt Nam, nhiều khi không có văn bản hướng dẫn cũng đồng nghĩa là không thể thực hiện được. Những vấn đề quan trọng trong vận chuyển hàng hóa như cách tính thời gian làm hàng thường phạt, cách hiểu thống nhất những thuật ngữ như “lỗi về điều khiển và quản trị tàu”, “cảng an toàn” chưa được hướng dẫn trong các văn bản dưới luật. Vì vậy, để văn bản pháp luật được thể chế, dễ dàng đi vào thực tế, Chính phủ nên ban hành các văn bản ở mức nghị định hướng dẫn làm khung pháp lý cho việc thực hiện các hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, đặc biệt là vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nội địa.

### ***3.2.3. Hoàn thiện hệ thống văn bản hướng dẫn và các quy định về đảm bảo khả năng đi biển của các tàu chuyên chở***

Như đã phân tích ở trên, điều khoản về khả năng đi biển của tàu là điều khoản quan trọng và nếu con tàu không được đảm bảo khả năng đi biển, sẽ dẫn đến thiệt hại rất lớn cho các bên, đặc biệt là chủ hàng. Nếu người vận chuyển viện cứ rằng khi xuất phát tàu đảm bảo đủ khả năng đi biển nhưng dọc đường lại bị hỏng hóc, thì quyền lợi của chủ hàng không được đảm bảo. Việc chứng minh rằng người vận chuyển đã không có nghĩa vụ cần mẫn hợp lý là hết sức khó khăn. Cho nên, một cách hợp lý, nên quy định theo Bộ luật quản lý an toàn quốc tế ISM, rằng chủ tàu luôn phải đảm bảo rằng tàu phải có tiêu chí về đảm bảo khả năng đi biển không chỉ trước khi bắt đầu chặng hành trình mà trong cả quãng đường vận chuyển. Việc quy định về tiêu chí an toàn này vừa nâng cao được trách nhiệm của người vận chuyển với chủ tàu vừa giảm thiểu được những thiệt hại không đáng có cho cả hai bên, lại đảm bảo sự tin tưởng của chủ hàng với doanh nghiệp vận chuyển.

### **3.2.4. Kiến nghị đối với các chủ thể trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển**

*Thứ nhất, tìm hiểu và lựa chọn đối tác tin cậy để ký kết hợp đồng.* Trước khi ký kết hợp đồng thuê tàu, người thuê tàu cần phải tìm hiểu kỹ về đối tác kể cả địa chỉ, số điện thoại, số fax... vì nhiều khi dấu hiệu của sự lừa đảo bắt đầu từ những chi tiết rất nhỏ này. Người thuê tàu cũng cần có được những chi tiết đăng ký rõ ràng và vị trí thực sự của công ty, tình trạng tài chính của đối tác. Các doanh nghiệp có thể sử dụng các nguồn sau để kiểm tra thông tin về đối tác như: Các bản chỉ dẫn của Lloyd; các chỉ dẫn của Hội Bảo hiểm P&I (Hội Bảo trợ và bồi thường); những tham khảo thương mại được cung cấp bởi các nhà khai thác, các tổ chức thương mại; phương thương mại, đại lý tín dụng; các hiệp hội hàng hải; các tổ chức, cá nhân có tham gia trong lĩnh vực thương mại hàng hải.

*Thứ hai, chọn mẫu hợp đồng ký kết.* Khi ký kết hợp đồng thuê tàu, các bên phải lựa chọn mẫu hợp đồng phù hợp với đối tượng chuyên chở. Khi chuyên chở hàng bách hóa nên lựa chọn mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên GENCON<sup>1</sup>. Khi cần thuê tàu chuyên chở các hàng hóa như dầu, than, quặng, ngũ cốc, xi măng,... nên sử dụng các mẫu hợp đồng chuyên dụng được soạn thảo riêng cho từng loại. Sở dĩ nên lựa chọn như vậy là vì thông thường các mẫu được soạn thảo sẵn sẽ có những chi tiết phù hợp cho từng loại hàng nên chặt chẽ hơn, tiết kiệm được nhiều thời gian, công sức và tiền bạc đồng thời cũng hạn chế được phần nào việc phát sinh tranh chấp trong quá trình sử dụng hợp đồng.

*Thứ ba, các quy định tranh chấp hợp đồng phải đầy đủ, cụ thể và rõ ràng.* Tất cả các tranh chấp phát sinh từ hợp đồng thuê tàu liên quan đến một hay một vài điều khoản cụ thể nào đó của hợp đồng. Thông thường khi có tồn

---

<sup>1</sup> Mẫu hợp đồng tàu chuyên, <http://www.vietship.vn/downloads.php?do=file&id=217>

thất xảy ra, các bên thường dựa vào quy định của các điều khoản trong hợp đồng để bắt lỗi và buộc bên kia phải bồi thường. Ngoài ra, một hợp đồng thuê tàu chuyên có những quy định rõ ràng và chặt chẽ sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho những người có liên quan thực hiện hợp đồng một cách nhanh gọn, dễ dàng và thống nhất.

### **3.2.5. Một số kiến nghị khác**

*Thứ nhất, cần nâng cao trình độ của thẩm phán trong việc giải quyết tranh chấp hàng hải:* Lĩnh vực hàng hải là lĩnh vực vốn mang nhiều sự phức tạp, chông chéo của pháp luật trong nước, pháp luật quốc tế cũng như tập quán hàng hải khiến cho việc tiếp cận kiến thức hàng hải trở nên khó khăn. Như đã phân tích ở trên, không phải thẩm phán nào ở Việt Nam có thẩm quyền xét xử cũng có đủ kiến thức hàng hải để giải quyết tranh chấp. Đôi khi những phán quyết thể hiện sự thiếu tri thức của những người xét xử gây nên những phần nộ cho những người tham gia tố tụng. Vì vậy, hơn hết là cần có những giải pháp tích cực để nâng cao trình độ của người tiến hành tố tụng về vấn đề này.

*Thứ hai, nâng thời hiệu khiếu kiện về mất mát hàng hoá.* Thời hiệu khiếu kiện về các mất mát, hư hỏng với hàng hóa theo pháp luật Việt Nam là một năm trong khi Công ước Hamburg lại quy định tương tự là 2 năm. Như vậy, về thời hiệu khiếu kiện theo luật Việt Nam mâu thuẫn với các Công ước quốc tế khác dễ dẫn đến khó khăn cho các doanh nghiệp đặc biệt là doanh nghiệp vận chuyển. Cứ tưởng rằng đã hết thời hiệu rồi nhưng lại bị kiện tại một quốc gia khác, điều này gây không ít trở ngại. Theo tôi, riêng về vấn đề giải quyết tranh chấp, nên có một sự thống nhất hoặc gần gũi nhất giữa pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế.

*Thứ ba, sớm gia nhập các điều ước quốc tế và ký kết thêm các hiệp định song phương:* Mặc dù việc gia nhập các điều ước quốc tế về hàng hải

cần một sự thận trọng hợp lý để xem xét sự phù hợp của hoàn cảnh kinh tế xã hội Việt Nam với việc thực hiện điều ước. Nhưng việc chậm trễ trong gia nhập các Công ước quốc tế đặc biệt là các Công ước về lĩnh vực vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển không phải không gây ra những rào cản tâm lý cho các doanh nghiệp nước ngoài đầu tư, tin tưởng vào vận chuyển Việt Nam. Và kết thêm các hiệp định song phương đặc biệt trong vấn đề vận tải đa phương thức sẽ tạo thêm thuận lợi cho phục vụ hoạt động vận chuyển hàng hóa của Việt Nam.

*Thứ tư, nâng cao trình độ nghiệp vụ cũng như trình độ pháp lý của các doanh nghiệp vận chuyển.* Việc tổ chức các cuộc hội thảo hay buổi tọa đàm với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và các doanh nghiệp vận chuyển là việc cần thiết. Những cuộc hội thảo vừa giúp các doanh nghiệp bổ sung kiến thức pháp lý, nâng cao kỹ năng trong việc ký kết hợp đồng vận chuyển. Thêm vào đó, thực tiễn hoạt động vận chuyển được thực hiện như thế nào, có vấn đề, khó khăn vướng mắc gì nảy sinh hay doanh nghiệp cần hướng dẫn vận dụng, cần hiểu cách hiểu của điều khoản nào trong luật đều có thể được trao đổi một cách thẳng thắn. Có thể nói, chỉ một việc tổ chức các buổi giao lưu giữa doanh nghiệp và các nhà làm luật, thực hành luật mà mang đến rất nhiều tác dụng to lớn, đẩy lùi khoảng cách giữa doanh nghiệp và Nhà nước. Đó cũng là cách không dùng chính sách mà vẫn bảo vệ được doanh nghiệp Việt Nam. Thêm vào đó chi phí để tìm hiểu, ra quyết định và “chi phí giao dịch” của doanh nghiệp cũng sẽ giảm xuống. Từ đó mà nâng mức cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường khu vực và quốc tế [24, tr.78].

### **Kết luận Chương 3**

Qua nghiên cứu đề tài này cho thấy, cần bổ sung, hoàn thiện một số nội dung trong Bộ luật hàng hải 2005 như đã phân tích ở trên, Bộ luật Hàng hải

năm 2005 có những nét tiến bộ rõ rệt, khắc phục được phần lớn những hạn chế về sự không phù hợp mà Bộ luật Hàng hải 1990 mắc phải. Tuy nhiên, bên cạnh đó Bộ luật Hàng hải nói riêng và pháp luật về hàng hải nói chung điều chỉnh vấn đề vận chuyển hàng hóa bằng đường biển còn một vài điểm cần hoàn thiện.

Xây dựng hệ thống pháp luật trong nước về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển phù hợp với các quy định, tập quán vận chuyển quốc tế nói chung, tiếp tục mở rộng, gia nhập các Điều ước quốc tế và ký kết thêm các hiệp định song phương. Vấn đề giải quyết tranh chấp, nên có một sự thống nhất hoặc gần gũi nhất giữa pháp luật Việt Nam và các Điều ước quốc tế. Ngoài ra, chú trọng đến việc tham khảo các quy định pháp luật của các quốc gia trong hệ thống pháp luật khác nhau trên thế giới trên cơ sở vận dụng các quy định pháp luật quốc tế thông qua việc đưa những nguyên tắc đã được sự thừa nhận rộng rãi của các quốc gia vào pháp luật Việt Nam, điều quan trọng là tránh hiện tượng sao chép lại một cách máy móc những quy định đó.

Tăng cường nâng cao kiến thức pháp lý cho cơ quan Nhà nước có thẩm quyền và các doanh nghiệp trong lĩnh vực ký kết và thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển. Nâng cao trình độ của thẩm phán trong việc giải quyết tranh chấp hàng hải. Nâng cao trình độ nghiệp vụ cũng như trình độ pháp lý của các doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nội địa.

## KẾT LUẬN

Sự phát triển của thương mại, quá trình hội nhập kinh tế và công nghiệp hoá, hiện đại hoá của đất nước ta hiện nay, vận tải biển ngày càng khẳng định rõ vai trò to lớn của mình trong vận tải hàng hoá. Thực tiễn khi giao kết hợp đồng và ngay cả khi bắt đầu hoạt động vận chuyển, người gửi hàng và người vận chuyển không thể lường trước tất cả các vấn đề nảy sinh trong quá trình vận chuyển cũng như đoán trước được hàng hoá sẽ bị thiệt hại, mất mát trong quá trình vận chuyển. Do đó, các quốc gia phải cùng nhau thống nhất luật áp dụng và mỗi quốc gia cần quy định pháp luật phù hợp với luật pháp quốc tế. Từ đó, pháp luật mới bảo đảm được vai trò điều chỉnh những vấn đề phát sinh khi các bên thiếu sự thoả thuận trong hợp đồng. Nhận thức rõ tầm quan trọng của vận tải hàng hoá bằng đường biển, Nhà nước ngày càng quan tâm tới sự phát triển của nó trong sự phát triển chung của ngành vận tải. Việt Nam đã tham gia ký kết nhiều Điều ước quốc tế liên quan đến vận tải biển nhằm giúp các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển của Việt Nam có thể hội nhập ngày càng rộng trong các quan hệ vận tải quốc tế. Đi liền với sự phát triển của kinh tế, pháp luật có thể tạo điều kiện cho kinh tế phát triển hoặc cũng có thể kìm hãm sự phát triển của nền kinh tế quốc gia so với thế giới. Hệ thống pháp luật nào phù hợp sẽ thể hiện kết quả ở chính hoạt động kinh tế mà hệ thống đó điều chỉnh. Tin tưởng rằng sắp tới sẽ ra đời Bộ luật Hàng hải Việt Nam sửa đổi, đáp ứng được nguyện vọng của đông đảo tầng lớp doanh nghiệp vận chuyển, đạt được mục đích mà Nhà nước đề ra, và sẽ trở thành một nền tảng vững chắc để ngành vận tải biển Việt Nam phát triển hơn, từng bước khẳng định vị thế trong quá trình hội nhập với vận tải thế giới.

Đi liền với sự phát triển của kinh tế, pháp luật có thể tạo điều kiện cho kinh tế phát triển hoặc cũng có thể kìm hãm sự phát triển của nền kinh tế quốc gia so với thế giới. Hệ thống pháp luật nào phù hợp sẽ thể hiện kết quả ở

chính hoạt động kinh tế mà hệ thống đó điều chỉnh[34, tr.98]. Tin tưởng rằng sự ra đời của Bộ luật sẽ đáp ứng được nguyện vọng của đông đảo tầng lớp doanh nghiệp vận chuyển, đạt được mục đích mà Nhà nước đề ra. Và sẽ trở thành một nền tảng vững chắc để ngành vận tải biển Việt Nam phát triển hơn, từng bước khẳng định vị thế trong quá trình hội nhập với vận tải thế giới.

Vận chuyển đường biển từ hàng nghìn năm nay đã và đang chiếm vai trò quan trọng giống như huyết mạch trong thương mại quốc tế. Vì vậy, thật thiết thòi nếu chúng ta không có sự hiểu biết cần thiết và không có một cơ chế bảo vệ sự phát triển của ngành. Tin rằng Luận văn sẽ đóng góp cho nền tảng lý luận pháp luật quốc gia để có sự phù hợp và thích ứng giữa luật quốc gia và luật quốc tế, góp phần tạo môi trường pháp lý thuận lợi cho hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế cũng như đường biển nội địa.

## DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 1990.
2. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005.
3. Bộ luật Dân sự năm 2005.
4. Bộ luật Quản lý An toàn Quốc tế (ISM Code).
5. Bộ luật Tố tụng Dân sự Việt Nam năm 2005.
6. Các quy tắc thống nhất của Ủy ban Hàng hải Quốc tế về giấy gửi hàng đường biển.
7. Các quy tắc của Ủy ban Hàng hải Quốc tế về vận đơn điện tử năm 1990.
8. Công ước về Tổ chức Hàng hải quốc tế năm 1948.
9. Công ước quốc tế về đường môn nước năm 1966, sửa đổi bổ sung năm 1988.
10. Công ước về phòng ngừa va chạm tàu thuyền trên biển năm 1972.
11. Công ước về tổ chức huấn luyện thi, cấp chứng chỉ chuyên môn và trực ca cho thuyền viên năm 1978; Nghị định thư sửa đổi bổ sung năm 1995.
12. Công ước về tạo thuận lợi trong giao thông hàng hải quốc tế năm 1965.
13. Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hóa bằng vận tải đa phương thức năm 1980.
14. Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung liên quan đến giới hạn trách nhiệm của chủ sở hữu tàu biển năm 1924.
15. Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung của luật liên quan đến vận đơn và Nghị định thư ký kết (Hague Rules) năm 1924.
16. Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển năm 1978 (Hamburg Rules).
17. Ngô Huy Cương (2009), *Hợp đồng vận chuyển*, Bài giảng điện tử.



18. Cục Hàng hải Việt Nam (2003), *Sổ tay pháp luật hàng hải*, Nxb. Giao thông vận tải, Hà Nội.
19. Lê Xuân Bá, *Vai trò của hệ thống pháp luật kinh tế trong phát triển bền vững ở Việt Nam*.
20. Đại học Quốc gia Hà Nội - Khoa Luật (2005), *Giáo trình luật thương mại quốc tế*, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội.
21. Đại học ngoại thương (2005), *Vận tải và giao nhận trong ngoại thương*, Nxb. Lý luận chính trị, Hà Nội.
22. Đại học Kinh tế Quốc dân (1999), *Giáo trình luật thương mại quốc tế*, Nxb. Khoa học kỹ thuật, Hà Nội.
23. Dương Hữu Hạnh (2005), *Cẩm nang nghiệp vụ xuất nhập khẩu*, Nxb. Thống kê, Hà Nội.
24. Dương Hữu Hạnh (2007), *Hướng dẫn thực hành kinh doanh xuất nhập khẩu*, Nxb. Thống kê, Hà Nội.
25. Hiến pháp của nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam năm 2013.
26. Hiệp định khung Asean về vận tải đa phương thức.
27. Hiệp định Asean về tạo thuận lợi tìm kiếm tàu gặp nạn và cứu người bị nạn trong tai nạn tàu biển năm 1975.
28. Học viện quan hệ quốc tế (1999), *Luật kinh tế quốc tế*, Nxb. Chính trị quốc gia, Hà Nội.
29. Trần Hòe (2007), *Nghiệp vụ kinh doanh xuất nhập khẩu*, Nxb. Đại học Kinh tế Quốc dân.
30. Nguyễn Thị Hường - Tạ Lợi (2007), *Giáo trình nghiệp vụ ngoại thương: lý thuyết và thực hành*, Nxb. Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.
31. Luật Ký kết và thực hiện điều ước quốc tế năm 2005.
32. Nghị định số 125/2003/NĐ - CP ngày 15/04/2003 của Chính phủ về vận tải đa phương thức.

33. Nghị định số 46/2006/NĐ-CP ngày 16/5/2006 của Chính phủ về việc xử lý hàng hóa do người vận chuyển lưu giữ tại cảng biển Việt Nam.
34. Phạm Duy Nghĩa (2004), *Chuyên khảo luật kinh tế*, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội.
35. Phòng thương mại quốc tế (2007), *Tập quán thanh toán thương mại quốc tế*, Nxb. Lao động- Xã hội.
36. Phòng thương mại và công nghiệp Việt Nam - Chương trình hỗ trợ doanh nghiệp (2007), *Cẩm nang hợp đồng thương mại*, Hà Nội.
37. Quy tắc York -Antwep năm 1994.
38. Quy tắc Hague - Visby năm 1968.
39. Quyết định số 41/2005/QĐ-BGTVT ngày 16/9/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về trình tự, thủ tục xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải tại Việt Nam.
40. Quyết định số 54/2005/QĐ-BGTVT ngày 27/10/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành danh mục giấy chứng nhận và tài liệu của tàu biển và tàu công vụ Việt Nam.
41. Quyết định số 49/2005/QĐ-BGTVT ngày 04/10/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về áp dụng quy tắc quốc tế phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển.
42. Quyết định số 66/2005/QĐ-BGTVT ngày 30/11/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về tiêu chuẩn, chứng chỉ chuyên môn thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam.
43. Hoàng Ngọc Thiết (2002), *Tranh chấp từ hợp đồng xuất nhập khẩu - án lệ và kinh nghiệm*, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
44. Nguyễn Như Tiến (2004), *Tranh chấp và giải quyết tranh chấp phát sinh từ hợp đồng thuê tàu chuyển*, Nxb. Giao thông vận tải, Hà Nội.

45. Nguyễn Như Tiến (2001), *Hướng dẫn sử dụng vận đơn đường biển trong thương mại hàng hải quốc tế*, Nxb. Giao thông vận tải, Hà Nội.
46. Nguyễn Như Tiến (2009), “Bàn về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển theo quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005”, *Tạp chí Hàng hải*, số 1,2,3.
47. Tờ trình quốc hội về dự án Bộ luật hàng hải Việt Nam (sửa đổi) của Chính phủ số 1047/CP-PC ngày 29 tháng 9 năm 2004.
48. Trường Đại học luật Hà Nội (2000), *Giáo trình luật thương mại quốc tế*, Nxb. Công an nhân dân, Hà Nội.
49. Vũ Hữu Tửu (2007), *Giáo trình kỹ thuật nghiệp vụ ngoại thương*, Nxb. Giáo dục, Hà Nội.