

**ĐẠI HỌC HUẾ**  
**TRƯỜNG ĐẠI HỌC LUẬT**



**MAI MINH CHÂM**

**PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ**  
**QUÁ CẢNH HÀNG HÓA**

**Chuyên ngành: Luật Kinh tế**

**Mã số: 838 01 07**

**TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC**

**THỪA THIÊN HUẾ, năm 2018**

Công trình được hoàn thành tại:  
**Trường Đại học Luật, Đại học Huế**

Người hướng dẫn khoa học: **TS. Lê Thị Nga**

Phản biện 1: .....

Phản biện 2: .....

Luận văn sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận văn thạc sĩ họp  
tại: Trường Đại học Luật

Vào lúc.....giờ.....ngày.....tháng ..... năm.....

## MỤC LỤC

<b>MỞ ĐẦU</b> .....	<b>1</b>
1. Tính cấp thiết của đề tài.....	1
2. Tình hình nghiên cứu của đề tài .....	1
3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu .....	2
4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu.....	2
5. Cơ sở phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu .....	3
6. Câu hỏi nghiên cứu và giả thiết nghiên cứu.....	3
7. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn.....	3
8. Bố cục của luận văn.....	4
<b>Chương 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN PHÁP LUẬT ĐIỀU CHỈNH VỀ QUÁ CẢNH HÀNG HÓA</b> .....	<b>4</b>
1.1. Khái niệm về hàng hóa và quá cảnh hàng hóa.....	4
1.1.1. Khái niệm hàng hóa.....	4
1.1.2. Khái niệm quá cảnh hàng hóa .....	5
1.2. Các loại hàng hóa được quá cảnh ở Việt Nam.....	5
1.3. Vai trò của quá cảnh hàng hóa .....	6
1.4. Pháp luật điều chỉnh về quá cảnh hàng hóa .....	7
Kết luận chương 1 .....	9
<b>Chương 2. THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VÀ THỰC TIỄN ÁP DỤNG PHÁP LUẬT VỀ QUÁ CẢNH HÀNG HÓA QUA LÃNH THỔ VIỆT NAM</b> .....	<b>9</b>
2.1. Thực trạng pháp luật về quá cảnh hàng hóa.....	9
2.1.1. Quy định của pháp luật về chủ thể tham gia quá cảnh hàng hóa.....	9
2.1.2. Quy định của pháp luật về tuyến đường quá cảnh hàng hóa .	10
2.1.3. Quy định của pháp luật về phương thức quá cảnh hàng hóa .	12
2.1.4. Quy định của pháp luật về trình tự, thủ tục quá cảnh hàng hóa	12
2.1.5. Quy định của pháp luật về chủ thể quản lý nhà nước về quá cảnh hàng hóa .....	13
2.2. Thực tiễn áp dụng pháp luật về quá cảnh hàng hóa ở Việt Nam	13
2.2.1. Về hàng hóa quá cảnh .....	13
2.2.2. Về tuyến đường quá cảnh hàng hóa .....	15
2.2.3. Về trình tự, thủ tục quá cảnh hàng hóa .....	16
2.2.4. Về giám sát hoạt động quá cảnh hàng hóa.....	17
Kết luận chương 2 .....	19

<b>Chương 3. NHU CẦU VÀ GIẢI PHÁP NHẪM HOÀN THIỆN HỆ THỐNG PHÁP LUẬT VỀ QUÁ CẢNH HÀNG HÓA .....</b>	<b>19</b>
3.1. Nhu cầu hoàn thiện pháp luật về quá cảnh hàng hóa.....	19
3.1.1. Nhu cầu hội nhập quốc tế.....	19
3.1.2. Nhu cầu thực hiện các cam kết hiệp định thương mại mà Việt Nam ký kết và tham gia .....	20
3.1.3. Nhu cầu tạo điều kiện cho các chủ thể kinh doanh thực hiện quá cảnh hàng hóa .....	21
3.2. Các giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thực thi pháp luật về quá cảnh hàng hóa .....	21
3.2.1. Nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật .....	21
3.2.2. Nhóm giải pháp nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về quá cảnh hàng hóa.....	22
Kết luận chương 3 .....	23
<b>KẾT LUẬN .....</b>	<b>24</b>

# MỞ ĐẦU

## 1. Tính cấp thiết của đề tài

Hoạt động quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam trong những năm qua đã và đang ngày càng trở nên phổ biến và sôi động hơn. Theo quy định tại khoản 1, Điều 125 Công ước Liên Hợp Quốc về Luật biển có quy định: “Các quốc gia không có biển có quyền đi ra biển và từ biển vào để sử dụng các quyền được trừ định trong công ước, kể cả quyền liên quan đến tự do trên biển cả và liên quan đến di sản chung của loài người. Vì mục đích ấy, các quốc gia đó được hưởng tự do quá cảnh qua các quốc gia quá cảnh bằng mọi phương tiện vận chuyển”. Việt Nam trong khu vực Đông Nam Á, là quốc gia có vị trí thuận lợi, có cửa khẩu giáp biển cho các nước nằm sâu trong đất liền do đó hoạt động quá cảnh thường xuyên diễn ra trên lãnh thổ Việt Nam.

Việt Nam đã thiết lập mối quan hệ ngoại giao với hơn 185 quốc gia, quan hệ kinh tế - thương mại- đầu tư với trên 224 quốc gia và vùng lãnh thổ. Tại thời điểm Việt Nam đang hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế quốc tế như hiện nay, mới đây nhất là việc ký kết Hiệp định đối tác chiến lược xuyên Thái Bình Dương (TPP) thì kinh tế Việt Nam sẽ càng mở cửa hơn với các nước trên thế giới đồng thời hoạt động quá cảnh hàng hóa sẽ diễn ra mạnh mẽ và nhộn nhịp hơn.

Từ những lý do trên đề tài “*Pháp luật Việt Nam về quá cảnh hàng hóa*” được tôi lựa chọn để nghiên cứu cho Luận văn Thạc sĩ Luật kinh tế.

## 2. Tình hình nghiên cứu của đề tài

Các công trình nghiên cứu liên quan đến quá cảnh hàng hóa: Trần Thùy Trang (2014) “Pháp luật về quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam” khóa luận Đại học Cần Thơ; Đinh Ngọc Thương (2016) “Hợp đồng mua bán hàng hóa trong kinh doanh thương mại vô hiệu theo pháp luật Việt Nam” Luận văn thạc sỹ, Đại học luật Huế; Võ Thị Ngọc Hồng (2016) “Biện pháp chống thất thu thuế qua mã số hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu tại Cục Hải quan Bình Dương, Luận văn thạc sỹ, Trường Đại học hàng hải Việt Nam. Các đề tài đã đưa ra những vấn đề chung về hàng hóa xuất nhập cảnh và quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam bao gồm khái niệm, những quy định của pháp luật xuất nhập cảnh về quá cảnh hàng hóa, thực trạng và định hướng hoàn thiện pháp luật trong bối cảnh hiện nay.

Luận văn này sẽ đi sâu vào tìm hiểu các quy định của pháp luật hiện hành liên quan đến hoạt động quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam, đưa ra được khái niệm về quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam, phân biệt hoạt động này với các hoạt động liên quan khác, nêu lên được thực trạng áp dụng các quy định của pháp luật về hoạt động quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam. Từ đó sẽ cung cấp một cái nhìn cụ thể hơn về hoạt động quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam đồng thời đề xuất một số giải pháp để hoàn thiện các quy định pháp luật nhằm giúp hoạt động quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam được diễn ra dễ dàng hơn trong bối cảnh hội nhập quốc tế hiện nay nhưng cũng được kiểm soát một cách tốt hơn.

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

#### ***3.1. Mục đích nghiên cứu***

Mục đích của việc nghiên cứu này nhằm làm rõ cơ sở lý luận và đánh giá các quy định của pháp luật hiện hành về quá cảnh hàng hóa; nghiên cứu thực trạng về quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam, qua đó đề xuất các giải pháp hoàn thiện pháp luật Việt Nam liên quan đến quá cảnh hàng hóa.

#### ***3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu***

- Nghiên cứu và làm rõ các khái niệm quá cảnh hàng hóa;
- Phân tích các quy định của pháp luật về quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam;
- Phân tích những vấn đề phát sinh trong quá trình thực thi pháp luật về hoạt động quá cảnh hàng hóa, đặc biệt là chỉ ra những bất cập, tồn tại trong các quy định này của pháp luật;
- Làm rõ cơ sở lý luận và cơ sở thực tiễn cho việc đề xuất giải pháp hoàn thiện những quy định của pháp luật về hoạt động quá cảnh hàng hóa.

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

#### ***4.1. Đối tượng nghiên cứu***

Đề tài nghiên cứu các quy định trong pháp luật Việt Nam và thực tiễn áp dụng thông qua các vụ việc liên quan đến hoạt động quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam và thực trạng áp dụng những quy định đó.

#### ***4.2. Phạm vi nghiên cứu***

Việc nghiên cứu đề tài pháp luật Việt Nam về quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam, số liệu sử dụng chủ yếu tập trung trong 05 năm gần đây là từ 2012-2017.

## **5. Cơ sở phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu**

### **5.1. Phương pháp luận**

Luận văn được thực hiện trên cơ sở lý luận của học thuyết Mác-Lênin, các học thuyết hiện đại về kinh tế thị trường, quan điểm của Đảng cộng sản Việt Nam về quản lý kinh tế và nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa.

### **5.2. Phương pháp nghiên cứu**

Chương 1 chủ yếu sử dụng phương pháp phân tích quy phạm để làm rõ những khái niệm, những nguyên tắc về quá cảnh hàng hóa và pháp luật điều chỉnh về quá cảnh hàng hóa. Mặt khác, các phương pháp tổng hợp, phương pháp so sánh pháp luật cũng được sử dụng để đối chiếu làm rõ các vấn đề.

Chương 2 chủ yếu dùng phương pháp phân tích trường hợp, phân tích số liệu thứ cấp, phân tích quy phạm và phương pháp bình luận để làm sáng tỏ thực trạng quy định của pháp luật về quá cảnh hàng hóa và việc thực hiện trên thực tế.

Chương 3 phương pháp được sử dụng chủ yếu là phương pháp dự báo khoa học, bình luận để làm rõ nhu cầu điều chỉnh pháp luật và đưa ra các khuyến nghị, giải pháp hoàn thiện các quy định pháp luật và nâng cao hiệu quả thực thi pháp luật.

## **6. Câu hỏi nghiên cứu và giả thiết nghiên cứu**

### **\* Câu hỏi nghiên cứu**

- Thế nào là quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam?
- Pháp luật Việt Nam đã quy định thế nào về quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam?
- Cần làm gì để hoàn thiện hệ thống pháp luật về quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam?

### **\* Giả thiết nghiên cứu**

Pháp luật Việt Nam về quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam còn nhiều điểm hạn chế dẫn đến việc quản lý hàng hóa quá cảnh chưa hiệu quả. Vì thế để nâng cao hiệu quả quản lý hàng hóa quá cảnh, cần có sự điều chỉnh những bất cập và hạn chế trong quy định của pháp luật để pháp luật thực sự đi vào thực tế, đáp ứng nhu cầu xã hội.

## **7. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn**

### **\* Ý nghĩa về mặt lý luận**

Kết quả nghiên cứu của Luận văn mang ý nghĩa nhất định về mặt khoa học pháp lý cũng như góp phần xây dựng một cái nhìn tổng thể về quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam. Trên cơ sở này góp

phần hình thành các luận điểm và luận cứ khoa học cho việc hoàn thiện pháp lý về quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam.

**\* Ý nghĩa về mặt thực tiễn**

Luận văn sẽ chỉ rõ được những hạn chế về mặt pháp luật cũng như những trường hợp thực tế xảy ra còn nhiều vướng mắc cần khắc phục liên quan đến các vấn đề như thủ tục hải quan, quản lý Nhà nước, dịch vụ quá cảnh hàng hóa, chế tài xử lý vi phạm, cơ chế kiểm tra giám sát hàng hóa quá cảnh, tuyến đường quá cảnh. Đưa ra định hướng các giải pháp hoàn thiện, ngoài ra luận văn còn là tài liệu tham khảo phục vụ cho việc nghiên cứu của sinh viên, học viên và những nhà chức trách muốn tìm hiểu về hoạt động quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam.

**8. Bố cục của luận văn**

Ngoài phần mở đầu, kết luận thì nội dung của Luận văn gồm 03 chương:

Chương 1: Cơ sở lý luận pháp luật về quá cảnh hàng hóa.

Chương 2: Thực trạng pháp luật và thực tiễn áp dụng pháp luật về quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam

Chương 3: Nhu cầu và giải pháp nhằm hoàn thiện hệ thống pháp luật về quá cảnh hàng hóa.

**Chương 1**

**CƠ SỞ LÝ LUẬN PHÁP LUẬT ĐIỀU CHỈNH  
VỀ QUÁ CẢNH HÀNG HÓA**

**1.1. Khái niệm về hàng hóa và quá cảnh hàng hóa**

**1.1.1. Khái niệm hàng hóa**

Có nhiều định nghĩa khác nhau về hàng hóa, Kalx Marx định nghĩa hàng hóa trước hết là đồ vật mang hình dạng có khả năng thỏa mãn nhu cầu con người nhờ vào tính chất của nó. Để đồ vật trở thành hàng hóa phải có các yếu tố bao gồm: tính ích dụng đối với người dùng, giá trị (kinh tế) nghĩa là được chi phí bởi lao động. Hàng hoá là sản phẩm của lao động có thể thỏa mãn nhu cầu nào đó của con người thông qua trao đổi, mua bán. Trong khoa học pháp lý hàng hoá được coi là "*là tài sản có thể trao đổi, mua, bán trên thị trường, có khả*



*năng thỏa mãn nhu cầu của con người, bao gồm các loại động sản và bất động sản"*<sup>1</sup> Luật thương mại Việt Nam phân hàng hóa ra làm hai loại: tất cả các loại động sản, kể cả động sản hình thành trong tương lai và những vật gắn liền với đất đai<sup>2</sup>.

Như vậy hàng hóa được hiểu là sản phẩm của lao động, có thể thỏa mãn nhu cầu của con người thông qua trao đổi, mua bán. Hàng hóa có các thuộc tính không thể tách rời: Tính ích dụng đối với người sử dụng; được chi phí bởi lao động và có giá trị trao đổi.

### **1.1.2. Khái niệm quá cảnh hàng hóa**

Quá cảnh hàng hóa theo thông lệ chung được hiểu là việc hàng hóa đi ngang qua mà không vào một nước, một vùng lãnh thổ có chủ quyền nào đó.

Quá cảnh là một động từ chỉ sự vận chuyển, di chuyển (hàng hóa, hành khách) đi qua lãnh thổ của một hay nhiều nước để tới một nước khác, trên cơ sở hiệp định đã kí giữa các nước có liên quan. Hàng hóa có thể ở dạng vật thể (hữu hình) hoặc ở dạng phi vật thể (dịch vụ vô hình) hàng hóa có thể là hữu hình như sắt thép hay ở dạng vô hình như sức lao động.

Trong pháp luật Việt Nam quá cảnh hàng hóa được hiểu là: "*Quá cảnh hàng hóa là việc vận chuyển hàng hóa thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài qua lãnh thổ Việt Nam, kể cả việc trung chuyển, chuyển tải, lưu kho, chia tách lô hàng, thay đổi phương thức vận tải hoặc các công việc khác được thực hiện trong thời gian quá cảnh"*<sup>3</sup>.

### **1.2. Các loại hàng hóa được quá cảnh ở Việt Nam**

Quá cảnh hàng hóa là việc vận chuyển hàng hóa thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài qua lãnh thổ Việt Nam, kể cả việc trung chuyển, chuyển tải, lưu kho, chia tách lô hàng, thay đổi phương thức vận tải hoặc các công việc khác được thực hiện trong thời gian quá cảnh. Luật thương mại năm 2005, Nghị định 187/2013/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành luật thương mại về hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế và các hoạt động địa lý mua, bán, gia công và quá cảnh hàng hóa với nước ngoài đã quy định khá rõ ràng về việc quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam. Theo đó thì: Quyền quá cảnh hàng hóa Điều 242, Luật Thương mại năm 2005 quy định: "*Mọi hàng hóa thuộc sở*

---

<sup>1</sup> xem khoản 1, Điều 4, Luật giá 2013.

<sup>2</sup> xem khoản 2, Điều 3, Luật Thương mại 2005.

<sup>3</sup> xem Điều 241, Luật Thương mại 2005.

*hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài đều được quá cảnh lãnh thổ Việt Nam và chỉ cần làm thủ tục hải quan tại cửa khẩu nhập và cửa khẩu xuất theo quy định của pháp luật, trừ các trường hợp sau đây: Hàng hóa là các loại vũ khí, đạn dược, vật liệu nổ và các loại hàng hóa có độ nguy hiểm cao khác, trừ trường hợp được Thủ tướng Chính phủ cho phép; Hàng hóa thuộc diện cấm kinh doanh, cấm xuất khẩu, cấm nhập khẩu chỉ được quá cảnh lãnh thổ Việt Nam khi được Bộ trưởng Bộ Thương mại cho phép.”*

Theo hướng dẫn tại Điều 40 Nghị định 187/2013/NĐ-CP Các loại hàng hóa thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài, trừ các loại vũ khí, đạn dược, vật liệu nổ, hàng hóa có độ nguy hiểm cao và hàng hóa thuộc Danh mục cấm kinh doanh, cấm xuất khẩu, tạm ngừng xuất khẩu, hàng hóa cấm nhập khẩu, tạm ngừng nhập khẩu, được quá cảnh lãnh thổ Việt Nam. Thủ tục quá cảnh được giải quyết tại Chi cục Hải quan cửa khẩu.

### **1.3. Vai trò của quá cảnh hàng hóa**

Thứ nhất: Hiện nay nước ta thúc đẩy quan hệ ngoại giao với các nước nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế và tiết kiệm chi phí vận chuyển hàng hóa khi xuất khẩu sang nước khác. Vì vậy các nước vẫn chọn quá cảnh hàng hóa là tối ưu nó rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa giữa các quốc gia. Do quá cảnh chỉ đi qua con đường tiếp trực tại cửa khẩu của quốc gia Việt Nam nên nó là con đường ngắn nhất để đi từ quốc gia xuất khẩu đến quốc gia nhập khẩu hàng hóa sẽ rút ngắn được quãng đường, thời gian vận chuyển và chi phí.

Thứ hai: Quá cảnh hàng hóa giúp mở rộng đối tác kinh doanh, tạo ra cơ hội hợp tác giữa các thương nhân, mở rộng dịch vụ cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ quá cảnh mang lại lợi ích cho các quốc gia xuất khẩu, nhập khẩu nói chung, khách hàng là chủ sở hữu hàng hóa có nhu cầu quá cảnh nói riêng mà còn mang lại lợi ích cho các doanh nghiệp thực hiện dịch vụ quá cảnh hàng hóa, góp phần cho kinh tế các nước phát triển.

Thứ ba: Quá cảnh hàng hóa giữa các nước được thực hiện tốt và ngày càng phát triển đồng nghĩa với việc quan hệ ngoại giao giữa các nước tốt lên tạo mối quan hệ mật thiết với nhau cũng như ổn định về chính trị thì kinh tế mới phát triển. Nếu chính trị không ổn định thì nước xuất khẩu không giám quá cảnh qua nước đó.

Thứ tư: Dịch vụ quá cảnh hàng hóa phát triển cũng đồng nghĩa với giải quyết được một lực lượng lao động dồi dào, tạo được công ăn việc làm cho dân, nhờ vậy có thêm thu nhập ổn định cuộc sống.

Từ bốn vai trò đã nêu ở trên cho ta thấy quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam có vai trò quan trọng góp phần không nhỏ vào việc phát triển kinh tế và tạo mối quan hệ với các nước.

#### **1.4. Pháp luật điều chỉnh về quá cảnh hàng hóa**

*Thứ nhất, chủ thể quá cảnh hàng hóa:* Tổ chức, cá nhân nước ngoài muốn quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam phải thuê thương nhân Việt Nam kinh doanh dịch vụ quá cảnh thực hiện, trừ trường hợp tổ chức, cá nhân nước ngoài tự mình thực hiện quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam theo điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên<sup>4</sup>.

*Thứ hai, tuyến đường quá cảnh:* Quá cảnh hàng hóa được thực hiện theo đường bộ, đường hàng không và đường biển, phương tiện chở hàng quá cảnh bằng ô tô, tàu lửa, tàu biển và máy bay.

Hàng hóa chỉ được quá cảnh qua các cửa khẩu quốc tế và theo đúng những tuyến đường nhất định trên lãnh thổ Việt Nam. Căn cứ điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể tuyến đường được vận chuyển hàng hóa quá cảnh. Trong thời gian quá cảnh, việc thay đổi tuyến đường được vận chuyển hàng hóa quá cảnh phải được sự đồng ý của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.”<sup>5</sup> Quá cảnh bằng đường hàng không được thực hiện theo quy định của điều ước quốc tế về hàng không mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Để cụ thể hóa quy định này Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư 15/2014/TT-BGTVT Hướng dẫn về tuyến đường vận chuyển quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam.

Như vậy, *tuyến đường quá cảnh là những tuyến đường tiếp trực tại các cửa khẩu được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền quy định và cho phép vận chuyển hàng hóa quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam.*

*Thứ ba, giám sát hàng hóa quá cảnh:* Hàng hóa quá cảnh lãnh thổ Việt Nam phải chịu sự giám sát của cơ quan Hải quan Việt Nam trong toàn bộ thời gian quá cảnh.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> xem thêm Điều 242, Luật Thương mại 2005 và Điều 40, Nghị định 187/2013/NĐ-CP.

<sup>5</sup> xem thêm các điều 243, 244, Luật Thương mại 2005.

<sup>6</sup> xem thêm Điều 245, Luật Thương mại 2005 và khoản 4, Điều 40 NĐ 187.

Thông quan là việc hoàn thành các thủ tục hải quan để hàng hóa được nhập khẩu, xuất khẩu hoặc đặt dưới chế độ quản lý nghiệp vụ hải quan khác (Khoản 21 Điều 4 Luật Hải quan 2014). Theo đó cơ quan Hải quan sẽ ra quyết định về việc hàng hóa này được quá cảnh sang lãnh thổ Việt Nam khi tuân thủ những yêu cầu về hàng hóa quá cảnh mà Việt Nam quy định. Theo quy định của pháp luật thì hàng hóa quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam phải chịu sự giám sát của cơ quan Hải quan Việt Nam trong toàn bộ thời gian quá cảnh (Điều 254 Luật Thương mại 2005). Đồng thời hàng hóa quá cảnh phải chịu sự giám sát của cơ quan Hải quan khi lưu chuyển trên lãnh thổ Việt Nam theo cửa khẩu, tuyến đường quá cảnh, lượng hàng hóa xuất ra phải bằng lượng hàng hóa nhập vào (Khoản 4, Điều 40 Nghị định 187/2013/NĐ/CP ngày 20 tháng 11 năm 2013), quy định này nhằm đảm bảo nguyên tắc quản lý hải quan về hàng hóa như: niêm phong, số lượng, chủng loại... cũng như về nguyên đai, nguyên kiện khi hàng hóa nhập khẩu vào nước thứ ba. Khi cơ quan hải quan nghi ngờ hàng hóa quá cảnh có dấu hiệu vi phạm hàng hóa cấm, không đúng điều kiện của hàng hóa quá cảnh thì cơ quan hải quan sẽ tiến hành kiểm tra để tránh trường hợp vi phạm pháp luật.

*Thứ tư, thời gian quá cảnh:* Pháp luật quy định thời gian quá cảnh lãnh thổ Việt Nam tối đa là ba mươi ngày kể từ ngày hoàn thành thủ tục hải quan tại cửa khẩu nhập, trừ trường hợp hàng hóa được lưu kho tại Việt Nam hoặc bị hư hỏng, tổn thất trong quá trình quá cảnh.

Trong thời gian lưu kho và khắc phục hư hỏng, tổn thất, hàng hóa và phương tiện vận tải chở hàng quá cảnh vẫn phải chịu sự giám sát của cơ quan Hải quan Việt Nam<sup>7</sup>.

Bộ Tài chính hướng dẫn thủ tục lưu kho, lưu bãi hàng hóa quá cảnh, thủ tục sang mạn, thay đổi phương tiện vận chuyển hàng hóa quá cảnh, gia hạn hàng hóa quá cảnh.<sup>8</sup>

*Thứ năm, hàng hoá quá cảnh tiêu thụ tại Việt Nam:* Hàng hóa quá cảnh không được tiêu thụ trên lãnh thổ Việt Nam. Trường hợp cần thiết tiêu thụ tại Việt Nam phải xin phép Bộ Công Thương<sup>9</sup>. Theo đó thì việc tiêu thụ hàng hoá quá cảnh tại Việt Nam phải tuân theo quy

---

<sup>7</sup> xem Điều 246, Luật Thương mại 2005.

<sup>8</sup> xem khoản 8, Điều 40, NDD187.

<sup>9</sup> xem Điều 247, Luật Thương mại 2005 và khoản 6, Điều 40, NĐ 187.

định của pháp luật Việt Nam về nhập khẩu hàng hoá, thuế, phí, lệ phí và các nghĩa vụ tài chính khác.

*Thứ sáu, những hành vi bị cấm trong quá cảnh, bao gồm:*

- Thanh toán thù lao quá cảnh bằng hàng hóa quá cảnh;
- Tiêu thụ trái phép hàng hóa, phương tiện vận tải chở hàng quá cảnh<sup>10</sup>.

Như vậy pháp luật về quá cảnh hàng hóa là tổng thể các quy phạm pháp luật điều chỉnh các quan hệ xã hội phát sinh trong quá trình vận chuyển hàng hóa thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài qua lãnh thổ Việt Nam, kể cả việc trung chuyển, chuyển tải, lưu kho, chia tách lô hàng, thay đổi phương thức vận tải hoặc các công việc khác được thực hiện trong thời gian quá cảnh.

### **Kết luận chương 1**

Chương 1 của Luận văn đã phân tích làm sáng tỏ các vấn đề: Khái niệm về hàng hóa và quá cảnh hàng hóa; Vai trò của hoạt động quá cảnh hàng hóa trong sự phát triển nền kinh tế; Khái niệm và phạm vi điều chỉnh của pháp luật Việt Nam về quá cảnh hàng hóa.

## **Chương 2**

### **THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VÀ THỰC TIỄN ÁP DỤNG PHÁP LUẬT VỀ QUÁ CẢNH HÀNG HÓA QUA LÃNH THỔ VIỆT NAM**

#### **2.1. Thực trạng pháp luật về quá cảnh hàng hóa**

##### **2.1.1. Quy định của pháp luật về chủ thể tham gia quá cảnh hàng hóa**

Thương nhân thực hiện dịch vụ quá cảnh phải là thương nhân Việt Nam. Tổ chức, cá nhân nước ngoài muốn quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam phải thuê thương nhân Việt Nam kinh doanh dịch vụ quá cảnh thực hiện. Tuy nhiên, tổ chức, cá nhân nước ngoài có thể tự mình thực hiện quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam, thuê thương nhân nước ngoài thực hiện quá cảnh sang lãnh thổ Việt Nam được thực hiện theo điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên

---

<sup>10</sup> xem Điều 248, Luật Thương mại 2005.

và phải tuân thủ theo quy định của pháp luật Việt Nam về xuất cảnh, nhập cảnh và giao thông vận tải<sup>11</sup>.

Như vậy, theo quy định của luật thi thương nhân Việt Nam để thực hiện dịch vụ quá cảnh hàng hóa cần đáp ứng các điều kiện sau:

- Thứ nhất: Phải đăng ký kinh doanh hợp pháp. Thương nhân được đăng ký kinh doanh logistics theo 2 hình thức công ty trách nhiệm hữu hạn và công ty cổ phần theo ngành nghề kinh doanh.

- Thứ hai, phải có phương tiện, thiết bị, công cụ đảm bảo tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật: Các công ty kinh doanh dịch vụ logistics liên quan đến kho bãi, cần phải đảm bảo tuân thủ các quy định về kho bãi (phải có tường rào bao quanh, diện tích phải đảm bảo tối thiểu theo quy định, tuyến đường thuận tiện đi lại...), đảm bảo các tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật như an toàn về phòng cháy chữa cháy theo quy định của Bộ Công an, thiết bị công nghệ thông tin kết nối với các cơ quan quản lý nhà nước (theo quy định của Tổng cục Hải quan, Bộ Thông tin và truyền thông).

- Thứ ba, về đội ngũ nhân viên: Nhân viên Logistics ở một số lĩnh vực chuyên biệt, pháp luật quy định cần phải có chứng chỉ như: Chứng chỉ khai báo hải quan, chứng chỉ khai báo hàng nguy hiểm của IATA... Theo quy định tại Nghị định 87/2012/NĐ-CP ngày 23/10/2012 của Chính phủ và Thông tư số 22/2014/TT-BTC ngày 14/02/2014 của Bộ Tài chính có hiệu lực áp dụng từ ngày 01/4/2014 quy định thủ tục hải quan điện tử đối với hàng hóa xuất nhập khẩu thương mại, trong đó quy định: “Người khai hải quan điện tử phải là người đã được đào tạo qua các cơ sở đào tạo quy định tại Điều 6 Thông tư số 80/2011/TT-BTC ngày 09/6/2011 của Bộ Tài chính hướng dẫn Nghị định 14/2011/NĐ-CP ngày 16/2/2011 của Chính phủ quy định về điều kiện đăng ký và hoạt động của đại lý làm thủ tục hải quan và có khả năng sử dụng thành thạo hệ thống khai hải quan điện tử, trường hợp không đáp ứng được điều kiện trên, người khai hải quan phải thực hiện thủ tục hải quan điện tử thông qua đại lý làm thủ tục hải quan”.

### ***2.1.2. Quy định của pháp luật về tuyến đường quá cảnh hàng hóa***

Theo Điều 243 Luật Thương mại 2005 và Điều 65 Luật Hải quan năm 2014 quy định hàng hóa chỉ được quá cảnh qua cửa khẩu quốc tế

---

<sup>11</sup> xem khoản 4 Điều 242 Luật Thương mại 2005

và đúng những tuyến đường cho phép. Theo đó hàng hóa nước ngoài muốn quá cảnh sang lãnh thổ Việt Nam phải đi đúng tuyến đường và cửa khẩu mà Bộ Giao thông vận tải và Tổng cục Hải quan quy định. Dựa theo từng điều ước quốc tế song phương Việt Nam kí kết với các nước láng giềng mà Bộ Giao thông vận tải quy định từng cặp cửa khẩu.

*Quá cảnh theo điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên:* Ngoài những tuyến đường quá cảnh mà Việt Nam tham gia kí kết song phương với các nước thì việc quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam còn được thực hiện theo Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Cụ thể khi quá cảnh hàng hóa bằng đường hàng không thì Việt Nam phải thực hiện theo những quy định của điều ước quốc tế về hàng không mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên<sup>12</sup>. Cho tới thời điểm năm 2014 Việt Nam đã kí kết với nhiều nước về quá cảnh hàng hóa bằng đường hàng không, ví dụ như: Công ước hàng không dân dụng quốc tế năm 1981, Hiệp định vận chuyển hàng không dân dụng giữa chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và chính phủ Cộng hòa Indonesia năm 1991, Hiệp định vận chuyển hàng không dân dụng giữa chính phủ cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và chính phủ vua Sultan Va Vang Dipertuan của nước BruNei Durussalam năm 1991...

Sau khi tiến hành mở cửa và hội nhập kinh tế thế giới, Việt Nam bắt đầu ký kết hiệp ước song phương và đa phương<sup>13</sup> với các nước trong lĩnh vực thương mại trong đó có các hiệp định liên quan đến quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ, tạo điều kiện thuận lợi cho việc quá cảnh sang lãnh thổ Việt Nam. Trong đó phải kể đến các điều ước như: Công ước Vaccava năm 1929 về thống nhất một số nguyên tắc đến vận chuyển hàng không quốc tế<sup>14</sup>, Hiệp định khung Asean về tạo điều kiện thuận lợi cho quá cảnh hàng hóa, Hiệp định hải quan ASEAN, Hiệp định các nước tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng về tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải hàng hóa và người qua biên giới... Bên cạnh việc kí kết các Hiệp ước, hiệp định, Việt Nam đã và đang xây dựng nhiều con đường xuyên quốc gia phục vụ cho hoạt động quá cảnh. Trong đó

---

<sup>12</sup> xem Điều 244, Luật Thương mại

<sup>13</sup> Hiệp ước đa phương có thể chỉ bất kỳ mối quan hệ nào có hơn hai nước trở lên tham gia.

<sup>14</sup> Công ước này được nghị định thư Hague năm 1955 sửa đổi công ước để thống nhất một số quy tắc liên quan đến chuyên chở quốc tế bằng đường không – Vaccava năm 1929.

có dự án đường xuyên Á (Asean Hightway). Đây là con đường bộ đối ngoại phục vụ cho giao lưu hàng hóa quốc tế có tổng chiều dài 2678 km trong đó có 8 tuyến phục vụ cho việc đối ngoại.

### ***2.1.3. Quy định của pháp luật về phương thức quá cảnh hàng hóa***

Theo Điều 241 Luật Thương mại 2005 thì nội dung của quá cảnh hàng hóa rất đa dạng bao gồm các công việc sau:

- Vận chuyển, trung chuyển, chuyển tải hàng hóa: Hiểu một cách đơn giản nhất vận chuyển, trung chuyển, chuyển tải hàng hóa là hoạt động chuyển hàng hóa từ kho của người gửi tới cảng, bến tàu, bến xe, cảng, sân bay...

- Lưu kho, chia tách lô hàng thay đổi phương thức vận tải: là việc hàng hóa khi được chuyển lên phương tiện vận tải để quá cảnh sang lãnh thổ Việt Nam cần có nhu cầu bảo quản tại khu vực trung chuyển của cảng hoặc trên tuyến đường quá cảnh một thời gian nhất định thì được lưu kho.

- Làm các thủ tục khác trong thời gian quá cảnh: Trong thời gian quá cảnh người thực hiện quá cảnh phải thực hiện nhiều thủ tục ví dụ như làm các thủ tục hải quan, thủ tục gửi giữ hàng hóa tại kho, và các thủ tục cần thiết khác... Để hàng hóa được quá cảnh một cách thuận lợi cũng như việc giám sát, quản lý hải quan được thực hiện có hiệu quả. Vì vậy công việc làm thủ tục này rất quan trọng trong quá trình quá cảnh hàng hóa.

### ***2.1.4. Quy định của pháp luật về trình tự, thủ tục quá cảnh hàng hóa***

Mục đích chủ yếu của hoạt động quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam là vận chuyển hàng hóa qua nước ta để đến nước thứ ba, vì vậy vấn đề mà cơ quan hải quan quan tâm là hàng hóa quá cảnh này có phù hợp với quy định pháp luật Việt Nam không.

Hàng loạt thủ tục từ việc thông quan, kiểm tra, giám sát việc làm thủ tục, vận chuyển sẽ đảm bảo rằng hàng hóa khi quá cảnh sang lãnh thổ Việt Nam không phải là hàng hóa cấm xuất, nhập khẩu hay vi phạm quy định của pháp luật quốc tế cũng như quy định của pháp luật Việt Nam.

Thông quan chính là hoạt động của Cơ quan Hải quan cho phép hàng hóa được xuất khẩu, nhập khẩu, phương tiện vận tải được xuất



cảnh, nhập cảnh<sup>15</sup>. Theo đó Cơ quan Hải quan sẽ ra quyết định về việc hàng hóa này được quá cảnh sang lãnh thổ Việt Nam khi tuân thủ những yêu cầu về hàng hóa quá cảnh mà Việt Nam quy định.

Theo quy định của pháp luật thì hàng hóa quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam phải chịu sự giám sát của cơ quan hải quan Việt Nam trong toàn bộ thời gian quá cảnh.

### ***2.1.5. Quy định của pháp luật về chủ thể quản lý nhà nước về quá cảnh hàng hóa***

Cơ quan quản lý nhà nước trong lĩnh vực này là hải quan, bao gồm: Tổng cục Hải quan, Cục Hải quan tỉnh, liên tỉnh thành phố trực thuộc trung ương, Chi cục Hải quan, Đội kiểm soát Hải quan và đơn vị tương đương<sup>16</sup>. Trong hoạt động quá cảnh cơ quan này có nhiệm vụ kiểm tra, giám sát hàng hóa, phương tiện vận tải để chống hành vi buôn lậu, vận chuyển hàng hóa trái phép qua biên giới, thực hiện các biện pháp về quản lý đối với hoạt động quá cảnh...hải quan có nhiệm vụ thực hiện kiểm tra, giám sát hàng hoá, phương tiện vận tải; phòng, chống buôn lậu, vận chuyển trái phép hàng hoá qua biên giới; tổ chức thực hiện pháp luật về thuế đối với hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu; thống kê hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu; kiến nghị chủ trương, biện pháp quản lý nhà nước về hải quan đối với hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu, xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh và chính sách thuế đối với hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu<sup>17</sup>.

## **2.2. Thực tiễn áp dụng pháp luật về quá cảnh hàng hóa ở Việt Nam**

### ***2.2.1. Về hàng hóa quá cảnh***

Luật thương mại năm 2005, Nghị định 187/2013/NĐ-CP, Nghị định 8/2015/NĐ-CP (Điều 43), Thông tư 42/2015/TT-BTC đã quy định về thủ tục hải quan đối với hàng hóa quá cảnh, thủ tục hải quan đối với tàu biển quá cảnh. Tuy nhiên các quy định như trên chỉ phù hợp để áp dụng đối với trường hợp tàu biển chở hàng hóa quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam đi vào đi ra tại hai cửa khẩu khác nhau đồng thời trên tàu chỉ chở hàng quá cảnh. Còn trường hợp tàu và hàng quá cảnh không đi vào lãnh thổ Việt Nam mà đi vào đi ra ngay tại một cửa khẩu, đồng thời hàng hóa quá cảnh được vận chuyển chung với hàng

---

<sup>15</sup> Khoản 21, Điều 4 Luật Hải quan năm 2014.

<sup>16</sup> Điều 14, Luật Hải quan năm 2014

<sup>17</sup> Điều 12, Luật Hải quan 2014.

nhập khẩu (một số hàng hóa như hóa chất, xăng dầu còn được chứa chung trong bồn, hầm hàng), hiện nay mới chỉ có quy định về hồ sơ hải quan tại khoản 2, Điều 43 Nghị định 8/2015/NĐ-CP và chưa có quy định về thủ tục hải quan cũng như trách nhiệm của cơ quan hải quan trong kiểm tra, giám sát đối với hàng hóa quá cảnh trong trường hợp này.

Như vậy vướng mắc đối với hàng nhập khẩu, sau khi dỡ hàng tại cảng một có áp dụng thủ tục hàng hóa vận chuyển độc lập theo Thông tư 38/2015/TT-BTC để vận chuyển các hàng hóa còn lại trên tàu từ cảng một đến cảng hai, cảng ba không hay phải làm nhiều thủ tục khác nhau khi đến từng cảng nhất định.

Cơ chế thông quan chưa hợp lý. Mục đích của việc thông quan là thẩm định tính chính xác, trung thực nội dung các chứng từ mà chủ hàng hóa, người khai hải quan làm thủ tục nộp cho cơ quan hải quan. Tuy nhiên, trên thực tế chưa đem lại hiệu quả do cơ chế kiểm tra này còn thiếu tính minh bạch. Nó thể hiện ở việc hàng hóa quá cảnh qua nhiều khâu kiểm tra chồng chéo mà không có cơ chế xác định trách nhiệm của khâu kiểm tra trước đó, khi xảy ra sai sót chỉ có người khai hải quan chịu trách nhiệm và cơ quan kiểm tra ở đây thì không phải chịu trách nhiệm gì. Trong quá trình kiểm tra hải quan, việc kiểm tra không giới hạn thời gian dẫn đến việc những nhiễu, làm khó cho người khai hải quan.

Luật Thương mại năm 2005 không quy định riêng về các trường hợp được miễn trách nhiệm cho thương nhân kinh doanh dịch vụ quá cảnh. Nếu trong quá trình thực hiện nghĩa vụ của mình nhưng lại xảy ra các tổn thất về hàng hóa như: Tổn thất là do khuyết tật của hàng hóa: tổn thất trong quá trình kiểm tra giám sát của cơ quan quản lý nhà nước thì thương nhân kinh doanh dịch vụ hàng hóa có phải chịu trách nhiệm bồi thường cho chủ sở hữu không hay được miễn?

Việc quản lý hoạt động quá cảnh hàng hóa cũng như các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ này còn chưa tập trung và chưa có một cơ quan quản lý thống nhất. Vẫn còn sự chồng chéo giữa các hoạt động của các cơ quan nhà nước trong việc kiểm tra giám sát hoạt động quá cảnh như cơ quan hải quan, bộ đội biên phòng, kiểm dịch.

### 2.2.2. Về tuyến đường quá cảnh hàng hóa

- *Hệ thống giao thông*: nước ta hiện nay gồm 17.000 km đường nhựa, 3.200 km đường sắt, 41.000 km đường thủy, 126 cảng biển và 135 sân bay<sup>18</sup>. Tuy nhiên chất lượng hệ thống này không đồng bộ và đạt tiêu chuẩn, cũng như chưa đảm bảo về mặt kỹ thuật. Giao thông đóng góp vai trò không nhỏ trong quá cảnh hàng hóa. Do vậy khi những tuyến đường này không đạt chất lượng dẫn đến việc vận chuyển hàng hóa không đáp ứng được yêu cầu của bên thuê dịch vụ quá cảnh.

- *Vận tải đường bộ Việt Nam có hiệu suất thấp*: Trong bối cảnh thị trường dịch vụ vận tải sẽ mở rộng và cạnh tranh gay gắt khi Việt Nam gia nhập WTO, thì yêu cầu đặt ra là giao thông vận tải Việt Nam phải phát triển một cách đồng bộ để cạnh tranh với các nước trong khu vực về việc vận chuyển hàng hóa, nếu giao thông vận tải Việt Nam không phát triển thì rất có thể hàng hóa quá cảnh quốc tế sẽ được quá cảnh sang quốc gia khác trong khu vực mà không phải là Việt Nam. Thông tư số 17/2015/TT-BGTVT ngày 14/5/2015 hướng dẫn về tuyến đường vận chuyển quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam thì các tuyến đường quá cảnh tập trung nhiều ở các tỉnh miền Trung của Việt Nam, có thể nói rằng miền Trung chính là trung tâm trung chuyển hàng hóa lớn cho vùng Đông Nam Á đưa lên phía Đông Á, Bắc Á. Tuy nhiên, việc vận chuyển này gặp nhiều khó khăn do cơ sở hạ tầng giao thông như hệ thống đường bộ, cầu, cũng như đường hầm, cảng biển, cảng hàng không, nhà ga đường sắt... Không đảm bảo chất lượng. Mặc dù trong nhiều năm qua, chính sách phát triển hệ thống đường bộ của Việt Nam đang có những đầu tư cải thiện, nhưng nhìn chung vẫn chưa đáp ứng nhu cầu vận tải.

- *Vận tải đường sắt*: Trong những tuyến đường mà Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam cho phép quá cảnh thì vận tải đường sắt chiếm một phần quan trọng. Tuy nhiên khi lựa chọn tuyến đường để vận chuyển hàng hóa quá cảnh người vận chuyển gần như ít đi những tuyến đường này, phần lớn là do tình hình đường sắt Việt Nam xuống cấp “trầm trọng” đe dọa đến an toàn của người vận chuyển. Nguyên nhân để đường sắt Việt Nam xuống cấp nhanh chóng như vậy là do

---

<sup>18</sup> Viện nghiên cứu quản lý kinh tế TW, Trung tâm thông tin tư liệu (2011), “*Phát triển dịch vụ hỗ trợ xuất khẩu trong giai đoạn hậu- WTO*”.

thiếu trình độ kỹ thuật, thiếu quan tâm cũng như kinh nghiệm trong xây dựng.

- *Đường hàng không*: Hiện nay không đủ phương tiện chở hàng (máy bay) cho việc vận chuyển hàng hóa quá cảnh vào lúc cao điểm. Một số sân bay quốc tế như: Sân bay Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng vẫn chưa có nhà ga hàng hóa, khu vực hoạt động cho các dịch vụ quá cảnh.

### **2.2.3. Về trình tự, thủ tục quá cảnh hàng hóa**

Mức độ khả năng giải quyết nhanh gọn về thủ tục hải quan là một trong những yếu tố làm thúc đẩy quá trình xuất, nhập khẩu của các quốc gia, là tiêu chí để đánh giá sự quan tâm của một quốc gia đối với dịch vụ hàng hóa xuất, nhập khẩu và quá cảnh. Bên cạnh những gì mà pháp luật hải quan Việt Nam thực hiện được trong quá trình quản lý của mình, thì ở nhiều góc độ khác pháp luật hải quan Việt Nam vẫn còn chưa thống nhất với Công ước quốc tế Kyoto<sup>19</sup> mà Việt Nam đã kí kết về các quy định hải quan, phần lớn liên quan nhiều đến thủ tục hải quan.

Chưa tạo điều kiện thuận lợi cho người làm thủ tục hải quan về địa điểm và thời gian làm thủ tục hải quan. Người làm thủ tục hải quan vì lí do chủ quan hoặc khách quan không thể làm thủ tục hải quan trong giờ hành chính hoặc mang hàng hóa tới cửa khẩu như quy định, do hiện nay chưa có cơ chế làm việc ngoài giờ hành chính và ngoài trụ sở của cơ quan hải quan. Điều 17 Luật Hải quan năm 2001 (sửa đổi, bổ sung năm 2005) quy định việc làm thủ tục hải quan phải tại trụ sở Chi cục Hải quan cửa khẩu và trụ sở Chi cục Hải quan ngoài cửa khẩu. Luật Hải quan năm 2014 cũng không quy định cơ chế làm thủ tục hải quan ngoài trụ sở hải quan, mà chỉ quy định cơ chế kiểm tra hàng hóa quá cảnh ngoài trụ sở hải quan do đó gây khó khăn cho những người làm thủ tục hải quan.

**Thứ nhất**, khi làm thủ tục hải quan người làm thủ tục phải nộp nhiều loại giấy tờ không cần thiết. Khi tiến hành làm thủ tục hải quan người làm thủ tục phải nộp bản sao và nộp quá nhiều lần một loại giấy tờ cho các cơ quan chỉ với một lô hàng. Ví dụ: như phải nộp hóa đơn thương mại, chứng từ chỉ xuất xứ hàng hóa cho cơ quan hải quan tại

---

<sup>19</sup> Công ước Kyoto năm 1973 được sửa đổi tháng 6 năm 1999, với tên gọi là Công ước Kyoto sửa đổi Việt Nam chính thức gia nhập Nghị định thư sửa đổi Công ước Kyoto vào ngày 08/01/2008 và Công ước đã có hiệu lực với Việt Nam vào ngày 08/04/2008

cửa khẩu đầu tiên và cửa khẩu cuối cùng, cũng như cho cơ quan hải quan kiểm tra... Từ đó số lượng chứng từ mà người làm thủ tục hải quan phải nộp là rất lớn gây tốn kém cho người làm thủ tục. Nếu hàng hóa qua cảnh đã được kiểm tra và đã nộp đầy đủ giấy tờ hợp lệ thì thiết nghĩ không cần phải nộp ở những cơ quan còn lại.

**Thứ hai**, cơ chế thông quan chưa hợp lí. Mục đích của việc thông quan là thẩm định tính chính xác, trung thực nội dung các chứng từ mà chủ hàng hóa, người được ủy quyền của chủ hàng hóa, tổ chức, cá nhân (sau đây gọi là người làm thủ tục hải quan) nộp cho cơ quan hải quan. Tuy nhiên, trên thực tế chưa đem lại hiệu quả do cơ chế kiểm tra này còn thiếu tính “minh bạch”. Nó thể hiện ở việc hàng hóa quá cảnh qua nhiều khâu kiểm tra “chồng chéo” mà không có cơ chế xác định trách nhiệm của khâu kiểm tra trước đó, khi xảy ra sai sót, chỉ có người làm thủ tục hải quan chịu trách nhiệm và cơ quan kiểm tra ở đây không phải chịu trách nhiệm gì. Trong quá trình kiểm tra hải quan, việc kiểm tra không giới hạn thời gian kiểm tra dẫn đến việc “những nhiều”, làm khó cho người làm thủ tục hải quan.

#### **2.2.4. Về giám sát hoạt động quá cảnh hàng hóa**

**Thứ nhất**, để đảm bảo tình trạng của hàng hóa, phương tiện vận tải hàng hóa quá cảnh phù hợp với yêu cầu của pháp luật Việt Nam đồng thời nhằm bảo đảm hàng hóa quá cảnh còn trong tình trạng “nguyên đai, nguyên kiện”, cơ quan hải quan tiến hành kiểm tra giám sát các loại hàng hóa, phương tiện quá cảnh trong suốt thời gian quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam. Tuy nhiên, cơ chế để tổ chức giám sát của cơ quan hải quan chưa thực sự hợp lý.

Đối với các loại hình kinh doanh xuất nhập khẩu đa dạng như: kinh doanh tạm nhập tái xuất, chuyên cửa khẩu, quá cảnh hàng hóa... doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa đến cửa khẩu xuất hoặc địa điểm làm thủ tục hải quan theo tuyến đường đã đăng ký với cơ quan hải quan. Quá trình vận chuyển này, hàng hóa vẫn đang chịu sự giám sát của cơ quan hải quan và cơ quan hải quan thực hiện giám sát hải quan gián tiếp bằng các biện pháp nghiệp vụ như niêm phong, kẹp chì, thậm chí là giám sát di chuyển bằng định vị vệ tinh.

Quá cảnh hàng hóa có vai trò quan trọng nó tiết kiệm thời gian tuy nhiên từ đó ẩn chứa rất nhiều vấn đề như nạn buôn lậu, hoặc hàng hóa quá cảnh tiêu thụ tại Việt Nam... Vì vậy Luật Hải quan năm 2014 và các văn bản có liên quan quy định chặt chẽ để các chủ thể tham gia hoạt động quá cảnh hàng hóa phải tuân theo. Nhưng qua thực tế khi áp

dụng Luật và các văn bản có liên quan nó có những vướng mắc và chưa thật sự đáp ứng được khi áp dụng vào thực tế.

Về cơ chế kiểm tra, giám sát hàng hóa quá cảnh hiện nổi lên các vấn đề:

- Nhiều trường hợp doanh nghiệp lợi dụng loại hình quá cảnh để đưa hàng lậu vào tiêu thụ nội địa, trốn thuế, tránh việc kiểm tra của cơ quan quản lý chuyên ngành và kiểm soát của cơ quan hải quan.

- Thời gian giám sát hải quan chưa hợp lý, pháp luật hải quan chưa quy định cụ thể thời gian cho việc giám sát mà chỉ quy định một khoảng thời gian từ cửa khẩu nhập đầu tiên đến cửa khẩu xuất cuối cùng, giám sát trong suốt quá trình quá cảnh (quy định tại điều 245 Luật Thương mại 2005).

- Hiện nay hàng hóa quá cảnh ngày một nhiều, tuy nhiên cơ quan hải quan chỉ được giám sát hàng hóa dưới các hình thức sau đây: niêm phong hải quan; giám sát trực tiếp do công chức hải quan thực hiện ; sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật (Điều 43 NĐ/2015/NĐ-CP).

- Theo quy định tại Nghị định 8/2015/NĐ-CP, hồ sơ đối với hàng hóa quá cảnh chỉ bao gồm tờ khai hải quan hoặc bản kê khai hàng hóa quá cảnh và Giấy phép (nếu có) các lô hàng quá cảnh được miễn kiểm tra thực tế. Theo quy định tại Hiệp định quá cảnh hàng hóa giữa Chính phủ Việt Nam và Lào quy định về danh mục hàng hóa cấm kinh doanh, cấm xuất khẩu, tạm ngừng xuất khẩu, cấm nhập khẩu, tạm ngừng nhập khẩu của mỗi bên ký kết, thì cho đến nay Bộ Công thương chưa công bố danh mục các mặt hàng cấm kinh doanh, cấm xuất khẩu, tạm ngừng xuất khẩu, cấm nhập khẩu, tạm ngừng nhập khẩu của Lào để cơ quan hải quan có cơ sở pháp lý yêu cầu doanh nghiệp xuất trình giấy phép khi làm thủ tục hải quan.

- Theo quy định tại Thông tư 17/2015/TT-BGTVT một số cảng biển được vận chuyển hàng hóa quá cảnh qua một số cửa khẩu nhất định, không được qua tất cả các cửa khẩu như vậy đã gây khó cho logistics Đà Nẵng. Ví dụ: hàng hóa về cảng Đà Nẵng thì được phép quá cảnh qua Lào bằng các tuyến đường nhất định là cửa khẩu Lao Bảo và Bờ Y không được phép quá cảnh hàng hóa qua cửa khẩu khác.

## **Kết luận chương 2**

Chương 2 của luận văn đã nghiên cứu và phân tích đầy đủ về thực trạng pháp luật pháp luật Việt Nam hiện hành về quá cảnh hàng hóa, các quy định của pháp luật về chủ thể tham gia quá cảnh hàng hóa; tuyến đường quá cảnh hàng hóa; phương thức quá cảnh hàng hóa; trình tự thủ tục quá cảnh hàng hóa; chủ thể quản lý nhà nước về quá cảnh hàng hóa từ đó chỉ ra những vướng mắc khi áp dụng trên thực tế, như vướng mắc trong quy định của pháp luật về quá cảnh hàng hóa; trong thực hiện pháp luật về tuyến đường quá cảnh hàng hóa; về trình tự, thủ tục quá cảnh hàng hóa; về giám sát hoạt động quá cảnh hàng hóa.

## **Chương 3**

### **NHU CẦU VÀ GIẢI PHÁP NHẪM HOÀN THIỆN HỆ THỐNG PHÁP LUẬT VỀ QUÁ CẢNH HÀNG HÓA**

#### **3.1. Nhu cầu hoàn thiện pháp luật về quá cảnh hàng hóa**

##### **3.1.1. Nhu cầu hội nhập quốc tế**

Việt Nam là nước đang phát triển, kinh tế cũng tăng trưởng theo từng ngày, các hoạt động dịch vụ nói chung và dịch vụ quá cảnh nói riêng phải được quan tâm đầu tư, việc hoàn thiện các quy định pháp luật và các văn bản dưới luật là cần thiết. Về quá cảnh hàng hóa pháp luật quy định vẫn còn nhiều bất cập cần phải hoàn thiện.

Thủ tục hải quan cần phải nhanh gọn là một trong những yếu tố làm thúc đẩy quá trình xuất, nhập khẩu và là tiêu chí để đánh giá sự mở cửa quan hệ giao thương với các nước về hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh. Bên cạnh những gì mà pháp luật Việt Nam đã làm được còn một số vấn đề chưa thống nhất với Công ước Kyoto mà Việt Nam đã ký kết về các quy định hải quan, chưa tạo điều kiện thuận lợi cho người làm thủ tục hải quan về địa điểm và thời gian làm thủ tục hải quan.

Khi làm thủ tục hải quan người làm thủ tục phải nộp nhiều loại giấy tờ không cần thiết, phải sao nhiều chứng từ và nộp cho nhiều cơ quan chỉ với một lô hàng vì vậy cần xem xét để thủ tục nhanh gọn hơn.

Phải xây dựng hệ thống pháp luật phù hợp với tình hình đất nước các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, phù hợp với các tập quán thương mại cũng như không quá khác biệt với pháp luật các nước khác.

Đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất trong các quy định của pháp luật để tránh sự chòng chéo, nhiều văn bản cùng điều chỉnh một vấn đề nhưng không thống nhất, dẫn đến vướng mắc trong thực tiễn.

### ***3.1.2. Nhu cầu thực hiện các cam kết hiệp định thương mại mà Việt Nam ký kết và tham gia***

Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi cho quá cảnh hàng hóa, vận tải hàng hóa là vận chuyển hàng và phương tiện vận tải qua lãnh thổ của một hay nhiều bên ký kết, khi các đoạn qua lãnh thổ hoặc qua lãnh thổ đó, cho dù có hoặc không thông qua trung chuyển, kho bãi, chia hàng rời hoặc thay đổi phương thức vận tải, chỉ là một phần của một cuộc hành trình hoàn chỉnh bắt đầu và chấm dứt ngoài biên giới của một hoặc nhiều bên ký kết có hàng hóa đi qua lãnh thổ của mình. Các phương tiện vận tải là phương tiện đường bộ, đường sắt, đường biển và đường thủy nội địa và máy bay.

Hàng hóa vận chuyển trong xe kín, trong nhiều xe hoặc trong container không phải chịu sự kiểm tra tại cơ quan hải quan trên đường đi. Tuy nhiên, nhằm đề phòng tình trạng lạm dụng để buôn lậu và gian lận, các cơ quan hải quan của một trong các bên ký kết có quyền thực hiện việc kiểm tra hàng hóa tại các cơ quan hải quan hoặc khu vực khác do cơ quan hải quan quyết định trong các trường hợp đặc biệt và đặc biệt là khi có bất thường. Các bên ký kết có trách nhiệm nỗ lực thực hiện những biện pháp thích hợp đảm bảo sự hài hòa của các quy định về giao thông đường bộ có hiệu lực trong lãnh thổ của mình phù hợp với Công ước về giao thông đường bộ, ký kết tại Vienna vào ngày 08/11/1968 và Công ước về biên báo và tín hiệu đường bộ, ký kết tại Vienna vào ngày 08/11/1968. Các loại phương tiện vận tải dùng cho vận tải quá cảnh đường bộ phải phù hợp với các yêu cầu kỹ thuật về kích thước xe, trọng lượng tối đa và tải trọng, tiêu chuẩn khí thải và các vấn đề liên quan được quy định trong Nghị định thư 4. Các bên ký kết có trách nhiệm công nhận giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ các phương tiện đường bộ được sử dụng cho vận tải quá cảnh của các bên ký kết khác theo hiệp định về việc công nhận giấy chứng nhận kiểm tra xe thương mại đối với xe chở hàng hóa và xe công cộng do các



nước thành viên ASEAN ban hành và ký tại Singapore vào ngày 10/9/1998.

Như vậy khi thực hiện các hợp đồng thương mại mà Việt Nam đã ký kết và tham gia cần tuân thủ các điều khoản, ngày nay kinh tế càng phát triển càng cần có nhiều hơn các hiệp định ký kết song phương, đa phương để tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp Việt Nam tham gia các hợp đồng thương mại về quá cảnh hàng hóa.

### ***3.1.3. Nhu cầu tạo điều kiện cho các chủ thể kinh doanh thực hiện quá cảnh hàng hóa***

Chủ thể kinh doanh là tổ chức và cá nhân, để tạo công ăn việc làm cũng như tìm kiếm lợi nhuận từ việc thực hiện các công đoạn quá cảnh hàng hóa, như chở hàng, bốc xếp, dỡ hàng. Để các chủ thể kinh doanh dễ dàng trong việc kinh doanh thực hiện quá cảnh hàng hóa, nhà nước cần có một hệ thống pháp luật phải quy định có tính dự đoán để thời hiệu áp dụng được lâu dài và phù hợp với nền kinh tế đang diễn ra và phát triển theo từng ngày.

Hệ thống quy định của pháp luật thương mại nói chung và pháp luật liên quan đến lĩnh vực quá cảnh hàng hóa nói riêng phải hướng tới mục tiêu tạo lập môi trường kinh doanh lành mạnh, không phân biệt đối xử giữa các chủ thể khác nhau cùng tham gia thị trường, tôn trọng quyền tự thỏa thuận.

## **3.2. Các giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thực thi pháp luật về quá cảnh hàng hóa**

### ***3.2.1. Nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật***

**Thứ nhất**, cần thống nhất giữa pháp luật Việt Nam với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, quy định lại về vấn đề nộp các loại giấy tờ liên quan trong quá trình làm thủ tục ở các cơ quan khác nhau. Nếu hàng hóa quá cảnh đã được kiểm tra và nộp giấy tờ đầy đủ, hợp lệ ở cơ quan này thì không cần phải nộp các loại giấy tờ đó ở các cơ quan khác mà chỉ nộp bổ sung những loại giấy tờ chưa nộp.

**Thứ hai**, cần tiếp tục rà soát, bổ sung khắc phục những quy định mâu thuẫn, chồng chéo.

Hiện hoạt động quá cảnh hàng hóa trong pháp luật Việt Nam được Luật Thương mại năm 2005 điều chỉnh, song chỉ với 12 Điều, từ Điều 241 đến Điều 253 trong Luật Thương mại năm 2005 và một nghị định hướng dẫn chi tiết Nghị định 187/2013/NĐ-CP. Do đó pháp luật Việt Nam cần tiếp tục triển khai chi tiết để thực hiện, ra các văn bản hướng

dẫn thực hiện các điều luật đã quy định. Giải thích và cụ thể hóa các nội dung như khái niệm tuyến đường quá cảnh, hợp đồng quá cảnh, giới hạn trách nhiệm của bên kinh doanh dịch vụ quá cảnh hàng hóa... để thuận tiện cho người áp dụng pháp luật cũng như người thực thi pháp luật. Nghị định 187/2013/NĐ-CP quy định chi tiết về hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế và các hoạt động đại lý mua, bán, gia công, quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam đã ban hành nhưng chưa đáp ứng được khó khăn của người kinh doanh dịch vụ quá cảnh hàng hóa cũng như chủ sở hữu hàng hóa.

Cần rà soát lại và quy định phân công nhiệm vụ rõ ràng giữa các cơ quan nhà nước trong hoạt động kiểm tra giám sát hàng hóa quá cảnh để các bên không chồng lấn nhiệm vụ của nhau. Thống nhất thẩm quyền của cơ quan nhà nước trong các văn bản pháp luật khác nhau để tránh trường hợp các cơ quan không biết phải thực hiện theo văn bản nào.

Tuyến đường quá cảnh là nhân tố quan trọng để hàng hóa quá cảnh có thể được vận chuyển qua lãnh thổ Việt Nam một cách dễ dàng. Việc xây dựng một hệ thống tuyến đường quá cảnh đảm bảo sẽ tạo điều kiện cho hoạt động quá cảnh phát triển.

### ***3.2.2. Nhóm giải pháp nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về quá cảnh hàng hóa***

- Đối với ngành Hải Quan: Cần đơn giản hóa thủ tục hải quan, nói chung thủ tục quản lý chuyên ngành hiện hành chưa đơn giản, nhiều giấy tờ, hình thức một số loại giấy tờ không phù hợp, thủ tục rất nhiều bước, thời gian dài, chi phí lớn.

- Đối với chủ thể kinh doanh: Cần chấp hành nghiêm chỉnh các quy định của pháp luật. Khi thực hiện việc kinh doanh quá cảnh hàng hóa phải làm đúng quy định không buôn lậu hoặc trong thời gian vận chuyển hàng, dỡ hàng xuống bán tại nước quá cảnh.

- Cơ chế phối hợp giám sát: Các ngành cần phối kết hợp đồng bộ trong việc giám sát hàng khi quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam, phân công phân nhiệm rõ ràng để tránh chồng chéo.

### **Kết luận chương 3**

Chương 3 của luận văn đã nêu được nhu cầu hoàn thiện pháp luật về quá cảnh hàng hóa như: nhu cầu hội nhập quốc tế; nhu cầu thực hiện các cam kết hợp đồng thương mại mà Việt Nam đã ký kết và tham gia; nhu cầu tạo điều kiện cho các chủ thể kinh doanh thực hiện quá cảnh hàng hóa và các giải pháp hoàn thiện pháp luật và tổ chức thực hiện pháp luật về quá cảnh hàng hóa như: nhóm giải pháp hoàn thiện pháp luật; nhóm giải pháp nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về quá cảnh hàng hóa.

## KẾT LUẬN

Hoạt động quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam trong những năm qua đã và đang ngày càng trở nên phổ biến và sôi động hơn và là một loại hình cung ứng dịch vụ quan trọng trong xuất, nhập khẩu cũng như hợp tác và phát triển thương mại giữa các quốc gia với nhau.

Để việc thực hiện quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam được thực hiện đúng theo quy định của pháp luật quốc tế cũng như pháp luật Việt Nam. Luận văn đã chỉ ra được thực trạng pháp luật về quá cảnh hàng hóa. Từ đó đưa ra những giải pháp hoàn thiện pháp luật như: cần quy định phân công nhiệm vụ rõ ràng giữa các cơ quan nhà nước trong hoạt động kiểm tra giám sát hàng hóa quá cảnh để các bên không chồng lấn nhiệm vụ của nhau. Thống nhất thẩm quyền của cơ quan nhà nước trong các văn bản pháp luật khác nhau để tránh trường hợp các cơ quan khôn biết phải thực hiện theo văn bản nào. Tuyến đường quá cảnh là nhân tố quan trọng để hàng hóa quá cảnh có thể được vận chuyển qua lãnh thổ Việt Nam một cách dễ dàng. Việc xây dựng một hệ thống tuyến đường quá cảnh đảm bảo sẽ tạo điều kiện cho hoạt động quá cảnh phát triển.

Luật Hải quan năm 2014 ra đời tạo thuận lợi về các bước thủ tục cũng như tạo điều kiện cho hàng hóa quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam đến nước nhập khẩu nhanh chóng và khắc phục một phần những vướng mắc trong các quy định của pháp luật về quá cảnh hàng hóa.