

ĐẠI HỌC HUẾ  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC LUẬT



PHẠM TƯỜNG HUẤN

**PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN  
HÀNG HÓA QUỐC TẾ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN**

**Chuyên ngành: Luật Kinh tế**

**Mã số: 8380107**

**TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC**

THỪA THIÊN HUẾ, năm 2019

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

Người hướng dẫn khoa học: **TS. Nguyễn Thị Hồng Trinh**

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>I. MỞ ĐẦU</b> .....	1
1. Tính cấp thiết của việc nghiên cứu đề tài.....	1
2. Tình hình nghiên cứu liên quan đến luận văn .....	1
3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu .....	2
4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu .....	3
5. Phương pháp nghiên cứu.....	3
6. Những đóng góp của luận văn.....	3
7. Cơ cấu của Luận văn .....	3
<b>Chương 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA QUỐC TẾ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN</b> .....	<b>4</b>
1.1. Hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển.....	4
1.2. Nội dung của hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển.....	7
1.2.1. Pháp luật điều chỉnh về hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển.....	7
1.2.2. Khái quát nội dung của hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển .....	10
<b>Chương 2. THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA QUỐC TẾ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN</b> .....	<b>12</b>
2.1. Thực trạng pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa Quốc tế bằng đường biển .....	12
2.1.1. Quy định pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa Quốc tế bằng đường biển.....	13
2.1.1.1. Đối tượng của hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển..	16
2.1.1.2. Vận đơn đường biển trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.....	16
2.1.1.3. Trách nhiệm của các bên trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển .....	19
2.1.2.Đánh giá các quy định pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển .....	21
2.2. Thực trạng pháp luật về hợp đồng mua bán hàng hóa Quốc tế bằng đường biển..	24
2.2.1. Tình hình thực hiện và giải quyết tranh chấp trong hợp đồng .....	25
2.2.2. Thực tiễn và những vướng mắc trong thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hóa Quốc tế bằng đường biển.....	27
3.1. Phương hướng thực hiện pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển .....	28
3.1.1. Hoàn thiện các quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam để phù hợp với thực tiễn và thông lệ quốc tế.....	28
3.1.2 Ký kết và gia nhập công ước quốc tế về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển. ....	30
3.2. 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 .....	30
<b>KẾT LUẬN</b> .....	<b>32</b>
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO</b> .....	<b>34</b>





## I. MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của việc nghiên cứu đề tài

Trong những năm gần đây Việt Nam đã đẩy mạnh quá trình hội nhập kinh tế quốc tế, tích cực tham gia các cơ chế song phương và đa phương về hợp tác quốc tế, đặc biệt là trong lĩnh vực thương mại. Việt Nam là một nước có tiềm năng về vận tải biển rất lớn, với bờ biển trải dài hơn 3200 km từ Móng Cái đến Hà Tiên, hiện nay có tới trên 300 cảng biển với qui mô lớn nhỏ các loại. Ở Việt Nam, vận tải đường biển thực sự có ý nghĩa rất quan trọng. Ước tính lượng hàng hóa quốc tế vận chuyển chiếm tới 80% tổng lưu lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam, nhiều công ty vận chuyển đường biển đã xuất hiện và ngày càng phát triển và cần phải có các qui định pháp luật điều chỉnh phù hợp [2]. Trên cơ sở đó, các thương nhân Việt Nam sẽ có cơ sở pháp lý đầy đủ hơn cho việc ký kết các hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển. Trong thực tế Bộ luật hàng hải Việt Nam đã được ban hành năm 2015 và có hiệu lực vào ngày 01/7/2017, tuy nhiên pháp luật Việt Nam trong điều chỉnh hoạt động vận tải hàng hóa quốc tế bằng đường biển vẫn tồn tại những bất cập, còn có những qui định chưa rõ ràng, thống nhất, chưa phù hợp với tình hình thực tiễn cũng như chưa phù hợp với các công ước quốc tế về vận tải biển [21]

Hiện nay Việt Nam có một khối lượng vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng phương thức vận tải đường biển chiếm tới 90% 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.

Ý thức được sự cần thiết này, tôi đã quyết định nghiên cứu đề tài “**Pháp luật về Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển**” làm đề tài luận văn thạc sĩ Luật học của mình.

Đề tài cũng mong muốn qua đó góp phần vào việc hiểu thêm về lý luận pháp luật 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 liên quan đến luận văn

Các công trình nghiên cứu khoa học bao gồm: sách tham khảo, luận án, bài viết đăng trên các tạp chí khoa học và các hội thảo khoa học, v.v..

Các nghiên cứu liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển đã được nhiều nhà khoa học trong và ngoài nước quan tâm nghiên cứu nhằm phân tích, luận giải dưới các góc độ, khía cạnh khác nhau. Điển hình là các tác giả sau đây :

*Công ước quốc tế về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển và vấn đề gia nhập của Việt Nam, của GS.TS Hoàng Văn Châu, Nhà xuất bản Lao Động, Hà Nội 2015 [4]. Tác giả đã giới thiệu tổng quan về Các công ước quốc tế và vận tải biển; Nội dung chính các công ước quốc tế về vận tải biển hiện hành; Những điểm khác biệt của qui tắc Rotterdam so với qui tắc Hague, Qui tắc Hague - Visby và qui tắc Hamburg 1978. Theo tác giả, Qui tắc Rotterdam là qui tắc tiên tiến, hiện đại theo kịp với sự phát triển của khoa học công nghệ trên thế giới, đảm bảo công bằng giữa chủ hàng và người chuyên chở.*

Hoàn thiện pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển phải phù hợp với đường lối của Đảng về Chiến lược cải cách tư pháp, xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam và phù hợp với các chuẩn mực pháp lý quốc tế. Các giải pháp hoàn thiện pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển liên quan đến nâng cao trách nhiệm của người vận chuyển, tăng mức giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển, phát triển vận đơn điện tử trong tương lai...v.v. Bên cạnh đó cần đẩy mạnh việc ký kết các điều ước quốc tế cũng như các hiệp định song phương điều chỉnh trực tiếp hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.

*Về hợp đồng thuê tàu chuyển trong hàng hải quốc tế, bài viết của tác giả T.S Nguyễn Vũ Hoàng, Th.S Hà Việt Hưng, Tạp chí Luật học, Trường đại học Luật Hà Nội, số 3/2012 [17].* Bài viết trong tạp chí phân tích những vấn đề pháp lý cơ bản của hợp đồng thuê tàu chuyển như khái niệm, phân loại, nguồn luật điều chỉnh. Bài viết này phân tích rõ việc xác định được chủ thể của hợp đồng thuê tàu chuyển có vai trò đặc biệt quan trọng đối với khả năng thực hiện hợp đồng thuê tàu chuyển. Bài viết trong tạp chí đã phân tích rõ các điều khoản quan trọng và tiêu chuẩn của hợp đồng thuê tàu chuyển. Thực tế hàng hải đã phát sinh nhiều tranh chấp từ hợp đồng thuê tàu chuyển liên quan đến các điều khoản của hợp đồng. Vì vậy các bên ký hợp đồng cần qui định rõ ràng cụ thể nhằm xác định rõ quyền và nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên. Bài viết cũng đã giới thiệu một số hợp đồng mẫu thông dụng về hợp đồng thuê tàu chuyển. Bài viết trong tạp chí cũng nhận xét hợp đồng thuê tàu chuyển là loại hợp đồng phổ biến trong thương mại và hàng hải quốc tế nhưng cũng là loại hợp đồng phức tạp liên quan đến nhiều khía cạnh khác nhau của thương mại và hàng hải. Hiểu biết và nắm bắt được các đặc điểm của hợp đồng này sẽ góp phần đáng kể vào việc nâng cao hiểu biết của cá nhân, tổ chức về luật hàng hải quốc tế, từ đó giảm thiểu các tranh chấp hàng hải.

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

#### **3.1. Mục đích nghiên cứu:**

Làm rõ những vấn đề lý luận về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển cũng như đánh giá được thực tiễn áp dụng pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển tại Việt Nam. Trên cơ sở đó, nhằm đưa ra các giải pháp hoàn thiện pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển ở Việt Nam.

#### **3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu:**

Để đạt được mục đích đã nêu trên nhiệm vụ nghiên cứu của luận văn là:

- Làm rõ khái niệm, đặc điểm của hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.

- Phân tích và đánh giá các qui định pháp luật hiện hành của Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế. Đồng thời, chỉ ra những điểm bất cập, hạn chế của pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.

- Trên cơ sở đánh giá thực tiễn áp dụng qui định về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển đưa ra quan điểm và đề xuất những giải pháp cụ thể hoàn thiện pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.



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

**4.1 Đối tượng nghiên cứu của Luận văn:** Là các vấn đề pháp lý về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển. Luận văn không nghiên cứu các vấn đề kinh tế hay các vấn đề thuộc các lĩnh vực khác liên quan tới hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.

**4.2 Phạm vi nghiên cứu:** Luận văn tập trung vào phạm vi những nội dung cơ bản nhất của một hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, về những quy định pháp luật cụ thể điều chỉnh lĩnh vực này.

#### **5. Phương pháp nghiên cứu**

**5.1. Phương pháp luận nghiên cứu:** Luận văn sử dụng phương pháp luận duy vật biện chứng và duy vật lịch sử của chủ nghĩa Mác - Lênin và tư tưởng Hồ Chí Minh về Nhà nước pháp quyền, quán triệt đường lối, chủ trương chính sách của Đảng, nhà nước về cải cách tư pháp và hoàn thiện hệ thống pháp luật trong thời kỳ hội nhập.

**5.2. Các phương pháp nghiên cứu:** phân tích, thống kê, so sánh, đối chiếu, lịch sử, chứng minh, tổng hợp, qui nạp, kết hợp nghiên cứu lý luận và thực tiễn... Trong đó, phân tích, thống kê, so sánh và chứng minh được xác định là những phương pháp nghiên cứu chủ yếu của luận văn.

Các phương pháp này được Luận văn sử dụng đan xen để thực hiện mục đích nghiên cứu của đề tài đặt ra. Đặc biệt Luận văn nhấn mạnh tới phương pháp phân tích qui phạm bởi mục đích quan trọng của Luận văn là thông qua việc tìm hiểu các qui định của pháp luật thực định tìm các bất cập của chúng và tìm kiếm các giải pháp cho hiện tại và tương lai khắc phục các bất cập này trong công tác lập pháp .

#### **6. Những đóng góp của luận văn**

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.

Luận văn nêu ra 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.

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.

#### **7. Cơ cấu của Luận văn**

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

**Chương 1:** *Cơ sở lý luận pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.*

**Chương 2:** *Thực trạng pháp luật và thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển*

**Chương 3.** *Phương hướng và giải pháp hoàn thiện pháp luật, thực hiện pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển .*

## Chương 1

# CƠ SỞ LÝ LUẬN PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA QUỐC TẾ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

### 1.1. Hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển

Bộ luật Dân sự 2015 tại Điều 530 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 đường như hành vi vận chuyển ở đây mang tính chất chuyên nghiệp giống với loại hành vi thương mại [19]

Theo mục 1, chương VII. Luật hàng hải 2015 Quy định về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là các bên liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển; chứng từ vận chuyển; giá và phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển; nghĩa vụ của người vận chuyển; miễn trách nhiệm của người vận chuyển; giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển; mất quyền giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển; nghĩa vụ của người giao hàng; vận chuyển hàng hóa nguy hiểm; miễn trách nhiệm của người giao hàng; thanh toán giá dịch vụ vận chuyển; giá dịch vụ vận chuyển trong trường hợp hàng hóa bị thiệt hại; ký phát vận đơn; nội dung của vận đơn; ghi chú trong vận đơn; chuyển nhượng vận đơn; thay vận đơn bằng chứng từ vận chuyển khác; áp dụng đối với vận đơn suốt đường biển; quyền định đoạt hàng hóa của người giao hàng; nghĩa vụ trả hàng; xử lý hàng hóa bị lưu giữ; tiền bán đấu giá hàng hóa; thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hóa;

Trong thực tiễn, cách tiếp cận của luật pháp quốc tế về xác định tính chất quốc tế của một hợp đồng thường được thể hiện thông qua dấu hiệu các chủ thể liên quan có trụ sở thương mại ở các nước khác nhau. Có thể tìm thấy yếu tố này trong Công ước LaHay về mua bán quốc tế những động sản hữu hình. Theo Điều 1 của công ước này, một hợp đồng mua bán được coi là một hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế khi các bên chủ thể của hợp đồng có trụ sở thương mại ở các nước khác nhau, hàng hóa trong hợp đồng được chuyển dịch qua biên giới và hợp đồng được xác lập ở các nước khác nhau [8]. Theo Điều 1 Công ước Viên của Liên Hợp quốc về hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế thì yếu tố nước ngoài của hợp đồng là yếu tố chủ thể của hợp đồng: chủ thể của hợp đồng là các bên có trụ sở thương mại ở các nước khác nhau [12]. Ngoài ra có thể tìm thấy yếu tố này trong nhiều điều ước quốc tế về hợp đồng như Công ước La Hay năm 1986 về luật áp dụng đối với hợp đồng mua bán quốc tế, Công ước Geneve 1983 về đại diện trong mua bán quốc tế hoặc trong bộ Nguyên tắc Hợp đồng thương mại quốc tế PICC của UNIDROIT (Điều 1)...đều dựa trên tiêu chí các bên có *trụ sở thương mại* ở các nước khác nhau để xác định tính chất quốc tế của hợp đồng [8],

Như vậy, theo pháp luật quốc tế, một hợp đồng được coi là có tính chất *quốc tế* nếu các bên có trụ sở thương mại ở các nước khác nhau (tiêu chí lãnh thổ) và có liên quan đến hai hay nhiều hệ thống pháp luật khác nhau (tiêu chí pháp lý). Cách đánh giá tính chất “quốc tế” của hợp đồng dựa trên các tiêu chí này được coi

là hợp lý và có mối quan hệ gắn bó với nhau vì chỉ các hợp đồng được giao kết giữa các bên có “trụ sở” thương mại ở các nước khác nhau sẽ liên quan đến hai hoặc nhiều hệ thống pháp luật khác nhau có thể được áp dụng. Trong thực tiễn hợp đồng có tính chất quốc tế được thừa nhận rộng rãi hiện nay là hợp đồng được ký kết giữa các thương nhân có trụ sở thương mại nằm trên lãnh thổ các quốc gia khác nhau

Tính chất quốc tế của hợp đồng liên quan đến các dấu hiệu chủ thể, khách thể và sự kiện pháp lý qui định tại Điều 663 Bộ luật hàng hải 2015, theo đó tính chất quốc tế của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển thể hiện ở các dấu hiệu sau [19]:

Quan hệ dân sự có yếu tố nước ngoài là quan hệ dân sự thuộc một trong các trường hợp sau đây:

- Có ít nhất một trong các bên tham gia là cá nhân, pháp nhân nước ngoài;
- Các bên tham gia đều là công dân Việt Nam, pháp nhân Việt Nam nhưng việc xác lập, thay đổi, thực hiện hoặc chấm dứt quan hệ đó xảy ra tại nước ngoài;
- Các bên tham gia đều là công dân Việt Nam, pháp nhân Việt Nam nhưng đối tượng của quan hệ dân sự đó ở nước ngoài.

Do tính chất đặc thù của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, các công ước quốc tế về vận tải biển qui định hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển từ cảng biển của quốc gia này đến cảng của một quốc gia khác. Điều 2 Quy tắc Hamburg năm 1978 qui định [9]: Quy tắc áp dụng cho mọi hợp đồng chuyên chở bằng đường biển giữa hai nước, nếu:

- a. Cảng bốc hàng quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển nằm ở một nước tham gia Công ước, hoặc
- b. Cảng dỡ hàng quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển nằm ở một nước tham gia Công ước, hoặc
- c. Một trong các cảng dỡ hàng lựa chọn, quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển, là cảng dỡ hàng thực tế và cảng đó nằm ở một nước tham gia Công ước, hoặc
- d. Vận đơn hoặc chứng từ khác làm bằng chứng cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển được phát hành tại một nước tham gia Công ước, hoặc
- e. Vận đơn hoặc chứng từ khác làm bằng chứng cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển quy định rằng những điều khoản của Công ước này hoặc luật lệ của bất kỳ quốc gia nào cho thi hành những quy định của Công ước này là luật điều chỉnh hợp đồng (tức là vận đơn quy định quy tắc này sẽ được áp dụng) .

Theo Điều 5 Quy tắc Rotterdam 2009, Công ước áp dụng cho hợp đồng chuyên chở hàng hóa mà nơi nhận hàng và nơi giao hàng nằm ở những nước khác nhau, cảng nhận hàng và cảng dỡ hàng cũng nằm ở những nước khác nhau [26].

Đã có khá nhiều công ước quốc tế về hàng hải và vận tải biển, tuy nhiên chỉ có hai công ước quốc tế có đề cập trực tiếp tới quan niệm về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển đó là:

Theo Mục b, Điều 1 Công ước quốc tế thống nhất một số qui tắc pháp luật về vận đơn đường biển ký năm 1924 (còn gọi là Công ước Brussel 1924)

qui định: “*Hợp đồng vận chuyển được thể hiện bằng vận đơn hoặc một chứng từ sở hữu tương tự trong chừng mực chứng từ đó liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, bao gồm bất kỳ vận đơn hoặc chứng từ tương tự nào như đã nêu ở trên được phát hành trên cơ sở hoặc theo một hợp đồng thuê tàu kể từ thời điểm vận đơn hoặc chứng từ sở hữu tương tự đó điều chỉnh các mối quan hệ giữa một người chuyên chở với một người cầm vận đơn*”[11]

Theo Mục 6 Điều 1 Công ước Hamburg 1978, Công ước của Liên hợp quốc về chuyên chở hàng hoá bằng đường biển năm 1978, khái niệm hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế được hiểu “*là bất kỳ hợp đồng nào mà theo đó người chuyên chở đảm nhận chuyên chở hàng hóa bằng đường biển từ một cảng này đến một cảng khác để thu tiền cước. Tuy nhiên, một hợp đồng bao gồm chuyên chở bằng đường biển và cả phương tiện khác thì hợp đồng đó chỉ được coi là hợp đồng chuyên chở bằng đường biển theo nghĩa trong Công ước này, nếu nó liên quan đến vận tải đường biển*”. Các qui định trên cho thấy Công ước Brussels 1924 chỉ điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển dưới dạng vận đơn hay chứng từ tương tự như vận đơn, còn Công ước Hamburg 1978 thì áp dụng cho tất cả các loại hợp đồng vận chuyển bằng đường biển kể cả vận đơn [9].

Ở Việt Nam theo Điều 145. Mục 1, chương 7 về Luật hàng hải năm 2015: Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được xác định:

1. *Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là thỏa thuận được giao kết giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, theo đó người vận chuyển thu giá dịch vụ vận chuyển do người thuê vận chuyển trả và dùng tàu biển để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng.*

2. *Hàng hóa là máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu, nhiên liệu, hàng tiêu dùng và các động sản khác, kể cả động vật sống, container hoặc công cụ tương tự do người giao hàng cung cấp để đóng hàng được vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.*

Từ qui định này có thể hiểu hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam mang tính dịch vụ, là hoạt động doanh nghiệp khai thác tàu biển của mình để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng và thu giá dịch vụ vận chuyển do người thuê vận chuyển trả. Người chuyên chở chính là người cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường biển [24].

Quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015 về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển đã kế thừa phát triển qui định của Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005, quy định rõ và đầy đủ địa vị pháp lý và mối quan hệ của từng bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa nhằm tạo sự đồng bộ và nhất quán trong toàn bộ các điều khoản của chương hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Theo đó được hiểu là hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là hoạt động của người vận chuyển dùng tàu biển để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận đến cảng trả hàng trên cơ sở một hợp đồng vận chuyển đã được ký kết với người thuê vận chuyển [24]

Trong thực tiễn pháp luật một số nước cũng có sự qui định tương đồng với qui định của pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường

biển. Điều 41 Bộ luật hàng hải Trung Quốc năm 1992 qui định: “*Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển là một hợp đồng theo đó người vận chuyển cam kết vận chuyển bằng đường biển những hàng hoá mà người gửi hàng đã ký hợp đồng vận chuyển từ cảng này đến một cảng khác và được thanh toán tiền cước.*” Bộ luật hàng hải Trung Quốc năm 1992 tiếp cận khái niệm hợp đồng vận chuyển theo góc độ truyền thông, qui định hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa người vận chuyển với người gửi hàng và người vận chuyển được thu tiền cước vận chuyển.

*Như vậy, hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển được hiểu là sự thỏa thuận giữa bên vận chuyển hàng hóa và bên thuê vận chuyển hàng hóa, theo đó, bên vận chuyển thu phí dịch vụ 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 nằm ở những quốc gia hay vùng lãnh thổ khác nhau.*

## **1.2. Nội dung của hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển**

### **1.2.1. Pháp luật điều chỉnh về hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển**

Theo điều 146, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 phân biệt vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển thành hai loại: (1) hợp đồng vận chuyển theo chứng từ; và (2) hợp đồng vận chuyển theo chuyến. 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 [24].

- *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 chuyến 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 chuyến (Điều 146, Mục 1, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015).*

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

#### **\* Về chủ thể của hợp đồng**

Chủ thể của hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế 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.

Tất cả các bên có liên quan đến quyền sở hữu, sử dụng con tàu cũng cần được nêu lên. Bởi có những trường hợp chủ sở hữu của con tàu có thể không là

người trực tiếp khai thác con tàu. Họ có thể cho người khác thuê lại con tàu để khai thác. Người khai thác đó rất có thể ủy thác cho người khác đàm phán và ký kết hợp đồng vận chuyển...

**\* Về điều khoản 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 câu và sức nâng...

Trong hợp đồng vận chuyển theo chuyên, theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam, 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). 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.

**\* Về điều khoản thời gian tàu đến cảng xếp hàng hóa**

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: (1) Tàu đã đến vị trí quy định trong hợp đồng; (2). 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.

**\* Về điều khoản hàng hóa để vận chuyển**

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 các đặc tính nguy hiểm khác.

Với loại hàng hóa cùng số lượng và đặc điểm, người vận chuyển có nghĩa vụ sắp xếp hợp lý. Ngay cả khi có sự hướng dẫn, chỉ định của người thuê thì người vận chuyển vẫn không tránh khỏi trách nhiệm. Nghĩa vụ này được quy định trong Quy tắc Hague và Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 [24], [25], .

**\* Về điều khoản cảng bốc dỡ**

Cảng bốc hàng hóa do người thuê vận chuyển chỉ chỉ áp dụng cho Hợp đồng thuê tàu chuyển. 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 thỏa 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.

**\* Về điều khoản 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.

**\* 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 quy 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 đảm va, điều khoản thông báo tàu, điều khoản kiểm định...

### **1.2.2. Khái quát nội dung của hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển**

Từ khái niệm hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, có thể nhận thấy, loại hợp đồng này có một số đặc điểm nổi bật sau đây [30], [32].

*Thứ nhất*, hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là một loại hợp đồng dịch vụ có tính chất quốc tế, trong đó đối tượng của hợp đồng là hàng hóa được vận chuyển qua biên giới của một hay nhiều quốc gia. Hợp đồng này được ký kết giữa bên nhận dịch vụ (bên vận chuyển) và bên thuê dịch vụ (bên thuê vận chuyển). Trên cơ sở các nội dung ký kết, bên nhận dịch vụ có nghĩa vụ dùng tàu biển để chuyên chở một khối lượng hàng hóa bằng đường biển từ cảng của một nước này đến cảng của một nước khác theo chỉ dẫn của bên thuê dịch vụ và được nhận tiền công làm dịch vụ gọi là phí dịch vụ do bên thuê dịch vụ trả. Khác với hợp đồng mua bán, hợp đồng chuyên chở không làm thay đổi chủ sở hữu của một hàng hóa mà chỉ làm thay đổi vị trí của chúng.

*Thứ hai*, về chủ thể của hợp đồng: hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển được ký kết giữa người vận chuyển hàng hóa và người thuê vận chuyển hàng hóa hay người gửi hàng.

*Thứ ba*, về hình thức của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, Điều 146 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 quy định “*Hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển được giao kết theo hình thức do các bên thỏa thuận; hợp đồng vận chuyển theo chuyển phải được giao kết bằng văn bản*”[24]. Hiện nay, do sự phát triển của công nghệ thông tin đã dẫn đến sự ra đời của các hình thức khác tiên tiến hơn như ký kết hợp đồng thông qua mạng internet, fax hoặc telex... Hợp đồng được ký kết thông qua phương tiện điện tử dưới hình thức thông điệp dữ liệu đã được pháp luật dân sự nước ta thừa nhận và coi là giao dịch bằng văn bản. Theo đó, nội dung các quyền và nghĩa vụ của các chủ thể vẫn được thỏa thuận và đảm bảo thực hiện mà lại tiết kiệm thời gian và chi phí.

*Thứ tư*, hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là hợp đồng song vụ có đền bù. Hai bên trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là bên vận chuyển và bên thuê vận chuyển đều có các quyền và nghĩa vụ tương ứng với nhau, bên vận chuyển có nghĩa vụ vận chuyển tài sản đến đúng địa điểm thỏa thuận, bảo quản tài sản đúng thời hạn và địa điểm đã thỏa thuận. Cước phí mà bên thuê vận chuyển thanh toán cho bên vận chuyển chính là số tiền đền bù trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.

*Thứ năm*, hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là cơ sở pháp lý xác định quan hệ pháp luật giữa các chủ thể hợp đồng. Trong hợp đồng, các bên xác định quyền, nghĩa vụ của mình thông qua các điều khoản cụ thể, đồng thời đây là căn cứ để giải quyết tranh chấp khi có mâu thuẫn phát sinh giữa các bên trong hợp đồng.



*Thứ sáu, Các tranh chấp về vận tải biển quốc tế thường được giải quyết bằng trọng tài hàng hải quốc tế. Đây là điểm khác biệt khá quan trọng của vận tải biển quốc tế. Nếu đối với các phương thức giải quyết tranh chấp khác, trọng tài và tòa án cùng đóng vai trò quan trọng, thì đối với vận tải biển quốc tế, trọng tài hàng hải quốc tế chiếm vị trí nổi bật.*

*Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015 Điều 339 khoản 2 “Trường hợp các bên liên quan đến tranh chấp hàng hải đều là tổ chức, cá nhân nước ngoài và có thoả thuận bằng văn bản giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài Việt Nam thì Trọng tài Việt Nam có quyền giải quyết đối với tranh chấp hàng hải đó, ngay cả khi nơi xảy ra tranh chấp ngoài lãnh thổ Việt Nam”. [21], [24]*

*Thứ bảy, có hiện tượng xung đột pháp luật xảy ra trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển: Điều 3 Bộ luật hàng hải 2015, trong đó có những quy định liên quan trực tiếp đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển: “Trong trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến quyền sở hữu tài sản trên tàu biển, hợp đồng cho thuê tàu biển, hợp đồng thuê thuyền viên, hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý, phân chia tiền công cứu hộ giữa chủ tàu cứu hộ và thuyền bộ của tàu cứu hộ, trục vớt tài sản chìm đắm ở vùng biển quốc tế, các vụ việc xảy ra trên tàu biển khi tàu đang ở vùng biển quốc tế thì áp dụng pháp luật của quốc gia mà tàu biển mang cờ quốc tịch. Trong trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hoá thì áp dụng pháp luật của quốc gia nơi hàng hoá được trả theo hợp đồng” [24].*

## **Chương 2**

# **THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA QUỐC TẾ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN**

### **2.1. Thực trạng pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa Quốc tế bằng đường biển**

Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là một ngành dịch vụ được tiến hành thông qua các doanh nghiệp, tổ chức chuyên ngành thực hiện. 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, 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 hai, 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 vùng và giữa các nước. Sự phát triển vận tải biển có ý nghĩa hết sức to lớn trong phân công lao động theo lãnh thổ.

+ Thứ ba, 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.

+ Thứ tư, 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.

Như vậy, vận chuyển hàng hóa quốc tế 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 quốc tế 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.

\* Về vai trò của hoạt động vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển đối với thương mại quốc tế

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. Vận chuyển đường biển đã khẳng định được vai trò của mình bởi bề dày lịch sử phát triển của nó.

Quá trình xuất nhập khẩu hàng hóa cũng là động lực thúc đẩy công nghiệp hóa, hiện đại hóa bởi lẽ trong sản xuất công nghiệp, chi phí cho việc vận tải nguyên liệu, thành phẩm, hàng hóa nhất là từ quốc gia này tới quốc gia khác, châu lục này đến châu lục chiếm tỷ trọng lớn. Sức cạnh tranh của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh trên thị trường quốc tế trong thời điểm hiện nay không chỉ phụ thuộc vào chất lượng và giá thành của sản phẩm mà còn phụ thuộc nhiều vào chi phí vận tải mà doanh nghiệp đó phải chi trả trong quá trình bao tiêu sản

phẩm. Vận tải biển với ưu điểm về chi phí của mình giúp tăng sức cạnh tranh của các doanh nghiệp trên thị trường thế giới. Theo đó, nó cũng thúc đẩy sự phát triển của thương mại quốc tế.

Vận tải đường biển càng phát triển thì càng đảm bảo chuyên chở khối lượng hàng hóa ngày một gia tăng trong thương mại quốc tế. Cho tới năm 2013, số lượng hàng hóa chuyên chở trong buôn bán quốc tế đạt trên 7 tỷ tấn/năm thì trong đó trên ¾ lượng hàng hóa đó được chuyên chở bằng đường biển [13]. 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 [14], [21]

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.

\* Điều khoản giao hàng với hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển

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 tình hệ thống của pháp luật.

### ***2.1.1. Quy định pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa Quốc tế bằng đường biển***

#### **Pháp luật quốc tế**

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển 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. Hiện nay, Việt Nam mới chỉ tham gia những Công ước chung nhất về hoạt động hàng hải. Những Công ước trong phạm vi quốc tế điều chỉnh hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển tiêu biểu nhất là: Công ước Hamburg, Quy tắc Hague, Hague- Visby, Quy tắc Work- Anwtep, Công ước Brussel 1924... thì Việt Nam vẫn chưa tham gia. Chính vì vậy, nội dung của những Công ước đó không được áp dụng trực tiếp vào hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Các bên liên quan không bắt buộc phải áp dụng nội dung Công ước [25], [27].

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.

***Công ước quốc tế thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển (Quy tắc Hague 1924)***

***Nghị định sửa đổi Công ước quốc tế thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển, Visby 1968 (Quy tắc Hague - Visby 1968) [25]***

***Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, 1978 (Quy tắc Hamburg) [9]***

Như vậy, trong hoạt động hàng hải thương mại quốc tế hiện nay đang cùng tồn tại ba Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg là nguồn luật điều chỉnh các quan hệ pháp lý về vận đơn. Đáng chú ý là tuy Quy tắc Hamburg chưa phải là phổ biến (hầu hết các quốc gia hàng hải lớn đều chưa ký Công ước này, số lượng tàu của các quốc gia thành viên chỉ chiếm khoảng 5% tổng trọng tải thế giới - nguồn: OECD) [16, tr.67-68], nhưng một số hãng tàu đã đưa vào vận đơn những điều khoản quy định của Quy tắc này mà người vận chuyển nên xem xét kỹ vận đơn khi giao dịch. Mặc dù Việt Nam không là thành viên của các Công ước điều chỉnh vấn đề này nhưng một cách gián tiếp, 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.

### **Pháp luật Việt Nam**

***Các cam kết của Việt Nam trong Tổ chức Thương mại thế giới (WTO)***

**+ Về vận tải hàng hoá quốc tế bằng đường biển (trừ vận tải nội địa):**

Cho tới nay, Việt Nam đã cho phép thành lập 14 công ty liên doanh vận tải biển và container với cơ chế vốn góp của nước ngoài khá linh hoạt [ ]. Dù trên thực tế một số hãng vận tải biển nước ngoài đã bước đầu tham gia vào thị trường vận tải Việt Nam qua hình thức liên doanh nhưng các cam kết quốc tế của Việt Nam trong ASEAN và WTO còn tương đối chặt chẽ, cụ thể:

- Phương thức 1 (Cung cấp qua biên giới): Chưa cam kết, chỉ không hạn chế với hàng hoá vận tải quốc tế.

- Phương thức 2 (Tiêu dùng ở nước ngoài): Không hạn chế

- Phương thức 3 (Hiện diện thương mại): Đến năm 2009, các nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài được thành lập liên doanh vận hành đội tàu treo cờ Việt Nam với vốn góp không quá 49% vốn pháp định của liên doanh. Thuyền viên nước ngoài được làm việc trên các tàu treo cờ Việt Nam hoặc đăng ký ở Việt Nam thuộc sở hữu của các doanh nghiệp liên doanh tại Việt Nam nhưng tổng số không vượt quá 1/3 định biên của tàu. Thuyền trưởng hoặc thuyền phó thứ nhất phải là công dân Việt Nam. Đối với các loại hình công ty khác, ngay sau khi gia nhập, mức vốn góp cam kết là 51%, năm 2012 là 100%. Số lượng liên doanh được thành lập vào thời điểm gia nhập không vượt quá 5. Sau đó, cứ hai năm sẽ cho phép thêm 3 liên doanh. Sau 5 năm kể từ khi gia nhập (đến năm 2012), không hạn chế số lượng liên doanh. [14]

***Quy định của pháp luật Việt Nam liên quan đến Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển***

### **\* Bộ luật dân sự năm 2015**

Bộ luật dân sự 2015 là bộ luật chung quy định về các giao dịch dân sự trong đó có hợp đồng vận chuyển. Trong phạm vi đề tài, người viết chỉ đi sâu nghiên cứu những chế định của Bộ luật liên quan đến hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển chủ yếu được quy định trong phần Tiểu mục 2, Chương XVII Bộ luật Dân sự là “hợp đồng vận chuyển tài sản” và “trách nhiệm bồi thường thiệt hại”.

Bộ luật Dân sự coi hợp đồng vận chuyển hàng hóa là hợp đồng vận chuyển tài sản nhưng quy định một cách chung chung chưa quy định được các vấn đề mang tính nguyên tắc cho hợp đồng vận chuyển. Bên cạnh đó, Bộ luật cũng đề cập về nghĩa vụ và quyền của các bên trong hợp đồng vận chuyển, nhưng chưa đưa ra được những nguyên tắc chung để thống nhất về việc xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong hợp đồng vận chuyển, ví dụ: trách nhiệm bồi thường thiệt hại của bên vận chuyển nếu đề tài sản bị mất mát, hư hỏng, trách nhiệm bồi thường thiệt hại của bên thuê vận chuyển nếu tài sản vận chuyển có tính chất nguy hiểm, độc hại mà không có biện pháp đóng gói, đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển. Ngoài ra, trách nhiệm do vận chuyển chậm, giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển cũng chưa được đề cập tới. Bộ luật cũng quy định trong một số trường hợp “bất khả kháng”, bên vận chuyển có thể được miễn trách nhiệm khi thiệt hại phát sinh. Điều này phù hợp với các quy định trong Công ước quốc tế và Bộ luật Hàng hải Việt Nam về những trường hợp "miễn trách của người chuyên chở".

### **\* Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 [24]**

Bộ luật hàng hải năm 2015 được xây dựng trên cơ sở tham khảo pháp luật một số nước và tiếp thu có chọn lọc các Công ước quốc tế về vận tải biển, đặc biệt là Công ước Rotterdam 2009 [26]. Việc ban hành Bộ luật hàng hải năm 2015 nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của đất nước và tạo điều kiện phát triển hội nhập kinh tế quốc tế, thúc đẩy ngành vận tải biển phát triển.

Bên cạnh đó, là việc tham gia các điều ước quốc tế đa phương, song phương, đây là bộ phận chủ yếu thực hiện việc điều chỉnh pháp luật về việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Các điều ước song phương giữ vai trò không nhỏ, đó là thỏa thuận giữa hai quốc gia. Nhờ 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 qua các vùng lãnh thổ của các quốc gia khác không có đường biển.

Như vậy, thông qua việc xây dựng và hoàn thiện pháp luật hàng hải Việt Nam nói chung và chế định hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nói riêng có thể thấy pháp luật hàng hải Việt Nam đã tiếp thu có chọn lọc nội dung các công ước quốc tế về vận tải biển nhằm chuyển hóa và thực thi các qui định của các công ước vào pháp luật hàng hải Việt Nam. Có thể đánh giá một cách tổng quát rằng Việt Nam cũng đã rất tích cực trong việc hoàn thiện pháp luật hàng hải để hội nhập quốc tế.

### *2.1.1.1. Đối tượng của hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển*

Đối tượng của hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế 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 chở 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: Thứ nhất, hàng hóa được qui định trong hợp đồng vận chuyển là được chuyên chở trên boong; và thứ hai, thực tế hàng hóa đó đã được chuyên chở trên boong. Từ đó có thể suy ra: người vận chuyển vẫn phải chịu trách nhiệm theo Quy tắc này nếu:

(1) Hàng hóa được qui định trong hợp đồng là chở trên boong nhưng thực tế không chở trên boong; hoặc

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

Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 và Công ước Hamburg, hàng hóa theo chủng loại hợp đồng này được hiểu là: máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu, nhiên liệu, hàng tiêu dùng và các động sản khác, kể cả động vật sống, công-te-nơ hoặc công cụ tương tự do người gửi hàng cung cấp để đóng hàng được vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển. Các qui định này nói lên sự khác biệt rằng: động vật sống và container (hay công cụ tương tự) khi hàng được bao gói miễn là do người thuê vận chuyển cung cấp, khi thiệt hại xảy ra, người chuyên chở sẽ phải bồi thường - kể cả phí cho container, pallet. [23], [9].

### *2.1.1.2. Vận đơn đường biển trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển*

#### **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 [21], [24],

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 [9], [25].

Vận đơn là một loại chứng từ vận chuyển do người vận chuyển cấp cho người gửi hàng. Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, vận đơn có ba chức năng [24]:

*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

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 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.

### **Các loại vận đơn**

Trong thương mại quốc tế phổ biến ba loại vận đơn: vận đơn đích danh (Straight B/L hay Bill of Lading to a named person), vận đơn theo lệnh (To order B/L) và vận đơn vô danh (To bearer B/L).

*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 (clean bill of lading). Ngược lại, trên vận đơn có lưu ý về tình trạng xấu của hàng hóa là vận đơn không sạch (unclean bill of lading). 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.

### **Nội dung của vận đơn**

+ Vận đơn bao gồm nội dung sau đây:

- a) Tên và trụ sở chính của người vận chuyển;
- b) Tên người giao hàng;
- c) Tên người nhận hàng hoặc ghi rõ vận đơn được ký phát dưới dạng vận đơn theo lệnh hoặc vận đơn vô danh;
- d) Tên tàu biển;
- đ) Tên hàng, mô tả về chủng loại, kích thước, thể tích, số lượng đơn vị, trọng lượng hoặc giá trị hàng hóa, nếu xét thấy cần thiết;
- e) Mô tả tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hóa;
- g) Ký, mã hiệu và đặc điểm nhận biết hàng hóa mà người giao hàng đã thông báo bằng văn bản trước khi bốc hàng lên tàu biển và được đánh dấu trên từng đơn vị hàng hóa hoặc bao bì;
- h) Giá dịch vụ vận chuyển và các khoản thu khác của người vận chuyển; phương thức thanh toán;
- i) Nơi bốc hàng và cảng nhận hàng;



- k) Cảng trả hàng hoặc chỉ dẫn thời gian, địa điểm sẽ chỉ định cảng trả hàng;
- l) Số bản vận đơn gốc đã ký phát cho người giao hàng;
- m) Thời điểm và địa điểm ký phát vận đơn;
- n) Chữ ký của người vận chuyển hoặc thuyền trưởng hoặc đại diện khác có thẩm quyền của người vận chuyển.

Trong vận đơn, nếu thiếu một hoặc một số nội dung quy định tại khoản này nhưng phù hợp với quy định tại Điều 148 của Bộ luật này thì không ảnh hưởng đến giá trị pháp lý của vận đơn.

+ Trường hợp tên người vận chuyển không được xác định cụ thể trong vận đơn thì chủ tàu được coi là người vận chuyển. Trường hợp vận đơn được lập theo quy định tại khoản 1 Điều này ghi không chính xác hoặc không đúng sự thật về người vận chuyển thì chủ tàu chịu trách nhiệm bồi thường các tổn thất phát sinh và sau đó được quyền yêu cầu người vận chuyển bồi hoàn.

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 Việt Nam 2015 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, 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 phần trên.

### *2.1.1.3. Trách nhiệm của các bên trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển*

#### *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.

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

#### **\* Thời hạn 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.

Theo Điều 75, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, “*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 [24].

#### **\* Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển**

Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 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.

Những quy định pháp luật như vậy vừa tránh được cho người vận chuyển trách nhiệm quá nặng nề, nhưng cũng vừa tạo hàng rào để ngăn cản sự thiếu cẩn thận trong hoạt động vận chuyển.

#### **\* Cơ sở trách nhiệm của người vận chuyển**

Về nghĩa vụ “cần mẫn hợp lý”:

Pháp luật Việt Nam quy định nghĩa vụ của người vận chuyển là phải có một sự “cần 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 [25].

Về chậm giao hàng:

Đối với việc chậm giao hàng, Quy tắc Hague không nói đến, 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 Việt Nam 2015) [24].

### ***2.1.2.Đánh giá các quy định pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển***

Việt Nam đã trở thành thành viên của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) từ 11/1/2007 đã đặt ra thời cơ và thách thức đòi hỏi Việt Nam phải có những quy định pháp luật hoàn thiện hơn trong lĩnh vực vận tải biển phù hợp với thương mại hàng hải và chuẩn mực quốc tế.

Quan điểm đổi mới, hội nhập kinh tế quốc tế được thể hiện trong đường lối, chính sách lớp của Đảng. Nhằm đáp ứng các yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của đất nước trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước và quá trình hội nhập kinh tế quốc tế, Việt Nam đã đưa ra những phương hướng, mục tiêu đúng đắn trong việc hoàn thiện pháp luật trong giai đoạn hội nhập.

Trước yêu cầu của quá trình đổi mới, việc hoàn thiện pháp luật Việt Nam trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển cũng phải trên cơ sở mục tiêu và định hướng chung cho cả hệ thống pháp luật. Phương hướng hoàn thiện pháp luật Việt Nam trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển được thể hiện rõ như sau:

Việc hoàn thiện pháp luật hàng hải ở Việt Nam phải đảm bảo tính phù hợp, thống nhất với Hiến pháp và các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành thuộc hệ thống pháp luật Việt Nam. Việc xây dựng và hoàn thiện pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển cũng cần thực hiện trong lộ trình thống

nhất của việc hoàn thiện các văn bản pháp luật trong lĩnh vực dân sự, thương mại, đầu tư, đảm bảo sự thống nhất hài hòa với luật chung như Bộ luật dân sự.

Hoàn thiện pháp luật hàng hải nói chung và hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nói riêng phải đảm bảo các quy định được xây dựng thống nhất, minh bạch, đầy đủ, thuận lợi cho việc thực thi trên thực tế. Trên cơ sở kế thừa các quy định cũ, sửa đổi, bổ sung hoặc quy định mới những nội dung chưa được điều chỉnh, quy định chưa rõ, còn thiếu thống nhất, mặt khác cần bãi bỏ những quy định không còn phù hợp với thực tiễn và xu thế phát triển hội nhập kinh tế quốc tế. Việc xây dựng và hoàn thiện các quy định pháp luật về vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển cần hướng tới sự phù hợp với các điều ước quốc tế về vận tải biển mà Việt Nam dự kiến tham gia.

Hiện nay Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 đã ban hành và có hiệu lực vào ngày 01/7/2017, tuy nhiên, các qui định liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển thay đổi không nhiều và vẫn còn tồn tại một số bất cập. Nhiều qui định của Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 hiện nay vẫn chưa tương thích với chuẩn mực quốc tế đặc biệt là các công ước quốc tế về vận tải biển.

*Thứ nhất*, Điều 150 Bộ luật hàng hải 2015 qui định, nghĩa vụ cung cấp một con tàu đủ khả năng đi biển của người chuyên chở chỉ cần thực hiện lúc "trước" và "bắt đầu" mỗi chuyến đi. Như vậy, trong suốt hành trình đường biển, người chuyên chở không phải chịu trách nhiệm về khả năng đi biển của con tàu, nhưng đây mới là khoảng thời gian tàu và hàng gặp nhiều rủi ro nhất, khả năng xảy ra tổn thất với hàng hóa là lớn nhất. Tuy vậy, khi hàng hóa bị tổn thất, để được bồi thường, người khiếu nại phải chứng minh người chuyên chở có lỗi. Đây là qui định bất hợp lý vì người khiếu nại không có mặt trong suốt hành trình đường biển cũng như không am hiểu về hàng hải như người chuyên chở. Việc qui định bất lợi cho người thuê vận chuyển và không công bằng này chỉ làm cho vận tải biển Việt Nam mất dần khách hàng cả trong lẫn ngoài nước [24].

*Thứ hai*, mức giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở tại Điều 152 Bộ luật hàng hải 2015 về giới hạn trách nhiệm, mức giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở là quá thấp so với sự mất giá của đồng tiền trên thế giới hiện nay. Do vậy, không đủ để cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu có thể bù lại những thiệt hại về hàng hóa mà mình phải gánh chịu bao gồm những thiệt hại hữu hình như không có hàng hóa để đưa vào kính doanh, lỡ mùa vụ kinh doanh và cả những thiệt hại vô hình như mất bạn hàng, mất uy tín doanh nghiệp... Đây là một thiệt thòi rất lớn cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

*Thứ ba*, thời hạn trách nhiệm "từ cảng đến cảng" không phù hợp với vận tải đa phương thức đang rất phổ biến trên thế giới hiện nay. Với cách quy định thời hạn trách nhiệm "từ cảng đến cảng", theo Điều 170 Bộ luật hàng hải 2015 đã phân nào hạn chế các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển mở rộng dịch vụ của mình sang dịch vụ vận chuyển đa phương thức, từ đó làm giảm khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải biển trong nước với các doanh nghiệp nước ngoài [24]

*Thứ tư*, theo qui định tại Điều 151 Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015 đã cùng đưa ra một trường hợp miễn trách rất có lợi cho người chuyên chở. Đó là trường hợp "lỗi hàng vận". Người chuyên chở sẽ dễ dàng lợi dụng trường hợp

miễn trách này để trốn tránh trách nhiệm của mình trong việc gây nên tổn thất cho hàng hóa được chuyên chở trên biển.

*Thứ năm*, Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 vẫn chưa xây dựng được các quy định cụ thể liên quan đến chứng từ vận tải điện tử. Các qui định về chứng từ vận tải điện tử đã được qui định tại chương 3 của Công ước Rotterdam 2009 phù hợp với xu thế phát triển của thương mại hàng hải quốc tế [26].

*Thứ sáu*, thời hạn khởi kiện một năm qui định tại Điều 169 Bộ luật hàng hải 2015 là quá ngắn không kịp để chủ hàng, trong nhiều trường hợp, có thể thu thập thông tin cũng như chứng cứ phục vụ cho việc kiện tụng. Điều này tạo ra sự mất công bằng giữa chủ hàng và người chuyên chở. Quy định như vậy sẽ mang lại nhiều bất lợi cho chủ hàng vì họ sẽ không thể chuẩn bị được thủ tục khởi kiện và chứng minh lỗi của người chuyên chở trong một khoảng thời gian ngắn như vậy.

**- Thuận lợi, khó khăn trong việc hoàn thiện pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.**

**+ Thuận lợi**

Vận tải đường biển ngày càng đóng vai trò quan trọng trong sự tăng trưởng kinh tế của Việt Nam. Ước tính gần 90% lượng hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển, trong đó tàu chuyên chiếm tới 70%. Sự chiếm ưu thế đó là bởi mặt hàng chủ đạo xuất khẩu của Việt Nam là: gạo, than, dầu thô... Những mặt hàng khối lượng lớn, giá trị thấp rất phù hợp với phương thức tàu chuyên. Hàng năm tàu chuyên đảm nhiệm vận chuyển 4,5 triệu tấn gạo, hơn 30 triệu tấn than, 15 triệu tấn dầu thô xuất sang thị trường thế giới, đồng thời đảm nhiệm khoảng 20 tấn xăng nhập khẩu vào thị trường trong nước. Đội tàu biển Việt Nam, đặc biệt là tàu chuyên trọng tải lớn tiếp tục được bổ sung thêm cả về số lượng và chất lượng. Đến cuối năm 2015, Việt Nam đã có hơn 1.700 tàu biển hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế. Cùng với sự phát triển nhanh của đội tàu biển, đội ngũ thuyền viên tàu biển cũng tăng nhanh với số lượng 32.940 người [28].

Cho đến nay đã có 59 quốc gia công nhận nền kinh tế Việt Nam là nền kinh tế thị trường, trong đó có các đối tác thương mại lớn. Việt Nam đã ký kết 10 Hiệp định thương mại tự do khu vực và song phương (gồm sáu FTA ký kết với tư cách là thành viên ASEAN; Bốn FTA đàm phán với tư cách là một bên độc lập); vừa hoàn tất đàm phán hai FTA (Liên minh châu Âu và TPP). Việc tham gia ký kết và đàm phán tham gia các FTA có tác động tích cực tới phát triển kinh tế, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, doanh nghiệp và sản phẩm. Cộng đồng kinh tế ASEAN được thành lập vào ngày 31/12/2015. Riêng với Việt Nam, việc hội nhập ASEAN sâu rộng hơn nữa chắc chắn sẽ giúp doanh nghiệp trong nước có nhiều cơ hội về thị trường hơn [2]

Về quan hệ hợp tác song phương, Việt Nam đã thiết lập quan hệ ngoại giao với hơn 170 quốc gia trên thế giới, mở rộng quan hệ thương mại, xuất khẩu hàng hóa tới trên 230 thị trường các nước và vùng lãnh thổ, ký kết trên 90 Hiệp định thương mại song phương, gần 60 Hiệp định khuyến khích và bảo hộ đầu tư với nước ngoài [28], [33].

**+ Những khó khăn còn tồn tại**

- Số lượng tàu biển Việt Nam chiếm tỉ trọng thấp và chủ yếu là những tàu có trọng tải nhỏ. Các doanh nghiệp vận tải biển trong nước hiện nay rất khó “vươn ra biển lớn” và câu chuyện hàng nội đi tàu ngoại không còn mới. Mặc dù đội tàu biển Việt Nam đứng thứ 29 trên thế giới và thứ 4 trong khu vực Đông Nam Á, sau Singapore (gấp 15 lần tổng trọng tải đội tàu Việt Nam), Malaysia (gấp 3 lần), Philippines (gấp 2 lần) nhưng theo thống kê của Cục Hàng hải, thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu Việt Nam hiện mới chỉ chiếm khoảng 10 - 15%, trong đó thị phần vận tải hàng khô tổng hợp chiếm 12%, hàng container chiếm 8%, hàng lỏng chiếm 8% [18]. Có thể thấy mặc dù ngay trên sân nhà nhưng các hãng tàu của Việt Nam mới chỉ đảm nhiệm được 20% khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển, 80% còn lại do các hãng tàu nước ngoài đảm nhiệm

- Về sự hạn chế về mặt chuyên môn nghiệp vụ, trình độ pháp lý của những người tham gia ký kết hợp đồng và về số lượng luật sư chuyên về hàng hải. Việc thuê tàu đòi hỏi người đi thuê phải có những kiến thức nhất định về tàu biển, về hành trình trên biển và những kiến thức pháp lý về hàng hải. Điều này là rất khó ở các thương nhân Việt Nam, dẫn đến nhiều trường hợp bên thuê là thương nhân Việt Nam thuê phải tàu cũ, không còn khả năng đi biển mà không biết cách kiểm tra khiến cho hàng hóa khi vận chuyển gặp vấn đề. Đồng thời kèm theo đó là số lượng luật sư, đội ngũ giúp việc cho các doanh nghiệp Việt Nam chuyên về hàng hải khá ít, không nhiều người có thể tranh tụng được bằng tiếng Anh, khiến cho các doanh nghiệp phải đi thuê luật sư nước ngoài với chi phí cao. Những vấn đề này dẫn đến những khó khăn nhất định cho các doanh nghiệp Việt Nam trong quá trình thương thảo, thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.

- Hệ thống pháp luật hàng hải Việt Nam chưa hoàn thiện: Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 ra đời muộn hơn rất nhiều so với luật hàng hải của nhiều nước và các điều ước quốc tế về vận tải biển, do đó Việt Nam có điều kiện sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với tình hình và hoàn cảnh của nước mình. Tuy nhiên, các quy định hướng dẫn thi hành còn thiếu nên rất khó áp dụng, chẳng hạn những vấn đề quan trọng như cách tính thời gian làm hàng để áp dụng thưởng phạt, hay những thuật ngữ như “*lỗi về điều khiển và quản trị tàu*”..chưa được hướng dẫn trong các văn bản dưới luật, đồng thời thiếu các quy định về mối quan hệ giữa “*Người vận chuyển*” và “*Người vận chuyển thực tế*”.

## **2.2. Thực trạng pháp luật về hợp đồng mua bán hàng hóa Quốc tế bằng đường biển**

Đến cuối năm 2015, Việt Nam đã có hơn 1.700 tàu biển hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế. Cùng với sự phát triển nhanh của đội tàu biển, đội ngũ thuyền viên tàu biển cũng tăng nhanh với số lượng 32.940 người [41].

Về tình hình phát triển của các công ty vận tải biển lớn, sau năm 2013 khủng hoảng trong ngành vận tải biển ở Việt Nam thì bước sang năm 2014, một số công ty vận tải biển lớn đã có những chuyển biến tích cực. Cuối năm 2015, giá cước vận tải biển đang ở chu kỳ tăng trở lại từ các yếu tố kinh tế Trung Quốc và Mỹ được cải thiện sẽ tác động làm nhu cầu giao thương tăng trở lại vào cuối năm. [42].

Theo Cục Hàng hải Việt Nam năm 2015, mặc dù hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam còn nhiều khó khăn, song tổng sản lượng vận tải do đội tàu biển Việt Nam thực hiện ước đạt 118,7 triệu tấn, tăng 9,5% so với năm 2014. Đội tàu biển Việt Nam với hơn 400 chiếc hoạt động trên các tuyến quốc tế đã quyết liệt thực hiện các công ước về an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường và lao động hàng hải. Đặc biệt năm 2015, tỷ lệ tàu biển Việt Nam bị lưu giữ thấp nhất từ trước đến nay, 2,8% - đội tàu biển Việt Nam tiếp tục duy trì trong danh sách đội tàu có độ an toàn cao của Tokyo MOU.

Năm 2015, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam tiếp tục tăng trưởng ấn tượng, ước đạt 427,3 triệu tấn, tăng 14,6%, trong đó hàng container đạt 12 triệu TEUs, tăng 15,5% so với năm 2014. Sản lượng hàng thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam năm 2015 theo quy hoạch được duyệt tại Quyết định số 1037 của Thủ tướng Chính phủ năm 2014 là 410 triệu tấn. Như vậy, lượng hàng năm 2015 đã vượt 4,1% so với quy hoạch. Năm 2016, tổng sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển phấn đấu đạt 470 triệu tấn (tăng 10% so với năm 2015), trong đó hàng container dự kiến tăng 11% đạt 13.3 triệu TEUs. Các chỉ tiêu tăng trưởng khác trong khai thác cảng biển phấn đấu tăng cao hơn so với năm 2015

### ***2.2.1. Tình hình thực hiện và giải quyết tranh chấp trong hợp đồng hợp đồng***

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là cơ sở pháp lý ràng buộc trách nhiệm của những người tham gia ký kết (người vận chuyển, người thuê vận chuyển). Trước và sau khi ký kết, cũng như trong quá trình thực hiện hợp đồng, nói chung, các bên đều mong muốn hợp đồng được thực hiện một cách suôn sẻ và đạt được hiệu quả trong kinh doanh. Nhưng trong quá trình thực hiện hợp đồng, do bị tác động của nhiều yếu tố nên những tranh chấp phát sinh là không tránh khỏi, chúng thường rất đa dạng và không giống nhau. Vấn đề đặt ra là khi có tranh chấp, làm thế nào để tìm ra nguyên nhân và từ đó để có biện pháp giải quyết tranh chấp tối ưu nhất để bảo vệ quyền lợi của mình.

Nguyên nhân dẫn đến tranh chấp thường có nhiều, song về cơ bản có thể chia ra thành hai loại đó là nguyên nhân khách quan và nguyên nhân chủ quan.

\* **Nguyên nhân khách quan:** là những nguyên nhân xảy ra nằm ngoài ý muốn của con người, con người không lường trước và kiểm soát được chúng. Trên thực tế, rất nhiều tranh chấp phát sinh trong quá trình thực hiện hợp đồng là do nguyên nhân khách quan, đó là thiên tai, tai nạn bất ngờ, các hiện tượng chính trị xã hội và các trường hợp bất khả kháng như: phương tiện chuyên chở không đến được cảng (nhận/giao hàng) theo đúng thời hạn do trên hành trình gặp phải bão phải lánh nạn; hàng hóa không thể giao cho phương tiện vận chuyển do lệnh cấm của Chính phủ đối với hàng hóa...

Trong các nguyên nhân khách quan thì các trường hợp bất khả kháng thường phức tạp hơn cả. Bất khả kháng là những rủi ro bất ngờ xảy ra, con người không thể lường trước được, không thể khắc phục được, ví dụ chiến tranh, đình công... Khi đã được công nhận là bất khả kháng thì các bên liên quan có quyền hủy bỏ hợp đồng. Khi hợp đồng bị hủy bỏ thì thiệt hại đến với bên nào, bên đó phải chịu. Trên thực tế, cũng có những trường hợp trong hoàn cảnh này thì được coi là bất khả kháng, nhưng trong điều kiện và hoàn cảnh khác lại không được coi

là bất khả kháng. Ví dụ: Cùng là một sự việc máy tàu bị hỏng trên đường hành trình nhưng có hai trường hợp có thể xảy ra:

*Thứ nhất:* Trước lúc hành trình khi khởi động máy, máy chạy bình thường ổn định nhưng dọc đường gặp sự cố bất ngờ dẫn đến hỏng máy. Đây được coi là bất khả kháng;

*Thứ hai:* Trước lúc hành trình, khi khởi động máy, người ta có nghe thấy tiếng kêu khác lạ của máy nhưng vẫn cho tàu hành trình, dẫn đến dọc đường máy hỏng. Trường hợp này không được coi là bất khả kháng.

**\* Nguyên nhân chủ quan:** Giải quyết những tranh chấp phát sinh từ những nguyên nhân chủ quan thường rất phức tạp vì ở đó có yếu tố con người. Các nguyên nhân chủ quan cũng rất đa dạng có thể do bên thuê vận chuyển hoặc bên vận chuyển cố ý vi phạm, do hợp đồng không quy định hoặc không quy định rõ ràng hoặc do trình độ nghiệp vụ, kiến thức pháp lý của người tham gia ký hợp đồng...Cụ thể là:

- Sự đối lập về quyền và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng vận chuyển chính là nguyên nhân cơ bản dẫn đến sự tranh chấp giữa hai bên. Nhiều khi vì mục đích riêng, bên nào đó sẵn sàng vi phạm nghĩa vụ cam kết làm ảnh hưởng đến quyền lợi của bên kia.

- Thực tế thương mại cho thấy nhiều khi tranh chấp phát sinh do các điều khoản của hợp đồng không quy định đầy đủ, rõ ràng. Ví dụ như trong điều khoản về trọng tài có ghi “Tranh chấp phát sinh (nếu có) sẽ được xét xử tại trung tâm trọng tài quốc tế”. Thiếu sót ở đây là không nói rõ trung tâm trọng tài quốc tế nào. Đến khi tranh chấp xảy ra đòi hỏi phải giải quyết thì lại nảy sinh xung đột mới về pháp luật điều chỉnh.

- Hạn chế về chuyên môn nghiệp vụ, trình độ pháp lý của những người tham gia ký kết hợp đồng, trước hết ảnh hưởng đến việc tìm hiểu đối tác.

**\* Các biện pháp giải quyết tranh chấp**

Các Công ước quốc tế cũng như Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 đều đưa ra các biện pháp giải quyết tranh chấp để các bên có thể lựa chọn. Theo đó, khi có tranh chấp xảy ra, các bên liên quan có thể giải quyết bằng thương lượng hoặc thỏa thuận đưa ra giải quyết tranh chấp bằng trọng tài hoặc khởi kiện ra tòa án. Qua thực tiễn giải quyết các tranh chấp phát sinh từ hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ta có thể đưa ra các giải pháp cơ bản sau:

*Thứ nhất:* Giải quyết tranh chấp bằng con đường hòa giải;

*Thứ hai:* Giải quyết bằng trọng tài

*Thứ ba:* Khởi kiện ra tòa.

**+ Giải quyết tranh chấp bằng hòa giải**

**+ Giải quyết bằng con đường trọng tài**

**+ Giải quyết tranh chấp bằng tòa án**

Như vậy, luật dẫn chiếu đến khác nhau, thời hiệu khởi kiện là khác nhau, nên khi có tranh chấp xảy ra các bên cần chú ý đến thời hạn khiếu kiện để việc khiếu kiện được kịp thời. Việc công nhận và thi hành bản án nước ngoài ở mỗi nước được thực hiện theo các điều ước song phương hoặc đa phương giữa các nước.



### **2.2.2. Thực tiễn và những vướng mắc trong thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hóa Quốc tế bằng đường biển**

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển hiện nay mặc dù có những thuận lợi cơ bản là do các nước đã có điều ước về tự do hàng hải trên biển. Tuy nhiên, trong thực tế vẫn còn có nhiều vướng mắc đó là:

#### **- Về ưu điểm;**

*Thứ nhất*, vận chuyển bằng đường biển không đòi hỏi kỹ thuật, công nghệ quá cầu kỳ và quá đắt khê như đối với vận chuyển bằng đường hàng không.

*Thứ hai*, vận chuyển bằng đường biển có khả năng kết nối nhiều quốc gia, châu lục trên toàn cầu.

*Thứ ba*, tuyến đường của vận chuyển đường biển là tuyến đường tự nhiên trên mặt biển.

*Thứ tư*, vận chuyển bằng đường biển có thể phục vụ chuyên chở tất cả các loại hàng hoá trong buôn bán quốc tế với cước phí phải chăng. Tất cả các loại hàng hóa trong buôn bán quốc tế đều có thể được chuyên chở bằng đường biển: Từ các loại hàng thể rắn như máy móc, trang thiết bị, sản phẩm dệt may đến thể lỏng, khí như dầu thô, khí ga..

#### **- Về nhược điểm;**

*Thứ nhất*, hợp đồng vận chuyển bằng đường biển phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện tự nhiên như thời tiết hay địa lý của các vùng biển.

*Thứ hai*, hoạt động vận chuyển bằng đường biển phụ thuộc vào tình hình thương mại quốc tế.

*Thứ ba*, tốc độ của tàu biển thấp. Tốc độ trung bình của tàu biển thường là vài chục hải lý một giờ. Do đó việc chuyên chở hàng hóa từ nước này qua nước khác mất nhiều thời gian, thậm chí có thể lên tới hàng tháng trời. Điều này ảnh hưởng không nhỏ tới tốc độ luân chuyển hàng hóa và gây khó khăn cho việc đảm bảo chất lượng của hàng.

*Thứ tư*, chứng từ và thủ tục liên quan tới hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển phức tạp. Việc điền hoặc ghi chứng từ không thận trọng có thể dẫn đến tranh chấp. Giá trị hàng hóa trong vận chuyển quốc tế thường là lớn. Do vậy, có thể chỉ một chi tiết nhỏ thiếu chính xác cũng có thể gây ảnh hưởng có thể lớn đến lợi ích của các bên.

*Thứ năm*, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển chứa nhiều rủi ro như: rủi ro liên quan tới yếu tố tự nhiên (các hiện tượng khí tượng); rủi ro bị cướp biển; rủi ro tàu bị bắt giữ.

### Chương 3

## PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT, THỰC HIỆN PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

### ***3.1. Phương hướng thực hiện pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển***

#### ***3.1.1. Hoàn thiện các quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam để phù hợp với thực tiễn và thông lệ quốc tế***

*Thứ nhất*, theo Điều 150 Bộ luật hàng hải 2015 cũng quy định “Người vận chuyển phải mãn cán để trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu biển 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 hóa có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa”

Đây 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 cớ 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 mãn cán hợp lý là hết sức khó khăn. Do đó, pháp luật Việt Nam nên hoàn thiện quy định về trách nhiệm của người chuyên chở theo hướng: *chủ tàu luôn phải đảm bảo khả năng đi biển của tàu không chỉ trước khi bắt đầu chặng hành trình mà trong cả quãng đường vận chuyển*. Theo Điều 14 của Công ước Rotterdam 2009 quy định “*người chuyên chở cam kết trước, vào lúc bắt đầu và trong suốt hành trình đi biển, thực hiện mãn cán hợp lý*” [26]. 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.

*Thứ hai*, Điều 151 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 quy định người chuyên chở 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*”[24]. Đây là trường hợp miễn trách nhiệm nghiêm trọng về bảo vệ quyền lợi của người chuyên chở, không đảm bảo sự bình đẳng giữa các bên trong hợp đồng vận chuyển. Trong thực tế, Quy tắc Rotterdam 2009 quy định về các trường hợp miễn trách nhiệm tại điều 17 không có miễn trách nhiệm về lỗi hàng vận. Hơn nữa, hiện nay phương tiện liên lạc rất hiện đại, người chuyên chở hoàn toàn có khả năng kiểm soát từng bước đi và hành động của con người trên tàu. Do đó, trường hợp miễn trách nhiệm này hết sức vô lý và cần được loại bỏ.

*Thứ ba*, thời hạn trách nhiệm "từ cảng đến cảng" không phù hợp với vận tải đa phương thức đang rất phổ biến trên thế giới hiện nay. Vì vậy Bộ luật hàng hải Việt Nam cần quy định rằng người chuyên chở phải chịu trách nhiệm những tổn thất xảy ra với hàng hóa kể từ khi người chuyên chở hoặc người chuyên chở thực tế nhận hàng ở nơi đi cho đến khi giao hàng ở nơi đến. Nói cách khác, trách nhiệm

của người vận chuyển là từ khi nhận đến khi giao, điều này hoàn toàn phù hợp với vận tải đa phương thức trong thương mại hàng hải quốc tế hiện nay.

*Thứ tư*, về giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở quy định tại điều 152 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 “Trong trường hợp tính chất, giá trị của hàng hóa không được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng hoặc không được ghi rõ trong vận đơn, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác thì người vận chuyển chỉ có nghĩa vụ bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc tổn thất khác liên quan đến hàng hóa trong giới hạn tối đa tương đương với 666,67 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc cho mỗi đơn vị hàng hóa hoặc 02 đơn vị tính toán cho mỗi kilôgam trọng lượng cả bì của số hàng hóa bị mất mát, hư hỏng tùy theo giá trị nào cao hơn”[21], [24]. Mức qui định như vậy là quá thấp so với Điều 59 Công ước Rotterdam 2009 quy định mức giới hạn bồi thường lên tới 875 SDR cho một kiện hoặc một đơn vị hàng hóa hoặc 3 SDR cho mỗi kg hàng hóa cả bì, tùy theo cách tính nào cao hơn, trừ khi giá trị hàng hóa đã được kê khai hoặc người chuyên chở và người gửi hàng thỏa thuận một mức giới hạn trách nhiệm cao hơn. Do vậy pháp luật Việt Nam nên qui định tăng mức giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển.

*Thứ năm*, Ủy ban Hàng hải quốc tế đã đưa ra những dự liệu về việc phát triển vận đơn điện tử trong tương lai, do vậy từ năm 1990 đã tồn tại Các quy tắc của Ủy ban Hàng hải quốc tế về vận đơn điện tử. Hình thức này đã được qui định trong Công ước Rotterdam 2009 và sẽ phổ biến trong tương lai khi các quan hệ thương mại hàng hải quốc tế phát triển để làm bằng chứng cho việc nhận hàng của người chuyên chở và cho hợp đồng hay nội dung của hợp đồng vận tải. Vậy nên Bộ luật hàng hải Việt Nam nên đưa ra một số quy phạm dự liệu điều chỉnh về vấn đề này theo hướng: Chứng từ vận tải điện tử là thông tin trong một hoặc nhiều lần bằng điện tử theo một hợp đồng vận tải bởi một người chuyên chở, bao gồm các thông tin có liên quan đến chứng từ vận tải điện tử bằng cách đính kèm hay kết nối với các chứng từ vận tải điện tử đồng thời hoặc gửi sau chứng từ vận tải điện tử được người chuyên chở phát hành, để làm thành một bộ phận của chứng từ vận tải điện tử.

*Thứ sáu*, thời hạn khởi kiện một năm qui định tại Điều 169 Bộ luật hàng hải 2015 là quá ngắn không kịp để chủ hàng, trong nhiều trường hợp, có thể thu thập thông tin cũng như chứng cứ phục vụ cho việc kiện tụng. Thời hiệu khởi kiện theo chứng từ vận chuyển pháp luật Việt Nam qui định là quá ngắn không bảo đảm được quyền lợi của người bị thiệt hại [24]. Theo Điều 62 Công ước Rotterdam 2009 qui định thời hạn là 2 năm [26]. Do vậy, pháp luật Việt Nam nên hoàn thiện qui định về thời hiệu khởi kiện theo hướng: thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hóa là 02 năm kể từ ngày trả hàng hoặc lẽ ra phải trả hàng cho người nhận hàng.

*Thứ bảy*, các quy định, hướng dẫn của Chính phủ về việc thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển còn chưa cụ thể. Những vấn đề quan trọng trong vận chuyển hàng hóa như cách tính thời gian làm hàng để áp dụng thưởng phạt, 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 cụ thể hóa, 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.

*Thứ tám*, nhà nước cần xây dựng và ban hành thêm các quy định cụ thể về trình tự, thủ tục, nội dung và các bước tiến hành các biện pháp giải quyết tranh chấp hàng hải cũng như hậu quả pháp lý của việc không thi hành kết quả biên bản hòa giải và thương lượng. Bên cạnh đó, trên thực tế có những loại tranh chấp hàng hải mà tòa án không thể xác định được đó là loại tranh chấp gì, tranh chấp dân sự hay thương mại, từ vấn đề này dẫn đến xung đột thẩm quyền giữa các tòa chuyên trách. Do vậy Bộ luật hàng hải Việt Nam cần quy định rõ ràng, cụ thể thẩm quyền xét xử của tòa án đối với các tranh chấp hàng hải. Trong tương lai Việt Nam nên thành lập các tòa án chuyên trách giải quyết các tranh chấp hàng hải quốc tế. Bên cạnh đó cần nâng cao uy tín giải quyết tranh chấp thương mại hàng hải quốc tế tại các Trung tâm trọng tài của Việt Nam. Trong thời gian tới, để giải quyết tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển một cách hiệu quả, Việt Nam nên thành lập Ban trọng tài hàng hải thuộc Trung tâm Trọng tài quốc tế Việt Nam [32].

*Thứ chín*, nhà nước cần thể chế các quy phạm tập quán quốc tế trong lĩnh vực hàng hải vào hệ thống pháp luật Việt Nam sẽ tạo điều kiện cho cá nhân và doanh nghiệp Việt Nam có thể tiếp cận và áp dụng các tập quán quốc tế trong hoạt động thương mại vận tải. Khi tiến hành thể chế hóa các tập quán quốc tế trong lĩnh vực hàng hải, các nhà lập pháp sẽ lựa chọn những quy phạm tập quán phù hợp, không trái với các quy tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam để bổ sung các điều khoản của Bộ luật hàng hải Việt Nam, đồng thời tạo tính thống nhất trong hệ thống pháp luật cũng như thuận lợi cho các cơ quan tiến hành tố tụng khi giải quyết tranh chấp và áp dụng giải thích luật nếu các bên có thỏa thuận việc sử dụng tập quán, rút ngắn khoảng cách pháp lý giữa luật trong nước và luật quốc tế.

### **3.1.2 Ký kết và gia nhập công ước quốc tế về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển.**

Hiện nay, Việt Nam mới gia nhập 15 công ước về hàng hải như Công ước về tổ chức hàng hải quốc tế 1948, Công ước về an toàn sinh mạng con người trên biển 1974, Công ước về tạo thuận lợi trong giao thông hàng hải quốc tế 1965 v.v... Trong bối cảnh vận tải biển quốc tế ngày càng đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển, hội nhập kinh tế của Việt Nam, nhu cầu tham gia vào các điều ước quốc tế trong lĩnh vực này ngày càng trở nên thiết thực [10]

### **3.2. 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**

Tiếp tục mở rộng, 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. 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. Bên cạnh đó, cần ký kết

thêm các hiệp định song phương đặc biệt trong vấn đề vận tải đa phương thức, dịch vụ logistic sẽ tạo thêm thuận lợi cho phục vụ hoạt động vận chuyển hàng hóa của Việt Nam.

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 người viết, 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.

## 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. Nhất là trong vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển thì những quy định pháp luật có thể áp dụng là rất phức tạp và có nhiều khác biệt giữa các văn bản khác nhau khi áp dụng. 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.

Do ảnh hưởng của suy thoái kinh tế toàn cầu, thời điểm hiện nay, lĩnh vực vận tải hàng hoá bằng đường biển đang chững lại và có phần kém sắc nhưng thế giới không ngừng vận động và phát triển, khủng hoảng kinh tế rồi sẽ bị đẩy lùi. Những doanh nghiệp vận tải biển biết tìm phương hướng khắc phục khó khăn, sau cơn bão khủng hoảng sẽ vươn lên vững mạnh. Hệ thống pháp luật Việt Nam mà cụ thể là Bộ luật Hàng hải Việt Nam và các văn bản hướng dẫn giờ đây không chỉ là khung pháp lý cho hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, là cơ sở thiết lập hợp đồng giữa các bên mà còn là những gợi ý tốt nhất để doanh nghiệp Việt Nam dựa vào đó bảo vệ quyền và lợi ích của mình.

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 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.

Nhận thấy được tầm quan trọng và sự cần thiết của lĩnh vực này, người viết đã chọn đây là đề tài luận văn. Luận văn đã đi vào những vấn đề cơ bản trong chế định hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển kèm theo những phân tích về thực trạng, giải pháp cho hệ thống pháp luật cũng như cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, doanh nghiệp vận tải hàng hoá bằng đường biển. Qua đó, luận văn mong muốn sẽ giúp người đọc hiểu rõ hơn về phương thức vận chuyển này và cũng góp một phần nhỏ vào hoàn thiện pháp luật điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.

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 phát triển.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bùi Quốc Anh (2009), “Tình hình thị trường vận tải biển thời kỳ suy giảm kinh tế và một số kiến nghị”, *Tạp chí Giao thông vận tải* (số tháng 6/2009), tr.53-55.
2. Bộ Giao thông vận tải (2015), *Báo cáo Tổng kết 9 năm thực hiện Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005*.
3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (2005), *Quyết định số 41/2005/QĐ-BGTVT ngày 16/9/2005 về trình tự, thủ tục xác nhận việc trình kháng nghị hàng hải tại Việt Nam*, Hà Nội.
4. Hoàng Văn Châu (2015), *Công ước quốc tế về vận tải hàng hóa bằng đường biển và vấn đề gia nhập của Việt Nam*, Nxb Lao động, Hà Nội
5. Chính phủ (2003), *Nghị định số 125/2003/NĐ-CP ngày 29/10 về vận tải đa phương thức quốc tế*, Hà Nội.
6. Chính phủ nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2007), *Nghị định số 115/2007/NĐ-CP về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải biển*, Hà Nội.
7. Cơ sở dữ liệu Luật Việt Nam: [www.luatvietnam.com.vn/](http://www.luatvietnam.com.vn/)
8. Công ước LaHay 1986
9. Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển năm 1978 - Hamburg Rules (2003), bản dịch *Tuyển tập các Công ước Hàng Hải quốc tế*, NXB Lao động, Hà Nội.
10. Công ước Quốc tế Athens về Vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường biển, 1974.
11. 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.
12. Công ước Viên của Liên Hợp quốc
13. Cục Hàng hải Việt Nam (2008), *Báo cáo tình hình thực hiện nhiệm vụ quản lý Nhà nước về hàng hải*, tháng 1/2008.
14. Cục quản lý cạnh tranh và Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam (2014), *Sổ tay Logistic*, NXB Tài chính, Hà Nội.
15. Đại học ngoại thương (2005), *Vận tải và giao nhận trong ngoại thương*, Nxb. Lý luận chính trị, Hà Nội.
16. Đại học Quốc gia Hà Nội (2001), *Giáo trình luật thương mại quốc tế*, NXB Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
17. Nguyễn Vũ Hoàng (2013), “Pháp luật về quyền tự do hàng hải và mối quan hệ với quyền năng của quốc gia ven biển”, *Tạp chí Nhà nước pháp luật*, (3), tr.77-84.
18. Trịnh Thu Hương (2011), *Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương*, Nhà xuất bản thông tin và truyền thông Hà Nội
19. Hà Việt Hưng (2017), *Hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển và vấn đề hoàn thiện pháp luật Việt Nam*, Luận án tiến sĩ Luật
20. Nguyễn Hữu Nam (2014), *Pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển ở Việt Nam*, Luận văn Thạc sĩ



21. Phòng thương mại quốc tế (2006), *Những điều kiện thương mại quốc tế Incoterms 2000*, Nxb Tài chính, TP Hồ Chí Minh.
  22. Quốc hội (2004), *Luật Giao thông đường thủy nội địa*, Hà Nội.
  23. Quốc hội (2005), *Bộ luật Dân sự*, Hà Nội.
  24. Quốc hội (2005), *Bộ luật Hàng hải*, Hà Nội.
  25. Quốc hội (2005), *Luật ký kết và thực hiện điều ước quốc tế*, Hà Nội.
  26. Quốc hội (2005), *Luật Thương mại*, Hà Nội.
  27. Quốc hội (2015), *Bộ luật hàng hải*.
  28. Quy tắc Hague- Visby năm 1968, bản dịch *Tuyển tập các Công ước Hàng Hải quốc tế* (2003), NXB Lao động, Hà Nội.
  29. Quy tắc Rotterdam 2009
  30. Quy tắc York-Antwerp năm 1994.
  31. Nguyễn Ngọc Thái (2010), *Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không*, Luận văn Thạc sĩ Luật học, Khoa luật ĐHQG Hà Nội
  32. Nguyễn Văn Thoan, Nguyễn Thị Hồng Vân (2014), “*Tim hiểu Công ước của Liên hợp quốc về sử dụng chứng từ điện tử trong hợp đồng quốc tế và giải pháp đề Việt Nam gia nhập*”, *Tạp chí kinh tế đối ngoại* (67).
  33. 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).
  34. Hoàng Thị Đoàn Trang (2014), “*Công ước Rotterdam 2009 và lợi ích của Việt Nam khi gia nhập công ước này*”, *Tạp chí Kinh tế đối ngoại* (68), tr.9-13.
  35. Trung tâm Trọng tài quốc tế Việt Nam (VIAC): <http://www.viac.org.vn/>
  36. Nguyễn Tiến Vinh (2011), *Pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển trong bối cảnh hội nhập quốc tế*, *Tạp chí Khoa học ĐHQGHN, Luật học*, (27), tr.178-188.
- Website:**
37. <http://www.imf.org>
  38. <http://www.lawspace.law.uct.ac.za.8080>
  39. <http://www.unctad.org>
  40. <http://www.vinamarine.gov.vn>
  41. <http://www.vietship.vn/showthread.php?t=147>: “*Hợp đồng thuê tàu chuyển*”;
  42. <http://www1.vinamarine.gov.vn/MT/Detail.aspx?id=c4e1da5d-4646-49f1-b25fd6c8f8b4ca5e&CatID=127&NextTime=01/02/2016>: “*Một số thành tựu trong vận tải biển Việt Nam*”