

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không / Nguyễn Ngọc Thái

1. Tính cấp thiết của đề tài

Vận chuyển bằng đường hàng không bao gồm ba lĩnh vực là vận chuyển vận chuyển hành khách, vận chuyển hàng hoá, và vận chuyển bưu phẩm, bưu kiện và thư. Mỗi lĩnh vực có một tầm quan trọng nhất định trong sự phát triển nền kinh tế đất nước. Kể từ năm 1991, Việt Nam đã có đạo luật riêng về hàng không dân dụng với nhiều lần sửa đổi và được làm mới. Các đạo luật này đã có các qui định khá cụ thể về vận chuyển hàng không nói chung và vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không nói riêng. Tuy nhiên vận chuyển hàng không là một lĩnh vực phức tạp có liên quan tới nhiều ngành luật khác và liên quan tới các điều ước quốc tế. Có thể nói đạo luật về hàng không dân dụng của Việt Nam hiện nay và các văn bản pháp luật khác của Việt Nam chưa hoàn toàn đồng nhất, và bản thân nó cũng chưa chuyển hoá được một cách thích hợp nhất các điều ước quốc tế về hàng không. Trong thực tiễn thi hành các văn bản pháp luật về vận chuyển hàng không còn đặt ra nhiều vấn đề cần phải nghiên cứu không chỉ về tính sát hợp giữa pháp luật và thực tiễn đời sống, mà còn cho cả việc hiểu và thi hành từng qui định cụ thể của pháp luật và điều ước quốc tế.

Vì các lẽ đó, tôi lựa chọn đề tài “*Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không*” làm đề tài cho Luận văn thạc sĩ luật học của mình.

Nhận thức rằng hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không được thực hiện trên căn bản các hợp đồng, xét về mặt pháp lý, mà trong đó hợp đồng vận chuyển giữa người vận chuyển và người gửi hàng có vị trí trung tâm và được sự quan tâm nhiều nhất từ phía cộng đồng.

2. Mục đích và phạm vi nghiên cứu

Luận văn hướng tới việc làm rõ một số vấn đề lý luận cơ bản về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không để thông qua đó đánh giá thực trạng các quy định pháp luật điều chỉnh lĩnh vực này, và tiến tới việc đưa ra một

số kiến nghị góp phần hoàn thiện hơn nữa các qui định pháp luật Việt Nam điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không.

Luận văn tập trung nghiên cứu các vấn đề pháp lý và không mở rộng sang lĩnh vực kinh tế hay quốc phòng, an ninh. Luận văn cũng chủ yếu tập trung vào các vấn đề pháp luật của Việt Nam hiện nay mà không mở rộng ra các vấn đề pháp lý có tính cách toàn cầu, cũng như các vấn đề có tính cách lịch sử. Nếu các vấn đề nằm ngoài phạm vi nghiên cứu có được đề cập tới trong Luận văn thì chỉ nên xem là các minh hoạ cho việc làm rõ thêm các vấn đề pháp lý nằm trong phạm vi nghiên cứu của Luận văn.

3. Phương pháp nghiên cứu

Trong quá trình nghiên cứu, Luận văn sử dụng các phương pháp nghiên cứu như phương pháp phân tích và tổng hợp, phương pháp so sánh pháp luật, phương pháp mô hình hoá, diễn hình hoá các quan hệ xã hội, phương pháp phân tích qui phạm và phân tích tình huống.

4. Bố cục của Luận văn

Ngoài các phần mở đầu, kết luận, và phụ lục, nội dung của Luận văn được chia thành 3 chương:

Chương I: Khái luận về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không

Chương II: Pháp luật Việt Nam điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không

Chương III: Một số kiến nghị qua nghiên cứu về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không.

Chương 1
KHÁI LUẬN VỀ HỢP ĐỒNG
VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

1.1. Khái niệm và phân loại hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không

1.1.1. Khái quát về vận chuyển hàng không

Vận chuyển hàng không theo một nghĩa chung nhất là quá trình sử dụng tàu bay để phục vụ cho vận chuyển công cộng, trên cơ sở thường lệ hay không thường lệ. Nói theo nghĩa rộng, nó là sự tập hợp các yếu tố kinh tế kỹ thuật nhằm khai thác, chuyên chở bằng tàu bay một cách có hiệu quả.

Như vậy, vận chuyển hàng không là một phương thức vận chuyển đáp ứng nhu cầu di chuyển vị trí của đối tượng vận chuyển. Qua đó chúng ta có thể xác định vận chuyển hàng không là việc chuyên chở hành khách, hàng hoá, hành lý và bưu kiện trong không gian từ nơi này đến nơi khác bằng tàu bay.

1.1.2. Khái niệm và đặc điểm của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không

Khi nói tới hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không, mọi người thường hiểu là nói tới hợp đồng thương mại, mà trong đó hàng hoá là các động sản hữu hình. Vì vậy hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không là hợp đồng có đền bù. Bởi vậy Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006 định nghĩa:

“Hợp đồng vận chuyển hàng hoá là sự thoả thuận giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, theo đó người vận chuyển có nghĩa vụ vận chuyển hàng hoá đến địa điểm đến và trả hàng hoá cho người có quyền nhận; người thuê vận chuyển có nghĩa vụ thanh toán cước phí vận chuyển” (Điều 128, khoản 1, đoạn 1).

Để giải nghĩa thêm cho tính chất thương mại của hợp đồng theo định nghĩa này, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006 có qui định thêm: “Người

vận chuyển là tổ chức cung cấp dịch vụ vận chuyển thương mại bằng đường hàng không” (Điều 128, khoản 1, đoạn 2).

Có thể hiểu hợp đồng thương mại là hợp đồng do thương nhân giao kết và thực hiện trong khi tiến hành nghề nghiệp của mình. Vì vậy các hợp đồng thương mại thường là các hợp đồng có đền bù, bởi thương nhân là những người chuyên thực hiện các hành vi thương mại hay luôn luôn nhằm các mục tiêu lợi nhuận trong các hoạt động của mình.

1.1.3. Phân loại hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không

Tới lượt mình, vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không lại được phân loại theo các cách thức khác nhau. Các cách phân loại này xuất phát từ các hoạt động thực tế của vận chuyển hàng không có tính khách quan, và có ý nghĩa vô cùng quan trọng trong việc điều tiết các hợp đồng vận chuyển hàng không [32. tr. 35]. Người ta thường nhắc tới các loại vận chuyển như: Vận chuyển hàng không quốc tế và vận chuyển hàng không nội địa; vận chuyển hàng không thường lệ và vận chuyển hàng không không thường lệ. Tất nhiên xét từ góc độ hình thức pháp lý, có các loại hợp đồng vận chuyển hàng hoá tương ứng với các loại vận chuyển nêu trên, bao gồm: hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường hàng không và hợp đồng vận chuyển hàng hoá nội địa bằng đường hàng không; hợp đồng vận chuyển hàng hoá thường lệ bằng đường hàng không và hợp đồng vận chuyển hàng hoá không thường lệ bằng đường hàng không [31, tr. 431]. Tuy nhiên hợp đồng là hình thức pháp lý của các hoạt động vận chuyển này, do đó khi nói về các qui chế pháp lý tương ứng với các loại hợp đồng vận chuyển này, người ta thường chỉ nhắc tới tên của các dạng hoạt động vận chuyển như vậy.

1.2.1. Đề nghị và chấp nhận đề nghị giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không

Giống như các chủng loại hợp đồng khác, hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không cũng có khởi đầu bằng việc một bên đề nghị giao kết hợp đồng để mong muốn được bên kia chấp nhận. Tuy nhiên việc phân biệt ai là

người đưa ra đề nghị và ai là người chấp nhận trong mối quan hệ giữa người gửi hàng hoá và người vận chuyển thì không phải là không có tranh luận.

Đề nghị giao kết hợp đồng là việc thể hiện ý định giao kết hợp đồng ra bên ngoài và với một số điều kiện nhất định để khi người được đề nghị chấp nhận, thì hợp đồng được thiết lập. Bộ luật Dân sự 2005 định nghĩa: “Đề nghị giao kết hợp đồng là việc thể hiện rõ ý định giao kết hợp đồng và chịu sự ràng buộc về đề nghị này của bên đề nghị đối với bên đã được xác định cụ thể” (Điều 390, khoản 1).

1.2.2. Hình thức của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không

Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006 đã thống nhất hoá các qui tắc của pháp luật quốc gia và pháp luật quốc tế liên quan tới hình thức của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không. Việc hợp đồng vận chuyển hàng không nói chung và hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không nói riêng là hợp đồng trọng hình thức. Pháp luật buộc hợp đồng phải lập thành văn bản và phải tuyên bố giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển liên quan tới thiệt hại xảy ra đối với hành khách hoặc người gửi hành lý, hàng hoá trong quá trình vận chuyển.

Nếu như hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý bằng đường hàng không được thể hiện bằng vé máy bay và thẻ hành lý, thì hình thức của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không là vận đơn hàng không (the air waybill) hoặc biên lai hàng hoá (the cargo receipt). Các chứng từ này luôn luôn được xem là chứng cứ đầu tiên về việc giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không, về việc chấp nhận hàng hoá để vận chuyển và về các điều kiện vận chuyển được xác định trong đó. Theo nội dung này, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006 qui định: “Vận đơn hàng không là chứng từ vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không và là bằng chứng của việc giao kết hợp đồng, việc đã tiếp nhận hàng hoá và các điều kiện của hợp đồng (Điều 129, khoản 1).

1.2.3. Nội dung của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không

Nói tới nội dung của hợp đồng là nói tới các điều kiện của hợp đồng mà các bên cam kết thi hành. Các điều kiện của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không được thể hiện trong hai loại văn bản - Đó là chứng từ vận chuyển (vận đơn hoặc biên lai hàng hoá), và Điều lệ vận chuyển hàng không. Ngoài ra các qui định của pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng không cũng chứa đựng các điều kiện của hợp đồng. Điều lệ vận chuyển hàng không là nơi chứa đựng các điều kiện áp dụng chung cho tất cả các loại hợp đồng vận chuyển, riêng cho các hợp đồng vận chuyển hàng hoá. Còn chứng từ vận chuyển hàng hoá xác định các điều kiện có tính cách cá biệt cho một hợp đồng vận chuyển hàng hoá cụ thể.

Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006, tại Điều 111, khoản 1 có qui định: “Điều lệ vận chuyển là bộ phận cấu thành của hợp đồng vận chuyển hàng không, qui định các điều kiện của người vận chuyển đối với việc vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hoá, bưu phẩm, bưu kiện, thư bằng đường hàng không”.

1.3. Hiệu lực của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không

Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không khi đã được giao kết hợp pháp đều có hiệu lực ràng buộc giữa các bên. Việc vi phạm các điều kiện của hợp đồng sẽ bị pháp luật cưỡng chế theo các biện pháp đã được tạo dựng sẵn. Tuy nhiên trước tiên cần phải nghiên cứu các điều kiện làm cho hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không có hiệu lực và sự vô hiệu của hợp đồng này.

1.3.1. Các điều kiện có hiệu lực và sự vô hiệu của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không

1.3.1.1. Các điều kiện có hiệu lực của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không

Cũng giống như mọi giao dịch khác, hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không cũng phải đáp ứng các điều kiện có hiệu lực của giao dịch pháp lý mà Bộ luật Dân sự 2005 của Việt Nam gọi là giao dịch dân sự. Theo Bộ luật này giao dịch dân sự có các điều kiện có hiệu lực như sau:

“1. Giao dịch dân sự có hiệu lực khi có đủ các điều kiện sau đây:

- a) Người tham gia giao dịch có năng lực hành vi dân sự;
- b) Mục đích và nội dung của giao dịch không vi phạm điều cấm của pháp luật, không trái đạo đức xã hội;
- c) Người tham gia giao dịch hoàn toàn tự nguyện.

2. Hình thức giao dịch dân sự là điều kiện có hiệu lực của giao dịch trong trường hợp pháp luật có qui định” (Điều 122).

Hầu như các Bộ luật Dân sự trên thế giới cũng đều có thiết lập các điều kiện cho các giao dịch, tuy nhiên chú trọng hơn tới các điều kiện có hiệu lực của hợp đồng. Từ thời cổ đại, các luật gia La Mã cho rằng hợp đồng phải đáp ứng bốn điều kiện về:

Thứ nhất, năng lực chủ thể giao kết hợp đồng;

Thứ hai, sự thoả thuận;

Thứ ba, đối tượng của hợp đồng;

Thứ tư, nguyên nhân của nghĩa vụ.

Các Bộ luật Dân sự như của Pháp và một số nước khác bị ảnh hưởng của pháp luật Pháp cũng đã ghi nhận các điều kiện có hiệu lực như vậy bắt nguồn từ Luật La Mã.

Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không muốn có hiệu lực thì phải tuân thủ các điều kiện do pháp luật đặt ra liên quan tới các yếu tố nói trên. Xem xét từ các yếu tố này, chúng ta có thể thấy hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không cũng giống các loại hợp đồng khác về các yếu tố liên quan tới hiệu lực của giao dịch.

1.3.1.2. Sự vô hiệu của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không và việc xử lý vô hiệu

Vấn đề vô hiệu của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không có lẽ không khác nhiều so với vấn đề vô hiệu của các chủng loại hợp đồng khác. Tuy nhiên như trên đã nói hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không có một số yêu cầu đặc biệt về các điều kiện có hiệu lực của hợp đồng, nên việc xử lý chúng có thể mang lại đôi điều khác biệt do giải pháp khác biệt đã được chọn để xử lý sự khác biệt phần nào của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không.

Trước hết, trong trường hợp năng lực hành vi của người vận chuyển không được đáp ứng theo yêu cầu của pháp luật, thì hợp đồng có thể bị hủy bỏ bởi tòa án hoặc không thể thực hiện được do cơ quan nhà nước có thẩm quyền thực thi nhiệm vụ của mình để bảo vệ pháp luật xuất phát từ lợi ích chính đáng của cộng đồng như trên đã phân tích.

Thứ hai, trong trường hợp đối tượng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không không đáp ứng các yêu cầu của pháp luật, thì các cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc các chủ thể của hợp đồng vận chuyển có thể đình chỉ thực hiện hợp đồng. Tòa án có thể tuyên hợp đồng vô hiệu nếu có sự nại ra hợp đồng chống lại các yêu cầu của pháp luật.

Thứ ba, trong trường hợp hình thức của hợp đồng không bảo đảm theo yêu cầu của pháp luật, hợp đồng không trở nên vô hiệu nhưng người vận chuyển có lỗi trong trường hợp này không được hưởng quyền lợi đặc trưng của vận chuyển hàng không, có nghĩa là không được hưởng mức giới hạn trách nhiệm do pháp luật qui định.

1.3.2. Thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không tạo lập quyền và nghĩa vụ của các bên trong quan hệ hợp đồng. Xuất phát từ các đặc điểm của loại hợp đồng này người ta thiết lập các qui chế của việc thực hiện hợp đồng (nếu hợp đồng giữa các bên không qui định khác), trong đó có các đặc thù sau:

Thứ nhất, người gửi hàng có quyền định đoạt hàng hóa bằng việc: (1) Lấy lại hàng hóa tại cảng hàng không đi hoặc cảng hàng không đến; hoặc (2) giữ

lại hàng hóa đang vận chuyển tại bất kỳ điểm hạ cánh nào, bằng việc đưa ra chỉ dẫn trả hàng hóa ở điểm đến hoặc trong hành trình vận chuyển cho người khác không phải là người nhận hàng hóa được chỉ định ban đầu; hoặc (3) yêu cầu đưa hàng hóa quay trở lại cảng hàng không đi.

Thứ hai, người nhận hàng hóa có quyền yêu cầu người vận chuyển trả hàng hóa cho mình khi hàng hóa tới địa điểm đến sau khi trả các chi phí và thực hiện các điều kiện vận chuyển theo qui định. Tuy nhiên người nhận hàng hóa không được thực hiện quyền này khi người gửi hàng hóa đã thực hiện quyền định đoạt hàng hóa như đã nói ở trên.

Thứ ba, người gửi hàng và người nhận hàng có thể thực hiện một cách tương ứng tất cả các quyền đã nêu trên. Người gửi hàng hóa hoặc người nhận hàng hóa có thể nhân danh mình để thực hiện các quyền này, không phụ thuộc vào việc người đó hành động vì lợi ích của mình hay lợi ích của người kia. Tuy nhiên người thực hiện các quyền này phải thực hiện các nghĩa vụ do hợp đồng vận chuyển hàng hóa quy định.

Thứ tư, việc thực hiện các quyền nêu trên không ảnh hưởng đến: (1) Mối quan hệ giữa người gửi hàng hóa và người nhận hàng hóa; (2) mối quan hệ giữa các người thứ ba có quyền phát sinh hoặc từ người gửi hàng hóa hoặc từ người nhận hàng hóa.

Thứ năm, để thực hiện thuận tiện hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không, nhất là trong vận chuyển hàng không quốc tế, pháp luật thường ấn định, người gửi hàng hóa có nghĩa vụ cung cấp các thông tin và các giấy tờ cần thiết để đáp ứng các thủ tục hải quan, cảnh sát và các thủ tục của bất cứ cơ quan nhà nước nào khác trước khi giao hàng hóa cho người nhận hàng hóa.

1.3.3. Trách nhiệm của các bên trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không chính là sự thỏa thuận giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, vì vậy là hợp đồng song vụ. Các bên đều có những quyền và nghĩa vụ đối với nhau. Nghĩa vụ của mỗi

bên có những đặc điểm riêng, do đó cần nghiên cứu trách nhiệm về các vi phạm của mỗi bên riêng biệt một cách tương đối.

1.3.3.1. Trách nhiệm của người gửi hàng hóa

Người gửi hàng hóa có các nghĩa vụ cơ bản trong quan hệ hợp đồng với người vận chuyển là chi trả cước vận chuyển, và cung cấp thông tin và giấy tờ liên quan tới hàng hóa. Do vậy người vận chuyển có trách nhiệm đối với các nghĩa vụ tương ứng.

1.3.3.2. Trách nhiệm của người vận chuyển

Nghĩa vụ căn bản của người vận chuyển là di chuyển hàng hóa từ nơi này tới nơi khác trong một thời hạn nhất định theo sự thỏa thuận và trả hàng hóa cho người có quyền nhận. Do đó trách nhiệm của người vận chuyển phát sinh khi xảy ra mất mát, thiếu hụt, hoặc hư hỏng hàng hóa trong thời gian bảo quản của người vận chuyển, hoặc khi vận chuyển chậm trễ hàng hóa.

Về cơ bản, người vận chuyển hàng không chỉ chịu trách nhiệm đối với hàng hóa khi hàng hóa ở trong tàu bay, ở cảng hàng không, sân bay. Trong trường hợp tàu bay buộc phải hạ cánh ngoài cảng hàng không nhằm đảm bảo an toàn cho hành trình như để khắc phục một sự cố, hay do tai nạn mà tàu bay buộc phải hạ cánh, thì người vận chuyển hàng không còn phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa khi hàng hóa ở bên ngoài tàu bay, ngoài cảng hàng không, tức là ở bất kỳ nơi nào mà tàu bay hạ cánh.

1.4. Giải quyết tranh chấp liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không

Khi xảy ra tranh chấp liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không, người gửi hàng hóa, người nhận hàng hóa hoặc người đại diện hợp pháp của họ có quyền khiếu nại, khởi kiện người vận chuyển để bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của họ khi bị xâm hại. Việc khiếu nại trong vận chuyển hàng không đối với hàng hóa là bắt buộc để điều hòa nền không vận, không gây rắc rối bằng việc chạy theo kiện tụng và bảo đảm sự thiện chí. Do đó có nguyên tắc là việc người nhận hàng hóa mà không khiếu nại, trừ khi có chứng minh ngược lại, thì sự không khiếu nại là bằng chứng rằng hàng hóa đã được

chuyển giao ở trạng thái thỏa đáng và phù hợp với chứng từ vận chuyển hoặc bản ghi được lưu giữ bằng các cách thức khác. Để thực hiện quyền khởi kiện, người nhận hàng hóa phải khiếu nại bằng văn bản với người vận chuyển trong thời hạn nhất định. Công ước Montreal 1999 qui định nguyên tắc, nếu không có khiếu nại nào được đưa ra trong thời hạn qui định thì không vụ kiện nào chống lại người vận chuyển được chấp nhận trừ trường hợp có sự lừa dối từ phía người vận chuyển.

Tranh chấp về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không có thể giải quyết tại trọng tài hoặc tòa án theo tinh thần của Công ước Montreal 1999. Điều này có thể thấy Công ước nghiêng về quan niệm hợp đồng vận chuyển này là hợp đồng thương mại.

Với tranh chấp phát sinh từ hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường hàng không (là hợp đồng vận chuyển mà theo thỏa thuận của các bên trong hợp đồng địa điểm xuất phát và địa điểm đến trên lãnh thổ của hai quốc gia hoặc trên lãnh thổ của một quốc gia nhưng có điểm dừng thỏa thuận trên lãnh thổ của một quốc gia khác, không kể có gián đoạn trong vận chuyển hoặc chuyển tải), tòa án Việt Nam sẽ có thẩm quyền giải quyết theo lựa chọn của người khởi kiện trong những trường hợp sau:

- + Người vận chuyển có trụ sở chính hoặc địa điểm kinh doanh chính tại Việt Nam;
- + Người vận chuyển có địa điểm kinh doanh và giao kết hợp đồng vận chuyển tại Việt Nam;
- + Việt Nam là địa điểm đến của hành trình vận chuyển.

1.5. Vận chuyển đa phương thức

1.5.1. Khái niệm và mô hình vận chuyển đa phương thức

Vận chuyển đa phương thức (Multimodal transport) quốc tế hay còn gọi là vận tải liên hợp (Combined transport) là phương thức vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận chuyển khác nhau trở lên, trên cơ sở một hợp đồng vận chuyển đa phương thức từ một điểm ở một nước tới một điểm chỉ định ở một nước khác để giao hàng.

Theo nội dung của khái niệm trên, điều kiện để hình thành và phát triển dịch vụ vận chuyển đa phương thức quốc tế, thì chí ít cũng phải hội đủ 3 yếu tố cơ bản: (1) Có ít nhất hai hình thức vận chuyển khác nhau; (2) chỉ có một hợp đồng vận chuyển đa phương thức; và (3) từ quốc gia này sang quốc gia khác.

Chương 2

PHÁP LUẬT VIỆT NAM ĐIỀU CHỈNH HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

2.1. Nguồn pháp luật điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không

Các văn bản pháp luật về hàng không nói chung và về hợp đồng vận chuyển hàng không nói riêng có thể chia thành các văn bản pháp luật quốc gia và các văn bản pháp luật quốc tế. Vận chuyển hàng không không chỉ dừng lại ở việc bị điều tiết bởi luật tư mà cả luật công như đã phân tích ở trên kể cả trong lĩnh vực vận chuyển hàng không quốc tế, do đó khi nói tới các văn bản điều tiết hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không không thể không nói tới tất cả các văn bản.

Hiện nay cộng đồng hàng không quốc tế đã cố gắng hợp nhất các qui tắc vận chuyển hàng không quốc tế trong hệ thống Công ước Warsaw trong một Công ước quốc tế khác là Công ước Montreal 1999. Tuy nhiên không phải tất cả các quốc gia đều là thành viên của Công ước Montreal 1999.

Ngoài ra còn nhiều điều ước liên quan tới lĩnh vực hàng không có đan xen tới các lĩnh vực khác.

Các văn bản pháp luật chủ yếu của Việt Nam điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng không bao gồm: Bộ luật Dân sự 2005, Luật Thương mại 2005, Luật Doanh nghiệp 2005, Luật Kinh doanh bảo hiểm, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006. Bên cạnh đó là các văn bản hướng dẫn thi hành ở nhiều cấp độ khác nhau. Liên quan tới vận chuyển đa phương thức mà trong đó có chặng vận chuyển bằng đường hàng không như đã nói ở Chương 1 thì chúng ta còn thấy nhiều văn bản pháp luật khác có liên quan. Chẳng hạn Nghị định số 125/2003/NĐ-CP, ngày 29/10/2003 của Chính phủ về vận tải đa phương thức quốc tế. Lưu ý rằng dịch vụ vận tải đa phương thức tại Việt Nam, cho đến thời điểm hiện nay cũng được phân chia thành một loại hình dịch vụ riêng biệt.

Đánh giá một cách tổng quát, pháp luật về hàng không của Việt Nam đã có những quy định khá tích cực trong việc nội luật hóa các quy định của luật hàng không quốc tế theo hai cách: trực tiếp tham gia các điều ước quốc tế, hoặc trên cơ sở các điều ước quốc tế và kinh nghiệm của các nước, đưa vào luật quốc gia các quy định mới một cách có chọn lọc, đặc biệt về vấn đề liên quan trực tiếp đến hoạt động vận chuyển hàng không như về kỹ thuật, bảo hiểm... Các quy định của luật hàng không dân dụng từ trước trước đến nay được phân thành hai dạng: một là các quy định đặc thù của Việt nam và hai là các quy định nhằm chuyển hóa hoặc sao chép, học tập các điều ước quốc tế (kể cả các điều ước mà Việt Nam chưa tham gia nhưng được nhiều quốc gia thừa nhận). Các quy định thuộc một trong hai dạng trên không tách biệt nhau hoàn toàn mà có thể cùng nằm trong một chương, một mục và thậm chí ngay trong một điều khoản của Luật, tất nhiên ở mức độ khác nhau. Các điều ước quốc tế được chuyển hóa vào các Luật Hàng không dân dụng của Việt Nam là: Công ước Warsaw 1929, Hiệp định Hague 1955, Công ước Montreal 1999, Công ước Chicago 1944... Tuy nhiên khi một điều ước được chuyển hóa thì không có nghĩa là chuyển hóa tất cả mà có những chọn lọc nhất định. Luật Hàng không dân dụng Việt Nam có sự chuyển hóa hoặc sao chép các quy định của điều ước quốc tế một cách chọn lọc, chỉnh lý phù hợp với thực tế cũng như tổng thể hệ thống pháp luật Việt Nam. Tuy nhiên đây là ngành luật có phạm vi điều chỉnh tương đối rộng, được áp dụng với nhiều đối tượng, vận dụng nhiều quy định của pháp luật và thông lệ quốc tế về hàng không dân dụng cho nên để xây dựng các quy phạm pháp luật điều chỉnh các lĩnh vực liên quan đòi hỏi phải có sự xem xét một cách tổng thể các ngành luật khác. Các quan hệ thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật hàng không dân dụng không chỉ bó hẹp trong phạm vi điều chỉnh của Luật Thương mại mà còn rất nhiều ngành luật khác điều chỉnh như Bộ luật Dân sự (phân hợp đồng), Luật Lao động, Luật Hình sự... Luật hàng không không phải là một bộ phận tách rời trong hệ thống pháp luật.

2.2.2. Một số phân tích cụ thể các qui định pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không

Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006 ra đời đã khắc phục được những thiếu sót của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 1991, phù hợp với các Điều ước quốc tế và xu hướng chung của thế giới. Chính vì vậy, dưới đây tôi sẽ đi vào phân tích một cách khái quát về những điểm mới của Luật Hàng không dân dụng 2006 về lĩnh vực vận chuyển hàng không.

Về kinh doanh vận chuyển hàng không

Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 1991 và 1995 quy định Thủ trưởng cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng quyết định thành lập hãng hàng không Việt Nam sau khi được Thủ tướng Chính phủ cho phép gây nên sự chồng chéo với pháp luật về doanh nghiệp. Theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006, các hãng hàng không có thể được thành lập dưới các hình thức doanh nghiệp Nhà nước, công ty cổ phần, công ty tư nhân bao gồm cả doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài theo các quy định của pháp luật về doanh nghiệp, với điều kiện ngành kinh doanh chính là vận chuyển hàng không. Luật Hàng không dân dụng năm 2006 quy định rõ kinh doanh vận chuyển hàng không là ngành kinh doanh có điều kiện, phải được Bộ Giao thông vận tải cấp giấy phép sau khi được Thủ tướng Chính phủ đồng ý. Luật Hàng không dân dụng năm 2006 cũng quy định cụ thể những điều kiện chính để được vận chuyển nội địa, vẫn tuân thủ nguyên tắc của Công ước Chicago 1944 chỉ dành cho các hãng hàng không Việt Nam, đồng thời quy định hãng hàng không nước ngoài được tham gia vận chuyển trong những trường hợp đặc biệt. Đặc biệt, Luật năm 2006 quy định về thẩm quyền của Bộ Giao thông vận tải giao nhiệm vụ cho các hãng hàng không Việt Nam là doanh nghiệp của Nhà nước hoặc tổ chức đấu thầu khai thác các đường bay đến các vùng có nhu cầu thiết yếu về vận chuyển hàng không đối với sự phát triển kinh tế - xã hội vùng, địa phương, đặc biệt là miền núi, vùng sâu, vùng xa khi việc khai thác các đường bay đến các vùng này không thể có lãi.

Về hợp đồng vận chuyển hàng không

Luật Hàng không dân dụng 2006 đã kế thừa Luật Hàng không dân dụng 1991, 1995 giữ cơ cấu điều tiết mối quan hệ giữa người vận chuyển là hãng

hàng không với khách hàng thông qua hợp đồng vận chuyển hàng hóa; trách nhiệm dân sự của người vận chuyển. Về nội dung, nhằm chuẩn hóa các quy định về quyền và nghĩa vụ và những vấn đề liên quan đến việc ký kết và thực hiện hợp đồng vận chuyển theo tiêu chuẩn mới nhất của quốc tế, nâng cao sức cạnh tranh của thị trường vận chuyển hàng không Việt Nam, Luật Hàng không dân dụng 2006 chuyển hóa toàn bộ các quy định của Công ước Montreal 1999 về thống nhất một số quy tắc vận chuyển hàng không quốc tế năm 1999, so với Luật Hàng không dân dụng 1991, 1995 chuyển hóa các quy định của Công ước Warsaw 1929 được sửa đổi bởi Nghị định thư Hague.

Về trách nhiệm dân sự của người vận chuyển

Điểm khác biệt cơ bản nhất của Luật Hàng không dân dụng 2006 so với Luật Hàng không dân dụng 1991 và 1995 trong quan hệ giữa người vận chuyển với khách hàng chính là vấn đề trách nhiệm dân sự của người vận chuyển. Đây là điều ước quan trọng của tư pháp hàng không quốc tế với mục đích là bảo vệ và cân bằng lợi ích của người vận chuyển và của khách hàng bao gồm hai vấn đề chính: chế độ trách nhiệm và thẩm quyền giải quyết tranh chấp. Từ năm 1996 trở lại đây, mức trách nhiệm dân sự quy định tại pháp luật về hàng không đã trở nên “lạc hậu” so với mức mà các doanh nghiệp vận chuyển hàng không đã áp dụng (cụ thể là so với mức áp dụng của Vietnam Airlines) trên thực tế. Vì vậy Luật Hàng không dân dụng 2006 đã thay đổi so với luật cũ để phù hợp hơn với điều kiện kinh tế xã hội hiện nay của đất nước. Nếu luật cũ áp dụng theo điều ước quốc tế mà Việt Nam ký kết hoặc tham gia thì Luật Hàng không dân dụng 2006 đã nâng mức giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển lên cao hơn so với cam kết quốc tế của Việt Nam.

Về hoạt động vận chuyển

So với Luật Hàng không dân dụng 1991, Luật Hàng không dân dụng 2006 đã bổ sung thêm các quy định pháp lý điều chỉnh hai loại hoạt động vận chuyển: vận chuyển quốc tế thường lệ và vận chuyển quốc tế không thường lệ cũng như các điều kiện cho việc thực hiện các loại hoạt động đó. Điều này phù hợp với Công ước Chicago 1944, và các Hiệp định vận chuyển hàng không đã ký kết...

Trong giai đoạn hiện nay các chuyến bay không thường lệ ngày càng có xu hướng cạnh tranh với các chuyến bay quốc tế thường lệ nên việc quy định chế độ pháp lý cụ thể với chuyến bay không thường lệ sẽ đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng không đột xuất và đặc biệt cần thiết nhưng đồng thời không gây ảnh hưởng đến chuyến bay thường lệ.

Chương 3

MỘT SỐ KIẾN NGHỊ QUA NGHIÊN CỨU VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

3.1. Định hướng pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không

3.1.1. Thúc đẩy sự phát triển của kinh tế, văn hóa, xã hội

Việt Nam vẫn còn đang là một quốc gia có nền kinh tế chậm phát triển. Muốn được phát triển ngang tầm với các quốc gia trong khu vực và trên thế giới thì còn cần một thời gian dài với những nỗ lực rất lớn nữa. Chúng ta phải chú trọng không ngừng phát triển đồng đều cả kinh tế lẫn văn hóa và xã hội. Hàng không dân dụng là một lĩnh vực có đóng góp rất lớn trong sự phát triển của đất nước. Trong nền kinh tế quốc dân, hoạt động vận chuyển hàng không của các doanh nghiệp vận chuyển hàng không là chất xúc tác đặc biệt thúc đẩy nền kinh tế quốc dân và mối quan hệ kinh tế quốc tế phát triển; đóng góp một phần đáng kể trong tổng sản phẩm xã hội và thu nhập quốc dân; góp phần rút ngắn khoảng cách giữa thành thị và nông thôn, đồng bằng và miền núi... Vì vậy khi xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật về hàng không dân dụng, định hướng, mục tiêu nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội cần phải được đặt lên hàng đầu. Chỉ khi thực hiện tốt mục tiêu, định hướng này, hệ thống pháp luật được xây dựng mới có thể hoàn thành được những định hướng tiếp sau mà tôi sẽ trình bày dưới đây.

3.1.2 Bảo đảm giao lưu quốc tế

Không nằm trong trường hợp ngoại lệ, đối với cộng đồng hàng không quốc tế, xu thế toàn cầu hóa thúc đẩy quá trình hội nhập quốc tế ngành hàng không dân dụng của mỗi quốc gia muốn phát triển hoạt động hàng không dân dụng của mình. Tự do hóa vận tải hàng không đang là quá trình phát triển tất yếu của ngành hàng không dân dụng quốc tế. Tự do hóa tạo ra một thị trường chung rộng lớn cho các hãng hàng không, đồng thời cũng là thách thức lớn đối

với sự tồn tại trong môi trường cạnh tranh khốc liệt, nhất là đối với hãng hàng không của các nước đang phát triển.

3.1.3 Bảo đảm an toàn trong vận chuyển hàng không

Hàng không dân dụng là một lĩnh vực liên quan đến các vấn đề vô cùng quan trọng. Đó là: chủ quyền quốc gia, không phận, hành khách và hàng hóa có thể chuyên chở xuất phát từ mỗi quốc gia và do đó liên quan đến lợi ích và an ninh quốc gia.

Với tầm quan trọng như vậy, định hướng pháp luật về hàng không dân dụng ngoài việc đảm bảo hai tiêu chí trên thì còn một tiêu chí rất quan trọng nữa đó là đảm bảo an toàn. Đảm bảo an toàn ở đây cụ thể là an toàn về người, tài sản, an toàn về lãnh thổ và an toàn về pháp lý.

3.2. Kiến nghị hoàn thiện hơn nữa pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không

Kiến nghị thứ nhất: Thống nhất hóa các quy định pháp luật của Việt Nam và quốc tế về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không trong cùng một mục có thể.

Kiến nghị thứ hai: Đảm bảo tính hệ thống của các quy định pháp luật.

Kiến nghị thứ ba: Cần phải thực hiện để tạo đà cho hoạt động vận chuyển hàng không phát triển đó là tuyên truyền trên các phương tiện thông tin đại chúng để mọi người có thể hiểu hơn về loại hình hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không.

Kiến nghị thứ tư: Tranh chấp trong lĩnh vực hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không là khá phức tạp. Vì vậy cần được quan tâm thực hiện nâng cao kỹ năng giải quyết tranh chấp xảy ra trong lĩnh vực này.

Kiến nghị thứ năm: Cần xây dựng ngay những quy định pháp luật cụ thể liên quan, tạo điều kiện cho loại hình vận chuyển đa phương thức (mà có một khâu trong đó là vận chuyển hàng không) phát triển.

Kiến nghị thứ sáu: cần sửa đổi về mảng hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không được quy định trong Luật HKDD 2006 (với 4 kiến nghị sửa đổi)

Kiến nghị thứ bảy: Cần có các quy định để tạo điều kiện cho cạnh tranh lành mạnh trong lĩnh vực hàng không.

Đề nghị có sự sửa đổi hay xóa bỏ đi quy định về mức giá trần trong vận chuyển nội địa - một quy định hạn chế của Luật Hàng không dân dụng 2006.

KẾT LUẬN

Trong nền kinh tế quốc tế không ngừng vận động và phát triển thì việc hệ thống pháp luật phải liên tục được điều chỉnh để phù hợp với xu thế chung là một tất yếu. Với lượng hàng hóa lưu thông trao đổi ngày càng tăng lên với mục tiêu an toàn, nhanh chóng, tiện nghi thì phương thức vận tải hàng hóa bằng đường hàng không trong thời gian hiện nay và tương lai sẽ luôn là phương thức vận tải quan trọng và được lựa chọn số một. Ý thức tầm quan trọng này, mới đây Đảng và Nhà nước ta đã ban hành Luật HKDD 2006. Đây là văn bản luật được đánh giá là mang tính hội nhập cao và cùng với các văn bản luật khác nó đã tạo nên một hệ thống pháp luật tương đối hoàn chỉnh, trở thành một nền tảng vững chắc, tạo động lực mới để ngành hàng không phát triển mạnh mẽ hơn, từng bước vươn lên khẳng định vị thế trong quá trình hội nhập cộng đồng hàng không dân dụng và thế giới.

Nhận thấy được tầm quan trọng của lĩnh vực này tôi đã quyết định chọn đây là đề tài khóa luận của mình. Với bài khóa luận nghiên cứu tổng quan về những nội dung của hợp đồng vận chuyển hàng không và hệ thống pháp luật điều chỉnh về vấn đề này, tôi hy vọng sẽ phần nào giúp mọi người hiểu rõ hơn về phương thức vận chuyển này. Và với những phân tích về thực trạng, giải pháp cho hệ thống pháp luật về hàng không dân dụng sẽ góp phần giúp cho nền pháp luật về lĩnh vực này luôn phù hợp với thời đại và không ngừng hoàn thiện.

Hơn bất cứ một phương tiện vận chuyển nào khác, hàng không sẽ tăng trưởng trên quy mô toàn cầu. Sự tăng trưởng của vận tải hàng không sẽ đặt ra vấn đề cần phải xem xét tính tương thích của các quy định pháp lý có liên quan. Chính vì điều này, tôi hy vọng sẽ có những nghiên cứu và tìm hiểu kỹ hơn về lĩnh vực hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không và các lĩnh vực khác có liên quan. Những nghiên cứu này sẽ dẫn đến việc hòa đồng luật quốc tế vào luật quốc gia, góp phần tạo môi trường pháp lý thuận lợi cho hoạt động vận chuyển hàng không.