

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển theo pháp luật Việt Nam : Luận văn ThS. Luật: 60 38 50 / Trường Thị Thúy Nga ; Nghd. : TS. Ngô Huy Cương

MỤC LỤC

	Trang
Lời cam đoan	
Mục lục	
Mở đầu	1
Chương 1: KHÁI QUÁT CHUNG VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN	4
1.1. Khái quát chung về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển	4
1.1.1. Khái niệm về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển	4
1.1.2. Đặc điểm kinh tế kỹ thuật của hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển	7
1.2. Khái niệm và đặc điểm của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển	10
1.2.1. Khái niệm của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển	10
1.2.2. Các đặc điểm của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển	13
1.2.3. Phân loại hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển	14
1.3 . Đối tượng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển	17
1.4. Nội dung hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển	18
1.5. Người vận chuyển trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển	32
1.5.1. Người vận chuyển theo hợp đồng	33
1.5.2 .Người vận chuyển thực tế	34
1.6. Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển trong vận tải đa phương thức	35
1.6.1. Khái quát về vận tải đa phương thức	35
1.6.2. Hợp đồng vận tải đa phương thức	39
1.7. Điều kiện thương mại quốc tế (Interms) với Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển	43
1.8. Vận đơn sử dụng trong giao nhận vận chuyển hàng hoá bằng đường biển	45
1.9. Chậm trả hàng	51
1.10. Tổn thất chung	52
1.11. Khiếu nại và kiện tụng liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển	54

Chương 2: THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN VÀ THỰC TIỄN ÁP DỤNG TẠI VIỆT NAM	58
2.1. Pháp luật điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển	58
2.1.1. Pháp luật quốc tế	58
2.1.1.1. Công ước quốc tế thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển (Quy tắc Hague 1924)	59
2.1.1.2. Nghị định thư sửa đổi Công ước quốc tế thống nhất một số quy tắc vận đơn đường biển, Visby 1968 (Quy tắc Hague-Visby 1968)	59
2.1.1.3. Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, 1978 (Quy tắc Hamburg)	60
2.1.1.4. Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hoá bằng vận tải đa phương thức quốc tế	61
2.1.2. Pháp luật Việt Nam	61
2.1.2.1. Cam kết của Việt Nam trong tổ chức Thương mại thế giới (WTO)	61
2.1.2.2 Quy định của pháp luật Việt Nam liên quan đến Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển	63
2.1.2.2.1 Bộ luật Dân sự 2005	63
2.1.2.2.2 Bộ luật Hàng hải 2005	65
2.1.2.2.3 Tập quán trong hoạt động hàng hải	72
2.2. Thực tiễn hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển hiện nay ở Việt Nam	74
2.3. Cơ chế giải quyết tranh chấp trong Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển	81
Chương 3: MỘT SỐ KIẾN NGHỊ NHẪM HOÀN THIỆN CÁC QUY ĐỊNH PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN	89
3.1. Đánh giá chung về hệ thống văn bản pháp luật điều tiết quan hệ hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển	89
3.2. Một số kiến nghị nhằm hoàn thiện các quy định về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển	91
3.2.1. Bổ sung, hoàn thiện một số nội dung trong Bộ luật Hàng hải 2005	91
3.2.2. 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 hàng hoá quốc tế nói chung	93
3.2.3. Tăng cường nâng cao hiểu biết pháp lý cho cơ quan Nhà nước có thẩm quyền và các doanh nghiệp trong lĩnh vực ký kết và thực hiện hợp đồng vận	94

chuyển hàng hoá bằng đường biển

Kết luận

96

Danh mục tài liệu tham khảo

98

MỞ ĐẦU

1. Sự cần thiết của đề tài

Vận chuyển đường biển không chỉ là vấn đề liên quan đến lãnh thổ, đường biển mà còn liên quan đến chủ quyền của mỗi quốc gia. Cho đến nay vận tải biển được phát triển mạnh và trở thành ngành vận tải hiện đại trong hệ thống vận tải quốc tế. Chính tầm quan trọng như vậy, đòi hỏi các quy định pháp luật điều chỉnh lĩnh vực vận chuyển hàng hải phải có những nét đặc thù riêng.

Bên cạnh đó, tình hình kinh tế thế giới trong hai năm gần đây có nhiều bất ổn: giá dầu thế giới liên tục tăng rồi lại giảm xuống thấp đột ngột; khủng hoảng tài chính và kinh tế thế giới gia tăng; lạm phát tại hầu hết các nước trong đó có Việt Nam; Không tránh khỏi suy thoái, ngành vận tải biển cũng lao đao do: Giá cước vận tải giảm liên tục từ tháng 7/2008 tới nay, thậm chí với mức giảm đến 70%, nhiều doanh nghiệp vận tải đã phải ngừng khai thác để tránh lỗ, nhiều doanh nghiệp khác thì bị ép giá, phải chấp nhận mức giá rẻ nhưng có hàng để vận chuyển thường xuyên. Do đó, quyền và lợi ích của các doanh nghiệp vận chuyển bị xem nhẹ. Để tạo tiền đề cho hoạt động vận chuyển phát triển mạnh sau thời khủng hoảng thì việc tăng sức cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải biển là điều hết sức cần thiết mà trong đó có việc tăng cường năng lực pháp lý.

Vì những lẽ nói trên, tôi lựa chọn đề tài "Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển theo Pháp luật Việt Nam" làm đề tài cho luận văn thạc sĩ luật học của mình.

2. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu của luận văn:

Bên cạnh việc khái quát những vấn đề lý luận và thực tiễn của hợp đồng vận chuyển bằng đường biển, đồng thời cũng tiến hành nghiên cứu

những chế định pháp luật cơ bản về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển theo quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế. Trên cơ sở phân tích, so sánh để rút ra ưu điểm và hạn chế của những chế định đó, hướng tới việc đưa ra một số ý kiến đóng góp về mặt lý luận cho việc ban hành pháp luật của Việt Nam về vấn đề này.

Nhiệm vụ nghiên cứu của luận văn:

- Nghiên cứu các vấn đề lý luận và thực tiễn xung quanh nội dung hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển;
- Nghiên cứu, so sánh các quy định của pháp luật Việt Nam với các quy định của pháp luật quốc tế về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển;
- Đi sâu nghiên cứu các tranh chấp phát sinh trong hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và đưa ra một vài giải pháp để hạn chế tình trạng này cho các bên trong việc ký kết hợp đồng cũng như các quy định pháp luật điều chỉnh;
- Đóng góp một số kiến nghị và giải pháp nhằm hoàn thiện các quy định pháp luật điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển theo pháp luật Việt Nam.

3. Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu

Luận văn sử dụng phương pháp nghiên cứu duy vật biện chứng của chủ nghĩa Mác- Lênin và tư tưởng Hồ Chí Minh, đồng thời dựa trên nghiên cứu từ thực tiễn tranh chấp và giải quyết tranh chấp pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Luận văn còn sử dụng phương pháp phân tích, so sánh, tổng hợp, đối chiếu để làm rõ những quy định của pháp luật Việt Nam với các điều ước quốc tế, từ đó phân tích, đánh giá về sự phù hợp của pháp luật Việt Nam điều chỉnh vấn đề vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

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

5. Kết cấu của luận văn

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

Chương 1: Khái quát chung về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Chương 2: Pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và thực tiễn áp dụng tại Việt Nam.

Chương 3: Một số kiến nghị nhằm hoàn thiện các quy định pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.

Chương 1 : KHÁI QUÁT CHUNG VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

1.1 Khái quát chung về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

Việt Nam, quốc gia đông dân thứ hai trong khối ASEAN, với bờ biển trải dài hơn 3.200 km từ Móng Cái đến Hà Tiên, nằm ở vị trí mặt tiền của Đông Nam Á. Hiện nay có tới trên 100 cảng biển lớn nhỏ với tổng chiều dài bến trên 30 km. Rõ ràng rằng thiên nhiên đang ưu đãi cho chúng ta rất nhiều trong việc phát triển vận tải biển. Cùng với tốc độ tăng trưởng nhanh chóng của thương mại quốc tế, ngành vận tải biển Việt Nam đang có những cơ hội to lớn. Theo thống kê, lượng hàng hóa quốc tế vận chuyển qua đường biển chiếm 80% tổng lưu lượng hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam. Vì vậy, vai trò của nó tới hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam là rất quan trọng.

1.1.1 Khái niệm vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là quá trình sử dụng tàu biển vận chuyển đồ vật theo tuyến đường cố định hoặc không cố định từ nơi này tới nơi khác. Theo nghĩa rộng nó là sự tập hợp các yếu tố kinh tế kỹ thuật nhằm khai thác, chuyên chở bằng tàu biển một cách có hiệu quả hàng hóa. Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được tiến hành thông qua các doanh nghiệp, tổ chức chuyên ngành thực hiện.

Vận tải đường biển thúc đẩy buôn bán quốc tế phát triển. Theo nhà kinh tế học Anh Ullman "Khối lượng hàng hoá lưu chuyển giữa hai nước tỷ lệ thuận với tỷ số tiềm năng kinh tế của hai nước và tỷ lệ nghịch với khoảng cách kinh tế. Khoảng cách kinh tế càng được rút ngắn thì lượng hàng tiêu thụ trên thị trường càng lớn".

Hoạt động vận chuyển đường biển hiệu quả làm tăng tính cạnh tranh của một quốc gia trên trường quốc tế. Sự phát triển vượt bậc của Singapore, Hồng

Kông và gần đây là Trung Quốc là một minh chứng sống động cho việc thu hút đầu tư nước ngoài nhằm tăng trưởng xuất khẩu, tăng GDP thông qua việc phát triển cơ sở hạ tầng và dịch vụ vận chuyển đường biển.

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

1.1.2 Đặc điểm kinh tế kỹ thuật của hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.

Vận tải đường biển có thể phục vụ chuyên chở tất cả các loại hàng hoá trong buôn bán quốc tế, 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... thậm chí cả các loại nhiên liệu.

Các tuyến đường vận tải trên biển hầu hết là những tuyến đường giao thông tự nhiên. Năng lực chuyên chở của vận tải đường biển rất lớn. Trên cùng một tuyến đường biển có thể tổ chức chạy nhiều chuyến tàu trong cùng một thời gian cho cả hai chiều.

Ưu điểm nổi bật của vận tải đường biển là giá thành thấp (bằng một phần mười so với đường hàng không).

Tuy nhiên, vận tải đường biển cũng có một số **nhược điểm**:

Vận tải đường biển phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện tự nhiên. Môi trường hoạt động, thời tiết, điều kiện thuỷ văn trên mặt biển luôn ảnh hưởng đến quá trình chuyên chở. Những rủi ro thiên tai, tai nạn bất ngờ trên biển thường gây ra những tổn thất rất lớn cho tàu, hàng hoá và sinh mạng con người, rủi ro khác như tàu bị đâm va, bị đắm, bị lật tàu, tràn dầu, thùng vỡ, mất tích, mắc cạn hay đâm phải đá ngầm... Bên cạnh đó, tốc độ của tàu biển còn thấp và việc tăng tốc

độ khai thác của tàu biển còn bị hạn chế. Do đó, thời gian giao hàng của vận tải biển chậm.

1.2 Khái niệm và đặc điểm của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

1.2.1 Khái niệm hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

“Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển là hợp đồng được giao kết giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, theo đó người vận chuyển thu tiền cước vận chuyển do người thuê vận chuyển trả và dùng tàu biển để vận chuyển hàng hoá từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng.” (Điều 70, khoản 1, Bộ luật hàng hải Việt Nam).

1.2.2 Các đặc điểm của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

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

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

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

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

1.2.3 Phân loại hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển có thể được chia thành hai loại là: Hợp đồng vận chuyển hàng hóa nội địa và hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế. Ngoài ra, căn cứ vào việc thay đổi kỹ thuật chuyên chở trong

một hoạt động vận chuyển cụ thể người ta còn phân loại thành hợp đồng vận chuyển đơn và đa phương thức; và căn cứ vào đối tượng vận chuyển, người ta còn phân loại thành vận chuyển hàng hóa thông thường và vận chuyển hàng hóa có quy chế đặc biệt như vận chuyển chất phóng xạ, dễ cháy...

Có hai loại hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển được quy định tại Điều 71 Bộ luật hàng hải Việt Nam: hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển và hợp đồng vận chuyển theo chuyến.

Hợp đồng vận chuyển hàng hoá theo chứng từ:

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 (Điều 71, khoản 1, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005).

Hợp đồng vận chuyển theo chuyến:

“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.” Hợp đồng vận chuyển theo chuyến phải được giao kết bằng văn bản do loại hợp đồng này thường rất phức tạp bởi lẽ nó phải quy định chi tiết và dự liệu được nhiều tình huống để tránh mâu thuẫn tranh chấp giữa các bên (Điều 71, khoản 2, Bộ luật Hàng hải Việt Nam).

Các bên cũng thường tham khảo các hợp đồng mẫu do các tổ chức hàng hải quốc gia, quốc tế đưa ra để khuyến cáo doanh nghiệp.

1.3 Đối tượng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005, Điều 70, khoản 2 thì 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, 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.

1.4 Nội dung hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển bao gồm các điều khoản cơ bản sau:

1/ Chủ thể của hợp đồng

Chủ thể của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là: bên vận chuyển và bên thuê vận chuyển. Bên cạnh đó, không thể không kể tới các bên liên quan đến hợp đồng vận chuyển: người đại lý hoặc người vận chuyển ủy thác, người giao hàng, người nhận hàng và những người làm công của người vận chuyển.

2/ Điều khoản về hàng hóa (Cargo Clause)

Hàng hóa vận chuyển là đối tượng của hợp đồng. Những điểm quan trọng về hàng hóa đã được đề cập chi tiết ở phần đối tượng của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.

3/ Điều khoản về con tàu

Cần mô tả chi tiết các đặc trưng cơ bản của con tàu cụ thể: tên tàu, loại tàu, 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 bao 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 cầu và sức nâng...Đồng thời, phải kể đến tình trạng kỹ thuật, tiêu chuẩn chất lượng của tàu.

4/ Thời gian tàu đến cảng xếp hàng

Điều khoản này quy định chủ tàu phải có trách nhiệm điều tàu đến cảng xếp hàng đúng thời gian quy định trong tư thế sẵn sàng nhận hàng để xếp, nhằm đảm bảo tàu khởi hành đúng lịch trình đã thỏa thuận trong hợp đồng.

5/ Điều khoản về cảng bốc/dỡ hàng hoá

Hai bên thỏa thuận tên một cảng hoặc một vài cảng xếp hàng (loading port) và tên một hay một vài cảng dỡ hàng (discharging port). Cảng bốc dỡ quy định trong hợp đồng phải là cảng an toàn (safe port) đối với tàu về mặt hàng hải và chính trị xã hội.

6/ Điều khoản về cước phí vận chuyển và các chi phí có liên quan

Bên thuê vận chuyển phải trả cho bên vận chuyển một khoản tiền để vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Điều khoản này được quy định rõ trong hợp đồng với những nội dung sau:

Mức cước; Số lượng hàng hóa tính tiền cước; Về thời gian thanh toán cước.

7/ Điều khoản về chi phí bốc/dỡ

Chi phí bốc dỡ do các bên thỏa thuận trong hợp đồng.

8/ Điều khoản về thời gian bốc/dỡ

Thời gian bốc dỡ là khoảng thời gian do hai bên thỏa thuận dành cho người đi thuê tàu tiến hành công việc bốc hàng lên tàu hoặc dỡ hàng khỏi tàu gọi là "thời gian cho phép" (allowed time).

9/ Quyền và nghĩa vụ của bên vận chuyển và bên thuê vận chuyển

Với hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển (hợp đồng theo chuyến hoặc theo chứng từ) đều phải quy định rất rõ quyền và nghĩa vụ của các bên.

10/ Trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm và miễn trách của các bên trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

Trách nhiệm của người 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 nghĩa vụ tối thiểu do pháp luật quy định cũng chính là bảo vệ cho quyền lợi của mình.

Trách nhiệm của người vận chuyển:

Pháp luật về vận chuyển hàng hoá nói chung đều quy định những nội dung về chế độ trách nhiệm, thời hạn trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm, cơ sở trách nhiệm của người vận chuyển theo hợp đồng.

11/ Miễn trách của người vận chuyển.

Bộ luật Hàng hải Việt Nam có một danh mục gồm 17 trường hợp miễn trách cho người vận chuyển. Chủ hàng muốn được bồi thường về thiệt hại xảy ra với hàng hóa thì phải chứng minh người vận chuyển có lỗi. Khi đó, người vận chuyển chỉ việc chứng minh thiệt hại đó thuộc một trong 17 trường hợp đó là được miễn trách hoàn toàn.

Các điều khoản khác: Các điều khoản về trọng tài, điều khoản đâm va, thông báo tàu,...

1.5 Người vận chuyển trong hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

1.5.1 Người vận chuyển theo hợp đồng:

Điều 72, khoản 2, Bộ luật hàng hải năm 2005 ghi nhận: " Người vận chuyển là người tự mình hoặc uỷ quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển với người thuê vận chuyển".

1.5.2 Người vận chuyển thực tế

Điều 72, khoản 3, Bộ luật Hàng hải 2005 quy định : "Người vận chuyển thực tế là người được người vận chuyển uỷ thác thực hiện toàn bộ hoặc một phần việc vận chuyển hàng hoá bằng đường biển".

1.6 Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển trong vận tải đa phương thức

1.6.1 Khái quát về vận tải đa phương thức

Sự ra đời của vận tải đa phương thức chính là mốc đánh dấu bước phát triển của vận tải hiện đại ngày nay. Để tiết kiệm chi phí vận tải hàng hoá, giảm tối đa các chi phí đầu mỗi giao dịch, chủ hàng thường uỷ thác cho một người vận tải duy nhất thu xếp việc vận chuyển từ nơi sản xuất đến thị trường tiêu thụ (thường được gọi là từ kho đến kho "door to door"), đảm bảo được thời gian giao hàng, đơn giản hoá thủ tục, tiết kiệm thời gian và tiền bạc.

Đặc điểm của vận tải đa phương thức quốc tế.

Vận tải đa phương thức được hình dung là một hợp đồng vận chuyển đơn nhất, một chứng từ đơn nhất và một giá cước đơn nhất với một chế độ trách nhiệm nhất định. Như vậy, nếu trong một hành trình, hàng hoá cũng được vận chuyển bằng hai hay nhiều phương thức vận tải nhưng lại sử dụng hai hay nhiều chứng từ và hai hay nhiều chế độ trách nhiệm của các phương thức vận tải tương ứng thì đó không phải là vận tải đa phương thức mà người ta gọi là *vận tải đứt đoạn*.

1.6.2 Hợp đồng vận tải đa phương thức

Nghị định 125/2003/NĐ-CP quy định "Hợp đồng vận tải đa phương thức là văn bản theo đó người kinh doanh vận tải đa phương thức cam kết thực hiện hoặc tổ chức việc thực hiện vận tải đa phương thức và được thanh toán tiền cước vận chuyển" (Điều 2, khoản 3).

Bộ luật hàng hải 2005 định nghĩa: "Hợp đồng vận tải đa phương thức là hợp đồng được giao kết giữa người gửi hàng và người kinh doanh vận tải đa phương thức, theo đó người kinh doanh vận tải đa phương thức đảm nhiệm vận chuyển hàng hoá để thu tiền cước cho toàn bộ quá trình vận chuyển, từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng bằng ít nhất hai phương thức vận tải, trong đó phải có phương thức vận tải bằng đường biển" (Điều 119, khoản 1).

Mô hình vận tải đa phương thức:

Có nhiều mô hình vận tải đa phương thức khác nhau tồn tại trong thương mại Quốc tế. Những mô hình vận tải đa phương thức trong đó có các phương thức vận chuyển biển chủ yếu là: Mô hình vận tải đường biển - vận tải hàng không (Sea/air), Mô hình vận tải đường sắt - đường bộ - vận tải nội thuỷ - vận tải đường biển (Rail /Road/Inland waterway/sea), Mô hình cầu lục địa (Land Bridge).

Trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đa phương thức đối với hàng hoá

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

1.7 Điều kiện thương mại quốc tế (Incoterms) với hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

Trên thực tế Incoterms được sử dụng và thỏa thuận giữa các bên trong hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế. Nhưng khi hợp đồng xuất nhập khẩu sử dụng dẫn chiếu các điều kiện của Incoterms thì chúng lại có tính quyết định tới hợp đồng vận chuyển.

1.8 Vận đơn sử dụng trong giao nhận vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

Trong vận chuyển hàng hóa đường biển, chứng từ vận chuyển gồm nhiều loại, tuy nhiên quan trọng nhất là vận đơn. Vận đơn là một loại chứng từ vận chuyển do người vận chuyển cấp cho người gửi hàng. Vận đơn là bằng chứng cho việc giao kết hợp đồng, vì vậy, trên vận đơn, không nhất thiết nhưng nên có những điều khoản về việc giải quyết tranh chấp phát sinh.

Phân loại vận đơn: Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm, vận đơn được ký phát dưới ba dạng: vận đơn đích danh, vận đơn theo lệnh và vận đơn xuất trình.

Nội dung của vận đơn: Vận đơn đường biển có nhiều loại do nhiều hãng tàu phát hành nên nội dung vận đơn cũng khác nhau. Vận đơn được in thành mẫu thường gồm hai mặt.

1.9 Chậm trả hàng

Bộ luật Hàng hải Việt Nam có quy định: 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 miễn có thể trả hàng đối với trường hợp không có thoả thuận. Tuy nhiên, theo Điều 78, khoản 3, Bộ luật Hàng hải Việt Nam, người vận chuyển cũng có những trường hợp miễn trách do việc chậm trả hàng nếu việc chậm trễ đó là do một số nguyên nhân gây ra.

1.10 Tổn thất chung

Tổn thất chung trong vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là những và hy sinh và chi phí bất thường được thực hiện một cách có ý thức và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hóa, tiền cước vận chuyển hàng hóa thoát khỏi hiểm họa chung trong một hành trình chung. Những chi phí và hành vi được coi là tổn thất chung sẽ được giải quyết với hệ quả pháp lý khác biệt.

1.11 Khiếu nại và kiện tụng liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

Việc giải quyết tranh chấp được các bên liên quan ưu tiên giải quyết bằng thương lượng. Nếu các bên không thể tự mình giải quyết được các tranh chấp thì sẽ giải quyết bằng con đường tố tụng khởi kiện tại Trọng tài hoặc Tòa án. Trong trường hợp giải quyết bằng trọng tài hoặc Tòa án thì trình tự thủ tục do pháp luật quy định.

CHƯƠNG II : THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN VÀ THỰC TIỄN ÁP DỤNG TẠI VIỆT NAM

2.1 Pháp luật điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

2.1.1 Pháp luật quốc tế

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

Quy tắc Hague năm 1924 áp dụng cho hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển được thể hiện bằng một vận đơn hoặc một chứng từ sở hữu tương tự.

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

Người vận chuyển cần cân trọng khi sử dụng vận đơn phát hành dẫn chiếu Quy tắc Hague hay Quy tắc Hague-Visby vì có sự khác nhau cơ bản về các vấn đề nêu trên.

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

Công ước Hamburg năm 1978 sẽ được áp dụng với mọi hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển giữa hai quốc gia trong một số trường hợp.

2.1.1.4 Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hoá bằng vận tải đa phương thức quốc tế

Công ước này được thông qua tại hội nghị của Liên hợp quốc ngày 24/5/1980 tại Geneva (Thụy Sĩ) gồm 84 nước tham gia. Cho đến nay, Công ước này vẫn chưa có hiệu lực do chưa đủ số nước cần thiết để phê chuẩn, gia nhập. Đây cũng là một nguồn luật được các nước áp dụng trong hoạt động vận chuyển

hàng hoá bằng vận tải đa phương thức có bao gồm phương thức vận chuyển bằng đường biển.

2.1.2 Pháp luật Việt Nam

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

Chính thức trở thành thành viên thứ 150 của Tổ chức Thương mại Thế giới WTO từ tháng 1 năm 2007, Việt Nam đã đưa ra những cam kết của mình trong đó có nội dung liên quan đến :

- Về vận tải hàng hoá quốc tế bằng đường biển (trừ vận tải nội địa);
- Dịch vụ vận tải đường thuỷ nội địa;

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

2.1.2.2.1 Bộ luật dân sự năm 2005

Bộ luật dân sự 2005 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 II, mục 8 Bộ luật Dân sự là “hợp đồng vận chuyển tài sản” và “trách nhiệm bồi thường thiệt hại”.

2.1.2.2.2 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005

Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 đã bao quát được đầy đủ mọi khía cạnh của hoạt động hàng hải nói chung và hợp đồng vận chuyển hàng hóa nói riêng. Bộ luật Hàng hải năm 2005 cũng là nguồn luật được ưu tiên áp dụng trong những trường hợp có sự khác nhau đối với các quy định giữa các nguồn luật trong cùng nội dung liên quan đến hoạt động hàng hải ở Việt Nam. Bộ luật vừa góp phần bảo vệ quyền và lợi ích của các doanh nghiệp vừa giúp các doanh nghiệp trong nước và nước ngoài tự chủ và điều chỉnh hoạt động kinh doanh phù hợp với các quy định của pháp luật.

Nhìn chung, Bộ luật Hàng hải năm 2005 áp dụng một cách có chọn lọc cả ba Công ước đã nêu về chế định hợp đồng vận chuyển hàng hóa đường biển.

2.1.2.2.3 Tập quán trong hoạt động hàng hải

Những thói quen trong cách xử sự của cả một cộng đồng trong lĩnh vực hàng hải đã hình thành nên tập quán hàng hải. Tập quán hàng hải là những thói quen được sử dụng lâu đời trong ngành hàng hải, có tính ổn định, hợp pháp và được giải thích thống nhất.

2.2 Thực tiễn hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển hiện nay ở Việt Nam

Nếu như năm 2000, Việt Nam mới chỉ có 148 doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải, thì đến năm 2007, con số này đã lên đến 526 doanh nghiệp, trong đó có 183 doanh nghiệp nhà nước, 209 công ty trách nhiệm hữu hạn, 125 công ty cổ phần, 4 công ty liên doanh và 2 công ty nước ngoài, hoạt động trong 14 ngành nghề.

*** Một số thuận lợi cơ bản để kinh doanh dịch vụ vận tải biển**

Sau 20 năm thực hiện chính sách đổi mới, nền kinh tế thị trường đã được hình thành ở Việt Nam và duy trì được tốc độ tăng trưởng cao so với khu vực trong nhiều năm trở lại đây. Trong vòng 5 năm trở lại đây, mỗi kỳ họp của Quốc hội Việt Nam đã được đánh dấu tích cực bằng việc thông qua hàng loạt các văn bản pháp luật, sửa đổi bổ sung các quy định của luật hiện hành, ban hành những đạo luật mới nhằm hoàn thiện một khung pháp lý tạo ra sự thông thoáng hơn, minh bạch hơn trong quản lý của nhà nước và sự điều chỉnh của luật pháp với các ngành kinh tế và tất cả mọi hoạt động của xã hội. Việc ra nhập Tổ chức Thương mại thế giới đã giúp Việt Nam không chỉ có điều kiện tiếp cận và sử dụng công nghệ tiên tiến mà còn được tiếp cận rộng rãi và đa dạng hơn với các nguồn vốn, nguồn tài chính để có thêm điều kiện đầu tư xây dựng đất nước. Việt Nam còn có lợi thế là có một đội ngũ nhân công trẻ, trung, năng động, hiếu học, dễ tiếp thu cái mới, các điều kiện về an ninh chính

trì, trật tự an toàn xã hội được bảo đảm, giá sinh hoạt, dịch vụ nhìn chung tương đối thấp hơn so với khu vực.

*** Những khó khăn của kinh doanh dịch vụ vận tải biển hiện nay.**

- Quy mô và tổ chức doanh nghiệp: Nhiều doanh nghiệp có quy mô về vốn nhỏ không thể đáp ứng được yêu cầu khi gia nhập thị trường vận tải biển thế giới.

- Hạ tầng cơ sở và trang thiết bị cho dịch vụ vận tải biển: Hệ thống đường sá, giao thông, cảng biển, kho tàng bến bãi, cung ứng điện và năng lượng khác... còn nhiều bất cập trong quy hoạch, phát triển, hạn chế sự phát triển ngành của dịch vụ kinh doanh vận tải biển.

- Tổ chức quản lý: Nhiều quy định phức tạp và tốn kém, thủ tục thông qua còn nhiều khó khăn, mất nhiều thời gian và chi phí. Thiếu sự liên minh, liên kết trong của các doanh nghiệp trong ngành.

- Khó khăn trong quá trình ký kết và thực hiện hợp đồng đôi khi còn bởi các bên không có cách hiểu thống nhất về những định nghĩa chung về hoạt động vận chuyển.

2.3 Cơ chế giải quyết tranh chấp trong hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

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). 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....

Nguyên nhân chủ quan: Nếu nguyên nhân khách quan là những trường hợp xảy ra bất ngờ, không lường trước được và ngoài sự kiểm soát của con người thì nguyên nhân chủ quan lại là những trường hợp do chính con người tạo ra hoặc trong tầm kiểm soát của con người.

Các biện pháp giải quyết tranh chấp

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: Giải quyết tranh chấp bằng con đường hòa giải; Giải quyết bằng trọng tài; Khởi kiện ra tòa.

CHƯƠNG III:
MỘT SỐ KIẾN NGHỊ NHẪM HOÀN THIỆN CÁC QUY ĐỊNH
PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN
HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

3.1. Đánh giá chung về hệ thống văn bản pháp luật điều tiết quan hệ hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

Hệ thống pháp luật về hàng hải của Việt Nam sau khi Bộ luật hàng hải năm 2005 ra đời bao gồm số lượng văn bản khá lớn. Các văn bản đó thể hiện sự tham khảo, học hỏi có chọn lọc các điều ước quốc tế đa phương, song phương và khu vực. Đó chính là công cụ pháp lý thuận tiện để Việt Nam thực hiện chính sách đối ngoại và hội nhập quốc tế. 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. 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.

Qua thực tiễn thực hiện các hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển cho thấy hệ thống văn bản hướng dẫn về hàng hải thì nhiều nhưng lượng văn bản hướng dẫn cấp Chính phủ về các chế định trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển thì còn hạn chế. Hiện nay, pháp luật về hàng hải Việt Nam một mặt vừa học hỏi các quy định của thông lệ hàng hải quốc tế vừa có những chế định đặc thù riêng. Tuy nhiên, không tránh khỏi những thiếu sót do văn bản hướng dẫn luật còn thiếu. Vấn đề giải quyết tranh chấp quy định chưa thực sự rõ ràng.

3.2. Một số kiến nghị nhằm hoàn thiện các quy định pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

3.2.1. Bổ sung, hoàn thiện một số nội dung trong Bộ luật hàng hải 2005

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

3.2.2. 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 nói chung

Tiếp tục mở rộng, gia nhập các Điều ước quốc tế và ký kết thêm các hiệp định song phương. Vấn đề giải quyết tranh chấp, nên có một sự thống nhất hoặc gần gũi nhất giữa pháp luật Việt Nam và các Điều ước quốc tế.

Ngoài ra, chú trọng đến việc tham khảo các quy định pháp luật của các quốc gia trong hệ thống pháp luật khác nhau trên thế giới trên cơ sở vận dụng các quy định pháp luật quốc tế thông qua việc đưa những nguyên tắc đã được sự thừa nhận rộng rãi của các quốc gia vào pháp luật Việt Nam, điều quan trọng là tránh hiện tượng sao chép lại một cách máy móc những quy định đó.

3.2.3. Tăng cường nâng cao kiến thức pháp lý cho cơ quan Nhà nước có thẩm quyền và các doanh nghiệp trong lĩnh vực ký kết và thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

Nâng cao trình độ của thẩm phán trong việc giải quyết tranh chấp hàng hải.

Nâng cao trình độ nghiệp vụ cũng như trình độ pháp lý của các doanh nghiệp vận chuyển.

KẾT LUẬN

Sự phát triển của thương mại, quá trình hội nhập kinh tế và công nghiệp hoá - hiện đại hoá của đất nước ta hiện nay, vận tải biển ngày càng khẳng định rõ vai trò to lớn của mình trong vận tải hàng hoá. Thực tiễn khi giao kết hợp đồng và ngay cả khi bắt đầu hoạt động vận chuyển, người gửi hàng và người vận chuyển không thể lường trước tất cả các vấn đề nảy sinh trong quá trình vận chuyển cũng như đoán trước được hàng hoá sẽ bị thiệt hại, mất mát trong quá trình vận chuyển. Do đó, các quốc gia phải cùng nhau thống nhất luật áp dụng và mỗi quốc gia cần quy định pháp luật phù hợp với luật pháp quốc tế. Từ đó, pháp luật mới bảo đảm được vai trò điều chỉnh những vấn đề phát sinh khi các bên thiếu sự thoả thuận trong hợp đồng. Nhận thức rõ tầm quan trọng của vận tải hàng hoá bằng đường biển, Nhà nước ngày càng quan tâm tới sự phát triển của nó trong sự phát triển chung của ngành vận tải. Việt Nam đã tham gia ký kết nhiều Điều ước quốc tế liên quan đến vận tải biển nhằm giúp các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển của Việt Nam có thể hội nhập ngày càng rộng trong các quan hệ vận tải quốc tế.

Đi liền với sự phát triển của kinh tế, pháp luật có thể tạo điều kiện cho kinh tế phát triển hoặc cũng có thể kìm hãm sự phát triển của nền kinh tế quốc gia so với thế giới. Hệ thống pháp luật nào phù hợp sẽ thể hiện kết quả ở chính hoạt động kinh tế mà hệ thống đó điều chỉnh. Tin tưởng rằng sắp tới sẽ ra đời Bộ luật Hàng hải Việt Nam sửa đổi, đáp ứng được nguyện vọng của đông đảo tầng lớp doanh nghiệp vận chuyển, đạt được mục đích mà Nhà nước đề ra, và sẽ trở thành một nền tảng vững chắc để ngành vận tải biển Việt Nam phát triển hơn, từng bước khẳng định vị thế trong quá trình hội nhập với vận tải thế giới.

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 hóa 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 hóa 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 hóa bằng đường biển.