

MỤC LỤC

Trang

LỜI CAM ĐOAN

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
Chương 1: TỔNG QUAN VỀ PHÁP LUẬT HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA QUỐC TẾ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN	5
1.1. Khái quát về hoạt động vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển	5
1.1.1. Khái lược tình hình Việt Nam về vận tải bằng đường biển.....	5
1.1.2. Khái niệm vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển	6
1.1.3. Ưu điểm và nhược điểm của hoạt động vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển.....	8
1.1.4. Vai trò của hoạt động vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển đối với thương mại quốc tế.....	11
1.2. Hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển.....	13
1.2.1. Khái niệm hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển	13
1.2.2. Đặc điểm của hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển.....	16
1.2.3. Đối tượng của hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển.....	17
1.2.4. Nội dung hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển	19
1.3. Người vận chuyển và người vận chuyển thực tế	28
1.4. Hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển trong vận tải đa phương thức	30
1.4.1. Khái niệm vận tải đa phương thức.....	30

1.4.2. Đặc điểm của vận tải đa phương thức quốc tế.....	31
1.4.3. Mô hình vận tải đa phương thức.....	32
1.4.4. Trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đa phương thức.....	33
1.5. Điều kiện cơ sở giao hàng với hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển.....	33
1.6. Vận đơn sử dụng trong giao nhận vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.....	34
1.6.1. Khái niệm và chức năng của vận đơn.....	35
1.6.2. Các loại vận đơn.....	37
1.6.3. Nội dung của vận đơn.....	39
1.7. Trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm và miễn trách của các bên trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển	42
1.7.1. Trách nhiệm của bên thuê vận chuyển	42
1.7.2. Trách nhiệm của người vận chuyển.....	43
1.8. Giải quyết tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển.....	50
Chương 2: THỰC TIỄN THI HÀNH PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA QUỐC TẾ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN VÀ MỘT SỐ KIẾN NGHỊ LIÊN QUAN	54
2.1. Nguồn pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển được áp dụng tại Việt Nam.....	54
2.1.1. Điều ước quốc tế về vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển mà Việt Nam là thành viên.....	54
2.1.2. Các văn bản pháp luật Việt Nam.....	55
2.1.3. Tập quán, thói quen trong hoạt động hàng hải	62
2.1.4. Hợp đồng mẫu	64
2.2. Thực trạng giao kết và thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hoá	

quốc tế bằng đường biển.....	66
2.3. Đánh giá chung về hệ thống văn bản pháp luật điều tiết quan hệ hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển.....	67
2.4. Một số kiến nghị cụ thể liên quan tới pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế.....	71
KẾT LUẬN	76
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	78

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết nghiên cứu của đề tài

Trong lịch sử giao thương thế giới, việc buôn bán của các thương nhân giữa các quốc gia với nhau hoặc giữa các vùng lãnh thổ bị chia cắt bởi đại dương được tiến hành qua đường hàng hải. Lịch sử phát triển của thương mại quốc tế gắn liền với lịch sử hàng hải.

Khi thế giới càng mở rộng giao thương, mở rộng cửa tiếp nhận các thành quả kinh tế từ các nước khác, thì cũng chính là lúc vận tải biển trở nên phổ biến và cần thiết hơn bao giờ hết đối với hoạt động thương mại nói chung và đối với mỗi doanh nghiệp xuất nhập khẩu nói riêng.

Việc vận chuyển đường biển không chỉ là vấn đề của mỗi quốc gia, mà còn liên quan đến chủ quyền trên biển, đảo và lợi ích của các quốc gia khác. Với tầm quan trọng như vậy, cộng thêm với chính tính chất riêng biệt của hoạt động hàng hải do đó các quy định pháp luật điều chỉnh lĩnh vực vận chuyển hàng hải có những đặc thù riêng cần tìm hiểu.

Mặc dù pháp luật về hàng hải của Việt Nam hiện nay đã tương đối phù hợp với các tiêu chuẩn quốc tế. Tuy nhiên vẫn còn có những điểm chưa thật sự phù hợp và chưa thúc đẩy mạnh cho phát triển thương mại. Mặt khác các thương nhân trong thực tiễn kinh doanh ngoại thương chưa tìm hiểu sâu một cách có lợi các qui định của pháp luật quốc gia và quốc tế liên quan để khi xảy ra các tranh chấp có nhiều lúng túng. 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. Do đó việc tìm

hiểu sâu các qui tắc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là vô cùng hữu ích cho sự phát triển kinh tế ở Việt Nam.

Trong vòng mấy năm nay, tình hình kinh tế thế giới có nhiều bất ổn. Khủng hoảng tài chính và kinh tế thế giới chưa được phục hồi. Nhiều người mất việc làm. Các doanh nghiệp cắt giảm nhân công và sản lượng. Cũng bị ảnh hưởng bởi hoàn cảnh chung, các chủ tàu khó tìm kiếm nguồn hàng. Giá cước vận tải giảm liên tục thậm chí với mức giảm đến 70%, nhiều doanh nghiệp vận tải hàng hải đã phải ngừng khai thác để tránh lỗ. Nhiều doanh nghiệp hàng hải khác bị ép giá, và phải chấp nhận mức giá rẻ để đổi lấy việc vận chuyển thường xuyên. Do vậy, quyền và lợi ích của các doanh nghiệp vận chuyển hàng hải bị đe dọa.

Với mục đích giúp các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và vận tải Việt Nam hiểu sâu hơn, đúng hơn các quy định của pháp luật về lĩnh vực này, trên cơ sở đó, bảo vệ các quyền và lợi ích của mình, tôi xin chọn đề tài “**Pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển ở Việt Nam**” làm đề tài cho Luận văn thạc sĩ luật học của mình. Nhận thức rằng, kiến thức pháp lý của doanh nghiệp vừa để đối phó với khủng hoảng kinh tế, vừa tạo tiền đề để hoạt động vận chuyển phát triển mạnh sau thời khủng hoảng. Suy cho cùng, khủng hoảng cũng chính là thời cơ, là thách thức để ngành vận chuyển hàng hải thay đổi phù hợp với tình hình mới. Đây cũng chính là cơ hội để khảo nghiệm, kiểm tra tính khả thi của hệ thống pháp luật về vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.

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. Mục đích và phạm vi nghiên cứu của đề tài

Đề tài nghiên cứu của Luận văn nhằm các mục đích sau:

+ Nghiên cứu một cách có hệ thống pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển trong sự so sánh.

+ Tìm hiểu các tranh chấp phát sinh trong hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế và đưa đến một vài giải pháp để hạn chế tình trạng này cả về phía các bên trong việc ký kết hợp đồng cũng như các quy định pháp luật có liên quan.

+ Đưa ra những kiến nghị nhằm hoàn thiện hơn nữa hệ thống pháp luật điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.

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.

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 thực định điều chỉnh lĩnh vực này trong sự tương quan so sánh với lịch sử pháp luật trong nước và pháp luật quốc tế.

3. Phương pháp nghiên cứu

Các phương pháp nghiên cứu sử dụng trong Luận dựa trên nền tảng chủ nghĩa duy vật biện chứng và chủ nghĩa duy vật lịch sử của chủ nghĩa Mác- Lênin. Các phương pháp đó bao gồm: phương pháp thống kê, tổng hợp, phân tích, đối chiếu các số liệu và tình tiết thực tiễn; phương pháp phân tích qui phạm và phân tích vụ việc; phương pháp so sánh pháp luật; phương pháp điển hình hóa các quan hệ xã hội...

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 cũng như thực hành.

4. Bố cục 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 2 chương sau đây:

Chương 1: Tổng quan về pháp luật hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.

Chương 2: Thực tiễn thi hành pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển và một số kiến nghị liên quan.

Chương 1

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

1.1. Khái quát về hoạt động vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển

1.1.1. Khái lược tình hình Việt Nam về vận tải bằng đường biển

Việt Nam có tổng chiều dài đường bờ biển khoảng 3260 km, và nằm trên con đường hàng hải nối liền Đông – Tây qua Biển Đông, có nhiều cảng nước sâu. Đây là một lợi thế rất lớn không chỉ về kinh tế biển, vận tải biển, văn hóa biển, mà còn là lợi thế về địa chính trị, quân sự khiến thế giới phải chú ý. Hiện nay Việt Nam có tới trên 100 cảng biển lớn nhỏ với tổng chiều dài bến cảng khoảng 30.000 m. Hệ thống các cảng phía Bắc (từ Quảng Ninh đến Ninh Bình) gồm 22 cảng, trong đó quan trọng nhất là cảng Cái Lân và cụm cảng Hải

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

1.1.2. Khái niệm vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển

Vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là quá trình sử dụng tàu biển để vận chuyển hàng hóa theo tuyến đường cố định hoặc không cố định từ nước này tới nước khác. Theo nghĩa rộng vận chuyển hàng hóa quốc tế 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 xuất nhập khẩu trong thương mại quốc tế. Vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển được tiến hành thông qua các doanh nghiệp, tổ chức chuyên ngành thực hiện.

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

+ *Thứ nhất*, việc sản xuất của ngành vận chuyển không tạo ra sản phẩm có hình thái vật chất cụ thể.

+ *Thứ hai*, thông qua hoạt động vận chuyển người và 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.

+ *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.

+ *Thứ tư*, đối tượng của dịch vụ là hàng hóa của những chủ sở hữu khác chủ tàu.

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.

1.1.3. Ưu điểm và nhược điểm của hoạt động vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển

(1) Hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển có những ưu điểm cụ thể sau:

Thứ nhất, vận chuyển bằng đường biển không đòi hỏi kỹ thuật, công nghệ quá cầu kỳ và quá khắt khe 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. Vì vậy vận chuyển bằng biển không bị lệ thuộc vào địa hình gồ ghề, khúc khuỷu của trái đất.

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 khác với sự khó tính trong vận chuyển hàng không (tránh vận chuyển các hàng hóa nguy hiểm như những chất có từ tính cao, chất phóng xạ, chất dễ nổ, dễ cháy...).

(2) Đối lập với các ưu điểm trên, vận chuyển bằng đường biển cũng có những nhược điểm nhất định sau:

Thứ nhất, 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.

Thứ tư, chứng từ và thủ tục liên quan tới vận chuyển hàng hóa bằng đường biển phức tạp.

Thứ năm, vận chuyển 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.

1.1.4. Vai trò của hoạt động vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển đối với thương mại quốc tế

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

Nói đến thương mại hàng hải phải nói tới ba yếu tố cấu thành bao gồm: vận tải biển, cảng biển và quản lý điều hành hoạt động vận tải biển. Vận tải biển trong đó có vận chuyển hàng hóa quốc tế đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế quốc dân. Vận chuyển hàng hóa quốc tế, đối với Việt Nam, còn đóng vai trò quan trọng trong việc thực hiện chủ trương mở cửa để hội nhập với kinh tế thế giới.

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

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

Theo PGS. TS. Ngô Huy Cương, hợp đồng vận chuyển tài sản là một hợp đồng cung cấp dịch vụ di chuyển đồ vật từ một nơi này tới một nơi khác bằng những phương tiện nhất định, có hoặc không lấy tiền [3]. Điều đó có nghĩa là hợp đồng này có thể là loại hợp đồng có đền bù hoặc không đền bù. Sự khác nhau giữa hai loại hợp đồng này dẫn đến việc thiết lập các quy chế pháp lý khác biệt cho chúng. Còn theo TS. Trần Hòa, hợp đồng vận chuyển hàng hóa đường biển là văn bản thỏa thuận về vận chuyển hàng hóa đường biển trong đó quy định rõ quyền lợi của người chuyên chở và người thuê vận chuyển [9, tr. 53]. Định nghĩa này đã đồng nhất hợp đồng với hình thức biểu hiện của nó (văn bản hợp đồng). Tuy nhiên thông thường hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển bị đòi hỏi thể hiện bằng hình thức văn bản.

Qua các định nghĩa này có thể hiểu một cách đơn giản, hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là một loại hợp đồng vận chuyển tài sản. Cho nên chúng loại hợp đồng này cũng mang những đặc điểm của hợp đồng vận chuyển tài sản. Đây là hợp đồng dịch vụ, theo đó bên vận chuyển nhận hàng hóa từ bên thuê vận chuyển để vận chuyển hàng hóa từ nơi nhận hàng tới nơi đến theo thỏa thuận và giao hàng cho người có quyền nhận (người nắm giữ chứng từ vận chuyển). Người ta còn mô tả “hợp đồng vận chuyển hàng hóa trong đó người vận chuyển cam kết vận chuyển hàng hóa từ một hay nhiều cảng này và giao cho người nhận ở một hay nhiều cảng khác, còn người đi thuê tàu cam kết trả tiền cước thuê tàu đúng như hai bên đã thỏa thuận trong hợp đồng.” [5, tr.178].

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

Theo Công ước của Liên Hợp quốc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển: “Hợp đồng vận chuyển bằng đường biển” là bất kỳ hợp đồng nào mà theo đó người vận chuyển đảm nhận việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển từ một cảng này đến một cảng khác để thu tiền cước”. Theo quy tắc Hague – Visby năm 1968, Hợp đồng vận chuyển “được điều chỉnh bởi một vận đơn hoặc bất kỳ một chứng từ tương tự nào về quyền sở hữu liên quan tới vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, kể cả bất kỳ vận đơn hoặc chứng từ nào nói trên đây được ký phát theo một hợp đồng thuê tàu, kể từ khi vận đơn hoặc chứng từ đó điều chỉnh quan hệ giữa người vận chuyển và người nắm giữ vận đơn hay chứng từ đó”. Công ước Hamburg và Hague-Visby đề cập tới là yếu tố quốc tế mà theo đó: (1) Cảng bốc, trả hàng thực tế hoặc quy định trong hợp đồng nằm ở một nước thành viên Công ước; (2) Vận đơn hoặc chứng từ khác làm bằng chứng cho hợp đồng vận chuyển bằng đường biển được phát hành tại một nước thành viên công ước; (3) Vận đơn hoặc chứng từ đã nêu ở điểm trên quy định rằng những quy định của Công ước này hoặc luật của bất kỳ quốc gia nào cho thi hành những quy định của Công ước là luật điều chỉnh hợp đồng.

Các đặc trưng chủ yếu của hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế như sau:

Thứ nhất, hợp đồng này là hợp đồng vận chuyển đồ vật;

Thứ hai, việc vận chuyển theo hợp đồng phải đi qua lãnh thổ của ít nhất hai quốc gia;

Thứ ba, phương tiện vận chuyển theo hợp đồng là thiết bị đi biển;

Thứ tư, hợp đồng này là hợp đồng song vụ có đền bù.

1.2.2. Đặc điểm của hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển

Hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển có những đặc điểm riêng sau đây:

Thứ hết, hợp đồng có đối tượng là hàng hoá xuất nhập khẩu, và vận chuyển qua vùng biển quốc tế nên có yếu tố quốc tế, có sự xung đột pháp luật trong việc điều chỉnh quan hệ hợp đồng.

Thứ hai, đối tượng của hợp đồng là hàng hoá trong ngoại thương.

Thứ ba, hàng hoá được vận chuyển từ lãnh thổ của quốc gia này tới lãnh thổ của quốc gia khác, do vậy có thể phải đi qua vùng biển của một hoặc một số quốc gia khác, vì vậy bị ảnh hưởng bởi pháp luật những quốc gia đó.

Thứ tư, hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển bị ảnh hưởng tương đối nhiều bởi tập quán hàng hải quốc tế bởi giao lưu hàng hải là một phần quan trọng của công pháp quốc tế mà thực chất công pháp quốc tế hầu hết là các qui tắc tập quán quốc tế.

1.2.3. 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 hoá hay đồ vật (mà chủ yếu là các vật đồng loại có giá trị và giá trị sử dụng). Hàng hoá là đối tượng của chủng loại hợp đồng này, theo định nghĩa của quy tắc Hague-Visby là “của cải, đồ vật, hàng hoá, vật phẩm bất kỳ loại nào, trừ súc vật sống và hàng hoá theo hợp đồng vận tải được khai là chở trên boong và thực tế được chở trên boong”. Cần hiểu rằng nếu hàng hoá 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 chuyển chở trên boong; và *thứ hai*, thực tế hàng hóa đó đã được chuyển chở trên boong.

1.2.4. Nội dung hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển

Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005 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 [14, tr. 75] cho hai loại hợp đồng này do chính sự khác biệt của chúng đòi hỏi.

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 71, khoản 2, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005).

Hợp đồng vận chuyển theo chuyến thường rất phức tạp bởi lẽ nó phải quy định chi tiết và dự liệu được nhiều tình huống để tránh tranh chấp giữa các bên và để thiết lập các giải pháp cho tranh chấp nếu có.

Thông thường một hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế

bằng đường biển có những nội dung chủ yếu sau:

(1) 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.

(2) Về điều kiện liên quan tới tàu biển

Bởi tàu biển là phương tiện vận chuyển hàng hóa, có nghĩa là điều kiện kỹ thuật quan trọng để bảo đảm mục đích của hợp đồng giữa các bên, do vậy điều khoản hợp đồng liên quan tới tàu biển là một điều khoản quan trọng.

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

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

(4) Về điều kiện 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.

(5) Về điều kiện cảng bốc dỡ

Cảng bốc hàng hóa do người thuê vận chuyển chỉ định. Cảng bốc dỡ hàng hóa phải bảo đảm an toàn cho tàu ra vào và lưu lại cảng

cùng với hàng hóa, có nghĩa là cảng phải đủ độ sâu, mớn nước thích hợp sao cho tàu luôn luôn nổi hoặc an toàn, cũng như an toàn về mặt chính trị xã hội như không có bạo động, đình công, hoặc xung đột vũ trang... Nếu các bên chưa xác định chính xác cảng bốc dỡ, thì hợp đồng có thể quy định theo sự lựa chọn của bên thuê vận chuyển hoặc có thể quy định chung chung một hoặc một vài cảng xếp hàng hóa, hoặc cũng có thể quy định cụ thể.

(6) Về điều kiện cước phí vận chuyển

Cước phí vận chuyển là khoản tiền mà bên thuê vận chuyển phải trả cho bên vận chuyển về việc vận chuyển hàng hóa và chi phí cho những dịch vụ có liên quan. Khoản tiền này được các bên thỏa thuận thanh toán bằng đồng tiền nhất định, với tỷ giá đồng tiền xác định, địa điểm, phương thức và mức cước phí ứng trước.

(7) Về điều kiện chi phí bốc dỡ

Chi phí bốc dỡ do các bên thỏa thuận trong hợp đồng. Thường trong hợp đồng vận chuyển theo chứng từ, bên vận chuyển sẽ chịu toàn bộ chi phí xếp dỡ, lắp đặt, san cào hàng trong hầm tàu. Còn trong hợp đồng vận chuyển theo chuyên, các bên thỏa thuận bên nào sẽ phải chịu chi phí này.

(8) Về điều kiện thời gian bốc dỡ

Thời gian xếp dỡ hay còn gọi là thời gian làm hàng (laytime hay laydays) là thời gian thỏa thuận mà người vận chuyển cho phép người thuê vận chuyển hoặc người giữ vận đơn bốc/dỡ hàng. Thời gian xếp dỡ được tính theo đơn vị ngày, giờ hoặc theo khối lượng hàng nhất định trên mỗi ngày. Thường thời gian xếp dỡ sẽ là một số giờ sau khi có thông báo sẵn sàng.

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

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, không kể hợp đồng vận chuyển theo chuyên hoặc hợp đồng vận

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

1.3. Người vận chuyển và người vận chuyển thực tế

Trong thực tế, người vận chuyển không phải nhất thiết là chủ tàu hay là người vận chuyển hàng. Người vận chuyển có thể là chủ tàu biển, người thuê tàu để khai thác, người vận chuyển theo hợp đồng, người ký hợp đồng nhưng lại ủy thác cho người khác thực hiện việc vận chuyển, người vận chuyển thực tế.

1.4. Hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển trong vận tải đa phương thức

1.4.1. Khái niệm vận tải đa phương thức

Vận tải đa phương thức quốc tế là loại hình vận chuyển hàng hóa quốc tế trong đó có ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một hợp đồng vận chuyển đa phương thức.

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

1.4.2. Đặc điểm của vận tải đa phương thức quốc tế

Hợp đồng vận tải đa phương thức có những đặc điểm riêng biệt sau:

Thứ nhất, hợp đồng sử dụng ít nhất hai phương thức vận

chuyển khác nhau.

Thứ hai, hàng hóa phải được vận chuyển qua các vùng lãnh thổ khác nhau.

Thứ ba, vận tải đa phương thức quốc tế dựa trên một hợp đồng đơn nhất và được thể hiện trên một chứng từ đơn nhất (Multimodal transport document) hoặc một vận đơn vận tải đa phương thức (Multimodal transport Bill of Lading) hay vận đơn vận tải liên hợp (Combined transport Bill of Lading).

Thứ tư, người kinh doanh vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Operator - MTO) hành động như người chủ ủy thác chứ không phải như đại lý của người gửi hàng hay đại lý của người chuyên chở tham gia vào vận tải đa phương thức. Việc vận chuyển phải do người đó đảm nhận.

Thứ năm, chế độ chịu trách nhiệm là chế độ chịu trách nhiệm thống nhất. Người kinh doanh vận tải đa phương thức là người phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong một quá trình vận chuyển từ khi nhận hàng để chuyên chở cho tới khi giao xong hàng cho người nhận kể cả việc chậm giao hàng ở nơi đến.

Thứ sáu, cước phí vận chuyển được thanh toán cho cả chặng đường vận chuyển.

1.4.3. Mô hình vận tải đa phương thức

Trong thương mại quốc tế tồn tại những mô hình vận tải đa phương thức trong đó có các phương thức vận chuyển biển chủ yếu là: (1) mô hình vận tải đường biển - vận tải hàng không (sea/air); (2) mô hình vận tải đường sắt - đường bộ - vận tải nội thủy - vận tải đường biển (rail /road/inland waterway/sea); (3) mô hình cầu lục địa (land bridge).

1.4.4. Trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đa phương thức

Vấn đề pháp lý đáng lưu ý nhất là chế độ trách nhiệm trong vận tải đa phương thức và giới hạn trách nhiệm.

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

1.5. Điều kiện cơ sở giao hàng với hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển

Nói đến Incoterms (tập quán về điều kiện cơ sở giao hàng) nhiều người thường nhầm tưởng đó là các tập quán trong hợp đồng vận chuyển. Tuy nhiên, trên thực tế Incoterms được sử dụng và thỏa thuận giữa các bên chỉ trong hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế [4, tr. 270]. Tuy nhiên những điều kiện thương mại được các bên thiết lập trong hợp đồng xuất nhập khẩu sử dụng khi dẫn chiếu Incoterms lại có tính quyết định tới hợp đồng vận chuyển.

1.6. Vận đơn sử dụng trong giao nhận vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển

1.6.1. Khái niệm và chức năng của vận đơn

Vận đơn là một loại chứng từ vận chuyển do người vận chuyển cấp cho người gửi hàng [19, 198]. Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005, vận đơn có ba chức năng:

Thứ nhất, vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hoá với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng.

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

Thứ ba, vận đơn là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.

1.6.2. 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).

1.6.3. Nội dung của vận đơn

Vận đơn đường biển gồm hai mặt: mặt trước và mặt sau. Mặt trước của vận đơn gồm các cột in sẵn để trống để người lập vận đơn điền các thông tin cần thiết. Mặt sau của vận đơn, các hãng tàu sẽ in các điều kiện chuyên chở hoặc cũng có thể để trống.

1.7. Trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm và miễn trách của các bên trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển

1.7.1. Trách nhiệm của bên thuê vận chuyển

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. Người gửi hàng phải cung cấp trong một thời gian thích hợp cho người vận chuyển các tài liệu và chỉ dẫn cần thiết đối với hàng hoá dễ nổ, dễ cháy và các loại hàng hoá nguy hiểm khác hoặc loại hàng hoá cần phải có biện pháp đặc biệt khi bốc hàng, vận chuyển, bảo quản và dỡ hàng. Người gửi hàng phải bồi thường các tổn thất phát sinh do việc cung cấp chậm trễ, thiếu chính xác hoặc không hợp lệ các tài liệu và chỉ dẫn cần thiết. Bên vận chuyển không có nghĩa vụ phải kiểm tra sự chính xác hay đầy đủ của các thông tin đó.

1.7.2. Trách nhiệm của người vận chuyển

1.7.2.1. Thời hạn, giới hạn và cơ sở trách nhiệm của người

vận chuyển

(1) *Về thời hạn trách nhiệm của người vận chuyển đối với hàng hóa*

+ *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.*

(2) *Về giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển*

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

(3) *Về 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”.

Về chậm giao hàng:

Đối với việc chậm giao hàng, Quy tắc Hague không nói đến. Nhưng Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005 và Quy tắc Hamburg cho

rằng việc chậm giao hàng cũng là lỗi của người vận chuyển trừ khi bốn trường hợp miễn trách do việc chậm giao hàng.

1.7.2.2. Miễn trách của người vận chuyển

Thêm vào đó, theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005 và Quy tắc Hague, có một danh mục gồm 17 trường hợp miễn trách cho người vận chuyển. Chủ hàng muốn được bồi thường về thiệt hại xảy ra đối với hàng hóa thì phải chứng minh người chuyên chở có lỗi. Khi đó, người vận chuyển chỉ việc chứng minh thiệt hại đó thuộc một trong 17 trường hợp được liệt kê là được miễn trách hoàn toàn. Điều đó có nghĩa là trong trường hợp này, chủ hàng phải là người chủ động chứng minh lỗi của người vận chuyển. Nói cách khác, nghĩa vụ chứng minh lỗi thuộc người thuê vận chuyển.

1.7.2.3. Tổn thất chung

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

1.8. Giải quyết tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển

Có hai dạng tranh chấp chính: *thứ nhất*, tranh chấp giữa bên thuê vận chuyển và bên vận chuyển (trong trường hợp bên thuê vận chuyển là người nhận hàng); và *thứ hai*, tranh chấp giữa bên vận chuyển và doanh nghiệp nhập khẩu (trong trường hợp bên thuê vận chuyển không là người nhận hàng).

Tranh chấp được các bên liên quan giải quyết bằng thương lượng hoặc khởi kiện tại trọng tài hoặc tòa án. Trong trường hợp giải quyết bằng trọng tài hoặc tòa án thì trình tự thủ tục do pháp luật quy định.

Chương 2

THỰC TIỄN THI HÀNH PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA QUỐC TẾ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN VÀ MỘT SỐ KIẾN NGHỊ LIÊN QUAN

2.1. Nguồn pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển được áp dụng tại Việt Nam

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

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế 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.

2.1.2. Các văn bản pháp luật Việt Nam

Bộ luật Dân sự năm 2005

Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005

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

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

2.1.4. Hợp đồng mẫu

Ngoài các nguồn điều chỉnh pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển như đã trình bày ở trên, các bên có thể sử dụng các mẫu hợp đồng được các tổ chức quốc tế, các hiệp hội khuyến nghị sử dụng.

2.2. Thực trạng giao kết và thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển

Hiện nay, tàu hàng của Việt Nam thường bị ghi vào “danh sách đen” để bắt giữ ở các cảng quốc tế. Riêng năm 2013 có tới 27 lượt tàu bị lưu giữ do không đáp ứng được các tiêu chuẩn bảo dưỡng, khai thác, an toàn... Chỉ 7 tháng đầu năm 2014 cũng đã có tới 19 tàu bị lưu giữ. Điều tra nguyên nhân thì thấy rằng tàu không thực hiện đầy đủ chế độ bảo dưỡng, sửa chữa và trang bị bổ sung để duy trì trạng thái kỹ thuật, thuyền viên và sỹ quan thiếu khả năng giao tiếp bằng tiếng Anh, thiếu tính cẩn cán, tinh thần trách nhiệm trong công việc, hệ thống quản lý an toàn và an ninh không được duy trì một cách tự giác... Điều này dẫn đến những thiệt hại không nhỏ không chỉ cho những người vận chuyển mà cả chủ hàng, cũng là nguyên nhân của những tranh chấp sau đó. Chứng tỏ rằng việc kiểm tra khả năng đi biển của tàu, việc quản lý các quy chuẩn về chất lượng tàu chưa được xem xét một cách đúng mức. Điều này hạn chế sự hiệu quả của hoạt động vận chuyển.

Trong quá trình thực hiện hợp đồng, sự thiếu hiểu biết của nhà xuất khẩu Việt Nam về vận đơn [2, tr. 99] đôi khi mang lại cho người xuất khẩu những thiệt hại không đáng có.

Trình độ của thẩm phán trong giải quyết tranh chấp còn kém.

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

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

Rõ ràng là những thay đổi của Bộ luật Hàng hải theo hướng tích cực như hiện nay đã tháo gỡ nhiều khó khăn cho doanh nghiệp, từ đó mà thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Các ngành nghề liên quan như thủy sản, dầu khí, bảo hiểm, ngân hàng, việc kinh doanh cảng biển cũng vì thế mà phát triển hơn.

Hệ thống pháp luật về hàng hải của Việt Nam sau khi Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 ra đời bao gồm số lượng văn bản khá lớn và tương đối đồng bộ. Các văn bản của Việt Nam thể hiện sự tham khảo, học hỏi có chọn lọc các điều ước quốc tế đa phương, song phương và khu vực. Điều đó góp phần tạo hành lang pháp lý để các hãng vận chuyển và tàu biển quốc tế tiếp cận với mảnh đất giàu tiềm năng vận chuyển này.

Thêm vào đó là việc tham gia các điều ước quốc tế đa phương, song phương. Hệ thống hiệp định quốc tế đã trở thành bộ phận chủ yếu thực hiện việc điều chỉnh pháp luật về việc vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.

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

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

2.4. Một số kiến nghị cụ thể liên quan tới pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế

Vấn đề vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển còn một vài điểm cần hoàn thiện như:

- Về miễn trách của người vận chuyển.
- Hoàn thiện hệ thống văn bản hướng dẫn và các quy định về đảm bảo khả năng đi biển của tàu.
- Nâng cao trình độ của thẩm phán trong việc giải quyết tranh chấp hàng hải.
- Cải cách thời hiệu khiếu kiện về các mất mát, hư hỏng với hàng hóa theo pháp luật.
- Sớm gia nhập các điều ước quốc tế và ký kết thêm các hiệp định song phương.
- Nâng cao trình độ nghiệp vụ cũng như trình độ pháp lý của các doanh nghiệp vận chuyển.
- Phát triển vận đơn điện tử.

KẾT LUẬN

Thế giới không ngừng vận động và phát triển, khủng hoảng kinh tế rồi sẽ bị đẩy lùi. Những doanh nghiệp nào còn trụ lại 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 2005 và các văn bản hướng dẫn giờ đây không chỉ là khung pháp lý cho hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế 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 mà 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 [12, tr. 98]. Tin tưởng rằng sự ra đời của Bộ luật sẽ đáp ứng được nguyện vọng của đông đảo tầng lớp doanh nghiệp vận chuyển, đạt được mục đích mà Nhà nước đề ra. Và sẽ trở thành một nền tảng vững chắc để ngành vận tải biển Việt Nam phát triển hơn, từng bước khẳng định vị thế trong quá trình hội nhập với vận tải thế giới.

Nhận thấy được tầm quan trọng và sự cần thiết của lĩnh vực này, người viết đã chọn lĩnh vực này làm đề tài Luận văn tốt nghiệp thạc sĩ luật học của mình. Luận văn đã đi vào những vấn đề cơ bản trong chế định hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế 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 quốc tế 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 quốc tế.

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 quốc tế bằng đường biển ở Việt Nam.