

Pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển trong bối cảnh hội nhập quốc tế

Nguyễn Tiên Vinh*

*Khoa Luật, Đại học Quốc gia Hà Nội,
144 Xuân Thủy, Hà Nội, Việt Nam*

Nhận ngày 25 tháng 05 năm 2011

Tóm tắt. Bài viết phân tích hiện trạng và xu hướng vận động của pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, trên bình diện quốc tế cũng như quốc gia. Xuất phát từ thực tế Việt Nam chưa tham gia vào bất kỳ một điều ước quốc tế nào trong lĩnh vực này, bài viết tập trung tìm hiểu khả năng áp dụng chúng tại Việt Nam dưới góc nhìn của Tư pháp quốc tế. Trong phần kết luận, bài viết đưa ra một số nhận định và những đề xuất về chính sách đối với việc hoàn thiện pháp luật về vận tải hàng hoá bằng đường biển của Việt Nam.

1. Đặt vấn đề

Việt Nam có bờ biển dài hơn 3.200km trải dọc theo chiều dài của đất nước, có vùng biển thuộc chủ quyền và quyền chủ quyền rộng gấp ba lần diện tích đất liền, nằm bên cạnh đường hải hải quốc tế quan trọng trong khu vực rất năng động trong phát triển kinh tế, thương mại của Châu Á - Thái Bình Dương. Hiện nay, động lực quan trọng hàng đầu của kinh tế Việt Nam là hoạt động xuất nhập khẩu hàng hoá. Hơn 80% khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam được vận chuyển bằng đường biển. Sản lượng vận tải biển của Việt Nam tăng trung bình hơn 10% hàng năm. Kinh tế biển nói chung và vận tải biển nói riêng đóng vai trò ngày càng quan trọng đối với Việt Nam [1]. Trong điều kiện như vậy, việc tìm hiểu các quy định của pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển không chỉ có ý nghĩa

trong việc hoạch định và thực thi chính sách phát triển kinh tế biển, pháp luật hàng hải, mà còn có ý nghĩa quyết định cho sự tham gia tích cực, hiệu quả của các doanh nghiệp vận tải biển của Việt Nam vào thị trường vận tải biển quốc tế.

Để đạt được mục tiêu đặt ra trong tiêu đề, phần còn lại của bài viết được chia làm ba phần. Phần I của bài viết khái quát hiện trạng và xu hướng vận động của pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển. Bài viết sẽ tập trung làm sáng tỏ tính phức tạp của các loại nguồn pháp luật điều chỉnh, cũng như tính dị biệt trong nội dung của các quy định. Trên cơ sở đó, bài viết phân tích xu hướng hiện đại hoá, thống nhất hoá đang diễn ra cả ở cấp độ quốc tế và quốc gia. Phần II của bài viết nghiên cứu mối tương quan của pháp luật Việt Nam với các quy định của các điều ước quốc tế trong lĩnh vực vận chuyển hàng hoá bằng đường biển. Xuất phát từ thực tế là Việt Nam hiện chưa tham gia vào bất kỳ một điều ước quốc tế nào trong lĩnh vực này, bài viết tập trung tìm hiểu khả năng áp dụng của chúng đối với các doanh nghiệp của Việt Nam

* ĐT: 84-4-37548514.

E-mail: vinhnt.vnu@gmail.com

dưới góc nhìn của Tư pháp quốc tế. Phần III của bài viết đưa ra một số kết luận và những đề xuất về chính sách đối với việc hoàn thiện pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển của Việt Nam.

2. Điều chỉnh quốc tế về hợp đồng vận tải hàng hoá bằng đường biển - Hiện trạng và xu hướng vận động

2.1. Sự hỗn hợp về nguồn và dị biệt về quy định

a. Trên bình diện quốc tế

Trên bình diện quốc tế, hợp đồng vận tải hàng hoá bằng đường biển hiện được điều chỉnh bởi ba văn kiện pháp lý quan trọng nhất là Quy tắc Hague năm 1924, Quy tắc Hague-Visby năm 1968 và Quy tắc Hamburg năm 1978. Quy tắc Hague có tên gọi chính thức là Công ước Brussels về thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển, được ký ngày 25/8/1924, có hiệu lực ngày 2/6/1931 [2]. Công ước Brussels được sửa đổi sau đó bởi Nghị định thư Visby, được ký ngày 23/2/1968, có hiệu lực từ ngày 23/6/1977 [3]. Việc áp dụng thống nhất Quy tắc Hague và Nghị định thư Visby dẫn đến sự ra đời của Quy tắc Hague-Visby. Quy tắc Hamburg có tên gọi chính thức là Công ước của Liên Hợp Quốc về chuyên chở hàng hoá bằng đường biển, được thông qua tại Hamburg ngày 30/3/1978 có hiệu lực từ ngày 1/11/1992 [4].

Cùng điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển, nhưng các văn kiện trên có phạm vi áp dụng khác nhau. Trong khi Quy tắc Hague-Visby được áp dụng khi nơi phát hành vận đơn đường biển (*Bill of lading - B/L*) hoặc cảng xếp hàng nằm trên lãnh thổ của nước thành viên, thì Quy tắc Hamburg được áp dụng khi cảng xếp hàng hoặc cảng dỡ hàng nằm trên lãnh thổ của nước thành viên. Như vậy, Quy tắc Hague-Visby sẽ không được áp dụng đối với hợp đồng vận chuyển từ một cảng nằm ngoài lãnh thổ của một nước thành viên đến một cảng nằm trên lãnh thổ của một nước thành viên. Trong trường hợp tương tự, Quy tắc Hamburg lại được áp dụng.

Điểm khác cơ bản giữa ba văn kiện trên thể hiện ở các quy định về nghĩa vụ, giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở. Mặc dù có mục đích ban đầu nhằm chống lại thực tiễn lạm dụng điều khoản miễn trách của nhiều nhà vận chuyển hàng hải, Quy tắc Hague bị chỉ trích là quá thiên về bảo vệ quyền lợi của người chuyên chở. Trong khi Quy tắc Hague-Visby được cho là có những cố gắng khắc phục sự thiên lệch này, thì Quy tắc Hamburg ra đời sau đó lại bị giới người chuyên chở đánh giá là đã đi quá xa trong việc bênh vực quyền lợi của chủ hàng [2].

Theo quy định của Quy tắc Hague, người chuyên chở chỉ phải chịu trách nhiệm từ thời điểm hàng hoá được bắt đầu xếp lên tàu, cho đến thời điểm hàng hoá được bốc dỡ xong khỏi tàu [2, Điều 1]. Theo quy định của Quy tắc Hamburg, trách nhiệm này được mở rộng hơn, từ thời điểm hàng hoá được giao cho người chuyên chở tại cảng xếp hàng, trong cả quá trình đi biển, và tại cảng dỡ hàng [4, Điều 4]. Sự thay đổi này từ Quy tắc Hague đến Quy tắc Hamburg được diễn tả bằng sự thay đổi từ công thức "*Tackle to Tackle*" đến công thức "*Port to Port*". Mặt khác, Quy tắc Hague và Hague-Visby chỉ quy định trách nhiệm của người chuyên chở đối với những mất mát, hư hỏng hàng hoá [3, Điều 4], trong khi Quy tắc Hamburg quy định người chuyên chở phải chịu trách nhiệm cả đối với hành vi giao hàng chậm [4, Điều 4]. Liên quan vấn đề miễn trách, Quy tắc Hague liệt kê 17 trường hợp, theo đó người vận chuyển được miễn mọi trách nhiệm đối với mất mát, hư hỏng hàng hoá [2, Điều 4.2]. Quy tắc Hamburg đã loại bỏ hầu hết các trường hợp này, chỉ quy định ba trường hợp là: 1) Người chuyên chở đã thực hiện mọi biện pháp cần thiết; 2) Những mất mát, hư hỏng hay chậm hàng xảy ra do hoả hoạn; 3) Những mất mát, hư hỏng hay chậm hàng xuất phát từ những cố gắng của người chuyên chở nhằm cứu vớt sinh mạng hoặc tài sản trên biển [4, Điều 5]. Liên quan đến mức bồi thường, Quy tắc Hague giới hạn mức bồi thường đến 100 Bảng Anh (vàng) trên một kiện hoặc đơn vị hàng hoá, không tính đến trọng lượng thực tế, trừ trường hợp giá trị

của hàng hoá được nêu cụ thể trong vận đơn đường biển [2, Điều 4.5]. Quy tắc Hague-Visby đã tăng giới hạn trách nhiệm bồi thường lên đến 10000 Frãng vàng trên một kiện hoặc đơn vị hàng hoá, hoặc đến 30 Frãng vàng trên một kg hàng hoá [3, Điều 2]. Nghị định thư sửa đổi Quy tắc Hague sau đó đã áp dụng Quyền rút vốn đặc biệt sử dụng tại IMF (*Special Drawing Right - SDR*) làm đơn vị tiền tệ để tính mức bồi thường, với giới hạn là 667,67 SDR trên một kiện hoặc đơn vị hàng hoá, hoặc 2 SDR trên một kg hàng hoá. Quy tắc Hamburg tiếp tục tăng mức giới hạn bồi thường lên 835 SDR trên một kiện hoặc đơn vị hàng hoá, hoặc 2,5 SDR trên một kg hàng hoá [4, Điều 6.1].

Ngoài ra, nhiều vấn đề không được điều chỉnh với Quy tắc Hague-Visby, sau này đã được điều chỉnh bởi Quy tắc Hamburg, chẳng hạn vấn đề vận chuyển hàng trên boong tàu, vận chuyển động vật sống, nghĩa vụ và trách nhiệm của người vận chuyển thực tế, vấn đề thẩm quyền tài phán của toà án và vấn đề trọng tài trong giải quyết tranh chấp [5].

Một điểm đáng lưu ý là Quy tắc Hague, Hague-Visby và Quy tắc Hamburg trong nhiều trường hợp và ở những mức độ khác nhau đã không bắt kịp với những tiến bộ khoa học kỹ thuật và sự phát triển thực tiễn trong lĩnh vực thương mại quốc tế nói chung, cũng như trong hoạt động vận tải hàng hoá quốc tế nói riêng. Chẳng hạn, các quy tắc trên đã không đề cập đến chứng từ điện tử, hay không giải quyết được những phát sinh trong hoạt động chuyên chở hàng hoá bằng đường biển nhưng có sự kết hợp với các hình thức chuyên chở khác (chuyên chở đa phương tiện).

Sự phức hợp và tản mạn về nguồn luật quốc tế điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển được thể hiện rõ ở tình trạng các nước tham gia ký kết các Quy tắc Hague, Hague-Visby và Hamburg. Cho đến thời điểm hiện tại, cả ba quy tắc trên vẫn đồng thời có hiệu lực, với số lượng và thành phần các nước ký kết khác nhau. Quy tắc Hague là văn kiện từng thu hút được nhiều nước tham gia nhất, lúc đỉnh điểm với hơn 70 nước. Với việc ký kết

Nghị định thư Visby, nhiều nước đã từ bỏ Quy tắc Hague để tham gia Quy tắc Hague-Visby. Nhiều nước khác lại không chấp nhận Nghị định thư Visby, do vậy đứng ngoài Quy tắc Hague-Visby. Theo thống kê đến hết năm 2009, Quy tắc Hague có 35 thành viên, Quy tắc Hague-Visby có 54 thành viên, Quy tắc Hamburg có 36 thành viên [6]. Thực trạng này đi ngược lại với mong muốn của các quốc gia: mỗi khi một thoả thuận quốc tế mới nhằm hướng tới sự thống nhất các quy định về vận tải hàng hoá quốc tế bằng đường biển được ký kết, thì sự phức tạp và tản mạn về nguồn luật áp dụng lại càng tăng lên.

b. Ở cấp độ pháp luật quốc gia

Đồng thời với các quy định quốc tế, hoạt động vận tải hàng hoá bằng đường biển còn được điều chỉnh bởi pháp luật các quốc gia. Ở cấp độ này, sự phức tạp và dị biệt của các quy định pháp luật càng được thể hiện rõ nét, xuất phát từ thực tế các quốc gia thuộc về những truyền thống pháp luật khác nhau (civil law hay common law), thuộc về nhóm các quốc gia mạnh về hàng hải có xu hướng bảo vệ lợi ích của người chuyên chở, hay thuộc về nhóm các quốc gia có nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hoá nhưng lệ thuộc vào đội ngũ tàu biển nước ngoài do vậy có xu hướng bảo vệ lợi ích của chủ hàng. Tính phức tạp và dị biệt cũng có thể đến từ việc pháp luật về hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng đường biển của các quốc gia được quy định theo những cách thức rất khác nhau: một số nước có văn bản riêng biệt điều chỉnh hoạt động vận tải biển quốc tế, một số nước quy định vấn đề này trong Bộ luật hàng hải, một số nước khác quy định trong luật dân sự, thậm chí trong luật thương mại [26].

Khi là thành viên của một trong những điều ước quốc tế đang có hiệu lực về vận tải biển quốc tế, quốc gia có thể áp dụng trực tiếp các quy định của điều ước. Điều ước quốc tế cũng có thể quy định nghĩa vụ của các quốc gia thành viên trong việc chuyên hoá quy định của chúng vào pháp luật nội địa. Điều này có tác dụng đáng kể trong việc thống nhất hay hài hoà hoá các quy định của pháp luật quốc gia. Tuy nhiên,

ngay cả khi đã là thành viên của một trong những điều ước quốc tế về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, pháp luật nội địa của quốc gia vẫn có thể có những khoảng cách đối với các quy định của điều ước quốc tế đó. Ví dụ điển hình trong trường hợp này là pháp luật Hoa Kỳ: Luật về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển (Carriage of Goods by Sea Act - COGSA) năm 1936 của Hoa Kỳ được ban hành chủ yếu dựa trên quy định của Quy tắc Hague năm 1924, nhưng vẫn có những khác biệt quan trọng với Quy tắc Hague [7].

Khi không là thành viên của Quy tắc Hague, Hague-Visby, hay Hamburg, quốc gia vẫn có thể tiếp nhận một cách tự nguyện các quy định của các quy tắc đó. Trường hợp của Hàn Quốc là một ví dụ: không phải là thành viên của Quy tắc Hague, Hague-Visby, nhưng tại lần sửa đổi Bộ luật dân sự năm 1991, Hàn Quốc đã thừa nhận về cơ bản các quy định của Quy tắc Hague-Visby. Pháp luật của Hàn Quốc cũng tiếp thu một số quy định của Quy tắc Hamburg [8]. Tương tự như vậy, Bộ luật hàng hải năm 1992 (sửa đổi) của Trung Quốc đã tiếp thu nhiều quy định của Quy tắc Hague-Visby và Hamburg mặc dù nước này không chính thức tham gia các điều ước quốc tế này [9]. Trong trường hợp của Quy tắc Hamburg, tuyệt đại đa số các nước phát triển đã không phê chuẩn, tuy nhiên khá nhiều nước cũng đã đưa vào nội luật của mình những quy định của Quy tắc, chẳng hạn trường hợp của Anh, Canada hay các nước Bắc Âu [10]. Như vậy, đối với những nước này, các quy định của điều ước quốc tế có liên quan đã được tiếp nhận một cách tự nguyện, không trên cơ sở cam kết quốc tế. Tuy nhiên, có thể dễ dàng nhận thấy rằng sự tiếp nhận trong trường hợp này thường xuyên mang tính lựa chọn, không đảm bảo tính hệ thống và thống nhất như trong trường hợp quốc gia tham gia chính thức tham gia điều ước quốc tế.

Khi quốc gia không là thành viên của bất cứ quy tắc về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nào nêu trên, việc xác định luật áp dụng cho các hợp đồng vận chuyển này sẽ được giải quyết trên cơ sở các quy định Tư pháp quốc tế của quốc gia đó. Trong trường hợp này, luật áp

dụng có thể sẽ là pháp luật nội địa của nước có toà án, của một nước nước ngoài, hay thậm chí là của một trong những điều ước quốc tế có liên quan hoặc với tư cách là một bộ phận của pháp luật quốc gia nước ngoài là thành viên của điều ước quốc tế, hoặc với tư cách là luật do các bên trong hợp đồng vận chuyển lựa chọn. Có thể thấy, trong trường hợp này, giải pháp có được sẽ có thể rất khác nhau tùy thuộc vào quy định của Tư pháp quốc tế của mỗi quốc gia liên quan đến vấn đề lựa chọn pháp luật áp dụng.

Qua tìm hiểu nguồn pháp luật điều chỉnh quan hệ vận tải hàng hoá bằng đường biển, cả trên bình diện quốc tế và quốc gia như trên, có thể cho thấy một bức tranh tổng thể về luật vận tải biển quốc tế hiện nay. *Thứ nhất*, đó là sự áp dụng phức hợp, không thống nhất giữa các loại nguồn khác nhau, giữa pháp luật quốc tế và quốc gia, giữa các điều ước quốc tế cùng điều chỉnh về một vấn đề mà cụ thể là Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg. *Thứ hai*, sau nhiều thập niên được áp dụng, các quy định quốc tế và quốc gia của luật vận tải biển quốc tế trong nhiều trường hợp đã trở nên lạc hậu, không bắt kịp với sự phát triển của các kỹ thuật, phương thức được sử dụng trong vận tải biển quốc tế. *Thứ ba*, không chỉ giữa các quy định của pháp luật của các quốc gia, mà ngay giữa các điều ước quốc tế hiện đang được áp dụng cho hoạt động vận tải biển quốc tế cũng tồn tại những khác biệt quan trọng. Một trong những lý do cơ bản của những khác biệt này là sự khác biệt trong chính sách quốc gia ẩn sau các quy định: hoặc nhấn mạnh đến bảo vệ quyền lợi của người chuyên chở, hoặc trái lại nhấn mạnh đến quyền lợi của chủ hàng.

Thực trạng trên đây đã gây những tác động tiêu cực đến hoạt động vận tải biển quốc tế, làm cho các giao dịch pháp lý về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển trở nên thiếu tính dự đoán trước, thiếu an toàn và phải chịu những chi phí phát sinh không đáng có. Đây chính là những lý do dẫn đến nhu cầu soạn thảo một văn kiện pháp lý quốc tế mới, nhằm thống nhất hoá và hiện đại hoá các quy định về vận tải hàng hoá quốc tế bằng đường biển.

2.2. Xu hướng hiện đại và thống nhất hoá: Công ước của Liên hợp quốc năm 2008 về vận chuyển hàng hoá toàn bộ hoặc một phần bằng đường biển

Công ước của Liên hợp quốc về hợp đồng vận chuyển hàng hoá một phần hoặc toàn bộ bằng đường biển, được thông qua bởi Đại hội đồng Liên hợp quốc ngày 11/12/2008, được mở cho thủ tục ký kết của các quốc gia từ ngày 23/9/2009 tại Rotterdam (do vậy còn được gọi là Quy tắc Rotterdam) [11]. Quy tắc Rotterdam được mong đợi là sẽ thay thế cho ba quy tắc hiện đang được áp dụng, với mục tiêu là hiện đại hoá và thống nhất hoá các quy định quốc tế về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển [11, Lời nói đầu].

Để đạt được hai mục tiêu này, so với ba quy tắc hiện đang áp dụng, Quy tắc Rotterdam có những phát triển và tiên bộ đáng kể.

Thứ nhất, Quy tắc Rotterdam đã bắt kịp sự phát triển của công nghệ và phương thức vận tải biển liên quan đến thực tiễn vận tải đa phương thức (Multimodal transport). So với Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg, các quy định của Quy tắc Rotterdam không chỉ đề cập đến hợp đồng vận tải hàng hoá bằng đường biển, mà còn đề cập đến cả hợp đồng vận tải đa phương thức quốc tế trong đó có một phần vận tải bằng đường biển. Đây được gọi là cách tiếp cận *Hàng hải cộng (Maritime plus)* của Quy tắc Rotterdam.

Thứ hai, với cách tiếp cận Hàng hải cộng, Quy tắc Rotterdam đã từ bỏ nguyên tắc *Tackle-to-Tackle* và nguyên tắc *Port-to-Port* được áp dụng lần lượt bởi Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg. Quy tắc Rotterdam sử dụng nguyên tắc *Door-to-Door*, theo đó, nghĩa vụ của người chuyên chở đối với hàng hoá bắt đầu phát sinh từ thời điểm hàng hoá được đặt dưới sự kiểm soát của người chuyên chở, cho đến thời điểm được trả cho người nhận hàng [11, Điều 12], [13].

Thứ ba, các quy định của Quy tắc Rotterdam về nghĩa vụ, trách nhiệm và các trường hợp miễn trách nhiệm của người chuyên chở cũng như của chủ hàng được quy định chi

tiết hơn nhiều so với các quy định tương ứng trong Quy tắc Hague-Visby và Hamburg. Theo Quy tắc Hague-Visby, nghĩa vụ của người chuyên chở đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển chỉ giới hạn trước khi và vào thời điểm con tàu bắt đầu hành trình [2, Điều 3]. Nghĩa vụ này đã được Quy tắc Rotterdam mở rộng ra từ trước, tại thời điểm bắt đầu và cả trong suốt hành trình của con tàu [11, Điều 14]. Ngoài ra, Quy tắc Rotterdam còn quy định thêm cho người chuyên chở nghĩa vụ mới là nghĩa vụ nhận hàng và trả hàng, xuất phát từ việc quy tắc này đề cập đến hoạt động vận chuyển đa phương tiện.

Thứ tư, so với Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg, Quy tắc Rotterdam đã mở rộng phạm vi và tăng giới hạn trách nhiệm bồi thường của người chuyên chở. Một mặt, theo Quy tắc Rotterdam, giới hạn trách nhiệm bồi thường không chỉ áp dụng cho các yêu cầu đòi bồi thường những tổn thất liên quan đến hàng hoá, mà còn áp dụng cho cả tổn thất phát sinh từ hành vi vi phạm nghĩa vụ của người chuyên chở nói chung, bao gồm cả hành vi trả hàng chậm. Mặt khác, Quy tắc Rotterdam đã tăng giới hạn trách nhiệm bồi thường lên đến 875 SDR cho một kiện hoặc một đơn vị hàng hoá, hoặc đến 3 SDR trên mỗi kg hàng hoá. So với mức giới hạn quy định bởi Quy tắc Hamburg, hai mức giới hạn này đã tăng lần lượt là 31,25% và 50% [5].

Thứ năm, so với Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg, Quy tắc Rotterdam có những quy định mới, chẳng hạn về chứng từ điện tử, về nghĩa vụ và trách nhiệm của người thực hiện nghĩa vụ hàng hải [13], quy định về trả hàng, về quyền của người giám sát [14].

Tuy nhiên, cho đến thời điểm hiện tại, trái với những đánh giá rất lạc quan ban đầu, Quy tắc Rotterdam mới được 23 nước ký, trong đó chỉ có một nước duy nhất phê chuẩn là Tây Ban Nha [15]. Để có hiệu lực, Quy tắc Rotterdam cần có tối thiểu 20 nước phê chuẩn, phê duyệt hay chấp nhận [11, điều 94.1]. Một số nhà quan sát cho rằng tình trạng này có lý do từ sự phức tạp quá mức và không đáng có của Quy tắc

Rotterdam, bất chấp những tiên bộ khác của nó [16]. Trong giả thuyết Quy tắc Rotterdam không hội đủ tối thiểu 20 nước tham gia, thì hai nhiệm vụ hiện đại hoá và thống nhất hoá luật vận tải biển quốc tế mà nó theo đuổi coi như thất bại. Nhưng có lẽ còn tệ hại hơn, nếu Quy tắc Rotterdam có hiệu lực, nhưng chỉ với một số tối thiểu nước tham gia. Ở giả thuyết này, thay vì tạo nên sự thống nhất trong điều chỉnh quốc tế hoạt động vận tải biển, Quy tắc Rotterdam sẽ trở thành điều ước quốc tế thứ tư, là một nhân tố mới tạo thêm sự phức hợp và dị biệt của nguồn luật quốc tế điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.

3. Pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển của Việt Nam

3.1. Pháp luật Việt Nam về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển trong mối tương quan với quy định của các điều ước quốc tế

Việt Nam hiện là thành viên của Tổ chức hàng hải quốc tế, đồng thời đã tham gia vào khá nhiều các điều ước quốc tế trong lĩnh vực hàng hải. Tuy nhiên, trong lĩnh vực vận tải hàng hoá bằng đường biển, Việt Nam chưa tham gia vào Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby hay Quy tắc Hamburg. Mặt khác, dù có tham gia vào quá trình đàm phán, soạn thảo Quy tắc Rotterdam, Việt Nam cũng chưa ký tham gia Quy tắc này.

So với các lĩnh vực khác, lĩnh vực pháp luật hàng hải của Việt Nam được pháp điển hoá tương đối sớm. Bộ luật Hàng hải Việt Nam lần đầu tiên được ban hành năm 1990 [20]. Vấn đề vận chuyển hàng hoá bằng đường biển được đề cập đến trong bộ luật này tương đối sơ sài. Bộ luật Hàng hải thứ hai được ban hành vào năm 2005, khi quá trình hội nhập kinh tế khu vực và thế giới của Việt Nam được đẩy mạnh và đã đạt được những thành tựu đáng kể [17]. Bộ luật Hàng hải năm 2005 bao gồm 18 chương với 261 điều, trong đó vấn đề hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển được quy định tại chương V, từ điều 70 đến điều 122.

Thực tế, vấn đề vận chuyển hàng hoá bằng đường biển còn được đề cập đến trong một số

văn bản khác của Việt Nam. Chẳng hạn, các quy định thuộc Chương VIII, Mục 8, phần II liên quan đến hợp đồng vận chuyển tài sản của Bộ luật Dân sự, từ điều 535 đến điều 546 [18], hay các quy định tại Mục 4 Chương VI của Luật thương mại 2005, từ điều 233 đến điều 240 quy định về dịch vụ logistics [19]. Về điểm này, điều 1.2 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 (BLHH năm 2005) quy định nguyên tắc *lex specialis generalibus derogant*, ưu tiên áp dụng các quy định của Bộ luật Hàng hải:

“Trường hợp có sự khác nhau giữa quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam với quy định của luật khác về cùng một nội dung liên quan đến hoạt động hàng hải thì áp dụng quy định của Bộ luật này”.

Trong quá trình soạn thảo BLHH năm 2005, các nhà lập pháp của Việt Nam đã tham khảo các quy định của Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg [21]. Sự tiếp nhận có chọn lọc quy định của hai quy tắc này dẫn đến hệ quả là các quy định của BLHH năm 2005 hiện hành có nhiều điểm thống nhất với các quy định hoặc của Quy tắc Hague-Visby, hoặc của Quy tắc Hamburg. Bên cạnh đó, cũng có những điểm mà BLHH năm 2005 có sự khác biệt với hai quy tắc trên, đặc biệt với những phát triển mới trong Quy tắc Rotterdam.

Điểm đầu tiên có thể được ghi nhận là cách tiếp cận của BLHH Việt Nam năm 2005 khi quy định về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển. Khác với Quy tắc Hague và Hague Visby, BLHH năm 2005 đã sử dụng cách tiếp cận của Quy tắc Hamburg và Quy tắc Rotterdam để định nghĩa về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển. Cụ thể, BLHH đã định nghĩa hợp đồng này bằng cách diễn tả quyền và nghĩa vụ của các bên là người vận chuyển và người thuê vận chuyển [17, Điều 70].

Về giới hạn thời gian xác định trách nhiệm của người vận chuyển đối với hàng hoá, BLHH năm 2005 chấp nhận cách tiếp cận của Quy tắc Hamburg khi quy định nguyên tắc *“Port-To-Port”*, theo đó trách nhiệm của người vận chuyển phát sinh từ khi nhận hàng tại cảng, tồn tại trong suốt quá trình vận chuyển và chấm dứt

khi kết thúc việc trả hàng tại cảng trả hàng [17, Điều 74.1]. Quy định này của BLHH khác biệt với nguyên tắc “*Door-to-Door*” được áp dụng trong Quy tắc Rotterdam. Thực tế, BLHH năm 2005 đã dành một phần riêng quy định về các hợp đồng vận chuyển đa phương thức, trong đó ít nhất một phương thức là vận tải biển [17, Điều 119-122]. Điều 122.1 của Bộ luật quy định:

“Người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm đối với hàng hoá theo hợp đồng vận tải đa phương thức từ thời điểm nhận hàng cho đến khi trả hàng”.

Theo quy định tại điều 121 của BLHH, trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức đối với những mất mát, hư hỏng hàng hoá sẽ được xác định theo pháp luật tương ứng được áp dụng cho phương thức vận tải sử dụng khi những mất mát hư hỏng đó xảy ra. Cách tiếp cận này của BLHH không phải là cách tiếp cận “*maritime plus*” được sử dụng bởi Quy tắc Rotterdam, không tạo dựng được một chế độ trách nhiệm thống nhất của người vận chuyển trong những hợp đồng vận chuyển kết hợp nhiều phương thức vận chuyển trong đó có phương thức vận chuyển bằng đường biển.

Về nội dung nghĩa vụ của người vận chuyển, BLHH năm 2005 vẫn sử dụng quy định của Quy tắc Hague-Visby khi quy định người vận chuyển chỉ có nghĩa vụ mẫn cán “*để trước và bắt đầu chuyến đi, tàu biển đủ khả năng đi biển*” [17, Điều 78.1]. Nghĩa vụ này không được mở rộng ra trong cả quá trình đi biển như theo quy định của Quy tắc Hamburg [4, Điều 4.1] và Quy tắc Rotterdam [11, Điều 12].

Về các trường hợp miễn trách nhiệm đối với người vận chuyển, điều 78.2 BLHH 2005 gần như sao chép y nguyên 17 trường hợp được quy định tại Điều 14.2 Quy tắc Hague-Visby. Tuy nhiên, BLHH 2005 cũng đã tiếp nhận quy định của Quy tắc Hamburg và Quy tắc Rotterdam khi quy định trách nhiệm của người vận chuyển trong trường hợp trả hàng chậm [17, Điều 78.3].

Về giới hạn bồi thường, BLHH năm 2005 quy định người chuyên chở có trách nhiệm bồi

thường tối đa tương đương 666,67 SDR cho mỗi kiện hoặc cho mỗi đơn vị hàng hoá, hoặc tối đa tương đương 2 SDR trên mỗi kg hàng hoá mất mát, hư hỏng [17, Điều 79.2]. Mức giới hạn này được quy định trong Quy tắc Hague-Visby, như đã thấy ở trên, đã được nâng lên cả ở Quy tắc Hamburg và Quy tắc Rotterdam.

Cũng liên quan đến vấn đề trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm bồi thường, BLHH năm 2005 đã có những quy định về hợp vận chuyển động vật sống, vận chuyển hàng hoá nguy hiểm và vận chuyển công-ten-nơ.

Về thời hiệu khởi kiện đối với các mất mát, hư hỏng đối với hàng hoá, BLHH năm 2005 quy định là 1 năm, giống như quy định của Quy tắc Hague-Visby và ngắn hơn thời hạn 2 năm được quy định trong Quy tắc Hamburg và Quy tắc Rotterdam.

Ngoài ra, giống như Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg, BLHH năm 2005 đã không đề cập đến một số vấn đề như chứng từ điện tử, khái niệm người thực hiện nghĩa vụ (performing partie) và người thực hiện nghĩa vụ hàng hải (maritime performing partie), cũng như trách nhiệm của người thực hiện nghĩa vụ hàng hải.

Như vậy, có thể nhận thấy các quy định của BLHH năm 2005 hầu như tiếp nhận các quy định của Quy tắc Hague-Visby. Một số các quy định của Quy tắc Hamburg, thậm chí của Rotterdam cũng đã được tiếp nhận nhằm cập nhật với sự phát triển của công nghệ, phương thức vận chuyển hàng hải. Sự tiếp thu các quy định của Hague-Visby được nhìn nhận là thiên vị đối với người chuyên chở, nhằm thực hiện chính sách bảo vệ và khuyến khích các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển quốc gia khi đại đa số trong họ là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, khả năng cạnh tranh còn thấp. Tuy nhiên, điều này cũng dẫn đến chi trích là gây bất lợi quá lớn cho giới chủ hàng [22], cũng đồng thời là các doanh nghiệp xuất khẩu trong nước.

3.2. Áp dụng pháp luật quốc gia, điều ước quốc tế về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển thông qua cơ chế của Tư pháp quốc tế

a. Áp dụng pháp luật quốc gia

Vì cả Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg đều không có hiệu lực ràng buộc đối với Việt Nam, việc xác định luật áp dụng để giải quyết các tranh chấp về hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển do toà án Việt Nam thụ lý sẽ được thực hiện trên cơ sở quy phạm xung đột của Việt Nam.

Điều 3 BLHH năm 2005 về áp dụng pháp luật khi có xung đột pháp luật quy định tại khoản 4 như sau:

“4. Trong trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hoá thì áp dụng pháp luật của quốc gia nơi hàng hoá được trả theo hợp đồng”.

Điều 4 về quyền thoả thuận trong hợp đồng quy định tại khoản 2 như sau:

“2. Các bên tham gia trong hợp đồng liên quan đến quan hệ hàng hải mà trong đó có ít nhất một bên là tổ chức hoặc cá nhân nước ngoài thì có quyền thoả thuận áp dụng luật nước ngoài hoặc tập quán hàng hải quốc tế trong các quan hệ hợp đồng và chọn Trọng tài, Toà án ở một trong hai nước hoặc ở một nước thứ ba để giải quyết tranh chấp”.

Như vậy, quyền thoả thuận luật áp dụng cho các quan hệ hợp đồng trong lĩnh vực hàng hải, bao gồm cả hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển chỉ được BLHH năm 2005 thừa nhận khi có ít nhất một trong các bên trong quan hệ hợp đồng là tổ chức, cá nhân nước ngoài. Đối với hợp đồng mà các bên đều là cá nhân, tổ chức của Việt Nam, dù hàng hoá được chuyển từ Việt Nam ra nước ngoài, hoặc từ nước ngoài đến Việt Nam, hoặc đối với các hợp đồng có ít nhất một bên là tổ chức, cá nhân nước ngoài nhưng các bên không lựa chọn pháp luật áp dụng, thì theo quy định tại điều 3.4, luật áp dụng đương nhiên là pháp luật của quốc gia nơi hàng hoá được trả theo hợp đồng. Đó có thể là pháp luật của Việt Nam hoặc pháp luật của nước ngoài, tùy thuộc vào địa điểm hàng hoá được giao trả.

Theo quy định trên đây của điều 4 BLHH năm 2005, quyền thoả thuận luật áp dụng cho hợp đồng hàng hải, bao gồm cả hợp đồng vận

chuyển hàng hoá bằng đường biển là khá hạn hẹp. Điều này có thể được thấy rõ ngay cả khi so sánh với quyền thoả thuận về luật áp dụng cho quan hệ hợp đồng được quy định trong Bộ luật dân sự và Luật thương mại Việt Nam. Theo quy định của Bộ luật dân sự năm 2005 thì, ngoài việc phải tôn trọng các nguyên tắc cơ bản của Pháp luật Việt Nam, quyền thoả thuận luật áp dụng cho nội dung hợp đồng dân sự có yếu tố nước ngoài chỉ không được thừa nhận trong trường hợp hợp đồng đó được ký kết, thực hiện hoàn toàn tại Việt Nam, hoặc có liên quan đến bất động sản tại Việt Nam. Ngoài những trường hợp đó, đối với hợp đồng dân sự giữa các bên là tổ chức, cá nhân Việt Nam nhưng được coi là có yếu tố nước ngoài do được ký kết hoặc thực hiện ở nước ngoài hay có liên quan đến tài sản tồn tại ở nước ngoài thì quyền tự do lựa chọn pháp luật áp dụng của các bên vẫn được thừa nhận. Tương tự như vậy, Luật thương mại 2005 cũng không giới hạn quyền thoả thuận luật áp dụng chỉ đối với các giao dịch thương mại có ít nhất một bên nước ngoài tham gia:

“Các bên trong giao dịch thương mại có yếu tố nước ngoài được thoả thuận áp dụng pháp luật nước ngoài, tập quán thương mại quốc tế nếu pháp luật nước ngoài, tập quán thương mại quốc tế đó không trái với các nguyên tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam” [23, Điều 5.2].

Một điểm đáng lưu ý là nếu vụ tranh chấp về hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển được đưa ra giải quyết bởi trọng tài thương mại Việt Nam, luật áp dụng sẽ được xác định một cách khá khác biệt so với trường hợp nếu đưa ra giải quyết bằng toà án như vừa thấy ở điều 3 và điều 4 BLHH năm 2005. Theo quy định của Luật trọng tài thương mại Việt Nam năm 2010 [24]:

“Đối với tranh chấp có yếu tố nước ngoài, Hội đồng trọng tài áp dụng pháp luật do các bên lựa chọn; nếu các bên không có thỏa thuận về luật áp dụng thì Hội đồng trọng tài quyết định áp dụng pháp luật mà Hội đồng trọng tài cho là phù hợp nhất” [24, Điều 14.2].

Quy định này cho phép các bên trong tranh chấp có yếu tố nước ngoài lựa chọn luật áp dụng, kể cả trường hợp họ đều là cá nhân, tổ chức của Việt Nam. Trong trường hợp các bên không có thoả thuận, quy định này trao cho trọng tài giải quyết vụ việc thẩm quyền rất lớn trong việc xác định luật áp dụng. Một thẩm quyền như vậy không được thừa nhận cho thẩm phán, nếu vụ tranh chấp được đưa ra toà án.

b. Áp dụng điều ước quốc tế

Về nguyên tắc, khi Việt Nam còn chưa là thành viên của Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby hay Quy tắc Hamburg, Toà án Việt Nam khi giải quyết tranh chấp liên quan đến một hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển sẽ không có nghĩa vụ áp dụng các quy tắc này. Tuy nhiên, dưới góc độ của Tư pháp quốc tế, có thể xem xét ba khả năng mà Toà án Việt Nam phải áp dụng chúng.

Khả năng thứ nhất là khi Toà án Việt Nam áp dụng quy phạm xung đột của Việt Nam, cụ thể là Điều 3.4 BLHH năm 2005, xác định được luật áp dụng cho một hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển mà toà án đang xem xét là luật của một nước nước ngoài là thành viên của một trong ba Quy tắc nêu trên, khi theo pháp luật của nước nước ngoài đó thì các quy định của Quy tắc có liên quan được coi là một bộ phận của luật nội địa của họ. Trong trường hợp này, Toà án Việt Nam sẽ áp dụng các quy định của Quy tắc có liên quan với tư cách là quy định pháp luật nội địa của nước mà quy phạm xung đột của Việt Nam dẫn chiếu tới.

Khả năng thứ hai đặt ra khi các bên trong một hợp đồng mà ít nhất một trong số họ là tổ chức, cá nhân nước ngoài đã lựa chọn một pháp luật của một nước thành viên của một trong ba Quy tắc để pháp dụng cho hợp đồng. Tương tự như trường hợp trên, trong trường hợp này Toà án Việt Nam có thể áp dụng quy định của Quy tắc có liên quan với tư cách là một phần của pháp luật của nước mà các bên đã lựa chọn.

Khả năng thứ ba đặt ra khi các bên trong hợp đồng, mà trong đó có ít nhất một bên là tổ chức cá nhân nước ngoài, đã lựa chọn một trong

ba Quy tắc để điều chỉnh quan hệ hợp đồng giữa họ. Theo quy định của cả Quy tắc Hague-Visby [3, Điều 10 c)] và Quy tắc Hamburg [4, Điều 2.1 e)], trong trường hợp như vậy, Quy tắc được các bên lựa chọn sẽ được áp dụng cho hợp đồng. Tư pháp quốc tế của nhiều nước cũng chấp nhận quyền của các bên trong việc lựa chọn một điều ước quốc tế để điều chỉnh quan hệ hợp đồng. Tuy nhiên, nếu vụ tranh chấp được giải quyết bởi Toà án Việt Nam, giải pháp đưa ra theo pháp luật hiện hành là không rõ ràng.

Trên bình diện pháp lý, trong tất cả các văn bản pháp luật của Việt Nam, điển hình là Bộ luật dân sự, Luật thương mại, và cả BLHH năm 2005, quyền của các bên lựa chọn một điều ước quốc tế áp dụng cho quan hệ hợp đồng đều không được thừa nhận. Theo các quy định của các văn bản có liên quan của Việt Nam, Toà án Việt Nam chỉ áp dụng các quy định của điều ước quốc tế đã có hiệu lực đối với Việt Nam và nếu các quy định của nó mâu thuẫn với các quy định trong nước của Việt Nam. Về thực chất, trong trường hợp này Toà án áp dụng điều ước quốc tế là để đảm bảo nguyên tắc ưu tiên hiệu lực của điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên so với hiệu lực của quy định pháp luật trong nước về cùng vấn đề. Những quy định như vậy không liên quan đến khả năng lựa chọn áp dụng điều ước quốc tế với tư cách là nguồn luật áp dụng cho quan hệ hợp đồng giữa các bên [28].

Tuy nhiên, nếu nhìn vào thực tiễn ký kết hợp đồng quốc tế tại Việt Nam, có thể ghi nhận rằng trường hợp các bên viện dẫn hay lựa chọn một điều ước quốc tế để điều chỉnh quan hệ hợp đồng là khá phổ biến, đặc biệt đối với trường hợp các điều ước quốc tế về hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế, hay công ước Viên năm 1980 về hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế mà đến thời điểm hiện tại Việt Nam vẫn chưa tham gia. Thực tiễn xét xử cũng cho thấy Toà án, trọng tài Việt Nam đã từng chấp nhận áp dụng điều ước quốc tế mà Việt Nam chưa tham gia để giải quyết các tranh chấp phát sinh từ hoạt động thương mại quốc tế [25].

4. Một số kết luận và đề xuất về chính sách

Trong bối cảnh tồn tại nhiều điều ước quốc tế có nội dung khác nhau cùng điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển, khi Việt Nam chưa tham gia vào bất kỳ điều ước nào trong số đó, BLHH năm 2005 đã có những tiếp thu mang tính chọn lọc các quy định của những điều ước quốc tế này. Sự tiếp thu chủ yếu các quy định từ Quy tắc Hague-Visby của BLHH năm 2005 dẫn đến hai hệ quả cơ bản. *Một mặt*, nhiều các quy định điều chỉnh hợp đồng vận tải hàng hoá quốc tế bằng đường biển của Việt Nam đã lạc hậu, không bắt kịp với sự phát triển của pháp luật quốc tế về vận tải biển, cũng như với sự phát triển của công nghệ và các phương thức vận tải biển trong thực tiễn. *Mặt khác*, các quy định của BLHH năm 2005, đặc biệt là những quy định liên quan đến xác định nghĩa vụ, trách nhiệm và các trường hợp miễn trách đối với người chuyên chở thể hiện sự thiên vị của Bộ luật trong việc bảo vệ quyền lợi của người chuyên chở so với việc bảo vệ quyền lợi của chủ hàng. Những hệ quả này là tiêu cực đối với hoạt động của các doanh nghiệp vận tải biển, đến các doanh nghiệp xuất, nhập khẩu hàng hoá, doanh nghiệp kinh doanh bảo hiểm và các doanh nghiệp khác của Việt Nam có hoạt động liên quan đến vận tải biển quốc tế.

Trong bối cảnh vận tải biển quốc tế ngày càng đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển, hội nhập kinh tế của Việt Nam, nhu cầu tham gia vào các điều ước quốc tế trong lĩnh vực này ngày càng trở nên thiết thực. Trên thực tế, dù hiện tại Việt Nam chưa tham gia cả Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby Và Quy tắc Hamburg, nhưng với nhiều cơ chế khác nhau, các quy định của chúng vẫn được các doanh nghiệp Việt Nam áp dụng. Việc chính thức tham gia vào một trong số các quy tắc đó sẽ giúp pháp luật về vận tải hàng hoá bằng đường biển của Việt Nam trở nên an toàn, dự đoán trước và cập nhật tốt hơn với sự phát triển của luật pháp và thực tiễn quốc tế về vận tải biển, qua đó góp phần tạo môi trường cạnh tranh tốt

hơn cho các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam. Hơn nữa, cho đến nay, thời điểm tham gia vào Công ước của Liên hợp quốc về mua bán hàng hoá quốc tế năm 1980 đối với Việt Nam đã là tương đối gần [25]. Trong bối cảnh đó, việc tham gia vào một điều ước quốc tế về chuyên chở hàng hoá bằng đường biển sẽ là bước đi tạo sự đồng bộ cần thiết cho khung pháp luật của Việt Nam trong lĩnh vực xuất, nhập khẩu hàng hoá.

Câu hỏi đặt ra là Việt Nam nên lựa chọn tham gia vào quy tắc nào trong số các quy tắc hiện có. Khả năng tham gia vào Quy tắc Hague hay Hague-Visby là hầu như không diễn ra, bởi pháp luật Việt Nam về cơ bản đã tiếp nhận đầy đủ các quy định của chúng, thậm chí trong một số trường hợp còn đi xa hơn, hiện đại hơn. Hơn nữa, các quy định của Quy tắc Hague, Hague-Visby có khuynh hướng quá thiên về bảo vệ quyền lợi của người chuyên chở. Việc tham gia vào Quy tắc Hamburg sẽ không đòi hỏi những thay đổi lớn trong pháp luật Việt Nam hiện hành. Tuy nhiên, trái ngược với Quy tắc Hague, Hague-Visby, Quy tắc Hamburg lại bị coi là thiên lệch về quyền lợi của người chủ hàng, và do vậy có được sự tham gia của rất ít các nước có nền công nghiệp vận tải biển phát triển. Pháp luật hiện hành của Việt Nam, như phân tích ở trên, dường như đang có khuynh hướng bảo vệ người chuyên chở, nhằm thực hiện chính sách khuyến khích sự phát triển của đội tàu biển nội địa. Tuy nhiên, thực tế cho đến nay đội tàu biển Việt Nam cũng chỉ mới đảm nhận chuyên chở được từ 15-20% lượng hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam. Trong bối cảnh đó, sự thiên lệch về bảo vệ quyền lợi của người chuyên chở không những không tạo được môi trường cạnh tranh lành mạnh, công bằng, mà lợi ích thực tế nếu có lại thuộc về các doanh nghiệp vận tải nước ngoài, trong khi bất lợi sẽ thuộc về các doanh nghiệp kinh doanh xuất, nhập khẩu hàng hoá và kinh doanh bảo hiểm của Việt Nam. Như vậy, sự lựa chọn tham gia Quy tắc Rotterdam là đáng được xem xét nhất. Về nguyên tắc, các quy định của Quy tắc Rotterdam đảm bảo tính hiện đại, bảo vệ hài hoà lợi ích của cả người vận chuyển và chủ

hàng. Thách thức quan trọng nhất của việc tham gia Quy tắc Rotterdam là việc sửa đổi, hoàn thiện các quy định hiện hành của Pháp luật Việt Nam. Tuy nhiên, thiết nghĩ thách thức này cũng đồng thời là một đòi hỏi khách quan, không tránh khỏi của quá trình hội nhập khu vực và quốc tế của Việt Nam nói chung.

Tài liệu tham khảo

- [1] Trịnh Thế Cường, Năm 2020: Tạo bước đột phá về giao thông vận tải biển, *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, [Http://www1.vinamarine.gov.vn](http://www1.vinamarine.gov.vn), ngày 16/2/2011.
- [2] The International convention for unification of certain rules of law relating to bills of lading, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/hague/rules1924.html>. (Công ước quốc tế về thống nhất hoá một số quy định liên quan đến vận đơn năm 1924).
- [3] The Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/visby/rules1968.html>. (Nghị định thư sửa đổi Công ước quốc tế về thống nhất hoá một số quy định liên quan đến vận đơn)
- [4] The United Nations Convention on the carriage of goods by sea, United Nations, Treaty Series , vol. 1695, p.3. (Công ước của Liên Hợp Quốc về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển).
- [5] Francesco Berlingieri, *A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules*, CIM - Colloquium on the Rotterdam Rules, Rotterdam, september 21, 2009. (Nghiên cứu so sánh các quy định của Quy tắc Hague-Visby, Quy tắc Hamburg và Quy tắc Rotterdam).
- [6] Informare, International Conventions, <http://www.informare.it/dbase/convuk.htm>
- [7] Kevin Baldwin, A Carrier by Any Other Name: Is It Time To Expand the Definition of a COGSA Carrier?, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 35, 2010 (Vận chuyển bằng tên khác: liệu đã đến lúc mở rộng khái niệm của Luật vận tải biển đối với người vận tải).
- [8] Hyeon Kim, *An Introduction to Korean Law Governing Carriage of Goods by Sea*, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 36, 2005. (Giới thiệu về pháp luật của Hàn Quốc về vận tải hàng hoá bằng đường biển).
- [9] Xia Chen, *Chinese Law on Carriage of Goods by Sea under Bills of Lading*, *International Trade Law Journal*, Vol. 8, 1999. (Pháp luật Trung Quốc về vận chuyển hàng hoá đường biển bằng vận đơn).
- [10] Jose Angelo Estrella Faria, *Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules*, *Texas International Law Journal*, Vol. 44, 2009. (Thống nhất hoá luật vận tải quốc tế tại UNCITRAL: thời kỳ mới, người chơi mới, quy tắc mới)
- [11] United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, United Nations, Doc. A/RES/63/122.
- [12] Diago Estaban Chami, *The obligations of carrier, CIM - Colloquium on the Rotterdam Rules*, Rotterdam, september 21, 2009.
- [13] Tomotaka Fujita, *The performing party and Himalaya protection, CIM - Colloquium on the Rotterdam Rules*, Rotterdam, september 21, 2009. (Người thực hiện hàng hải và chế độ bảo vệ Himalaya).
- [14] Kerim Atamer, *Construction Problems in the Rotterdam Rules regarding the Performing and Maritime Performing Parties*, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 41, 2010. (Các vấn đề về thiết kế các quy định của Quy tắc Rotterdam liên quan đến Bên thực hiện hàng hải).
- [15] <http://treaties.un.org>.
- [16] Rosé M. Ancántara, Frazer Hunt, Svante O. Johansson et al., *Particular concerns with regard to the Rotterdam rules*, CIM - Colloquium on the Rotterdam Rules, Rotterdam, september 21, 2009. (Những vấn đề đáng quan tâm trong Quy tắc Rotterdam).
- [17] Luật số 40/2005/QH11, Quốc hội thông qua ngày 14/6/2005, có hiệu lực từ ngày 1/1/2006.
- [18] Luật số 33/2005/QH11, Quốc hội thông qua ngày 14/6/2005, có hiệu lực từ ngày 1/1/2006.
- [19] Luật số 36/2005/QH11, Quốc hội thông qua ngày 14/6/2005, có hiệu lực từ ngày 1/1/2006 theo Nghị quyết của Quốc hội số 45/2005/QH11 về việc thi hành Bộ luật dân sự.
- [20] Bộ luật Hàng hải năm 1990, Quốc hội thông qua ngày 30/6/1990, có hiệu lực từ ngày 1/1/1991.
- [21] Tờ trình Quốc hội của Chính phủ về dự án Bộ luật hàng hải Việt Nam sửa đổi, số 1407/CP-PC ngày 29/9/2004.

- [22] Dương Văn Bạo, *Những thay đổi căn bản của Công ước Notterdam và hướng sửa đổi Bộ luật hàng hải Việt Nam*, Báo cáo tại Hội nghị Khoa học - Công nghệ ngày 21/4/2011, Bộ Giao thông - Vận tải, Hà Nội, 4/2011.
- [23] Luật số 36/2005/QH11, Quốc hội thông qua ngày 14/6/2005, có hiệu lực từ ngày 1/1/2006.
- [24] Luật số 54/2010/QH12, Quốc hội thông qua ngày 17/6/2010, có hiệu lực từ ngày 1/1/2011.
- [25] Ủy ban tư vấn về chính sách thương mại - Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI), *Báo cáo nghiên cứu “Đề xuất Việt Nam gia nhập Công ước Viên về hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế”*, Hà Nội, 2010.
- [26] William Tetley, *Maritime Law as a Mixed Legal System (with Particular Reference to the Distinctive Nature of American Maritime Law, Which Benefits from Both Its Civil and Common Law Heritages)*, Tulane Maritime Law Journal, Vol. 23, 1999. (Luật hàng hải như là một hệ thống pháp lý hỗn hợp (với liên hệ tới bản chất cá biệt của luật Hoa Kỳ chịu chi phối cả từ hệ thống dân luật và luật án lệ).
- [27] Guy Lefebvre, *Le projet preliminaire de la Cnudci et la responsabilite du transporteur de marchandises par mer: periple difficile ou echouement?*, Revue juridique Themis, Vol. 37, 2003. (Bản sơ thảo của CNUDCI và trách nhiệm của người chuyên chở trên biển: vượt qua khó khăn hay thất bại?).
- [28] Nguyễn Tiến Vinh, *Về áp dụng pháp luật cho quan hệ hợp đồng có yếu tố nước ngoài*, trong sách: Nguyễn Như Phát, Lê Thị Thu Thủy (Chủ biên), *Một số vấn đề lý luận và thực tiễn về pháp luật hợp đồng ở Việt Nam hiện nay*, NXB Công an Nhân dân, Hà Nội, 2003.

Regulation on contracts for the carriage of goods by sea in the context of global integration

Nguyen Tien Vinh

VNU School of Law, 144 Xuan Thuy, Hanoi, Vietnam

This article analyzes the current status and trends of the regulation on contracts for the carriage of goods by sea, both at international and national level. Starting from the fact that Vietnam has not acceded to any international treaties in the feild, the Article focuses on understanding the ability to apply them in Viet Nam from the perspective of the International private law. In conclusion, the Article offers some observations and suggests possible solutions for improving the regulation on contracts for the carriage of goods by sea in Viet Nam.