

LUẬN BÀN VỀ MỘT SỐ NỘI DUNG VÀ CÂU CHỮ TRONG BỘ LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM 2015

DISCUSSION ON A FEW CONTENTS AND SENTENCES IN THE VIỆT NAM MARTIME LAW CODE 2015

Lê Phúc Hòa

Khoa Kinh tế vận tải

Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh

Tóm tắt: Bộ luật Hàng hải Việt Nam (BLHHVN) phiên bản lần thứ 3 đã được Quốc hội Việt Nam thông qua năm 2015. Qua ba lần chỉnh sửa, Bộ luật đã khá hoàn chỉnh song vẫn không tránh khỏi những thiếu sót nhất định về mặt nội dung và câu chữ diễn đạt. Bài báo này luận bàn về một số nội dung và câu chữ được dùng trong Bộ luật còn thiếu, hoặc chưa chính xác như: Nội dung liên quan đến nguyên tắc áp dụng Luật; giá dịch vụ vận chuyển; sử dụng thuật ngữ tàu chuyên tuyến; giá dịch vụ của quãng đường thực tế; thời gian dỡ hàng; quyền chấm dứt hợp đồng; thuật ngữ điều kiện có tổn thất và không có tổn thất, và với mong muốn góp phần làm cho Bộ luật hàng hải Việt Nam hoàn thiện hơn, phù hợp với xu thế phát triển của thời đại trong quản lý, khai thác, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Từ khóa: Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015; điều khoản; nội dung; liên quan; vận chuyển; giá dịch vụ vận chuyển.

Chỉ số phân loại:

Abstract: Maritime law code 3rd edition has approved by the National Assembly of Vietnam in 2015. Maritime law Code 3rd edition has been rather perfect so still has shortcomings of content and sentence. This article discusses some contents and sentences used in The Maritime law Code 2015 such as content concern relate rules for using the law; transport service price; vocabulary of a fixed-route ship; fact transport service price; discharging time; right canceling voyage charter party; vocabulary of with average and no average, with wanting to contribute to do the Maritime Law Code has been rather perfect conformity with the development trend of the era in management, ship operation, and shipping.

Keywords: The Vietnam Maritime Law Code 2015 (provision; content, concern, transport, transport service price.

Classification number:

Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIII, kỳ họp thứ 10 thông qua ngày 25 tháng 11 năm 2015. Bộ luật đã có những thay đổi, bổ sung nội dung đầy đủ hơn và được sắp xếp lại một cách khoa học hơn. Tuy vậy, trong quá trình sử dụng và nghiên cứu tác giả nhận thấy Bộ luật vẫn còn có một số nội dung còn thiếu và câu chữ sử dụng không đúng hoặc chưa chính xác. Cụ thể các nội dung được đề cập sau đây:

1. Về nội dung qui định liên quan đến nguyên tắc áp dụng Luật

Theo Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 (BLHHVN 2015), Điều 3 - Nguyên tắc áp dụng luật khi có xung đột pháp luật, khoản 3 qui định: “Trường hợp quan hệ pháp luật liên

quan đến tai nạn đắm va, tiền công cứu hộ, trục vớt tài sản chìm đắm xảy ra tại nội thủy hoặc lãnh hải của quốc gia nào thì áp dụng luật của quốc gia đó. Trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến đắm va, cứu hộ xảy ra ở vùng biển quốc tế thì áp dụng luật quốc gia mà Trọng tài hoặc Tòa án của quốc gia đầu tiên đã thụ lý giải quyết tranh chấp”. Như vậy, trường hợp đắm va, cứu hộ, trục vớt tài sản chìm đắm tại vùng đặc quyền kinh tế của quốc gia nào đó thì sao? Theo Luật biển Việt Nam đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIII, kỳ họp thứ 3 thông qua ngày 21 tháng 6 năm 2012, Điều 3, Khoản 1 có ghi: “Vùng biển quốc tế là tất cả các vùng biển nằm ngoài vùng đặc quyền về kinh tế của Việt Nam và các quốc gia khác,...”. Vì vậy,

cần phải bổ sung thêm vào nội dung Điều 3, Khoản 3 về trường hợp đâm va, cứu hộ, trục vớt tài sản chìm đắm tại vùng đặc quyền kinh tế của quốc gia có biển [2],[3].

2. Về nội dung qui định tại Điều 137 và Điều 142

Hai điều này cùng thuộc Chương 6 - Bắt giữ tàu biển của Bộ luật hàng hải Việt Nam

Bảng 1. Nội dung giống nhau của hai Điều 137 và Điều 142.

Điều 137. Thả tàu biển sau khi bị bắt giữ		Điều 142. Căn cứ thả tàu biển đang bị bắt giữ để đảm bảo giải quyết các khiếu nại hàng hải	
Khoản 1. a	“Sau khi chủ tàu, người thuê tàu, hoặc người khai thác tàu đã thực hiện các biện pháp đảm bảo thay thế hoặc đã thanh toán các khoản nợ và các chi phí liên quan trong quá trình tàu biển bị bắt giữ”	Khoản 1. a	“Sau khi chủ tàu, người thuê tàu, hoặc người khai thác tàu đã thực hiện các biện pháp đảm bảo thay thế hoặc đã thanh toán các khoản nợ”
Khoản 1. b	“Quyết định bắt giữ tàu biển đã bị hủy”	Khoản 1. d	“Quyết định bắt giữ tàu biển đã bị hủy”
Khoản 1. c	“Thời hạn bắt giữ tàu biển theo quyết định bắt giữ tàu biển đã hết”	Khoản 1. đ	“Thời hạn bắt giữ tàu biển theo quyết định bắt giữ tàu biển đã hết”
Khoản 2	“ Trường hợp không có sự thỏa thuận giữa các bên về mức độ và hình thức đảm bảo thay thế, tòa án sẽ quyết định mức độ và hình thức đảm bảo thay thế nhưng không vượt quá giá trị tàu biển bị bắt giữ”	Khoản 2	“Trong trường hợp không có sự thỏa thuận giữa các bên về mức độ và hình thức đảm bảo thay thế thì Tòa án sẽ quyết định mức độ và hình thức đảm bảo thay thế nhưng không vượt quá giá trị tàu biển bị bắt giữ hoặc nghĩa vụ tài sản là căn cứ cho việc bắt giữ tàu biển trong trường hợp nghĩa vụ tài sản đó nhỏ hơn giá trị tàu biển”
Khoản 3	“Tàu biển có thể được thả theo yêu cầu của chính người đã yêu cầu bắt giữ; trong trường hợp này, mọi phí tổn liên quan do người yêu cầu bắt giữ tàu biển thanh toán”	Khoản 1. c	“Tàu biển có thể được thả theo yêu cầu của chính người đã yêu cầu bắt giữ tàu biển”

3. Về nội dung qui định liên quan đến khái niệm về giá dịch vụ vận chuyển

Dịch vụ vận tải cung cấp sản phẩm vận chuyển hàng hóa, hàng khách cho khách hàng.

2015, nhưng ở các mục khác nhau lại gần hoàn toàn giống nhau về mặt nội dung. Cụ thể có thể xem bảng 1 Qua đó thấy rằng nội dung cơ bản của hai điều giống nhau, thế thì tại sao không đưa vào một điều mà là tách ra ở hai điều thuộc hai mục khác nhau trong cùng một chương [3].

Ứng với mỗi đơn vị sản phẩm cung cấp cho khách hàng, doanh nghiệp vận tải thu về một khoản tiền tương ứng gọi là giá cước vận chuyển (giá dịch vụ vận chuyên). Giá cước

vận chuyển thường được tính bằng số đơn vị tiền tệ cho một đơn vị hàng hóa, hành khách vận chuyển (khi tuyến đường đã được xác định). Đơn vị hàng hóa vận chuyển có thể là tấn, chiếc cái, con, bao, kiện, thùng, teu,...

Tuy vậy, theo Điều 149, Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015, có khái niệm về giá dịch vụ vận chuyển như sau: “*Giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển là khoản tiền trả cho người vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển bằng đường biển*”. Khái niệm giá dịch vụ vận chuyển như vậy là không chính xác. Vì giá (price) là giá trị bằng tiền của một đơn vị hàng hóa, dịch vụ, hay tài sản nào đó. Giá và số tiền phải trả là khác nhau, số tiền phải trả còn tùy thuộc vào số lượng hàng hóa, dịch vụ trao đổi, mua bán. Chẳng hạn, trên một tuyến đường, cùng một cự ly vận chuyển, của một chuyến đi, người thuê vận chuyển gạo cùng một kiểu loại bao bì đóng gói thì giá dịch vụ vận chuyển cho một tấn gạo là giống nhau đối với nhiều người thuê, nhưng số tiền dịch vụ vận chuyển mà người vận chuyển được trả của người thuê này và người thuê kia có thể khác nhau vì số lượng hàng của mỗi người thuê khác nhau [1], [4], [5].

Tại Khoản 4, Điều 152 - *Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển* có nêu: “*Trách nhiệm của người vận chuyển đối với việc chậm trả hàng được giới hạn số tiền bằng hai phần năm lần giá dịch vụ vận chuyển của số hàng trả chậm, nhưng không vượt quá tổng số giá dịch vụ vận chuyển phải trả theo hợp đồng vận chuyển hàng bằng đường biển*”. Tổng số giá dịch vụ vận chuyển phải trả theo hợp đồng được sử dụng ở đây có nghĩa là toàn số tiền dịch vụ vận chuyển mà một người thuê phải trả. Theo tác giả, cụm từ *tổng số giá dịch vụ vận chuyển* được hiểu theo nghĩa thông thường là trong một hợp đồng có nhiều giá khác nhau cộng lại, nếu như vậy cụm từ ấy trở nên vô nghĩa vì không ai cộng các loại giá khác nhau lại. Người ta chỉ cộng số tiền phải trả theo từng loại giá khác nhau gọi là tổng số tiền [3].

Chính vì khái niệm giá dịch vụ vận chuyển được nêu Điều 149 của Bộ luật hàng hải Việt Nam nêu trên không chính xác dẫn đến việc sử dụng cụm từ giá dịch vụ vận chuyển không chính xác tại các điều khác như Điều 157 - Thanh toán giá dịch vụ vận chuyển, Khoản 1: “... người nhận hàng phải thanh toán cho người vận chuyển giá dịch vụ vận chuyển...”, Khoản 2: “... Các khoản nợ này bao gồm giá dịch vụ vận chuyển, ...”. Điều 158 - Giá dịch vụ vận chuyển trong trường hợp hàng hóa bị mất, Khoản 1: “... miễn giá dịch vụ vận chuyển; ...”, “... thu giá dịch vụ theo quãng đường thực tế, ...”. Cụm từ “thanh toán giá”, “thu giá” là cụm từ vô nghĩa như các chuyên gia đã bàn luận trong thời gian qua, khi trên tuyến đường cao tốc, tại các trạm thu tiền dịch vụ đường cao tốc được gắn bảng hiệu là “trạm thu giá dịch vụ” [3].

4. Liên quan đến thuật ngữ tàu chuyên tuyến

Theo BLHHVN 2015, Điều 171 - *Nghĩa vụ của người vận chuyển hàng hóa theo chứng từ vận chuyển* có nêu: “*Ngoài nghĩa vụ qui định tại Điều 150 của Bộ luật này, người vận chuyển hàng hóa theo chứng từ vận chuyển còn phải có nghĩa vụ sau đây...*”; Khoản 2 - “*Phải thông báo trong thời gian hợp lý cho người giao hàng biết trước về nơi bốc hàng lên tàu biển, thời điểm mà tàu sẵn sàng để nhận hàng và thời gian tập kết hàng hóa. Việc thông báo này không áp dụng đối với tàu chuyên tuyến, trừ trường hợp lịch tàu có sự thay đổi*”. Sử dụng từ chuyên tuyến ở đây là chưa chính xác, vì khai thác theo hình thức tàu chợ (liner) là tàu chuyên tuyến, còn tàu chuyên tuyến chưa chắc là tàu chợ. Khi khai thác tàu chuyên, người ta có thể bố trí tàu chuyên tuyến nhưng không có lịch trình định sẵn, không có biểu cước định sẵn, và các điều kiện vận chuyển cũng không cố định mà tùy theo từng chuyến đi [3].

5. Liên quan đến cách xác định giá cước vận chuyển quãng đường thực tế

Theo BLHHVN 2015, Điều 155 - *Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm*, Khoản 2 có nêu

“... *Giá dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế là giá dịch vụ vận chuyển được tính trên cơ sở tỷ lệ giữa quãng đường mà hàng hóa được vận chuyển trong thực tế so với toàn bộ quãng đường vận chuyển đã thỏa thuận trong hợp đồng, cũng như trên cơ sở tỷ lệ giữa sự đầu tư chi phí, thời gian, sự rủi ro hoặc khó khăn thông thường liên quan đến quãng đường vận chuyển đã thực hiện so với quãng đường vận chuyển còn lại*”. Nội dung này được hiểu là số tiền dịch vụ vận chuyển mà người thuê trả cho người vận chuyển theo quãng đường thực tế vận chuyển sẽ nhỏ hơn tổng số tiền dịch vụ vận chuyển trả theo hợp đồng. Tuy nhiên, vấn đề cần bàn ở đây là theo nội dung Điều 155, Khoản 2 nêu trên thì số tiền dịch vụ vận chuyển theo quãng đường thực tế được tính “*trên cơ sở tỷ lệ giữa sự đầu tư chi phí, theo thời gian, theo sự rủi ro hoặc khó khăn thông thường so với quãng đường vận chuyển còn lại*”. Điều đó có nghĩa là tỷ lệ này có thể sẽ lớn hơn một, và số tiền dịch vụ vận chuyển cho quãng đường thực tế mà người vận chuyển được trả lớn hơn số tiền dịch vụ vận chuyển theo hợp đồng. Đó là điều không hợp lý. [3]

6. Liên quan đến thời gian dỡ hàng

Theo Mục 3 - Hợp đồng vận chuyển theo chuyến (BLHHVN2015), Điều 179 - *Thời hạn bốc hàng*, và Điều 180 - *Thời hạn dôi nhật*. Nội dung của hai điều này chỉ đề cập đến thời hạn bốc hàng và thời hạn dôi nhật tại cảng xếp. Như vậy cảng dỡ hàng như thế nào vốn đã không được đề cập tại Mục 3. Vì vậy cần thay đổi cụm từ *bốc hàng* thành cụm từ *bốc dỡ hàng* thì nội dung đề cập bao gồm cả cảng xếp và cảng dỡ hàng tại hai điều này [3].

7. Liên quan đến quyền chấm dứt hợp đồng

Theo Điều 190 (BLHHVN 2015) - *Quyền chấm dứt hợp đồng của người thuê vận chuyển*, có sử dụng cụm từ “...*đang thực hiện chuyến đi...*”; “...*trước khi bắt đầu chuyến đi...*”. Để biết được tàu đang thực hiện chuyến đi, cần phải biết chuyến đi bắt đầu khi nào và kết thúc khi nào. Khái niệm thế nào là đang

thực hiện chuyến đi, và khi nào chuyến đi bắt đầu không được đề cập trong Bộ luật, cụ thể là trong Điều 4 - *Giải thích các thuật ngữ*. [3]

8. Liên quan đến thuật ngữ điều kiện có tổn thất và không có tổn thất

Tại Chương XVIII - Hợp đồng bảo hiểm hàng hải (BLHHVN 2015); Mục 1 - Qui định chung; Điều 305 - *Xác định quyền lợi có thể được bảo hiểm*, Khoản 3 có nêu: “...*Khi đối tượng bảo hiểm được bảo hiểm theo điều kiện có tổn thất hoặc không có tổn thất thì người được bảo hiểm vẫn có thể đòi bồi thường mặc dù sau khi tổn thất xảy ra mới có quyền lợi được bảo hiểm, ...*”. Vấn đề ở đây là liên quan đến cụm từ *điều kiện có tổn thất hoặc không có tổn thất*. Mục đích của người mua bảo hiểm là khi có tổn thất xảy ra, gây thiệt hại cho đối tượng bảo hiểm, sẽ được người bảo hiểm bồi thường một phần hoặc toàn bộ tổn thất, thiệt hại xảy ra (tùy theo số tiền bảo hiểm). Vì vậy, tổn thất là điều khó báo trước cho nên gọi điều kiện bảo hiểm không tổn thất là không phù hợp, khó hiểu. Phải chăng cụm từ này được sử dụng xuất phát từ điều kiện bảo hiểm hàng hóa bằng đường biển mà trước đây các nước trong đó có Việt Nam đã sử dụng, đó là điều kiện bảo hiểm có tổn thất (WPA-With Particular Average) và điều kiện bảo hiểm không có tổn thất hay miễn tổn thất (FPA-Free Particular Average), nhưng hiện nay, các điều kiện này đã bị thay thế bằng điều kiện bảo hiểm B (WPA) và điều kiện bảo hiểm C (FPA) vì vậy cách đặt điều kiện bảo hiểm miễn tổn thất (FPA) trở nên khá khó hiểu [3].

Trên đây là một số vấn đề mà tác giả luận bàn về nội dung và câu chữ trong Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015, với mong muốn đóng góp một phần ý kiến của mình cho việc hoàn thiện Bộ luật tốt hơn về mặt nội dung và câu chữ, từ đó trở thành nền tảng cơ bản về mặt pháp lý một cách vững chắc, điều chỉnh các mối quan hệ liên quan đến hoạt động hàng hải ngày một rõ ràng, chính xác và công bằng, phù hợp với luật pháp quốc tế, trong đó có Công ước

Rotterdam Rules 2008 sẽ có hiệu lực trong thời gian tới □

Tài liệu tham khảo

- [1] **Phạm Thị Nga (2016)**, *Kinh tế vận tải và Logistics*, Nhà xuất bản Giao thông vận tải;
- [2] **Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2012)**, *Luật biển Việt Nam-2012*;
- [3] **Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2015)**, *Bộ luật Hàng hải Việt Nam-2015*;

[4] https://vi.wikipedia.org/wiki/Gi%C3%A1_c%E1%BA%A3-19/1/2020

[5] <https://vietnamfinance.vn/gia-ca-la-gi-chien-luoc-marketing-xoay-quanh-gia-ca-20180504224209136.htm-7/11/2019>

Ngày nhận bài: 17/4/2020

Ngày chuyển phản biện: 21/4/2020

Ngày hoàn thành sửa bài: 12/5/2020

Ngày chấp nhận đăng: 19/5/2020