



PHÁP LUẬT VỀ KINH DOANH VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN

Nguyễn Thu Thu Hằng¹

Tóm tắt: Cùng với chủ trương và định thi trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, tăng cường kết nối giữa các, 9, nh thi ả vận tải, các chủ thể kinh doanh tham gia vào hoạt động vận tải hàng hóa vận tải trở người kinh doanh vận tải đa phương thức ở Việt Nam sẽ ngày gia tăng trong thời gian tới. Bài viết tập trung nghiên cứu khái niệm người kinh doanh vận tải đa phương thức và các điều kiện mà các chủ thể kinh doanh phải đáp ứng để trở thành người kinh doanh vận tải đa phương thức theo quy định của pháp luật Việt Nam.

Từ khóa: Vận tải đa phương thức, người kinh doanh vận tải đa phương thức, MTO, hợp đồng vận tải đa phương thức, pháp luật

Nhận bài: 10/05/2020. Hoàn thành biên tập: 05/06/2020. Duyệt đăng: 12/06/2020

Abstract: Along with approving the scheme on competitive transport market development to develop multimodal transport, strengthening connectivity between forms of transport, business entities engaged in cargo transport activities with the role of Multimodal Transport Operator in Vietnam will increase shortly. The paper focuses on the concept of multimodal transport dealers and the conditions that business entities must meet to become multimodal Transport Operators following Vietnamese law.

Keywords: Multimodal transport, Multimodal Transport Operator, multimodal transport contract, law. Date of receipt: 10/05/2020; Date of revision: 05/06/2020. Date of approval: 12/06/2020.

1. Khái niệm người kinh doanh vận tải đa phương thức

Vận tải đa phương thức là việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở hợp đồng vận tải đa phương thức (VTĐPT). Cùng với quá trình container hóa và sự ra đời của VTĐPT, người kinh doanh vận tải khi tham gia vào VTĐPT đã có sự thay đổi cơ bản về vai trò của họ trong hoạt động vận tải. Khác với những người vận chuyển thông thường, người kinh doanh VTĐPT hành động với vai trò người chịu trách nhiệm tổ chức toàn bộ hoạt động vận chuyển. Với tư cách này, người kinh doanh VTĐPT là một người ký hợp đồng độc lập, với danh nghĩa của mình thực hiện các dịch vụ do khách hàng yêu cầu. Trong trường hợp có sự tham gia của những người vận chuyển khác (người vận chuyển thực tế) thì người kinh doanh VTĐPT đóng vai trò là người sử dụng dịch vụ do những người vận chuyển này

cung cấp để thực hiện hợp đồng VTĐPT mà mình đã ký kết. Quan hệ giữa người kinh doanh VTĐPT và những người vận chuyển thực tế sẽ được xác lập thông qua các hợp đồng phụ (subcontract) trong đó người kinh doanh VTĐPT đóng vai trò người thuê vận chuyển. Mặc dù có thể có nhiều người vận chuyển tham gia quá trình VTĐPT nhưng chỉ người kinh doanh VTĐPT phải chịu trách nhiệm đối với hàng hoá trong suốt quá trình vận chuyển từ khi nhận hàng để vận chuyển cho tới khi hàng hoá được giao tới tay người nhận ở nơi đến.

Trong pháp luật về VTĐPT, khái niệm người kinh doanh VTĐPT được quy định trong Công ước của Liên hợp quốc về vận tải đa phương thức quốc tế năm 1980: “Người kinh doanh vận tải đa phương thức là bất kỳ người nào tự mình hay thông qua người khác ký kết một hợp đồng vận tải đa phương thức và chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức”.

¹ Thạc sĩ, Khoa Lý luận chính trị, Trường Đại học Hải Phòng

² UN Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980. “Multimodal transport operator” means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract. Article 1

Ủy ban của liên hợp quốc về thương mại và phát triển (UNCTAD) và Phòng thương mại quốc tế (ICC) đã cùng xây dựng Bản quy tắc chung về chứng từ VTĐPT quốc tế (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, có hiệu lực từ 01/01/1992). Theo Bản quy tắc này: “Người kinh doanh vận tải đa phương thức là bất kỳ người nào ký một hợp đồng vận tải đa phương thức và nhận trách nhiệm thực hiện hợp đồng đó như một người vận chuyển”¹.

Nhìn sang pháp luật một số quốc gia trong khu vực, người kinh doanh VTĐPT trong pháp luật Thái Lan, “là bất kỳ người nào nhân danh chính mình hoặc thông qua người đại diện ký kết hợp đồng VTĐPT và đóng vai trò một người chủ ủy thác và nhận trách nhiệm về việc thực hiện hoạt động vận chuyển theo hợp đồng, không bao gồm người hoạt động như đại lý hoặc người nhân danh người gửi hàng hoặc người vận chuyển thực tế tham gia vào VTĐPT”². Tương tự, Luật VTĐPT của Myanmar quy định: “Người kinh doanh VTĐPT là người nhân danh chính mình hoặc thông qua người đại diện, ký kết hợp đồng vận tải đa phương thức và hành động như một người chủ ủy thác, mà không phải đại lý hoặc người đại diện của người gửi hàng hoặc của người vận chuyển tham gia vào quá trình VTĐPT, và là người chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng”³. Quy định về người kinh doanh VTĐPT trong pháp luật Myanmar hoàn toàn phù hợp với quy định của Hiệp định khung ASEAN về VTĐPT (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport).

Theo pháp luật Việt Nam, người kinh doanh VTĐPT được quy định tại Khoản 4 Điều 2 của Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức, là “doanh nghiệp hoặc hợp tác xã giao kết và tự chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức”. Như vậy, người kinh doanh

VTĐPT là người giao kết hợp đồng VTĐPT và đảm nhận thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng hóa để thu tiền cước cho toàn bộ quá trình vận chuyển, từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng. Với quy định này, phạm vi chủ thể tham gia với vai trò người kinh doanh VTĐPT đã được mở rộng hơn Nghị định số 125/2003/NĐ-CP ngày 29/10/2003 của Chính phủ về vận tải đa phương thức⁴. Cũng theo Nghị định số 87/2009/NĐ-CP, doanh nghiệp được hiểu bao gồm các doanh nghiệp thành lập theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp, pháp luật về đầu tư (gồm) doanh nghiệp trong nước, doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài; hợp tác xã là hợp tác xã được thành lập theo quy định của pháp luật về hợp tác xã của Việt Nam. Ngoài ra, doanh nghiệp của các quốc gia là thành viên Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức hoặc doanh nghiệp của quốc gia đã ký điều ước quốc tế với Việt Nam về vận tải đa phương thức được kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế khi có đủ các điều kiện do pháp luật Việt Nam quy định. Người kinh doanh VTĐPT còn được phân biệt với khái niệm “người vận chuyển” là tổ chức, cá nhân thực hiện hoặc cam kết thực hiện một phần hoặc toàn bộ việc vận chuyển dù người đó là người kinh doanh VTĐPT hay không phải là người kinh doanh VTĐPT⁵. Việc xác định chủ thể nào tham gia hoạt động vận chuyển hàng hóa với vai trò là người kinh doanh VTĐPT có ý nghĩa quan trọng trong việc xem xét trách nhiệm đối với hư hỏng, thiệt hại cũng như trách nhiệm đối với việc giao hàng chậm trong quá trình thực hiện VTĐPT dựa trên nguyên tắc, người kinh doanh VTĐPT chịu trách nhiệm về toàn bộ quá trình vận chuyển hàng hóa trước người gửi hàng theo chế độ trách nhiệm áp dụng với người kinh doanh VTĐPT; người vận chuyển tham gia ở chặng vận chuyển sử dụng phương thức vận tải

¹ UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, 1992: Multimodal transport Operator (MTO) means any person who concludes a multimodal transport contract and assumes responsibility for the performance thereof as a carrier

² Thailand Multimodal transport Act B E 2548, Điều 4.

³ Myanmar Multimodal Transportation Law, 2014, điểm d Điều 2.

⁴ Khoản 2 Điều 2 Nghị định số 125/2003/NĐ-CP: “Người kinh doanh vận tải đa phương thức là doanh nghiệp ký kết hợp đồng vận tải đa phương thức, tự chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng đó mà không phải là đại lý hoặc đại diện của người gửi hàng hoặc thay mặt người vận chuyển tham gia các hoạt động thực hiện vận tải đa phương thức”.

⁵ Khoản 7 Điều 2 Nghị định số 87/2009/NĐ-CP.

nào sẽ chịu trách nhiệm về hàng hóa trước người kinh doanh VTĐPT theo chế độ trách nhiệm áp dụng tương ứng với phương thức vận tải đó.

2. Quy định về điều kiện kinh doanh và đăng ký kinh doanh

2.1. Điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức

Trong vận chuyển hàng hóa nói chung, người vận chuyển đều phải mang tính chuyên nghiệp. VTĐPT là hình thức tổ chức vận chuyển hàng hóa bằng nhiều phương thức vận chuyển khác nhau đòi hỏi người kinh doanh VTĐPT phải có đủ năng lực để tiến hành hoạt động kinh doanh. Mặc dù có những quy định khác nhau, nhưng nhìn chung pháp luật các quốc gia đều đưa ra những điều kiện nhằm bảo đảm năng lực của người kinh doanh VTĐPT bao gồm các yếu tố: năng lực tài chính, chuyên môn và bộ máy tổ chức.

Là người chịu trách nhiệm toàn bộ về hàng hóa trong cả quá trình vận chuyển, người kinh doanh VTĐPT phải có khả năng tài chính đủ để thực hiện việc bồi thường cho mất mát, hư hỏng hay chậm giao xảy ra đối với hàng hóa, thể hiện ở mức vốn tối thiểu phải có, hoặc sự bảo đảm bằng tài sản của các ngân hàng, tổ chức tài chính và được bảo hiểm về hoạt động VTĐPT của họ. Theo pháp luật Thái Lan, người kinh doanh VTĐPT phải đăng ký hoặc nhập vào hồ sơ chính thức với điều kiện phải là công ty trách nhiệm hữu hạn hoặc công ty đại chúng có trụ sở chính tại Thái Lan và có mức vốn thanh toán không dưới 80.000 SDR, người kinh doanh VTĐPT phải duy trì khả năng bảo đảm trách nhiệm của mình theo hợp đồng vận tải đa phương thức hoặc cho bất kỳ rủi ro nào khác có được từ hợp đồng được thực hiện và duy trì mức tài sản tối thiểu 80.000 SDR trong suốt thời gian hoạt động VTĐPT. Ngoài ra, pháp luật Thái Lan cho phép người kinh doanh VTĐPT đã đăng ký ở nước được Thái Lan công nhận theo các hiệp ước quốc tế hoạt động VTĐPT tại nước này trên cơ sở đăng ký với cơ quan đăng ký của Thái Lan và đặt chi nhánh, văn phòng đại diện tại Thái Lan

Người kinh doanh vận tải hoặc người kinh doanh VTĐPT nước ngoài cũng có thể đăng ký hoạt động VTĐPT với Cơ quan đăng ký và thành lập đại lý để hoạt động tại Thái Lan. Luật VTĐPT của nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào quy định để thành lập doanh nghiệp VTĐPT ở quốc gia này, các nhà đầu tư trong nước và quốc tế ngoài yêu cầu phải có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh vận tải hoặc vận tải hàng hóa còn phải sở hữu tài sản tương đương ít nhất 80.000 SDR hoặc có bảo lãnh từ ngân hàng với số tiền tương đương và có bảo hiểm bồi thường cho bất kỳ thiệt hại hoặc chậm trễ trong việc giao hàng hóa⁹. Luật VTĐPT hàng hóa năm 1993 (sửa đổi năm 2000) của Ấn Độ quy định người kinh doanh VTĐPT phải đáp ứng điều kiện: có doanh thu hàng năm trong năm tài chính gần nhất không dưới 05 triệu rupi, hoặc doanh thu trung bình của 03 năm tài chính trước đó đạt 05 triệu rupi theo xác nhận của tổ chức kiểm toán; vốn cổ phần đăng ký của công ty hoặc vốn chủ sở hữu hoặc cân cân vốn bình quân của các thành viên công ty đó không dưới 05 triệu rupi¹⁰.

Bên cạnh năng lực tài chính, yếu tố chuyên môn và tổ chức bộ máy cũng đóng vai trò quan trọng trong việc tổ chức kết nối các phương thức vận tải và thực hiện toàn bộ quá trình vận chuyển hàng hóa. Xây dựng mạng lưới đại lý, văn phòng đại diện, ứng dụng công nghệ thông tin, sử dụng các phương tiện điện tử để kết nối... sẽ hỗ trợ có hiệu quả hoạt động VTĐPT, nhất là với VTĐPT quốc tế. Theo pháp luật Trung Quốc, doanh nghiệp kinh doanh VTĐPT phải đáp ứng các điều kiện: (i) Là pháp nhân Trung Quốc; (ii) Có một tổ chức, một địa điểm kinh doanh cố định, các cơ sở kinh doanh cần thiết và nhân viên quản lý chuyên nghiệp tương ứng phù hợp để tham gia vào kinh doanh vận tải đa phương thức; (iii) Doanh nghiệp có hơn 03 năm kinh nghiệm trong vận chuyển hàng hóa quốc tế hoặc đại lý, và có các đại lý trong và ngoài nước tương ứng; (iv) Vốn đăng ký không dưới 10 triệu RMB và có tin dụng tốt. Khi mở thêm chi nhánh hoạt động, mỗi chi nhánh bổ

⁹ Thailand Multimodal transport Act B E 2549, Điều 40, 43, 45, 48.

¹⁰ Lao People's Democratic Republic, Law on Multiple Transport No. 28/NA, Vientiane, 18 December 2013, Điều 26.

¹¹ Indian Tte Multimodal Transportation of Goods Act, Chương 1.

sung sẽ tăng vốn đăng ký thêm 1 triệu RMB; (v) Các điều kiện khác theo pháp luật và quy định của nhà nước¹¹. Theo Quy định của Chính phủ về VTĐPT của Indonesia, chủ thể kinh doanh VTĐPT phải có giấy phép kinh doanh do Bộ trưởng giao thông vận tải cấp trên cơ sở bảo đảm về quản trị và kỹ thuật. Theo đó, ngoài số vốn tối thiểu 80.000 SDR, bảo đảm về quản trị đòi hỏi chủ thể kinh doanh phải có chứng thư thành lập, có mã số thuế, địa điểm kinh doanh và bảo đảm về kỹ thuật thể hiện ở thiết bị làm việc, nguồn nhân lực có năng lực trong lĩnh vực VTĐPT¹².

Trong pháp luật Việt Nam, VTĐPT được phân chia thành VTĐPT nội địa và VTĐPT quốc tế và phải đáp ứng các điều kiện khác nhau. Nghị định số 144/2018/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung các Nghị định về vận tải đa phương thức đã bãi bỏ điều kiện kinh doanh đối với VTĐPT nội địa được quy định trong Điều 9 Nghị định số 87/2009/NĐ-CP¹³, đồng thời áp dụng điều kiện chung thống nhất kinh doanh VTĐPT quốc tế đối với doanh nghiệp hợp tác xã Việt Nam và doanh nghiệp nước ngoài đầu tư tại Việt Nam. Cụ thể:

Doanh nghiệp, hợp tác xã Việt Nam, doanh nghiệp nước ngoài đầu tư tại Việt Nam chỉ được kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế sau khi có Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế trên cơ sở đáp ứng đủ các điều kiện:

- Duy trì tài sản tối thiểu tương đương 80.000 SDR hoặc có bảo lãnh tương đương hoặc có phương án tài chính thay thế theo quy định của pháp luật;

- Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương.

Với các doanh nghiệp của các quốc gia là thành viên Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức hoặc là doanh nghiệp của quốc gia đã ký điều ước quốc tế với Việt Nam về vận

tải đa phương thức được kinh doanh VTĐPT quốc tế sau khi được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế của Việt Nam với điều kiện:

- Có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế hoặc giấy tờ tương đương do cơ quan có thẩm quyền nước đó cấp;

- Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương.

Đối với hoạt động kinh doanh VTĐPT quốc tế, thủ tục xin Giấy phép kinh doanh được tiến hành sau khi đăng ký thành lập doanh nghiệp. Giấy phép kinh doanh VTĐPT quốc tế có thời hạn 05 năm và có thể được gia hạn.

Như vậy, trong hoạt động kinh doanh VTĐPT hiện nay, điều kiện kinh doanh chỉ được đặt ra riêng với VTĐPT quốc tế thể hiện bằng hình thức Giấy phép kinh doanh do Bộ Giao thông vận tải cấp, bên cạnh đó không có sự phân biệt về phạm vi hoạt động VTĐPT giữa các doanh nghiệp trong nước và nước ngoài. Điều này là hoàn toàn phù hợp với mục tiêu cắt giảm thủ tục hành chính gây cản trở hoạt động của doanh nghiệp mà Việt Nam hướng tới trong thời gian qua cũng như bảo đảm quyền bình đẳng của các doanh nghiệp trong hoạt động kinh doanh không phân biệt nguồn gốc vốn và hình thức đầu tư.

2.2. Đăng ký kinh doanh vận tải đa phương thức

Với các quy định về đăng ký kinh doanh hiện hành, để kinh doanh VTĐPT, tổ chức, cá nhân thực hiện thành thủ tục đăng ký doanh nghiệp (Luật doanh nghiệp năm 2014) hoặc đăng ký kinh doanh theo loại hình hợp tác xã (Luật hợp tác xã năm 2012) với ngành nghề kinh doanh. Theo quy định về Hệ thống ngành kinh tế quốc dân (Ban hành kèm theo Quyết định số 27/2018/QĐ-TTg ngày 06/07/2018 của Thủ

¹¹ The People's Republic of China, 1997. Regulations Governing International Multimodal Transport of Goods by Containers, Điều 5.

¹² Indonesia's Government Regulation No. 8/2011 on Multimodal Transport

¹³ Điều 9 Nghị định số 87/2009/NĐ-CP.

1. Chỉ doanh nghiệp, hợp tác xã Việt Nam, doanh nghiệp nước ngoài đầu tư tại Việt Nam mới được kinh doanh vận tải đa phương thức nội địa và phải đáp ứng các điều kiện sau: a) Có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh trong đó có đăng ký ngành nghề kinh doanh vận tải đa phương thức; b) Có hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức.

2. Người kinh doanh các phương thức vận tải tham gia vào hoạt động vận tải đa phương thức nội địa phải đáp ứng các điều kiện kinh doanh theo quy định của pháp luật tương đương với mỗi phương thức vận tải.

tướng Chính phủ) không có ngành nghề kinh doanh VTDPT. Để kinh doanh VTDPT, doanh nghiệp có thể đăng ký kinh doanh các ngành nghề vận tải hàng hóa cụ thể theo hệ thống ngành cấp 4 như: vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương (mã ngành 5012), vận tải hàng hóa bằng đường bộ (mã ngành 4933). Khi đó doanh nghiệp mang tính chất là doanh nghiệp vận tải, hoặc đăng ký mã ngành kinh doanh "hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải" (mã ngành 5229) hoạt động với tính chất của doanh nghiệp logistic (mã ngành cấp 5 là 52292).

2.3. Những hạn chế còn tồn tại và một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật

Qua nghiên cứu các quy định về người kinh doanh VTDPT, có thể thấy pháp luật Việt nam về vấn đề này còn tồn tại một số bất cập sau đây:

Thứ nhất, mặc dù quy định về điều kiện kinh doanh tại Nghị định số 87/2009/NĐ-CP tương đối đơn giản, tuy nhiên bằng việc phải thực hiện đăng ký kinh doanh với nhiều ngành nghề cụ thể, người kinh doanh VTDPT sẽ còn phải đáp ứng các điều kiện với các ngành nghề vận tải hàng hóa cụ thể đó. Hiện nay quy định về các ngành nghề vận tải hàng hóa này lại bao gồm nhiều loại điều kiện được quy định trong các văn bản khác nhau. Ví dụ: Để kinh doanh vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương phải đáp ứng các quy định của BLHS năm 2015 và Nghị định số 160/2016/NĐ-CP về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển, Nghị định số 147/2018/NĐ-CP sửa đổi Nghị định quy định về điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải. Đối với vận tải hàng hóa bằng đường bộ phải đáp ứng các quy định của Luật giao thông đường bộ năm 2008, Nghị định số 10/2009/NĐ-CP quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô... Điều này tạo nên nhiều tầng điều kiện kinh doanh, trở thành gánh nặng gây khó khăn cho các chủ thể kinh doanh.

Thứ hai, không có sự phân định rõ hoạt động VTDPT với logistic và vận tải thông thường. Bằng việc dỡ bỏ quy định về điều kiện kinh doanh đối với VTDPT nội địa và thay vào đó quy định người kinh doanh các phương thức vận tải tham gia vào hoạt động vận tải đa phương thức

phải đáp ứng các điều kiện kinh doanh theo quy định của pháp luật tương ứng với mỗi phương thức vận tải, bất kể người kinh doanh vận tải và logistic nào cũng có thể đảm nhiệm vai trò người kinh doanh vận tải đa phương thức. Ngược lại, tư hoạt động của các doanh nghiệp trên thực tế, các doanh nghiệp vận tải với ngành nghề đăng ký là vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương, vận tải hàng hóa bằng đường bộ... hay doanh nghiệp kinh doanh logistic cũng có thể ký kết và thực hiện các hợp đồng vận chuyển hàng hóa với sự kết hợp các phương thức vận chuyển như đối với một hợp đồng VTDPT nhưng dưới các tên gọi như hợp đồng vận chuyển container hoặc hợp đồng logistic. Khác với VTDPT quốc tế bắt buộc phải có Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế, VTDPT nội địa không cần có Giấy phép, không bị ràng buộc bởi việc đăng ký kinh doanh ngành nghề VTDPT, do đó, rất khó để xác định khi nào doanh nghiệp tham gia với vai trò người kinh doanh VTDPT, quan hệ được xác lập là VTDPT hay vận tải kết hợp thông thường để thực hiện hoạt động quản lý nhà nước đối với hoạt động này.

Với những hạn chế còn tồn tại, trong thời gian tới, để triển khai thực hiện có hiệu quả Đề án "Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, chủ trọng áp dụng công nghệ thông tin để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp" ban hành theo Quyết định số 703/QĐ-TTg ngày 07/6/2019 của Thủ tướng Chính phủ, theo tác giả trước mắt cần thực hiện một số nội dung sau:

Thứ nhất, sửa đổi, bổ sung Nghị định số 87/2009/NĐ-CP, Nghị định số 163/2017/NĐ-CP và các Nghị định về điều kiện kinh doanh vận tải để thống nhất các quy định liên quan đến điều kiện kinh doanh và đăng ký kinh doanh VTDPT. Bảo đảm tăng cường quản lý nhà nước đối với thị trường vận tải nội chung, VTDPT nói riêng gắn với đầy mạnh cải cách thủ tục hành chính nhằm tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư kinh doanh vận tải.

Thứ hai. sửa đổi khái niệm logistic trong Luật thương mại nhằm phân biệt rõ hoạt động logistic và VTĐPT. Theo quy định của Luật thương mại năm 2005, thương nhân chỉ cần thực hiện một trong các công việc được quy định tại Điều 233 là thực hiện dịch vụ logistics. Điều này chưa phù hợp với bản chất của logistic là một chuỗi cung ứng dịch vụ có mắt xích với nhau, đồng thời dẫn đến việc nhầm lẫn chỉ cần cung cấp dịch vụ vận tải hoặc dịch vụ VTĐPT cũng là thực hiện dịch vụ logistic. Vì vậy, cần quy định trong Luật thương mại về dịch vụ logistic là việc thương nhân "tổ chức thực hiện một số hoặc toàn bộ các công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao" thay vì cách quy định như hiện nay.

Thứ ba. bổ sung các quy định về thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm. Các Nghị định số 87/2009/NĐ-CP về VTĐPT và Nghị định số 144/2018/NĐ-CP về sửa đổi bổ sung các Nghị định về VTĐPT có quy định cụ thể về điều kiện kinh doanh, trình tự thủ tục cấp, cấp lại Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế. Tuy nhiên, hiện vẫn chưa có quy định về thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm đối với việc tuân thủ các quy định về điều kiện kinh doanh VTĐPT. Vì vậy, cần sớm bổ sung các quy định về về thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm trong các văn bản pháp luật về VTĐPT như: quy định hình thức kiểm tra, phạm vi trách nhiệm của các cơ quan kiểm tra chuyên ngành, xác định thẩm quyền và biện pháp xử lý vi phạm.

3. Kết luận

Vận tải đa phương thức là một phương pháp vận tải hàng hoá tiên tiến đã và đang được sử dụng rộng rãi trên thế giới, đặc biệt là trong việc vận chuyển hàng hoá liên quốc gia. Trong những năm gần đây, với sự phát triển hết sức nhanh chóng của nền kinh tế Việt Nam, sự gia tăng giao thương quốc tế cũng như sự cải thiện các điều kiện về cơ sở vật chất, kỹ thuật của ngành giao thông vận tải đã tạo ra những tiền đề thuận lợi cho phương pháp vận tải này phát triển tại Việt Nam. Việc nghiên cứu các quy định pháp luật về người kinh doanh VTĐPT không chỉ có ý nghĩa ở phương diện thực hiện pháp luật mà còn góp phần chỉ ra những thiếu sót hiện đang tồn tại trong pháp luật làm cơ sở cho việc nghiên cứu xây dựng và hoàn thiện pháp luật ở Việt Nam./

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bản quy tắc của UNCITAD/ICC về chứng từ VTĐPT quốc tế, 1992.
2. Công ước quốc tế của Liên Hợp quốc về VTĐPT quốc tế, 1980.
3. ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport.
4. Lao People's Democratic Republic, Law on Multiple Transport No. 28/NA, 2012.
5. Myanmar Multimodal Transportation Law, 2014.
6. Thailand Multimodal transport Act B E 2548, 2005
7. The People's Republic of China, Regulations Governing International Multimodal Transport of Goods by Containers, 1997.

GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ TRỌNG TÀI THƯƠNG MẠI ...

(Tiếp theo trang 11)

5. Xem Điều 28.10 Quy tắc trọng tài của trung tâm trọng tài quốc tế Singapore. Tham khảo website https://www.siac.org.sg/images/stories/articles/rules/SIAC%202013%20Rules_Suh%20Edition.pdf, truy cập ngày 26/05/2020.

6. Xem Điều 42.5 Quy tắc trọng tài năm 2013 của Trung tâm trọng tài quốc tế Hồng Kông. [https://www.hkiac.org/arbitration/rules-practice-notes/administered-arbitration-rules/hkiac-](https://www.hkiac.org/arbitration/rules-practice-notes/administered-arbitration-rules/hkiac)

[administered-2013-2#42](https://www.hkiac.org/arbitration/rules-practice-notes/administered-arbitration-rules/hkiac-administered-2013-2#42), truy cập ngày 26/05/2020.

7. Thị Lương Thanh Quang, Bàn về các biện pháp khẩn cấp tạm thời thuộc thẩm quyền áp dụng của trọng tài thương mại, <https://thongtinphapluatdansu.edu.vn/2017/03/30/bn-ve-cc-bien-php-khan-cap-tam-thoi-thuoc-tham-quyen-p-dung-cua-trong-ti-thuong-mai/>, truy cập ngày 27/05/2020.