

2001/2 0109

TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ TRONG HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN THEO CHỨNG TỪ

● NGUYỄN THỊ HOA CÚC

TÓM TẮT:

Việt Nam có vị trí quan trọng trong khu vực châu Á - một trong những khu vực có mạng lưới vận chuyển hàng hóa bằng đường biển phát triển nhất trên thế giới. Hơn nữa, đường bờ biển dài hơn 3.260 km và 39 cảng biển trải dài từ Nam ra Bắc giúp cho ngành công nghiệp vận chuyển ngày càng phát triển. Do đó, để đảm bảo hoạt động vận chuyển mang lại hiệu quả kinh tế thì việc nắm rõ luật trong nước và pháp luật quốc tế về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là cần thiết. Theo Bộ luật Hàng hải 2015, có 2 loại hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là hợp đồng vận chuyển hàng hóa theo chứng từ và hợp đồng theo chuyến. Bài viết này trình bày và so sánh những khía cạnh pháp lý quan trọng về trách nhiệm của người vận chuyển trong hợp đồng vận chuyển theo chứng từ theo Bộ luật Hàng hải 2015 và các công ước quốc tế. Tác giả cũng đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện hệ thống pháp luật hàng hải Việt Nam.

Từ khóa: Trách nhiệm của người chuyên chở, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển theo chứng từ, giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở.

1. Khái lược pháp luật hàng hải quốc tế và pháp luật Việt Nam điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển theo chứng từ

Pháp luật quốc tế

Công ước quốc tế đầu tiên điều chỉnh về hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế được biết đến là "Công ước quốc tế để thống nhất một số Quy tắc về vận đơn đường biển" gọi tắt là Công ước Brussels 1924 và đã được đại diện 26 quốc gia ký tại Brussels ngày 25 tháng 8 năm 1924. Công ước này có hiệu lực ngày 02 tháng 6 năm 1931.

Sau một thời gian áp dụng thì Công ước này được sửa đổi bởi Nghị định thư Visby 1968 ngày 23 tháng 2 năm 1968 do 53 nước và vùng lãnh thổ ký kết. Quy tắc Hague cùng với những nội dung sửa đổi bổ sung của Nghị định thư Visby đã tạo thành Quy tắc Hague - Visby 1968. Quy tắc này chính thức có hiệu lực ngày 23 tháng 6 năm 1977. Quy tắc này cho phép các nước thành viên được bảo lưu.

Quy tắc Hague - Visby 1968 thể hiện rõ sự ưu ái dành cho người vận chuyển, và bản thân Quy tắc cũng tỏ ra lạc hậu, không theo kịp thực tế phát triển của thương mại và công nghệ toàn cầu.

Tháng
trình t
tai Ha
Ngày
qua C
hàng l
có hiệ
của C
- Visb
thành
người
biển l
Quy t
1968
Ng
thành
lượng
Hà La
đồng
toàn l
2009)
định,
Công
Togo,
điều
biển l
thức.
PH
Đ
được
Việt
nhiều
thức
V
1990
nước
áp dụ
1990
triển
Quốc
thế l
của l
tiến
giới
T
Hàn

Ngập lụt
C

Vân Lai

Ở
LỚA

ời
ến
án
nh
óa
ng
h.
ủa
và
áp
ng

ớc này
8 ngày
ảnh thố
ị dung
đã tạo
ắc này
n 1977.
n được

5 sự
in Quy
tế phát
n cầu.

Tháng 3 năm 1978, một dự thảo mới được đệ trình tại Hội nghị ngoại giao của Liên Hiệp Quốc tại Hamburg với sự tham gia của 78 quốc gia. Ngày 31 tháng 3 năm 1978, Hội nghị đã thông qua Công ước của Liên hiệp quốc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Công ước chính thức có hiệu lực tháng 11 năm 1992. Phạm vi áp dụng của Công ước này tương đồng với Quy tắc Hague - Visby 1968. Công ước không cho phép các nước thành viên bảo lưu. Nghĩa vụ và trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa bằng đường biển hiện nay được điều chỉnh bởi một trong ba Quy tắc là Quy tắc Hague, Quy tắc Hague - Visby 1968 và Công ước Hamburg 1978.

Ngày 23 tháng 9 năm 2009 đại diện 20 nước thành viên của Liên Hiệp Quốc (chiếm 25% khối lượng thương mại quốc tế) đã họp tại Rotterdam Hà Lan để ký kết “Công ước liên hiệp quốc về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế một phần hoặc toàn bộ bằng đường biển” (Công ước Rotterdam 2009) với mục đích làm tăng tính bền vững, ổn định, hiệu quả của vận chuyển hàng hóa quốc tế. Công ước này hiện nay chỉ có Tây Ban Nha và Togo, Congo phê chuẩn. Công ước này có phạm vi điều chỉnh không chỉ đối với vận chuyển đường biển mà còn áp dụng hoạt động vận tải đa phương thức. Vấn đề bảo lưu không được đặt ra.

Pháp luật Việt Nam

Dự án Bộ luật Hàng hải Việt Nam đầu tiên được Tổng cục Đường biển (nay là Cục Hàng hải Việt Nam) đề xuất xây dựng từ năm 1983 và sau nhiều năm nghiên cứu soạn thảo. Bộ luật chính thức có hiệu lực từ ngày 01 tháng 01 năm 1991.

Việc Quốc hội thông qua Bộ luật Hàng hải 1990 khẳng định sự quan tâm của Đảng và Nhà nước đối với ngành Hàng hải. Tuy nhiên thực tiễn áp dụng cho thấy nội dung điều chỉnh của Bộ luật 1990 còn nhiều bất cập, chưa bắt kịp xu thế phát triển của pháp luật trong nước và quốc tế. Vì vậy, Quốc hội thông qua Bộ luật Hàng hải 2005 thay thế Bộ luật 1990 đánh dấu bước phát triển mới của hệ thống pháp luật hàng hải Việt Nam khi tiến trình toàn cầu hóa hoạt động hàng hải thế giới đang ngày càng gia tăng.

Tuy nhiên, sau gần 10 năm thi hành thì Bộ luật Hàng hải 2005 bộc lộ nhiều hạn chế trong các

quy định về hàng hải nói chung và quy định về hợp đồng vận chuyển hàng hóa nói riêng. Do đó, ngày 25 tháng 11 năm 2015, Quốc hội đã thông qua Bộ luật Hàng hải 2015, Bộ luật này có hiệu lực ngày 1 tháng 7 năm 2017.

Ngoài ra chúng ta còn có một số văn bản liên quan đến vận tải biển như Nghị định số 87/2009/NĐ-CP về vận tải đa phương thức và Nghị định số 89/2011/NĐ-CP sửa đổi Nghị định 87; Nghị định số 144/2018 sửa đổi các nghị định về vận tải đa phương thức, Nghị định số 160/2016/NĐ-CP về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải biển và dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển.

2. Trách nhiệm của người chuyên chở trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển theo chứng từ theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 và các Công ước quốc tế

2.1. Thời hạn trách nhiệm và cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở phát sinh từ hợp đồng vận chuyển bằng chứng từ

Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về hàng hóa kể từ thời điểm “người vận chuyển (người chuyên chở) nhận hàng tại cảng nhận hàng, được duy trì trong suốt quá trình vận chuyển và chấm dứt khi kết thúc việc trả hàng tại cảng trả hàng” hay nói cách khác người chuyên chở sẽ bị ràng buộc trách nhiệm ngay từ thời điểm hàng hóa được giao cho người chuyên chở, thậm chí khi hàng hóa chưa được bốc lên tàu cho đến khi hàng hóa được giao cho người có quyền nhận hàng hợp lệ. Theo Điều 1 Quy tắc Hague-Visby vận chuyển hàng hóa bao trùm khoảng thời gian từ lúc xếp hàng cho đến lúc dỡ hàng hóa đó khỏi tàu tức là khi hàng đã được đưa xuống cầu cảng mà bị mưa ướt thì người chuyên chở không chịu trách nhiệm vì hàng không còn nằm trong phạm vi trách nhiệm của người chuyên chở nữa. Trong khi đó, Điều 4 Quy tắc Hamburg 1978 lại chưa đựng nội hàm rằng hàng đã được đưa xuống cầu cảng và giao cho người nhận hàng hoặc cho người thứ ba nhận thay cho người nhận hàng thì người chuyên chở mới chấm dứt trách nhiệm. Quy định về vấn đề này của pháp luật hàng hải Việt Nam tương đồng với Công ước Hamburg, tức là người

chuyên chở có nghĩa vụ chăm sóc hàng và chịu trách nhiệm về tổn thất do hư hỏng, mất mát từ lúc nhận hàng cho đến khi giao hàng cho người có quyền nhận hàng.

2.1.1. Trách nhiệm liên quan đến việc cung cấp tàu

Theo quy định của Bộ luật Hàng hải 2015 thì "người vận chuyển phải miễn cước để trước và khi bắt đầu chuyển đi tàu biển có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ các trang thiết bị và vật phẩm dự trữ; các hầm hàng, hầm lạnh và các khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hóa có đủ các Điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa".

Điều 150 Bộ luật Hàng hải 2015 quy định về trách nhiệm cung cấp tàu của người vận chuyển với một nội hàm khá bao quát trước hết là sự đòi hỏi tính "miễn cước" ở thái độ cung cấp tàu của người chuyên chở; rồi đến quy định thời điểm làm cơ sở xem xét thái độ của người chuyên chở về khả năng đi biển của tàu là "trước và khi bắt đầu" chuyển đi; sau đó là một số những điều kiện mà một con tàu phải đáp ứng khi thực hiện nhiệm vụ chuyên chở hàng hóa trên biển là các trang thiết bị cần thiết phải có và phải phù hợp với tính chất của hàng hóa cần chuyên chở nhằm bảo quản hàng hóa an toàn đến cảng đích.

Quy định tại Điều 150 Bộ luật Hàng hải 2015 khác tương đồng Công ước Brussel 1924 và Quy tắc Hague - Visby 1968, tức là chỉ đòi hỏi sự miễn cước phải thể hiện trước và khi bắt đầu hành trình nên bên chuyên chở chỉ cần chứng minh sự tận tâm của mình với bằng chứng là tàu rời cảng bốc hàng trong tình trạng đủ khả năng chuyên chở, hàng hóa vẫn an toàn. Trong khi đó, Công ước Rotterdam 2009 thì lại đòi hỏi thái độ miễn cước của người chuyên chở phải cam kết trước, vào lúc bắt đầu, trong suốt hành trình đi biển.

2.1.2. Trách nhiệm chắt xếp, chăm sóc bảo quản hàng hóa

Cũng giống như vấn đề khả năng đi biển của tàu, khâu chắt xếp, bảo quản hàng hóa trên tàu cũng là vấn đề mà chủ hàng quan tâm cho nên thái độ cẩn thận chu đáo của người chuyên chở đối với an toàn của hàng hóa trên tàu là đòi hỏi

tất yếu. Nghĩa vụ này của người chuyên chở được quy định cụ thể tại Khoản 1 Điều 171 Bộ luật Hàng hải 2015 "chịu trách nhiệm về việc bốc hàng, dỡ hàng cẩn thận và thích hợp, bảo quản chu đáo hàng hóa trong quá trình vận chuyển".

Pháp luật hàng hải đòi hỏi người chuyên chở phải thực hiện việc bốc dỡ hàng hóa một cách cẩn thận với cách thức phù hợp. Giả sử có nhiều cách thức để bốc dỡ hàng hóa thì người chuyên chở bằng kiến thức chuyên môn của mình buộc phải biết và lựa chọn một cách trong những cách đó sao cho việc thực hiện sẽ phù hợp với tính chất của hàng hóa và an toàn nhất đối với hàng hóa.

Pháp luật hàng hải Việt Nam mới chỉ quy định trách nhiệm của người chuyên chở đối với việc bốc dỡ hàng hóa mà về mặt câu chữ thì không đề cập đến trách nhiệm chắt xếp hàng của người chuyên chở sau khi hàng đã được bốc lên tàu trong khi Quy tắc Hague-Visby lại quy định rất cụ thể "người chuyên chở phải thực hiện một cách thích ứng và cẩn thận việc xếp + chuyển dịch (bốc hàng), sắp xếp, chuyên chở, coi giữ, chăm sóc và dỡ hàng hóa được chuyên chở" Công ước Rotterdam 2009 lại càng quy định chi tiết hơn tại Điều 19 "người chuyên chở trong suốt thời gian trách nhiệm của mình, phải nhận, xếp, di chuyển, xử lý, sắp xếp, vận chuyển, bảo quản chăm sóc, dỡ hàng, giao hàng, thích hợp và cẩn thận". Rõ ràng đòi hỏi này đối với trách nhiệm của người chuyên chở là hợp lý, vì dù cho người chuyên chở cẩn mẫn trong khâu bốc hàng đến đâu đi nữa mà sau khi lên tàu việc sắp xếp lại bị xem nhẹ thì hàng hóa vẫn sẽ có nguy cơ bị tổn thất.

2.1.3. Trách nhiệm đối với vấn đề chậm giao hàng

Đối với trách nhiệm giao hàng của mình thì người chuyên chở phải đảm bảo trả hàng đúng thời gian đã thỏa thuận trong chứng từ hoặc nếu chứng từ không có thỏa thuận về thời hạn trả hàng thì phải trả hàng trong một thời gian hợp lý cần thiết mà người vận chuyển miễn cước có thể trả hàng. Nếu người chuyên chở chậm trễ giao hàng sẽ phải chịu trách nhiệm bồi thường những thiệt hại phát sinh. Và nếu sau 60 ngày kể từ ngày lẽ ra được nhận hàng theo ghi nhận của Vận đơn mà người nhận hàng không nhận được hàng thì người này có

quyền thông báo mất hàng. Tuy nhiên đối với trách nhiệm này pháp luật hàng hải Việt Nam cũng loại trừ trách nhiệm của người chuyên chở trên cơ sở lỗi không xuất phát hành vi chủ quan của người chuyên chở. Cụ thể, khi việc giao chậm hàng do bị ảnh hưởng bởi những yếu tố như: tàu đi chệch hướng khi đã có sự chấp thuận của người giao hàng hoặc bị ảnh hưởng bởi nguyên nhân bất khả kháng hoặc thuyền trưởng, thuyền viên trên tàu phải cứu người hoặc trợ giúp tàu khác đang gặp nguy hiểm khi tính mạng con tàu có thể bị đe dọa và tàu đi chậm vì cần thời gian để cấp cứu cho thuyền viên hoặc người trên tàu. Như vậy, một khi bị khiếu nại về nghĩa vụ giao hàng chậm trễ, bản thân người chuyên chở muốn được miễn trách nhiệm thì cần phải chứng minh các yếu tố khách quan đã ảnh hưởng đến nghĩa vụ của họ.

Bộ luật Hàng hải 2015 quy định người chuyên chở không phải bồi thường đối với tổn thất phát sinh do việc chậm trả hàng nếu họ không nhận được thông báo về việc chậm trễ đó trong vòng 60 ngày kể từ ngày hàng hóa lẽ ra được giao. Quy định này giống với Công ước Hamburg 1978. Công ước Hague - Visby 1968 không quy định về vấn đề chậm giao hàng.

Cũng lưu ý là người có quyền liên quan nên phản ánh về việc chậm trả hàng trong vòng 60 ngày (Công ước Rotterdams 2009 quy định chỉ có 21 ngày) kể từ ngày lẽ ra hàng hóa được giao theo thỏa thuận, vì nếu quá thời hạn nói trên người chuyên chở sẽ không phải bồi thường đối với tổn thất phát sinh do chậm trả hàng gây ra.

2.2 Vấn đề giới hạn trách nhiệm

Giới hạn trách nhiệm được hiểu là mức bồi thường lớn nhất mà người chuyên chở sẽ trả cho người có quyền trong trường hợp gây ra tổn thất đối với hàng hóa, mức này là khác nhau phụ thuộc vào cơ sở áp dụng giới hạn trách nhiệm tương ứng.

Theo Điều 152 Bộ luật Hàng hải 2015 có ba cơ sở để áp dụng giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở: thứ nhất là trường hợp tính chất, giá trị hàng hóa không được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng hoặc không được ghi rõ trong chứng từ vận chuyển; thứ hai là trường hợp chủng loại và giá trị hàng hóa được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng và được người vận

chuyển chấp nhận ghi vào chứng từ vận chuyển; thứ ba là đối với hành vi chậm trả hàng của người vận chuyển. Công ước Brussels 1924 và Quy tắc Hague - Visby 1968 không có quy định về trường hợp chậm giao hàng, giới hạn bồi thường về hành vi chậm giao hàng mới được quy định trong Công ước Hamburg 1978.

Các mức giới hạn trách nhiệm cụ thể:

Thứ nhất, nếu tính chất, giá trị của hàng hóa không được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng hoặc không được ghi rõ trong chứng từ vận chuyển thì người vận chuyển chỉ có nghĩa vụ bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc tổn thất khác có liên quan đến hàng hóa trong giới hạn tối đa tương đương với 666,67 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc mỗi đơn vị hàng hóa hoặc 02 đơn vị tính toán cho mỗi kilogam trọng lượng cả bì của số hàng hóa bị mất mát, hư hỏng tùy theo giá trị nào cao hơn. Đơn vị tính toán quy định ở đây là đơn vị tiền tệ do Quỹ Tiền tệ quốc tế (IMF) xác định gọi là quyền rút vốn đặc biệt - SDR (Special Drawing Right). Quy định này giống với Quy tắc Hague-Visby 1968.

Số tiền bồi thường phụ thuộc vào việc tính toán để tìm ra giới hạn trách nhiệm ở mức cao nhất. Trên thực tế thì có 2 cơ sở để bồi thường là bồi thường theo kiện hoặc trên kilogam trọng lượng cả bao bì. Việc bồi thường theo kiện chỉ được thực hiện nếu người gửi hàng đã ghi số kiện trong vận đơn. Đặc biệt là nếu vận chuyển bằng container mà chứng từ vận chuyển không ghi rõ số kiện hoặc đơn vị hàng hóa trong vận đơn thì container hoặc công cụ đó chỉ được xem là 01 kiện hoặc một đơn vị hàng hóa.

Thứ hai, nếu chủng loại và giá trị hàng hóa được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng và được người vận chuyển chấp nhận, ghi vào chứng từ vận chuyển thì người vận chuyển chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa trên cơ sở giá trị đó theo nguyên tắc:

- Đối với hàng hóa bị mất mát thì bồi thường bằng giá trị đã khai báo.

- Đối với hàng hóa bị hư hỏng thì bồi thường bằng mức chênh lệch giữa giá trị khai báo và giá trị còn lại của hàng hóa. Giá trị còn lại sẽ được tính dựa trên cơ sở giá thị trường tại thời điểm và

địa điểm dỡ hàng hoặc lờ ra sẽ dỡ hàng; nếu không xác định được thì căn cứ vào giá thị trường tại thời điểm và địa điểm bốc hàng cộng thêm chi phí vận chuyển đến cảng trả hàng.

Bộ luật Hàng hải 2015 giống với Công ước Hague - Visby 1968 đưa ra mức giới hạn bồi thường của người chuyên chở là 666,67 SDR/kiện và 2 SDR/kg đối với mất mát hư hỏng hàng hóa và 2,5 lần giá dịch vụ trong trường hợp chậm giao hàng (Công ước Hague - Visby 1968 không có quy định về vấn đề chậm giao hàng).

Công ước Hamburg 1978 thì quy định mức giới hạn bồi thường này là 835 SDR/kiện, 2,5 SDR/kg và 2,5 lần tiền cước vận chuyển đối với lỗi chậm giao hàng.

Công ước Rotterdam 2009 nâng mức này lên là 875SDR/kiện, 3SDR/kg khi hàng hóa bị tổn thất và 2,5 lần tiền cước vận chuyển khi chậm giao hàng. Mặt khác, Công ước Rotterdam 2009 lại ưu tiên áp dụng mức thỏa thuận bồi thường giữa bên chuyên chở và bên thuê nếu mức thỏa thuận này cao hơn mức giới hạn bồi thường mà công ước quy định.

2.3. Một số vướng mắc của pháp luật hàng hải liên quan đến trách nhiệm của người chuyên chở trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng chứng từ

2.3.1. Vướng mắc

+ Về cơ sở trách nhiệm:

Một là, Bộ luật chỉ ràng buộc trách nhiệm miễn căn của người chuyên chở đối với khả năng đi biển của tàu ở thời điểm trước và khi bắt đầu hành trình, tức có nghĩa là người chuyên chở không phải chịu trách nhiệm về khả năng đi biển của tàu trong suốt hành trình. Nhưng rõ ràng đây là khoảng thời gian mà khả năng xảy ra rủi ro với tàu và hàng hóa là lớn nhất. Mặt khác với quy định này thì nếu chủ hàng muốn yêu cầu bên chuyên chở bồi thường vì tổn thất hàng hóa thì chủ hàng buộc phải chứng minh lỗi của người chuyên chở, điều này là vô cùng khó khăn đối với người khiếu nại vì họ không tham gia hành trình, không thể tường tận sự cố mà tàu và hàng hóa gặp phải, họ cũng không có chuyên môn về việc vận chuyển, điều khiển tàu.

Hai là, nếu phân tích câu chữ của luật về vấn

đề bốc dỡ, chăm sóc hàng hóa của người chuyên chở thì rõ ràng ta thấy nội hàm của quy định "chịu trách nhiệm về việc bốc hàng, dỡ hàng cẩn thận và thích hợp, bảo quản chu đáo hàng hóa trong quá trình vận chuyển" được hiểu là người chuyên chở chỉ chịu trách nhiệm bốc, dỡ hàng hóa, chứ không bị ràng buộc cách thức xếp hàng, trong khi đó pháp luật hàng hải quốc tế thì ràng buộc người chuyên chở cả trách nhiệm sắp xếp hàng một cách thích hợp.

+ Về giới hạn trách nhiệm:

Mức giới hạn của Bộ luật Hàng hải 2015 tương đồng với mức giới hạn được quy định trong Nghị định thư SDR 1979 và thấp hơn so với mức giới hạn của Công ước Hamburg 1978 và Rotterdam 2009. Trong giai đoạn hiện nay, hàng hóa là đối tượng trong hợp đồng mua bán đa phần là những hàng hóa có giá trị cao hơn so với trước đây, đồng thời đồng tiền cũng bị mất giá do ảnh hưởng của lạm phát nên mức giới hạn này có thể sẽ không đủ để chủ hàng bù lại những thiệt hại về hàng hóa mà họ phải gánh chịu như mất khoản lợi nhuận đáng lẽ được hưởng, mất khách hàng hiện hữu và khách hàng tiềm năng, mất uy tín... Do đó, mức giới hạn này cần được nâng lên để bảo vệ được lợi ích của chủ hàng, cũng như nâng cao ý thức trách nhiệm của người vận chuyển ngay từ thời điểm giao kết và thực hiện hợp đồng.

2.3.2 Một số đề xuất hoàn thiện

+ Về cơ sở trách nhiệm:

Thứ nhất, đối với khả năng đi biển của tàu nếu luật hiện hành chỉ ràng buộc thái độ miễn căn của người chuyên chở trước và khi bắt đầu hành trình mà không ràng buộc họ phải duy trì khả năng ấy trong suốt hành trình là một quy định không hợp lý và bất lợi cho người thuê chuyên chở. Cho nên để phù hợp với thông lệ ngành Hàng hải và sự đòi hỏi tất yếu của loại hình vận chuyển đường biển thì tàu phải đủ khả năng đi biển trước, khi bắt đầu và duy trì suốt hành trình, tức người chuyên chở tối thiểu là phải thể hiện sự tận tâm, tích cực của mình để duy trì tàu có khả năng đi biển suốt hành trình. Hay nói cách khác quy định này buộc người chuyên chở phải có những động thái tích cực trong sự chuẩn bị, duy trì khả năng đi biển của tàu và những ràng buộc này đối với

nhân sự của bên chuyên chở được thực hiện nghiêm túc, chặt chẽ sẽ tạo được sự cân bằng về quyền và nghĩa vụ với bên thuê chuyên chở.

Thứ hai, luật cần quy định rõ ràng về mặt câu chữ trách nhiệm của người chuyên chở đối với việc chất xếp hàng hóa.

Về giới hạn trách nhiệm:

Thứ nhất, là cơ sở để xác định giới hạn trách nhiệm, ở khoản 1 căn cứ vào “tính chất, giá trị hàng hóa”, nhưng khoản 3 thì lại sử dụng thuật ngữ “chủng loại, giá trị hàng hóa”. Đây là sự thay đổi về mặt từ ngữ so với Bộ luật Hàng hải 2005 nhưng lại thay đổi không triệt để. Thiết nghĩ nên có sự thống nhất trong cách sử dụng

thuật ngữ khi hoàn thiện pháp luật.

Thứ hai, theo người viết mức giới hạn của pháp luật hàng hải Việt Nam kế thừa quy định của Nghị định thư 1979 là 666,67SDR/kiện hay 2 SDR/kg hiện nay là thấp và cần được nâng lên để tạo được niềm tin cho bên gửi hàng.

Trên đây là một vài ý kiến đề xuất của người viết nhằm hoàn thiện hơn khung pháp lý về trách nhiệm người chuyên chở trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng chứng từ, với mong muốn rằng pháp luật Hàng hải Việt Nam phù hợp với thông lệ quốc tế khi mà thương mại hàng hóa và dịch vụ hàng hải nước ta đã và đang từng bước hội nhập kinh tế quốc tế ■

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN:

¹Điều 29 Công ước Hamburg 1978

²Điều 170, Bộ luật Hàng hải 2015

³Điều 150 Bộ luật Hàng hải 2015

⁴Điều 3 Công ước Brussel 1924, Quy tắc Hague - Visby 1968

⁵Điều 14 Công ước Rotterdam 2009

⁶Điều 174 Bộ luật Hàng hải 2015

⁷Điều 151 Bộ luật Hàng hải 2015

⁸Điều 23 Công ước Rotterdam 2009

⁹Điều 59, Công ước Rotterdam 2009

¹⁰Hoàng Văn Châu (2015), Công ước quốc tế về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển và vấn đề gia nhập của Việt Nam, NXB Lao động, tr.12 - 20.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Bộ luật Hàng hải năm 2005.

2. By Nirmala, <http://business-law.bimus.ac.id/2017/11/30/update-of-national-progress-on-raification-of-rotterdam-rules/>

3. Bộ luật Hàng hải 2005

4. Công ước quốc tế Brussels 1924 để thống nhất một số Quy tắc về vận đơn đường biển ngày 25 tháng 8 năm 1924.

5. Quy tắc Hague - Visby 1968 sửa đổi Công ước Brussels 1924.

6. Công ước Hamburg 1978 của Liên hiệp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển.

7. Công ước Rotterdam 2009 - Công ước Liên hiệp quốc về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế một phần hoặc toàn bộ bằng đường biển.

8. Dương Văn Bạo (2011). "Những thay đổi căn bản của Công ước Rotterdam và hướng sửa đổi luật Hàng hải Việt Nam". *Tạp chí Khoa học công nghệ Hàng hải*, số 25-1/2011.
9. Hoàng Văn Châu, (2015) *Công ước quốc tế về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển và vấn đề gia nhập của Việt Nam*. NXB Lao động.
10. Pieter.H.F. Bekker and Daniel Ginzburg, (2010). "The Rotterdam Rules and Arbitration question and warning signs" *Dispute Resolution journal*.
11. Thomas G.Carver. (1982), *Carvers Carriage by Sea*, London, Steven & Son.
12. www.rotterdamrules.com

Ngày nhận bài: 7/1/2019

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 17/1/2019

Ngày chấp nhận đăng bài: 27/1/2019

Thông tin tác giả:

ThS. NGUYỄN THỊ HOA CÚC

Giảng viên Khoa Luật - Đại học Cần Thơ

THE CARRIER'S RESPONSIBILITY IN CONTRACTS FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACCORDING TO DOCUMENTS

● Master. **NGUYEN THI HOA CUC**

Lecturer, School of Law, Can Tho University

ABSTRACT:

Vietnam has an important position in Asia - one of the regions with the most developed sea freight network in the world. Furthermore, Vietnam has a coastline of 3.260 km and 39 seaports stretching from the South to the North which facilitate the growth of the shipping industry. As a result, it is necessary to understand both domestic and international laws on contracts for the carriage of goods by sea in order to ensure the economic benefits from shipping activities. According to the Maritime Code 2015 of Vietnam, there are two types of contract for the carriage of goods by sea, namely contracts of affreightment and voyage charter. This article presents and compares the important legal aspects of the carrier's responsibility in the contract of carriage according to provisions under the Maritime Code 2015 of Vietnam and international conventions. The article also proposes solutions to improve the effectiveness of Vietnamese maritime legal system.

Keywords: Responsibilities of the carrier, the contract for the carriage of goods by sea according to documents, carriers limitation of liability.