

**ĐẠI HỌC HUẾ  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC LUẬT**



**NGUYỄN THỊ BÍCH THUẬN**

**PHÁP LUẬT VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ  
VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC**

**Chuyên ngành: Luật Kinh tế**

**Mã số: 838 0107**

**TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC**

**THỪA THIÊN HUẾ - năm 2022**

Công trình được hoàn thành tại:  
Trường Đại học Luật, Đại học Huế

Người hướng dẫn khoa học: **PGS.TS. Nguyễn Thị Thương Huyền**

Phản biện 1: .....

Phản biện 2: .....

Luận văn sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận văn  
thạc sĩ họp tại: Trường Đại học Luật

Vào lúc.....giờ.....ngày.....tháng ..... năm.....

**Trường Đại học Luật, Đại học Huế**

## MỤC LỤC

|   |          |
|---|----------|
| <b>PHẦN MỞ ĐẦU .....</b>  | <b>1</b> |
| 1. Tính cấp thiết của đề tài luận văn.....  | 1        |
| 2. Tình hình nghiên cứu .....   | 2        |
| 3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu .....  | 2        |
| 4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu .....  | 3        |
| 5. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu .....   | 3        |
| 6. Ý nghĩa về lý luận và thực tiễn của Luận văn.....  | 4        |
| 7. Kết cấu của Luận văn .....   | 4        |
| <b>CHƯƠNG 1. NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VÀ PHÁP LUẬT VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC.....</b> | <b>4</b> |
| <b>1.1. Những vấn đề lý luận về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....</b>   | <b>4</b> |
| 1.1.1. Khái niệm kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức và các mô hình kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....                         | 4        |
| 1.1.1.1. Khái niệm kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....  | 4        |
| 1.1.1.2. Các mô hình kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....  | 4        |
| 1.1.2. Đặc điểm của kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....   | 5        |
| 1.1.3. Vai trò của kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....  | 5        |
| <b>1.2. Những vấn đề lý luận pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức... 5</b>  | <b>5</b> |
| 1.2.1. Khái niệm, đặc điểm của pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ....  | 5        |
| 1.2.2. Các nguyên tắc điều chỉnh của pháp luật đối với hoạt động kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....                                  | 6        |
| 1.2.2.1. Nguyên tắc bảo đảm quyền tự do, bình đẳng trong kinh doanh .....   | 6        |
| 1.2.2.2. Nguyên tắc bảo đảm lợi ích của các bên trong hoạt động vận tải: .....  | 6        |
| 1.2.2.3. Nguyên tắc bảo đảm chủ động hội nhập thương mại quốc tế.....   | 6        |
| 1.2.3. Nội dung điều chỉnh chủ yếu của pháp luật kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức.....   | 6        |
| 1.2.4. Nguồn của pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức.....  | 6        |
| <b>1.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến việc thực hiện pháp luật kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....</b>                                     | <b>6</b> |
| 1.3.1. Cơ chế, chính sách về phát triển kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ...   | 6        |
| 1.3.2. Môi trường phát triển của hoạt động kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ....   | 6        |
| 1.3.3. Sự thống nhất, đồng bộ của pháp luật trong việc điều chỉnh các hoạt động kinh doanh dịch vụ VTĐPT .....                                    | 6        |
| 1.3.4. Sự tác động của quá trình hội nhập kinh tế quốc tế .....   | 6        |
| 1.3.5. Mức độ tác động của pháp luật quốc tế, tập quán thương mại quốc tế và án lệ .  | 6        |
| Kết luận Chương 1 .....   | 6        |
| <b>CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VÀ THỰC TIỄN THỰC HIỆN PHÁP LUẬT VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC Ở VIỆT NAM.....</b>               | <b>7</b> |
| <b>2.1. Thực trạng quy định của pháp luật Việt Nam hiện nay về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức.....</b>                                 | <b>7</b> |
| 2.1.1. Quy định của pháp luật về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ....   | 7        |

|  |           |
|--|-----------|
| 2.1.2. Quy định của pháp luật về chủ thể tham gia quan hệ kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....  | 8         |
| 2.1.2.1. Người kinh doanh vận tải đa phương thức .....   | 8         |
| 2.1.2.2. Người gửi hàng .....  | 8         |
| 2.1.2.3. Người nhận hàng .....   | 8         |
| 2.1.3. Quy định của pháp luật về hợp đồng kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức....  | 8         |
| 2.1.3.1. Về chủ thể hợp đồng vận tải đa phương thức .....  | 8         |
| 2.1.3.2. Về đối tượng của hợp đồng vận tải đa phương thức .....  | 8         |
| 2.1.3.3. Về nội dung, hình thức hợp đồng kinh doanh vận tải đa phương thức.....  | 8         |
| 2.1.3.4. Quy định về chứng từ vận tải đa phương thức .....   | 9         |
| 2.1.4. Quy định của pháp luật về giải quyết tranh chấp và khiếu nại, khiếu kiện .....  | 9         |
| 2.1.4.1. Quy định về phương thức giải quyết tranh chấp .....   | 9         |
| 2.1.4.2. Quy định về khiếu nại, khiếu kiện.....  | 9         |
| 2.1.5. Đánh giá thực trạng các quy định hiện hành của pháp luật Việt Nam về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....  | 10        |
| <b>2.2. Thực tiễn thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam.....</b>   | <b>10</b> |
| 2.2.1. Thực tiễn thực hiện các quy định về điều kiện kinh doanh .....  | 10        |
| 2.2.2. Thực tiễn thực hiện các quy định về thủ tục đăng ký kinh doanh .....  | 10        |
| 2.2.3. Thực tiễn thực hiện các quy định về hợp đồng vận tải đa phương thức và giải quyết tranh chấp .....  | 11        |
| 2.2.4. Thực tiễn quản lý nhà nước đối với hoạt động kinh doanh dịch vụ vận chuyển đa phương thức .....   | 12        |
| 2.2.5. Những thành tựu đạt được của việc thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam .....   | 13        |
| Kết luận Chương 2 .....  | 14        |
| <b>Chương 3. ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ THỰC HIỆN PHÁP LUẬT VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC Ở VIỆT NAM .....</b> | <b>15</b> |
| <b>3.1. Định hướng hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....</b>                              | <b>15</b> |
| 3.1.1. Đảm bảo sự phù hợp với chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước.....   | 15        |
| 3.1.2. Đảm bảo sự thống nhất, đồng bộ của hệ thống các quy định pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....   | 16        |
| 3.1.3. Đảm bảo tạo hành lang pháp lý cạnh tranh bình đẳng trên cơ sở tôn trọng quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.....   | 16        |
| 3.1.4. Đảm bảo sự tương thích với pháp luật quốc tế và phù hợp với các Hiệp định tự do thương mại thế hệ mới.....  | 17        |
| <b>3.2. Một số giải pháp hoàn thiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....</b>   | <b>18</b> |
| 3.2.1. Hoàn thiện các quy định của pháp luật hiện hành.....  | 18        |
| 3.2.2. Nghiên cứu ban hành Luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT .....   | 19        |
| 3.2.3. Tiếp tục rà soát, bổ sung, chỉnh sửa tạo sự thống nhất giữa pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT với các thủ tục hành chính và thể chế quản lý kinh tế.....  | 20        |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>3.3. Các giải pháp nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....</b>   | <b>20</b> |
| 3.3.1. Tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....   | 20        |
| 3.3.2. Nâng cao ý thức pháp luật và trách nhiệm của các chủ thể tham gia quan hệ pháp luật VTĐPT trong việc thực hiện pháp luật .....  | 20        |
| 3.3.3. Đẩy mạnh công tác thanh tra, kiểm tra và xử lý nghiêm minh các hành vi vi phạm pháp luật, giải quyết các tranh chấp và khiếu nại, khởi kiện một cách kịp thời, hiệu quả ..... | 21        |
| 3.3.4. Đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính trong đầu tư, kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức .....  | 21        |
| 3.3.5. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin vào việc quản lý điều hành, khai thác vận tải đa phương thức .....  | 22        |
| Kết luận Chương 3 .....  | 23        |
| <b>KẾT LUẬN .....</b>  | <b>24</b> |



## PHẦN MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài luận văn

Trong bối cảnh hội nhập và sự phát triển của thương mại, đặc biệt là thương mại quốc tế, các doanh nghiệp tham gia ngày một nhiều hơn vào vận tải đa phương thức với cả tư cách người kinh doanh vận tải đa phương thức, người gửi hàng và người nhận hàng hoặc các bên liên quan. Cùng với sự phát triển của tự do hoá thương mại, sự tiến bộ của khoa học kỹ thuật và công nghệ trong vận tải, kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức đã nhanh chóng trở thành 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. Sự ra đời và phát triển của phương pháp vận tải này đã góp phần đổi mới cách vận chuyển hàng hoá, hạn chế thời gian hàng hoá phải lưu kho, đơn giản hoá về thủ tục, nâng cao chất lượng dịch vụ cũng như nâng cao mức độ an toàn cho hàng hoá trong quá trình vận chuyển, giảm cước phí vận chuyển. Vì vậy, phát triển dịch vụ vận chuyển hàng hoá bằng kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức là một xu hướng tất yếu nhằm đáp ứng yêu cầu giao lưu thương mại và hội nhập kinh tế trên thế giới.

Vận tải đa phương thức là phương thức vận tải ưu việt, được sử dụng rộng rãi trong giao nhận hàng hóa quốc tế. Phương thức này được thế giới sử dụng từ những năm 60 của thế kỷ XX, nhưng ở Việt Nam, phương thức này mới được tiếp cận từ năm 90 của thế kỷ XX và đang trên đà phát triển. Chính vì vậy ngày càng có nhiều doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ này. Thực tế cho thấy, gắn với những thành tựu đã đạt được về tăng trưởng kinh tế, hội nhập quốc tế, nhu cầu về giao thông vận tải cũng gia tăng nhanh chóng, quy mô dịch vụ vận chuyển hàng hoá ở nước ta trong những năm qua không ngừng được mở rộng. Theo đánh giá của Ngân hàng Thế giới (World Bank) nhu cầu giao thông vận tải và tăng trưởng kinh tế có mối quan hệ mật thiết với nhau. Trong những năm gần đây, tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm quốc nội (GDP) của Việt Nam luôn duy trì ở mức cao: năm 2015 tăng 6,68%; năm 2016 tăng 6,21%; năm 2017 tăng 6,81%; năm 2018 ước tính tăng 7,08%; năm 2019 tăng 7,02% . Theo Báo cáo Logistics năm 2018 của Bộ Công thương, chỉ riêng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển năm 2017, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam ước đạt 536,4 triệu tấn, tăng 17% so với năm 2016, trong đó tỷ lệ hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam được vận chuyển bằng đường biển chiếm khoảng 90%. Cũng theo báo cáo này, trong 9 tháng đầu năm 2018, vận tải hàng hóa bằng đường bộ đạt 934,7 triệu tấn, tăng 10,8% so với cùng kỳ năm 2017; vận tải thủy nội địa trong 8 tháng đầu năm 2018 đạt 189,5 triệu tấn, tăng 7,3%. Thành phần của nhu cầu giao thông vận tải ở Việt Nam cũng có sự thay đổi đáng kể, phát triển dịch vụ vận chuyển hàng hoá bằng kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức trở thành một xu hướng tất yếu nhằm đáp ứng yêu cầu giao lưu thương mại và hội nhập kinh tế trên thế giới. Để đáp ứng nhu cầu về vận tải hàng hoá, yêu cầu phát triển kinh tế bền vững, đi đôi với việc bảo đảm sự phát triển cân đối hài hoà của các phương thức vận chuyển cần phải xây dựng sự phối hợp giữa các phương thức vận chuyển truyền thống nhằm nâng cao hiệu quả của hoạt động này. Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh, tăng cường kết nối kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức đang là chính sách được nhà nước quan tâm triển khai thực hiện. Là một hình thức vận chuyển hàng hoá đặc thù dựa trên sự kết hợp của ít nhất hai phương thức vận chuyển truyền thống, kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức đòi hỏi được điều chỉnh bằng những quy định pháp luật riêng nhằm giải quyết những vấn đề pháp lý phát sinh trong toàn bộ chuỗi vận tải mà không chỉ sử dụng khuôn khổ pháp lý đang được áp dụng cho từng phương thức vận chuyển riêng lẻ. Tuy nhiên, hệ thống các quy định pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức của nước ta so với yêu cầu thực tế của kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức còn chưa tương xứng, chưa thực sự đóng vai trò định hướng và thúc đẩy sự phát triển của loại hình

vận chuyển hàng hoá này ở Việt Nam, cũng như chưa tạo lập hành lang pháp lý đầy đủ cho việc bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của các chủ thể tham gia quan hệ kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức. Việt Nam đến năm 2003 mới có Nghị định đầu tiên trực tiếp quy định về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức đó là Nghị định số 125/2003/NĐ-CP Nghị định số 87/2009/NĐ-CP và cho đến nay vẫn chưa có Luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức.

Việc nghiên cứu và đưa ra những đề xuất hoàn thiện các quy định pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức nhằm góp phần hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, nâng cao hiệu quả áp dụng của các quy phạm pháp luật về hoạt động vận chuyển hàng hoá nói chung, kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức nói riêng, đáp ứng xu thế phát triển của kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức tại Việt Nam là rất cần thiết. Vì vậy, em lựa chọn đề tài: “Pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức” làm đề tài nghiên cứu luận văn thạc sĩ luật học của mình.

## **2. Tình hình nghiên cứu**

- Luận án tiến sĩ kinh tế của Nguyễn Hồng Vân, Đại học Hàng Hải Việt Nam với đề tài “Hoàn thiện thủ tục giao nhận hàng hoá trong vận tải đa phương thức ở Việt Nam” năm 2007. Đây là công trình khoa học nghiên cứu chuyên sâu thuộc lĩnh vực kinh tế, tập trung nghiên cứu về thủ tục giao nhận hàng hoá trong VTĐPT. Các vấn đề lý luận về VTĐPT đặt nền móng cơ sở cho việc nghiên cứu nội dung chính của đề tài đã được tác giả đề cập đến trong luận án bao gồm khái niệm, lịch sử phát triển của VTĐPT, các mô hình VTĐPT.

- Luận văn thạc sỹ của Tô Thanh Bình, Đại học Kinh tế, ngành Kinh tế thế giới và quan hệ kinh tế quốc tế, năm 2012 với đề tài: “Phát triển vận tải đa phương thức quốc tế trong bối cảnh Việt Nam hội nhập kinh tế quốc tế” đã đề cập tới bối cảnh hội nhập kinh tế ảnh hưởng đến sự phát triển của VTĐPT tại Việt Nam với việc Việt Nam gia nhập Tổ chức thương mại thế giới WTO, hội nhập khu vực các quốc gia Đông Nam Á, hợp tác tiểu vùng sông Mê Kông.

- Bài viết “Cơ hội và thách thức của quản lý vận tải trong giai đoạn đầu hội nhập WTO” của tác giả Lý Huy Tuấn (bài viết đăng ngày 08/5/2013 Tapchigiaothong.vn) đã đưa ra những đánh giá về hệ thống pháp luật về VTĐPT cùng với những đánh giá chung về hoạt động VTĐPT tại Việt Nam. Theo đó, về phương diện pháp luật, Việt Nam đã đàm phán, ký kết các hiệp định vận tải đa phương, song phương với các nước (trong khu vực, có biên giới và các nước khác) về vận tải liên quốc gia, vận tải đa phương thức, vận tải quá cảnh hoặc vận tải đường bộ, đường sắt, hàng hải

- Luận văn thạc sỹ luật học của Nguyễn Thị Thu Hằng với tên đề tài “Trách nhiệm của người vận chuyển trong hợp đồng vận tải đa phương thức” năm 2008 đã nghiên cứu một vấn đề của pháp luật về VTĐPT là trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức, đánh giá các quy định pháp luật và đưa ra một số đề xuất kiến nghị xây dựng và hoàn thiện pháp luật về vấn đề này mà chưa nghiên cứu một cách toàn diện và chuyên sâu về pháp luật VTĐPT gắn với quá trình hội nhập của Việt Nam.

## **3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu**

### **3.1. Mục đích nghiên cứu**

Mục đích của đề tài là đề xuất một số giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức trên cơ sở làm sáng tỏ những vấn đề lý luận về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức, pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức; phân tích đánh giá thực trạng pháp luật và hiệu quả thi hành pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức tại Việt Nam.

### **3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu**

Để đạt được mục đích đó, nhiệm vụ nghiên cứu của đề tài bao gồm:



Thứ nhất, nghiên cứu các vấn đề lý luận về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức và pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức, xác định các yếu tố chi phối pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức.

Thứ ba, phân tích, đánh giá các quy định pháp luật hiện hành về kinh doanh dịch vụ VTĐPT và hiệu quả thực hiện hành pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam.

Thứ tư, đề xuất định hướng và các giải pháp hoàn thiện các quy định pháp luật và nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức đáp ứng quy luật vận động của nền kinh tế thị trường và yêu cầu của quá trình hội nhập quốc tế ở Việt Nam.

#### **4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

##### **4.1. Đối tượng nghiên cứu**

- Các quan điểm khoa học về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức và pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức;

- Hệ thống các quy định pháp luật hiện hành về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức của Việt Nam;

- Thực tiễn thi hành pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam trong những năm qua.

##### **4.2. Phạm vi nghiên cứu**

- Về thời gian: Nghiên cứu thực trạng pháp luật và thực tiễn áp dụng pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức kể từ năm 2017 đến năm 2021

- Về địa bàn: Nghiên cứu thực tiễn áp dụng pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam trong phạm vi cả nước.

#### **5. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu**

##### **5.1. Phương pháp luận**

Phương pháp luận chủ nghĩa duy vật biện chứng và duy vật lịch sử được sử dụng để xem xét, đánh giá sự phát triển của kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức và pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức dựa trên những điều kiện kinh tế, chính trị và lịch sử của xã hội. Ngoài ra luận văn còn được thực hiện trên cơ sở quan điểm, đường lối và chủ trương của Đảng Cộng sản Việt Nam về đổi mới kinh tế, xây dựng nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa và hội nhập quốc tế, chính sách của Nhà nước về phát triển kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức.

##### **5.2. Phương pháp nghiên cứu**

Để đạt được mục đích nghiên cứu, luận văn sử dụng kết hợp nhiều phương pháp nghiên cứu, bao gồm:

- Phương pháp hệ thống hoá, tổng hợp và phân tích các quan điểm pháp lý được sử dụng để giải quyết vấn đề lý luận về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức. Phương pháp phân tích, tổng hợp cũng được sử dụng để khái quát hoá, đánh giá và nhận định các vấn đề thực tiễn được đề cập.

- Phương pháp phân tích, đối chiếu, so sánh luật học được sử dụng để bình luận thực trạng pháp luật trên cơ sở pháp luật của mỗi quốc gia là một hệ thống có tính mở, đồng thời kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức không chỉ giới hạn trong phạm vi lãnh thổ quốc gia mà chủ yếu là kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức quốc tế, do đó phải xem xét vấn đề trong sự đối chiếu và học tập kinh nghiệm của các quốc gia trong khu vực và quốc tế.

- Phương pháp diễn giải, quy nạp, dự báo được sử dụng để đưa ra các đề xuất, giải pháp nhằm hoàn thiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam.

Trong các phương pháp trên, phương pháp hệ thống, phân tích và so sánh luật học được sử dụng chủ yếu và xuyên suốt hầu hết các nội dung của luận văn.

## **6. Ý nghĩa về lý luận và thực tiễn của Luận văn**

Luận văn đã tổng hợp, làm sâu sắc thêm những vấn đề lý luận về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức. Đặc biệt luận văn đã xây dựng được hệ thống lý luận pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức góp phần hoàn thiện lý luận pháp lý cho khoa học chuyên ngành.

Luận văn đã làm rõ thực trạng pháp luật và thực tiễn thi hành pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam, trong đó chỉ rõ những bất cập, hạn chế của pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam. Trên cơ sở đó đưa ra các giải pháp hoàn thiện pháp luật, những giải pháp này có ý nghĩa tham khảo trong quá trình hoàn thiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam. Luận văn là tài liệu có giá trị tốt để các cơ quan lập pháp, cơ quan hành pháp và cơ quan tư pháp tham khảo trong hoạt động xây dựng và hoàn thiện chính sách, pháp luật trong lĩnh vực vận tải nói chung và vận tải đa phương thức nói riêng, nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về vận tải đa phương thức; Đồng thời luận văn cũng là tài liệu tham khảo cho quá trình đào tạo và giảng dạy ở các trường đại học về lĩnh vực pháp luật chuyên ngành này.

## **7. Kết cấu của Luận văn**

Ngoài Phần mở đầu, kết luận và danh mục tài liệu tham khảo, luận văn được kết cấu gồm ba chương:

Chương 1: Những vấn đề lý luận về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức và pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức.

Chương 2: Thực trạng pháp luật và thực tiễn thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam.

Chương 3: Định hướng và giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam.

## **CHƯƠNG 1**

### **NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VÀ PHÁP LUẬT VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC**

#### **1.1. Những vấn đề lý luận về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

##### ***1.1.1. Khái niệm kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức và các mô hình kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức***

###### ***1.1.1.1. Khái niệm kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức***

Kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức là việc người cung ứng dịch vụ vận tải đa phương thức thực hiện một, một số hoặc tổng thể các phương pháp, hình thức và phương tiện cung ứng dịch vụ vận tải đa phương thức một cách thường xuyên, liên tục nhằm mục đích lợi nhuận.

###### ***1.1.1.2. Các mô hình kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức***

Kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức thường được thực hiện dưới các mô hình sau:

- Mô hình vận tải đường biển - vận tải hàng không (Sea - Air).
- Mô hình vận tải bộ - vận tải hàng không (Road - Air).
- Mô hình vận tải đường sắt - vận tải bộ (Rail - Road).
- Mô hình vận tải đường sắt/ đường bộ/ vận tải nội thủy - vận tải đường biển (Rail/Road/ Inland waterway - Sea).
- Mô hình cầu lục địa (Land Bridge).

### **1.1.2. Đặc điểm của kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

*Thứ nhất*, kinh doanh dịch vụ VTĐPT là hoạt động kinh doanh vận chuyên hàng hóa, sản phẩm vận tải không có hình thái vật chất cụ thể, là quá trình di chuyển hàng hóa từ nơi này đến nơi khác, quá trình sản xuất và tiêu thụ diễn ra đồng thời, không có sản phẩm dorr. .

*Thứ hai*, người kinh doanh VTĐPT hành động với vai trò người chịu trách nhiệm tổ chức toàn bộ hoạt động vận chuyên, là trung tâm của toàn bộ quá trình VTĐPT. Vì vậy, để kinh doanh dịch vụ VTĐPT pháp luật đặt ra các điều kiện nhất định đối với người kinh doanh VTĐPT, một trong những điều kiện đó là phải có đăng ký kinh doanh ngành nghề VTĐPT và có năng lực tài chính nhằm đảm bảo trách nhiệm trong hoạt động VTĐPT.

*Thứ ba*, toàn bộ quá trình vận chuyên hàng hoá chỉ dựa trên một hợp đồng giữa nhà cung cấp dịch vụ và người gửi hàng và được thể hiện trên một chứng từ vận tải duy nhất hoặc một vận đơn được cấp bởi người kinh doanh VTĐPT hoặc người do người kinh doanh VTĐPT ủy quyền.

*Thứ tư*, chỉ có một người chịu trách nhiệm về hàng hoá trước người gửi hàng, đó là người kinh doanh VTĐPT. Sau khi giao kết hợp đồng, người kinh doanh VTĐPT thực hiện cam kết chịu trách nhiệm cho toàn bộ quá trình vận chuyên.

*Thứ năm*, người gửi hàng phải trả cho người kinh doanh VTĐPT tiền cước phí chở suốt cho tất cả các phương thức vận tải mà hàng hoá đi qua theo một mức giá xác định hoặc dựa trên những nguyên tắc xác định giá được các bên thoả thuận trong hợp đồng.

### **1.1.3. Vai trò của kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

*Thứ nhất*, tạo ra một đầu mối duy nhất trong việc vận chuyên từ người gửi hàng tới người nhận hàng (door to door). Đồng thời, một đầu mối chịu trách nhiệm cũng tạo thuận lợi cho người gửi hàng trong việc quy trách nhiệm đối với tổn thất hàng hoá xảy ra trong quá trình vận chuyên.

*Thứ hai*, với sự phối hợp nhịp nhàng giữa các phương thức vận chuyên với cách thức tổ chức hoạt động chuyên nghiệp của người kinh doanh VTĐPT góp phần hạn chế hư hỏng và mất mát hàng hoá, tăng độ tin cậy và nâng cao tính an toàn trong vận chuyên hàng hoá.

*Thứ ba*, thông qua hoạt động kinh doanh dịch vụ VTĐPT tạo điều kiện tốt hơn để sử dụng các phương thức vận tải, nâng cao hiệu quả vận tải và tạo ra các dịch vụ vận tải mới.

*Thứ tư*, việc sử dụng dịch vụ vận tải đa phương thức cũng giúp bảo vệ môi trường thông qua giảm lượng khí thải carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) nhờ cho phép áp dụng các phương thức vận tải phù hợp theo hướng thân thiện với môi trường và cắt giảm việc sử dụng các phương thức vận tải có khả năng gây ô nhiễm.

## **1.2. Những vấn đề lý luận pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

### **1.2.1. Khái niệm, đặc điểm của pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

Pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT bao gồm tổng thể các quy định pháp luật do nhà nước ban hành hoặc thừa nhận và bảo đảm thực hiện, điều chỉnh các quan hệ xã hội phát sinh trong hoạt động kinh doanh dịch vụ VTĐPT.

Pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT thuộc lĩnh vực pháp luật tư, mang đầy đủ các tính chất, đặc điểm của pháp luật tư được thiết kế trên cơ sở nguyên tắc “các chủ thể được phép làm những gì mà pháp luật không cấm”, ngoài ra pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT có các đặc điểm cơ bản sau:

- Đối tượng điều chỉnh của pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT là các quan hệ xã hội phát sinh trong quá trình các chủ thể thực hiện kinh doanh dịch vụ VTĐPT.

- Phương pháp điều chỉnh của pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT là phương pháp lựa chọn, bình đẳng thoả thuận.

### **1.2.2. Các nguyên tắc điều chỉnh của pháp luật đối với hoạt động kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

#### **1.2.2.1. Nguyên tắc bảo đảm quyền tự do, bình đẳng trong kinh doanh**

Bảo đảm quyền tự do kinh doanh là nguyên tắc cơ bản của pháp luật kinh doanh nói chung và pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT nói riêng nhằm giải phóng năng lực của các tổ chức, cá nhân trong hoạt động đầu tư kinh doanh. VTĐPT là hoạt động kinh tế dịch vụ, do đó giống như các lĩnh vực kinh doanh khác, quyền tự do kinh doanh VTĐPT phải được bảo đảm.

#### **1.2.2.2. Nguyên tắc bảo đảm lợi ích của các bên trong hoạt động vận tải:**

Quan hệ VTĐPT được hình thành dựa trên hợp đồng giữa người gửi hàng và người kinh doanh VTĐPT. Bản chất của hợp đồng là sự thỏa thuận và thống nhất ý chí giữa các chủ thể nhằm xác lập, thay đổi hay chấm dứt các quyền và nghĩa vụ trên cơ sở tự do, tự nguyện, bình đẳng. Vì vậy, bảo đảm lợi ích của các bên trong hoạt động vận tải là nguyên tắc có vai trò quan trọng của pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT.

#### **1.2.2.3. Nguyên tắc bảo đảm chủ động hội nhập thương mại quốc tế**

Ngành dịch vụ vận tải đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế toàn cầu, do tất cả các loại hình kinh doanh đều phụ thuộc vào dịch vụ vận tải để tiếp cận nguyên liệu và phân phối hàng hóa. Một trong những xu hướng chủ yếu của quan hệ kinh tế quốc tế hiện nay là toàn cầu hoá và hội nhập quốc tế. Xu hướng đó thể hiện ngày càng rõ nét qua sự gia tăng trong đổi quốc tế về hàng hoá, dịch vụ, tài chính và các yếu tố sản xuất khác. Sự phát triển của thương mại kéo theo nhu cầu vận chuyển hàng hoá, thúc đẩy sự phát triển của ngành dịch vụ vận tải.

### **1.2.3. Nội dung điều chỉnh chủ yếu của pháp luật kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

Thứ nhất, các quy định pháp luật về điều kiện kinh doanh.

Thứ hai, các quy định về chủ thể quan hệ kinh doanh dịch vụ VTĐPT.

Thứ ba, các quy định về hợp đồng VTĐPT.

Thứ tư, các quy định về giải quyết tranh chấp, thời hạn, thời hiệu khiếu nại, khiếu kiện.

#### **1.2.4. Nguồn của pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

Thứ nhất, pháp luật quốc tế điều chỉnh trực tiếp quan hệ VTĐPT.

Thứ hai, pháp luật quốc gia.

Thứ ba, Tập quán thương mại quốc tế.

Thứ tư, Án lệ.

### **1.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến việc thực hiện pháp luật kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

#### **1.3.1. Cơ chế, chính sách về phát triển kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

#### **1.3.2. Môi trường phát triển của hoạt động kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

#### **1.3.3. Sự thống nhất, đồng bộ của pháp luật trong việc điều chỉnh các hoạt động kinh doanh dịch vụ VTĐPT**

#### **1.3.4. Sự tác động của quá trình hội nhập kinh tế quốc tế**

#### **1.3.5. Mức độ tác động của pháp luật quốc tế, tập quán thương mại quốc tế và án lệ**

### **Kết luận Chương 1**

Kinh doanh vận tải đa phương thức là việc người dùng cung ứng dịch vụ vận tải đa phương thức thực hiện một, một số hoặc tổng thể các phương pháp, hình thức và phương tiện cung ứng dịch vụ trên thị trường nhằm mục đích lợi nhuận.

Trong hoạt động kinh doanh, pháp luật có vai trò quan trọng trong việc bảo đảm quyền tự do kinh doanh, quyền và lợi ích hợp pháp của các tổ chức, cá nhân, cũng như bảo đảm sự

kiểm soát, quản lý của nhà nước đối với hoạt động kinh doanh. Pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT bao gồm tổng thể các quy định pháp luật do nhà nước ban hành điều chỉnh các quan hệ xã hội phát sinh trong hoạt động kinh doanh dịch vụ VTĐPT với các nguyên tắc điều chỉnh cơ bản đó là nguyên tắc bảo đảm quyền tự do kinh doanh, nguyên tắc bảo đảm quyền và lợi ích của các bên trong hoạt động vận tải và nguyên tắc chủ động hội nhập thương mại quốc tế. Nội dung điều chỉnh chủ yếu của pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT gồm các nhóm quy định đặc thù về điều kiện kinh doanh, chủ thể kinh doanh VTĐPT, hợp đồng VTĐPT, giải quyết tranh chấp về VTĐPT.

Pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT chịu ảnh hưởng của nhiều yếu tố bao gồm: chủ trương, chính sách của nhà nước về phát triển vận tải đa phương thức; sự phát triển của hoạt động kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức; sự tác động của quá trình hội nhập quốc tế; luật pháp quốc tế và tập quán quốc tế; sự tương tác giữa các bộ phận pháp luật.

## CHƯƠNG 2

### THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VÀ THỰC TIỄN THỰC HIỆN PHÁP LUẬT VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC Ở VIỆT NAM

#### 2.1. Thực trạng quy định của pháp luật Việt Nam hiện nay về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức

##### 2.1.1. Quy định của pháp luật về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức

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. Theo quy định tại Nghị định số 87/2009/NĐ-CP, chỉ có các doanh nghiệp và hợp tác xã Việt Nam được kinh doanh VTĐPT nội địa và phải đáp ứng được các điều kiện về đăng ký kinh doanh, bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp; các doanh nghiệp và hợp tác xã Việt Nam, doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài kinh doanh VTĐPT quốc tế phải đáp ứng thêm điều kiện về Giấy phép kinh doanh và điều kiện tài sản. Nghị định số 144/2018/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung các Nghị định về vận tải đa phương thức đã bỏ điều kiện kinh doanh đối với VTĐPT nội địa, đồng thời áp dụng điều kiện chung thống nhất với doanh nghiệp, hợp tác xã Việt Nam và doanh nghiệp nước ngoài đầu tư tại Việt Nam kinh doanh VTĐPT quốc tế. Cụ thể:

- Đối với 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.

- Đối 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 5 năm và có thể được gia hạn.

## **2.1.2. Quy định của pháp luật về chủ thể tham gia quan hệ kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

### **2.1.2.1. Người kinh doanh vận tải đa phương thức**

Nghị định số 87/2009/NĐ-CP quy định người kinh doanh VTĐPT là doanh nghiệp hoặc hợp tác xã giao kết và tự chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức. 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.

### **2.1.2.2. Người gửi hàng**

Kế thừa quy định về người gửi hàng quy định tại Nghị định số 87/2009/NĐ-CP, Nghị định số 125/2013/NĐ-CP đã cụ thể hóa hơn quy định này khi ghi nhận người gửi hàng là các “là tổ chức, cá nhân giao kết hợp đồng vận tải đa phương thức với người kinh doanh vận tải đa phương thức”.

### **2.1.2.3. Người nhận hàng**

Hoạt động VTĐPT được thực hiện trên cơ sở hợp đồng với tính chất là hợp đồng vì lợi ích của người thứ ba. Trong quan hệ này, mặc dù người nhận hàng không tham gia vào việc giao kết hợp đồng nhưng có quyền yêu cầu bên vận chuyển phải chuyển giao hàng hóa theo hợp đồng. Vì vậy, người nhận hàng cũng là chủ thể của quan hệ VTĐPT.

## **2.1.3. Quy định của pháp luật về hợp đồng kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

### **2.1.3.1. Về chủ thể hợp đồng vận tải đa phương thức**

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa là sự thỏa thuận giữa các bên, theo đó bên vận chuyển có nghĩa vụ chuyển tài sản đến địa điểm đã định theo thỏa thuận và giao tài sản đó cho người có quyền nhận, bên thuê vận chuyển có nghĩa vụ trả cước phí vận chuyển. Theo quy định của Bộ luật dân sự, chủ thể của hợp đồng vận chuyển hàng hóa phải là người có năng lực pháp luật dân sự và năng lực hành vi phù hợp. Trong quan hệ hợp đồng VTĐPT, chủ thể hợp đồng VTĐPT bao gồm người gửi hàng và người kinh doanh VTĐPT (đã làm rõ tại mục 2.1.2.1 và 2.1.2.2)

### **2.1.3.2. Về đối tượng của hợp đồng vận tải đa phương thức**

Đối tượng của hợp đồng kinh doanh VTĐPT là một trong những yếu tố cơ bản để phân biệt hợp đồng VTĐPT và các loại hợp đồng khác. Người kinh doanh VTĐPT không đơn thuần chỉ thực hiện hoạt động vận chuyển mà chịu trách nhiệm tổ chức toàn bộ hoạt động vận chuyển trên cơ sở phối hợp hai hoặc nhiều phương thức vận chuyển. Hàng hoá trong VTĐPT thường được xác định với phạm vi rộng, bao gồm cả vật được sử dụng để chứa, đóng gói phục vụ cho việc vận chuyển.

### **2.1.3.3. Về nội dung, hình thức hợp đồng kinh doanh vận tải đa phương thức**

#### **a) Nội dung hợp đồng kinh doanh vận tải đa phương thức**

- \* Trách nhiệm, nghĩa vụ của người gửi hàng
- \* Trách nhiệm, nghĩa vụ của người kinh doanh VTĐPT
- \* Về chế độ trách nhiệm
- \* Về phạm vi trách nhiệm
- \* Về thời hạn trách nhiệm:
- \* Về giới hạn trách nhiệm
- \* Về trách nhiệm đối với tổn thất tiếp theo do giao hàng chậm.

*\* Về các trường hợp miễn trách nhiệm của người kinh doanh VTĐPT*

b) Về hình thức hợp đồng vận tải đa phương thức

Nghị định số 87/2009/NĐ-CP không đặt ra yêu cầu về hình thức hợp đồng trong khái niệm hợp đồng khi ghi nhận “Hợp đồng VTĐPT là hợp đồng được giao kết giữa người gửi hàng và người kinh doanh vận tải đa phương thức, theo đó người kinh doanh vận tải đa phương thức 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, Nghị định 87/2009/NĐ-CP đã tháo bỏ quy định về hình thức bắt buộc của hợp đồng VTĐPT.

*2.1.3.4. Quy định về chứng từ vận tải đa phương thức*

Theo khoản 5 Điều 2 Nghị định số 87/2009/NĐ-CP, chứng từ VTĐPT được chia thành hai loại: chứng từ VTĐPT nội địa và chứng từ VTĐPT quốc tế. Mẫu chứng từ VTĐPT quốc tế phải được đăng ký với Bộ Giao thông vận tải. Quy định về chứng từ VTĐPT trong pháp luật Việt Nam được xây dựng trên cơ sở quy định chung của Bản quy tắc của UNCITAD/ICC về chứng từ VTĐPT quốc tế, phù hợp với Hiệp định khung ASEAN về VTĐPT và quy định của các nước trong khu vực.

*2.1.4. Quy định của pháp luật về giải quyết tranh chấp và khiếu nại, khiếu kiện*

*2.1.4.1. Quy định về phương thức giải quyết tranh chấp*

Trong giải quyết tranh chấp về VTĐPT, tại Điều 32 Nghị định 87/2009/NĐ-CP, việc giải quyết các tranh chấp liên quan tới ký kết và thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức chỉ được giải quyết thông qua ba phương thức là: thương lượng giữa các bên, trọng tài hoặc tòa án theo quy định của pháp luật. Với việc sử dụng các biện pháp giải quyết tranh chấp ngoài tố tụng trong giải quyết tranh chấp thương mại, hòa giải là một biện pháp hiệu quả, giữ vai trò quan trọng và phổ biến ở nhiều quốc gia trên thế giới, tuy nhiên Nghị định trên không quy định phương thức giải quyết tranh chấp này.

*2.1.4.2. Quy định về khiếu nại, khiếu kiện*

*\* Về phạm vi khiếu nại, khởi kiện*

Chủ thể bị khiếu nại, khởi kiện là người kinh doanh VTĐPT liên quan tới việc thực hiện hợp đồng VTĐPT được tiến hành đối với cả người làm công, người đại lý hoặc người khác mà người kinh doanh VTĐPT đã sử dụng dịch vụ của họ để thực hiện hợp đồng VTĐPT. Đối tượng khởi kiện có thể trong hợp đồng hoặc ngoài hợp đồng VTĐPT nhưng liên quan tới việc thực hiện hợp đồng VTĐPT.

Quy định trên đã chỉ rõ đối tượng bị khiếu nại, khởi kiện là người kinh doanh VTĐPT. Chỉ cần chủ thể này có liên quan đến hợp đồng VTĐPT và người thực hiện là người làm công, người đại lý hoặc bất kỳ người nào mà chủ thể kinh doanh VTĐPT sử dụng.

*\* Về thời hạn khiếu nại, thời hiệu khởi kiện*

*Về thời hạn khiếu nại:* Do hai bên thỏa thuận trong hợp đồng vận tải đa phương thức, nếu không có thỏa thuận thì thời hạn khiếu nại là 90 ngày, kể từ khi hàng hóa được giao trả xong cho người nhận hàng hoặc sau ngày đáng lẽ hàng hóa được giao. Thời hiệu khởi kiện là 09 tháng theo cách tính tương tự.

*Về thời hiệu khởi kiện:* Thời hiệu khởi kiện trong VTĐPT tương đối ngắn so với các quy định pháp luật về thời hiệu tố tụng nói chung cũng như thời hiệu tố tụng trong vận tải hàng hóa nói riêng của Việt Nam. Cụ thể như: Theo quy định của Bộ luật Hàng hải năm 2015, thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hóa là 01 năm kể từ ngày trả hàng hoặc lẽ ra phải trả hàng cho người nhận hàng, Luật Hàng không dân dụng năm 2006 quy định thời hiệu khởi kiện về trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển đối với thiệt hại xảy ra đối với hàng hóa là 02 năm kể từ ngày tàu bay đến địa điểm đến, ngày tàu bay phải đến địa điểm đến hoặc từ ngày việc vận chuyển bị chấm dứt, tùy thuộc vào thời điểm

nào muộn nhất. Theo quy định tại Điều 429 của Bộ luật Dân sự năm 2015 thì thời hiệu khởi kiện về hợp đồng dân sự là 03 năm, kể từ ngày người có quyền yêu cầu biết hoặc phải biết quyền, lợi ích hợp pháp của mình bị xâm phạm...

### **2.1.5. Đánh giá thực trạng các quy định hiện hành của pháp luật Việt Nam về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

*Thứ nhất, các quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức*

Quy định về đăng ký hoạt động kinh doanh và điều kiện về tài sản của Việt Nam cho thấy sự tương đồng với các quốc gia khác. Có thể so sánh với pháp luật Thái Lan quy định người kinh doanh VTĐPT phải đăng ký hoặc nhập vào hồ sơ chính thức với các điều kiện quy định tại Luật VTĐPT. Điều kiện cấp giấy phép kinh doanh VTĐPT ở Việt Nam theo quy định tại Nghị định số 87/2009/NĐ-CP đơn giản hơn so với nhiều quốc gia khác, cơ sở chỉ quy định về tài sản và bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp kinh doanh VTĐPT với tính chất là điều kiện bảo đảm năng lực tài chính của người kinh doanh VTĐPT.

*Thứ hai, các quy định về chủ thể kinh doanh dịch vụ VTĐPT*

Pháp luật Việt Nam khá tương đồng với các nước trong khu vực trong việc ghi nhận chủ thể tham gia hợp đồng với vai trò người kinh doanh VTĐPT. Tuy nhiên, về phạm vi kinh doanh cũng có sự khác biệt khi Việt Nam chia VTĐPT thành VTĐPT quốc tế và VTĐPT nội địa và đặt ra điều kiện khác nhau cho người kinh doanh VTĐPT hoạt động ở phạm vi tương ứng, trong khi phần lớn các nước không có sự phân chia này

*Thứ ba, quy định về hợp đồng VTĐPT*

Các quy định hiện hành về hợp đồng VTĐPT chưa thống nhất, đồng bộ giữa các văn bản pháp luật.

*Thứ tư, quy định về giải quyết tranh chấp và thời hạn, thời hiệu khiếu kiện*

Cũng giống các quy định về hợp đồng VTĐPT quy định về giải quyết tranh chấp và thời hạn khiếu nại, thời hiệu khiếu kiện chưa thống nhất, đồng bộ giữa các văn bản pháp luật.

## **2.2. Thực tiễn thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam**

### **2.2.1. Thực tiễn thực hiện các quy định về điều kiện kinh doanh**

Bằng việc dỡ bỏ quy định về điều kiện kinh doanh đối với VTĐPT 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 logistics nào cũng có thể trở thành người kinh doanh vận tải đa phương thức. Ngược lại, từ 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 logistics 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 VTĐPT nhưng dưới các tên gọi như hợp đồng vận chuyển container hoặc hợp đồng logistics. Khác với VTĐPT quốc tế bắt buộc phải có Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế, VTĐPT nội địa không cần có Giấy phép, không bị ràng buộc bởi việc đăng ký kinh doanh ngành nghề VTĐPT. Do đó, rất khó để xác định khi nào doanh nghiệp tham gia với vai trò người kinh doanh VTĐPT, quan hệ được xác lập là VTĐPT hay vận tải kết hợp thông thường để thực hiện hoạt động quản lý nhà nước đối với hoạt động này.

### **2.2.2. Thực tiễn thực hiện các quy định về thủ tục đăng ký kinh doanh**

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 hợp tác xã (Luật Hợp tác xã năm 2012) với ngành nghề kinh doanh cụ thể căn cứ



vào Hệ thống ngành kinh tế quốc dân. Tuy nhiên, theo quy định về Hệ thống ngành kinh tế quốc dân (Ban hành kèm theo Quyết định số 27/2018/QĐ-TTg ngày 06 tháng 7 năm 2018 của Thủ tướng Chính phủ) không có ngành nghề kinh doanh VTĐPT. Vì vậy, thực hiện đăng ký kinh doanh VTĐPT, 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 logistics (mã ngành cấp 5 là 52292). Thực tế này dẫn đến kết quả là 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 VTĐPT 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. Để kinh doanh vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương phải đáp ứng các quy định của Bộ luật Hàng hải năm 2015 và Nghị định số 160/2016/NĐ-CP ngày 29 tháng 11 năm 2016 của Chính phủ 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 ngày 24 tháng 10 năm 2018 của Chính phủ 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 GTĐB năm 2008, Nghị định 10/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 01 năm 2020 của Chính phủ 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.

### ***2.2.3. Thực tiễn thực hiện các quy định về hợp đồng vận tải đa phương thức và giải quyết tranh chấp***

Thực tiễn thực hiện các quy định pháp luật về hợp đồng VTĐPT cũng như áp dụng các quy định pháp luật về hợp đồng VTĐPT trong giải quyết tranh chấp ở Việt Nam hiện nay còn nhiều hạn chế. Điều này xuất phát từ khái niệm “dịch vụ logistics” được quy định trong pháp luật Việt Nam có nội hàm bao gồm cả hoạt động VTĐPT. Có thể nói, khái niệm “dịch vụ logistics” ở Việt Nam chưa thể hiện rõ bản chất của dịch vụ logistics là một chuỗi cung ứng dịch vụ có mắt xích với nhau. Kết quả, để thực hiện vận chuyển hàng hóa với từ hai phương thức vận tải, các bên có thể lựa chọn ký kết một hợp đồng logistic thay vì giao kết hợp đồng VTĐPT. Điều này khiến cho các quy định pháp luật về hợp đồng VTĐPT khó vận hành trong thực tiễn. Thứ nữa là do trong quan hệ vận chuyển hàng hóa nói riêng và quan hệ hợp đồng kinh doanh, thương mại tại Việt Nam nói chung, việc đặt tên cho hợp đồng cũng thực hiện không thống nhất. Trong nhiều trường hợp, hợp đồng được ghi nhận với tên gọi chung chung như: Hợp đồng vận chuyển hàng hóa, Hợp đồng vận tải, Hợp đồng vận chuyển container... do đó, việc áp dụng chế độ trách nhiệm của người kinh doanh VTĐPT trong quan hệ hợp đồng phụ thuộc vào việc xác định bản chất của hợp đồng dựa trên nội dung của hợp đồng đã được giao kết.

Việc các bên không gọi đúng tên quan hệ khi xác lập hợp đồng đã gây khó khăn cho việc xác định đúng quan hệ hợp đồng được xác lập, đặc biệt trong trường hợp phát sinh tranh chấp các bên trong quan hệ hợp đồng sẵn sàng từ chối vai trò của mình trong hợp đồng để bảo vệ lợi ích của họ. Khi đó việc xác định bản chất của quan hệ được xác lập giữa các chủ thể có phải là quan hệ VTĐPT hay không và vai trò người kinh doanh VTĐPT ngoài căn cứ vào các quy định của pháp luật về VTĐPT còn phải dựa trên nội dung của thỏa thuận do các bên khi xác lập quan hệ đó. Xác định đúng bản chất quan hệ pháp luật được hình thành là quan hệ VTĐPT và chủ thể là người kinh doanh VTĐPT trong hợp đồng là hết

sức quan trọng vì điều này gắn với trách nhiệm của họ đối với toàn bộ quá trình vận chuyển hàng hóa cũng như để giải quyết các tranh chấp phát sinh từ hợp đồng.

Việc xác định quan hệ được xác lập có phải là hợp đồng VTĐPT hay không còn gắn với việc áp dụng pháp luật giải quyết các tranh chấp về hợp đồng. Trong giải quyết tranh chấp về vận chuyển hàng hóa, rất khó để tìm được các vụ việc tranh chấp về VTĐPT được đưa ra giải quyết bằng con đường tố tụng. Như đã trình bày, trong một số trường hợp việc xác định hợp đồng được xác lập có phải là hợp đồng VTĐPT hay không tương đối khó khăn. Nếu hợp đồng được các bên giao kết không có thỏa thuận rõ ràng, cụ thể và vận đơn VTĐPT không được phát hành thì không thể xác định quan hệ hợp đồng VTĐPT chỉ dựa vào việc có sự kết hợp các phương thức vận chuyển khác nhau và buộc phải áp dụng các quy định pháp luật chung của Luật Thương mại 2005 về logistics hoặc quy định của các văn bản QPPL về vận tải đơn thức để xác định các vấn đề liên quan đến việc giải quyết tranh chấp cũng như để xác định quyền và nghĩa vụ của các bên. Và như vậy, các quy định pháp luật đã đặt ra về phạm vi khởi kiện hay thời hạn, thời hiệu... trong VTĐPT cũng không thể áp dụng vào quá trình giải quyết tranh chấp.

#### ***2.2.4. Thực tiễn quản lý nhà nước đối với hoạt động kinh doanh dịch vụ vận chuyển đa phương thức***

Quản lý nhà nước về VTĐPT đóng vai trò quan trọng trong việc tổ chức thực hiện pháp luật về VTĐPT. Mặc dù thời gian qua các cơ quan nhà nước đã có những nỗ lực rất lớn trong việc xây dựng khung khổ pháp lý, nhằm tạo lập một môi trường kinh doanh thông thoáng, lành mạnh cho hoạt động VTĐPT ở Việt Nam. Tuy nhiên, trong triển khai thực tiễn, cả phía cơ quan quản lý và các doanh nghiệp vẫn còn gặp nhiều khó khăn, bất cập.

Một trong những bất cập trong quản lý nhà nước về VTĐPT hiện nay là sự thiếu đồng bộ, thiếu nhất quán, chưa rõ ràng về trách nhiệm và giới hạn quản lý giữa các cơ quan nhà nước trong việc quản lý hoạt động VTĐPT từ đó gây khó khăn cho việc quản lý đối với hoạt động này. Về mặt quản lý nhà nước, hoạt động VTĐPT hiện nay có sự tham gia quản lý của nhiều cơ quan khác nhau, trong đó Bộ Giao thông vận tải là cơ quan chịu trách nhiệm chung trước Chính phủ về việc quản lý nhà nước đối với VTĐPT. Bộ Giao thông vận tải là cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy phép kinh doanh VTĐPT. Tuy nhiên, việc kiểm tra điều kiện kinh doanh lại do Bộ Công thương thực hiện trên cơ sở quy định của Nghị định số 163/2017/NĐ-CP. Theo đó Bộ Công thương thực hiện kiểm tra giám sát hoạt động VTĐPT trong mối quan hệ với dịch vụ logistics, bao gồm tổ chức kiểm tra, giám sát việc bảo đảm các điều kiện kinh doanh và tuân thủ các quy định pháp luật của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics. Chính sự chưa đồng bộ và thiếu nhất quán trong các quy định về trách nhiệm và giới hạn quản lý giữa các cơ quan nhà nước trong việc quản lý về VTĐPT và dịch vụ logistics Bộ Công thương và Bộ Giao thông vận tải đã làm cho việc quản lý và điều hành đối với các hoạt động này gặp rất nhiều khó khăn, vướng mắc. Ngoài ra, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có trách nhiệm hướng dẫn việc đăng ký kinh doanh dịch vụ VTĐPT theo quy định hiện hành của pháp luật. Với các giao dịch được xác lập dưới hình thức thương mại điện tử còn phải chịu sự quản lý của Bộ Thông tin và Truyền thông. Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ có trách nhiệm phối hợp trong công tác quản lý nhà nước về VTĐPT trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ quyền hạn được phân công.

Gắn với VTĐPT quốc tế, trong hoạt động thanh tra, kiểm tra chuyên ngành đối với vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu, ngoài chịu sự kiểm soát của hải quan còn có sự tham gia quản lý và kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa xuất nhập khẩu của các cơ quan quản lý chuyên ngành như Bộ Y tế, Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Bộ Công Thương... Điều này tạo nên một nút thắt và được đánh giá là một điểm yếu kém của Việt Nam khi còn tồn tại hàng trăm quy định phi hải quan phức tạp áp dụng cho

các hoạt động thương mại qua biên giới do một số cơ quan quản lý nhà nước cấp phép và quản lý, thể hiện cách tiếp cận quản lý còn vụn vặt, đôi khi còn chông chéo và mâu thuẫn.

### **2.2.5. Những thành tựu đạt được của việc thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam**

*Một là, phát huy được vai trò của vận tải đa phương thức trong nền kinh tế.*

Qua thực tiễn thực hiện kinh doanh dịch vụ VTĐPT theo quy định của pháp luật, các bên tham gia kinh doanh dịch vụ đều được hưởng những lợi ích to lớn không chỉ cho các bên tham gia (người gửi hàng, người vận chuyển) và mà còn mang lại lợi ích cho cả xã hội.

*Hai là, Pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT đã tạo lập một khuôn khổ pháp lý cho các hoạt động dịch vụ kinh doanh dịch vụ VTĐPT.*

Điều này trước hết được thể hiện ở tính định hướng và tính hướng dẫn của pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT. Thông qua các quy phạm mang tính định hướng và các quy phạm mang tính hướng dẫn, pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT thiết lập, duy trì một trật tự xã hội nhất định trong lĩnh vực phát triển dịch vụ kinh doanh dịch vụ VTĐPT của nhà nước cũng như định hướng phát triển kinh doanh dịch vụ VTĐPT của doanh nghiệp.

*Ba là, Pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT đã góp phần thúc đẩy mở rộng thị trường mua bán hàng hóa quốc tế.*

Các nhà sản xuất muốn chiếm lĩnh và mở rộng thị trường cho sản phẩm của mình phải cần sự hỗ trợ của kinh doanh dịch vụ VTĐPT. Dịch vụ này có tác dụng như cầu nối trong vận chuyển hàng hóa trên các tuyến đường đến các thị trường mới đúng yêu cầu về thời gian và địa điểm đặt ra. Vì vậy, doanh nghiệp có thể khai thác và mở rộng thị trường nhanh và mạnh hơn không chỉ trong phạm vi quốc gia mà đặc biệt là trên thị trường quốc tế.

*Bốn là, Pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT đã góp phần nâng cao hiệu quả quản lý của nhà nước, nâng cao chất lượng quản trị của doanh nghiệp, thúc đẩy năng lực cạnh tranh quốc gia và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.*

Bằng những quy định cụ thể về điều kiện kinh doanh dịch vụ VTĐPT; bằng việc xác lập cụ thể các quyền và nghĩa vụ của nhà cung cấp dịch vụ VTĐPT của khách hàng; bằng việc xác định trách nhiệm pháp lý của các chủ thể cũng như các phương thức giải quyết tranh chấp phát sinh trong quá trình cung cấp các dịch vụ kinh doanh VTĐPT. Pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT đã góp phần nâng cao hiệu quả quản lý của nhà nước, nâng cao chất lượng quản trị của doanh nghiệp, thúc đẩy năng lực cạnh tranh quốc gia và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

*Năm là, Pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT đã đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy các hoạt động sản xuất, phân phối và lưu thông của nền kinh tế.*

Thông qua việc quy định các hoạt động kinh doanh dịch vụ VTĐPT của pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT, các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ VTĐPT có đủ căn cứ, cơ sở pháp lý để chủ động trong việc xác định chiến lược, định hướng và kế hoạch kinh doanh của mình, qua đó giảm thiểu chi phí, góp phần gia tăng giá trị kinh doanh của doanh nghiệp. Đối với doanh nghiệp, kinh doanh dịch vụ VTĐPT đóng vai trò to lớn trong việc giải quyết bài toán đầu vào và đầu ra một cách có hiệu quả. Dịch vụ VTĐPT có thể tối ưu hóa quá trình chu chuyển nguyên liệu, vật liệu, hàng hóa, dịch vụ...qua đó giảm chi phí thúc đẩy các hoạt động sản xuất, phân phối và lưu thông của nền kinh tế. Ngoài ra, dịch vụ VTĐPT còn hỗ trợ đắc lực cho hoạt động marketing, đặc biệt là marketing hỗn hợp.

*Sáu là, Pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT đã góp phần nâng cao hiệu quả quản trị của doanh nghiệp, hạn chế rủi ro trong kinh doanh.*

Bằng các quy định mang tính tổ chức và điều chỉnh, bằng các quy định mang tính tiên liệu, dự báo, pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT góp phần nâng cao hiệu quả quản trị của doanh nghiệp, hạn chế rủi ro trong kinh doanh.

*Bây là, Pháp luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT đã góp phần cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh, bảo đảm cạnh tranh bình đẳng trong hoạt động vận tải đa phương thức*

Theo quy định tại Chương 3 Nghị định số 87/2009/NĐ-CP, 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. Như vậy, theo quy định của Nghị định này, cùng với việc phân chia VTĐPT thành VTĐPT quốc tế và VTĐPT nội địa, pháp luật đã giới hạn phạm vi hoạt động của người kinh doanh VTĐPT nước ngoài ở VTĐPT quốc tế, giành thị trường nội địa cho người kinh doanh VTĐPT trong nước. Đây có thể được coi là sự phân biệt đối xử với thương nhân nước ngoài về quyền kinh doanh và cơ hội kinh doanh. Nghị định số 144/2018/NĐ-CP về sửa đổi bổ sung các Nghị định về VTĐPT đã bãi bỏ quy định này, đồng thời sửa đổi điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực VTĐPT. Theo đó điều kiện kinh doanh hiện nay 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. Như vậy, hiện không có sự phân biệt về phạm vi hoạt động VTĐPT giữa các doanh nghiệp trong nước và nước ngoài, giữa người kinh doanh VTĐPT là doanh nghiệp và hợp tác xã. Điều này không chỉ 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 mà còn 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.

## **Kết luận Chương 2**

Qua việc nghiên cứu thực trạng pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT cho thấy Việt Nam đã xây dựng được khung pháp lý cho hoạt động kinh doanh dịch vụ VTĐPT. Pháp luật đã có sự quy định tương đối đầy đủ về các vấn đề cơ bản của VTĐPT và quản lý nhà nước về VTĐPT trên tinh thần phù hợp với các quy định quốc tế và khu vực nhờ đó môi trường đầu tư, kinh doanh được cải thiện, tạo điều kiện thuận lợi cho các chủ thể tham gia vào hoạt động VTĐPT và bảo đảm cạnh tranh bình đẳng trong hoạt động vận tải đa phương thức. Pháp luật về VTĐPT đáp ứng được yêu cầu điều chỉnh với các nội dung có tính đặc thù của VTĐPT, đặc biệt là về trách nhiệm của người kinh doanh VTĐPT.

Tuy nhiên, bên cạnh một số kết quả đã đạt được thì vẫn còn bộc lộ một số vướng mắc như: còn tồn tại sự thiếu thống nhất giữa pháp luật về VTĐPT và các luật về vận tải đơn thức, những quy định chưa thực sự rõ ràng gây khó khăn cho việc áp dụng trong thực tế; Chưa có sự phân định rõ giữa dịch vụ VTĐPT với logistic và vận tải thông thường. Còn tồn tại quy định chưa phù hợp khi áp dụng chung cho cả VTĐPT nội địa và VTĐPT quốc tế; Một số quy định chưa bảo đảm sự thống nhất với các quy định chung về hợp đồng, về giải quyết tranh chấp trong kinh doanh, thương mại; Việc thực thi các quy định về điều kiện kinh doanh, đăng ký kinh doanh, hợp đồng.... Hoạt động quản lý nhà nước đối với VTĐPT còn chồng chéo, phức tạp gây ảnh hưởng tới hiệu quả quản lý nhà nước và cản trở cho hoạt động của chủ thể kinh doanh.....

Việc nghiên cứu, đánh giá thực trạng tại Chương 2 là cơ sở để đề xuất các giải pháp hoàn thiện pháp luật về vấn đề này ở Việt Nam.

### Chương 3

## **ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ THỰC HIỆN PHÁP LUẬT VỀ KINH DOANH DỊCH VỤ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC Ở VIỆT NAM**

### **3.1. Định hướng hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

#### **3.1.1. Đảm bảo sự phù hợp với chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước**

Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 đã nêu: “*Giao thông vận tải là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, một trong ba khâu đột phá cần ưu tiên phát triển đi trước một bước với tốc độ nhanh, bền vững nhằm tạo tiền đề cho phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng an ninh, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hoá - hiện đại hoá đất nước*”. Sự phát triển của giao thông vận tải không chỉ là tiền đề mà cũng là kết quả của sự phát triển kinh tế - xã hội.

Ngay từ khi bắt đầu thực hiện công cuộc đổi mới đất nước, phát triển nền kinh tế đất nước theo kinh tế thị trường định hướng XHCN, nhận thức rõ vai trò quan trọng của ngành GTVT, Đảng ta đã chủ trương ưu tiên đầu tư phát triển GTVT để GTVT phát triển trước một bước nhằm tạo tiền đề thúc đẩy sự phát triển của kinh tế. Tại Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ IX, Cương lĩnh xây dựng đất nước trong thời kỳ quá độ lên chủ nghĩa xã hội (bổ sung, sửa đổi năm 2011) của Đảng Cộng sản Việt Nam đã chỉ rõ phát triển kinh tế là nhiệm vụ trung tâm; thực hiện công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước gắn với phát triển kinh tế tri thức và bảo vệ tài nguyên, môi trường; xây dựng cơ cấu kinh tế hợp lý, hiện đại, có hiệu quả và bền vững, gắn kết chặt chẽ công nghiệp, nông nghiệp, dịch vụ. Chiến lược phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2011 - 2020 nêu rõ: “*Đẩy nhanh tốc độ đô thị hóa, tạo thành các trung tâm kinh tế biển mạnh, tạo thế tiến ra biển, gắn với phát triển đa dạng các ngành dịch vụ, nhất là các ngành có giá trị gia tăng cao như dịch vụ xuất, nhập khẩu, du lịch, dịch vụ nghề cá, dịch vụ dầu khí, vận tải...*”. Việc sửa đổi, hoàn thiện hệ thống pháp luật phải bảo đảm phù hợp với quá trình cơ cấu lại nền kinh tế gắn với đổi mới mô hình tăng trưởng, thực hiện công cuộc công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước, xây dựng nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa.

Thế chế hóa đường lối của Đảng, Nhà nước đã sửa đổi, bổ sung nhiều văn bản quy phạm pháp luật về vận chuyển hàng hóa như: Bộ luật hàng hải, Luật giao thông đường bộ, Luật giao thông đường thủy nội địa... Quyết định số 206/2004/QĐ-TTg ngày 10/12/2004 của Thủ tướng chính phủ Về việc phê duyệt Chiến lược Phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020 đã đưa ra một trong những quan điểm phát triển GTVT Việt Nam là “*Phát triển vận tải theo hướng hiện đại với chi phí hợp lý, an toàn, giảm thiểu tác động môi trường và tiết kiệm năng lượng; ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức...*”. Ngày 07/6/2019, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 703/QĐ-TTg phê duyệt 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, chú trọng thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp*”, với các quan điểm: “*Tăng cường quản lý nhà nước đối với thị trường vận tải gắn liền với đổi mới, hoàn thiện nâng cao hiệu quả, hiệu lực thi hành của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật và cơ chế chính sách quản lý, đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính nhằm tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng; Nâng cao năng lực hoạt động, hiệu quả sản xuất kinh doanh, sức cạnh tranh của doanh nghiệp đảm bảo đáp ứng yêu cầu phát triển nền kinh tế, tăng cường khả năng cạnh tranh và hội nhập quốc tế; Phát triển doanh nghiệp vận tải mũi nhọn, có năng lực cạnh tranh cao trong nước và quốc tế; ...*”. Đề án đã đưa ra các mục tiêu cụ thể như: Nâng cao năng lực hoạt động, hiệu quả sản xuất kinh doanh, sức cạnh tranh của các doanh

nghiệp vận tải; hoàn thành cơ bản hóa doanh nghiệp nhà nước trong lĩnh vực vận tải. Hình thành được các doanh nghiệp vận tải có năng lực, khả năng liên kết các chuỗi vận tải và dịch vụ logistics để cung cấp vận tải đa phương thức, vươn ra thị trường quốc tế, đặc biệt là trong lĩnh vực hàng hải, đường sắt, hàng không. Tiếp tục hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để tạo môi trường pháp lý đầy đủ, phù hợp hơn cho quản lý phát triển thị trường vận tải; thu hút các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải; đẩy mạnh cải cách hành chính, đặc biệt là thủ tục hành chính trong lĩnh vực vận tải. Điều chỉnh, bổ sung các cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải đa phương thức, vận tải hàng hóa qua biên giới phù hợp với thực tiễn. Trên cơ sở đó, việc hoàn thiện pháp luật về VTĐPT phải được đặt trong chính sách chung của Nhà nước về hoàn thiện môi trường pháp lý, xây dựng cơ chế nhằm phát triển GTVT. Việc hoàn thiện pháp luật về VTĐPT cần đảm bảo quyền tự do kinh doanh, cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng của các doanh nghiệp và tạo hành lang pháp lý thuận lợi, thúc đẩy hoạt động kinh doanh VTĐPT góp phần vào quá trình xây dựng và hoàn thiện thể chế kinh tế, điều tiết nền kinh tế dựa trên quy luật của thị trường.

### ***3.1.2. Đảm bảo sự thống nhất, đồng bộ của hệ thống các quy định pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức***

Trên cơ sở Bộ luật Dân sự năm 2015 đã được ban hành đã xác lập các quy định chung mang tính nguyên tắc cho quan hệ hợp đồng. Các văn bản QPPL khác trong hệ thống pháp luật nước ta cũng cần tiếp tục được rà soát, sửa đổi bổ sung nhằm đảm bảo sự thống nhất với nhau và với quy định của Bộ luật dân sự. Trong Bộ luật Hàng hải năm 2015 đã dành một phần quy định về VTĐPT, tuy nhiên, các quy định về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức chưa được đề cập cụ thể chỉ dừng lại ở các quy định về: Hợp đồng vận tải đa phương thức (Điều 196); Trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức (Điều 197); Giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức (Điều 198). Trong dự thảo Luật sửa đổi Luật Giao thông đường bộ (tháng 9/2020), ban soạn thảo cũng giữ lại quy định về VTĐPT tại Điều 78, chỉ dừng lại ở việc định nghĩa vận tải đa phương thức trong quy định của Luật này và đề cập đến việc ưu tiên phát triển vận tải đa phương thức, tổ chức giao thông hợp lý để kết nối hiệu quả các phương thức vận tải, bố trí sử dụng đất để đầu tư xây dựng các trung tâm logistics, bến xe, đầu mối trung chuyển hàng hóa tại các đô thị, khu công nghiệp, cảng biển, cảng hàng không, ga đường sắt, cảng thủy nội địa mà không có quy định về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức. Các Luật khác như Luật Giao thông đường thủy nội địa, Luật đường sắt, Luật Hàng không dân dụng đều chưa có quy định về VTĐPT, kinh doanh dịch vụ VTĐPT. Sự không thống nhất về việc xây dựng các văn bản QPPL về vận chuyển hàng hóa, sự manh mún trong việc quy định về VTĐPT, chưa có Luật về Kinh doanh vận tải đa phương thức khiến cho việc thực hiện pháp luật về kinh doanh VTĐPT còn có nhiều bất cập. Vì vậy cần phải tiếp tục sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện các văn bản QPPL về vận chuyển hàng hóa nhằm đảm bảo sự thống nhất trong hệ thống các quy định pháp luật về vận chuyển hàng hóa nói chung và kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức nói riêng.

### ***3.1.3 Đảm bảo tạo hành lang pháp lý cạnh tranh bình đẳng trên cơ sở tôn trọng quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia***

Do tác động của quá trình hội nhập khu vực và quốc tế, việc ban hành các chiến lược, quy hoạch, hành lang pháp lý cho ngành dịch vụ logistics và vận tải hàng hóa đã nhận được nhiều hơn sự quan tâm từ các cơ quan quản lý nhà nước.

Một số văn bản pháp luật đã được bổ sung, sửa đổi phù hợp với tình hình mới như Quyết định số 355/TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 25/2/2013 phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển GTVT đến năm 2020 tầm nhìn 2030, Nghị quyết số 02/NQ-CP ngày 01/01/2019 của Chính phủ về việc tiếp tục thực hiện những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu cải

thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia năm 2019 và định hướng đến năm 2021, Quyết định số 1254/QĐ-TTg ngày 26 tháng 9 năm 2018 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch hành động thúc đẩy Cơ chế một cửa quốc gia, Cơ chế một cửa ASEAN, cải cách công tác kiểm tra chuyên ngành đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và tạo thuận lợi thương mại giai đoạn 2018 – 2020, Quyết định số 703/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt 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, chú 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”. Vận tải đa phương thức không đơn thuần là việc chuyển dịch hàng hóa, mà còn thực hiện sự kết nối toàn bộ quá trình vận chuyển thành một chuỗi vận tải không gián đoạn nhằm làm cho quá trình vận chuyển hàng hóa trở nên an toàn, nhanh chóng hơn, bảo đảm độ tin cậy cao hơn với quy trình đơn giản hơn. Vì vậy, cần phải có các giải pháp đồng bộ để hoàn thiện thể chế, cơ chế chính sách, tăng cường vai trò quản lý nhà nước chuyên ngành, phân định rõ chức năng quản lý nhà nước và kinh doanh thương mại, đi đôi với việc sửa đổi bổ sung hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về vận tải nhằm tạo môi trường pháp lý đầy đủ, có hiệu lực cao xóa bỏ các rào cản, các quy định bất hợp lý, mở rộng khả năng tham gia thị trường, tạo động lực cho phát triển thị trường vận tải, hình thành môi trường kinh doanh tự do, bình đẳng, minh bạch, công khai.

#### ***3.1.4. Đảm bảo sự tương thích với pháp luật quốc tế và phù hợp với các Hiệp định tự do thương mại thế hệ mới***

Trong điều kiện VTĐPT ở nước ta hiện nay phân lớn mang tính quốc tế, vì vậy, để xây dựng một hệ thống pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT phù hợp với thông lệ quốc tế ngoài việc tiếp tục mở rộng việc ký kết và tham gia các điều ước quốc tế về vấn đề này, Việt Nam cần chú trọng đến việc tham khảo các quy định pháp luật của các quốc gia trong các hệ thống pháp luật khác nhau trên thế giới trên cơ sở vận dụng các quy định pháp luật quốc tế thông qua việc đưa những nguyên tắc đã được sự thừa nhận rộng rãi của các quốc gia vào trong pháp luật Việt Nam. Trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế, Việt Nam đã tham gia và là thành viên của nhiều tổ chức kinh tế quốc tế, các điều ước quốc tế cũng như các thỏa thuận quốc tế. Với tư cách là thành viên của các tổ chức kinh tế quốc tế, các điều ước quốc tế, thỏa thuận quốc tế, bất cứ quốc gia nào cũng phải cố gắng xây dựng hệ thống pháp luật của mình phù hợp với thông lệ quốc tế để đáp ứng xu thế hội nhập. Với tư cách là thành viên của WTO, là một bên tham gia hoặc phê chuẩn các Điều ước quốc tế, Việt Nam có nghĩa vụ phải tuân thủ đầy đủ các cam kết quốc tế của mình, trong đó có nghĩa vụ sửa đổi pháp luật bảo đảm sự tương thích. Vì vậy, việc rà soát hệ thống pháp luật để loại bỏ những quy định mâu thuẫn, gây cản trở cho việc thực hiện các cam kết quốc tế, cũng như việc sửa đổi, bổ sung quy định pháp luật cho tương thích với các cam kết của Việt Nam khi gia nhập các tổ chức kinh tế thế giới, điều ước quốc tế đa phương là việc làm cần thiết. Trong khu vực ASEAN, Hiệp định khung ASEAN về VTĐPT (AFAMT) đã được ký kết làm cơ sở pháp lý quốc tế cho hoạt động VTĐPT. Cùng với việc tham gia AFAMT, chúng ta đã tham gia các Hiệp định về phát triển giao thông vận tải với các nước ASEAN nhằm tăng cường, phối hợp và liên kết trong hoạt động VTĐPT giữa các nước trong khu vực. Nhằm tiếp tục thực hiện các hiệp định song phương và đa phương về hàng không, hàng hải, đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa, về tạo thuận lợi cho vận tải người và hàng hóa qua biên giới, vận tải liên quốc gia, vận tải đa phương thức trong khuôn khổ ASEAN, Việt Nam cần xây dựng một khung khổ pháp lý hướng tới tạo lập một môi trường kinh doanh lành mạnh, bình đẳng giữa các nhà đầu tư trong và ngoài nước để phù hợp với các quy tắc chung của thế giới và các nước trong khu vực.

### **3.2. Một số giải pháp hoàn thiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

#### **3.2.1. Hoàn thiện các quy định của pháp luật hiện hành**

Trước mắt để đáp ứng nhu cầu kinh doanh dịch vụ VTĐPT cần sửa đổi, bổ sung các quy định hiện hành về kinh doanh dịch vụ VTĐPT ở một số văn bản pháp luật, cụ thể:

*Một là*, cần sửa đổi, bổ sung một số khái niệm trong các luật về vận tải hàng hóa, cụ thể:

- Cần bảo đảm sự thống nhất trong việc sử dụng khái niệm “người gửi hàng”, “người thuê vận chuyển”, “người vận chuyển thực tế” trong các văn bản: Bộ luật Dân sự, Bộ luật Hàng hải, Luật Hàng không dân dụng.

- Cần sửa đổi khái niệm logistics trong Luật Thương mại 2005. Như đã trình bày trong Mục 2.2.2, khái niệm “dịch vụ logistics” ở Việt Nam chưa thể hiện rõ bản chất của dịch vụ logistics là một chuỗi cung ứng dịch vụ có mắt xích với nhau. Vì vậy, cần sửa đổi quy định của Luật Thương mại về dịch vụ logistics là việc thương nhân “tổ chức thực hiện một số hoặc toàn bộ các công việc...” thay vì quy định “tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc...” như hiện nay.

*Hai là*, hoàn thiện các quy định về điều kiện kinh doanh, cụ thể: Sửa đổi, bổ sung Nghị định số 87/2009/NĐ-CP, Nghị định số 63/2017/NĐCP 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 VTĐPT. Bảo đảm tăng cường quản lý nhà nước đối với thị trường vận tải nói chung, VTĐPT nói riêng gắn với đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính nhằm tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng; phân định rõ chức năng quản lý nhà nước và kinh doanh thương mại, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư kinh doanh vận tải.

*Ba là*, hoàn thiện các quy định pháp luật về chủ thể quan hệ vận tải đa phương thức Quy định về người nhận hàng trong pháp luật về hợp đồng VTĐPT hiện nay còn chưa bảo đảm được sự rõ ràng. Vì vậy, cần có những quy định xác định rõ người nhận hàng trong quan hệ hợp đồng VTĐPT. Gắn với các quy định về chứng từ VTĐPT, cần có những quy định cụ thể hơn về vấn đề này, như: quy định rõ về người nhận hàng khi chứng từ VTĐPT không chuyển nhượng hoặc theo loại chứng từ VTĐPT chuyển nhượng được phát hành dưới hình thức xuất trình, hình thức theo lệnh...

*Bốn là*, hoàn thiện các quy định pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức, cụ thể là: quy định rõ về giới hạn trách nhiệm đối với VTĐPT quốc tế Nghị định số 87/2009/NĐ-CP đã mở rộng phạm vi điều chỉnh không chỉ với hợp đồng VTĐPT quốc tế mà còn bao gồm cả hợp đồng VTĐPT nội địa. Bổ sung các quy định về miễn trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm trong các luật chuyên ngành về vận tải đơn thức. Về chế độ trách nhiệm đối với người vận chuyển trong hợp đồng VTĐPT, thực hiện đúng nguyên tắc người kinh doanh VTĐPT chịu trách nhiệm theo Luật vận tải đa phương thức, người vận chuyển thực tế chịu trách nhiệm theo những quy định riêng của pháp luật về phương thức vận tải đó yêu cầu các quy định về chế độ trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm phải được quy định một cách đầy đủ và thống nhất trong toàn bộ hệ thống pháp luật về vận tải. Hiện nay trong hệ thống pháp luật nước ta các quy định về giới hạn trách nhiệm người cung cấp dịch vụ vận tải đã được ghi nhận trong các văn bản như Luật Hàng không dân dụng (giới hạn trách nhiệm người cung cấp dịch vụ đường hàng không), Bộ luật Hàng hải (giới hạn trách nhiệm người cung cấp dịch vụ đường biển), nhưng vẫn còn luật chuyên ngành chưa có quy định về vấn đề này như Luật Giao thông đường bộ Việt Nam năm 2008. Vì vậy cần phải sửa đổi, bổ sung các quy định đó nhằm tạo cơ sở pháp lý khi xem xét trách nhiệm của người vận chuyển nói chung và người vận chuyển thực tế trong VTĐPT nói riêng.



*Năm là*, hoàn thiện các quy định pháp luật về giải quyết tranh chấp về vận tải đa phương thức, cụ thể: sửa đổi, bổ sung các quy định về thời hạn, thời hiệu phù hợp với các quy định pháp luật về giải quyết tranh chấp. Theo quy định hiện nay, trong trường hợp các bên không có thoả thuận, thời hạn khiếu nại là 90 ngày. Với quy định này mặc dù đưa ra cách xác định thời hạn khiếu nại tương đối phức tạp nhưng lại chưa đề cập được trường hợp khi người nhận hàng đã có thông báo về tổn thất hàng hoá. Vì vậy, theo tác giả cần sửa đổi quy định về thời hạn khiếu nại theo hướng đơn giản hóa và phù hợp với quy định về trách nhiệm của người vận chuyển đối với tổn thất hàng hóa do mất mát, hư hỏng, giao hàng chậm quy định tại Điều 20 Nghị định số 87/2009/NĐ-CP, cụ thể: “Thời hạn khiếu nại là 90 ngày kể từ ngày hàng hoá được giao hoặc phải được giao”. Sửa đổi quy định về thời hiệu khởi kiện theo hướng đơn giản hóa và phù hợp với quy định về trách nhiệm của người vận chuyển quy định tại Điều 20 Nghị định số 87/2009/NĐ-CP, mở rộng thời hiệu khởi kiện ở mức tối thiểu là hai năm để bảo đảm lợi ích của các bên trong quan hệ hợp đồng, cụ thể: “Thời hiệu khởi kiện là hai năm kể từ ngày hàng hoá được giao hoặc phải được giao”. Bổ sung phương thức hòa giải trong giải quyết tranh chấp, hoà giải là phương thức giải quyết tranh chấp được thừa nhận rộng rãi trên thế giới và ở Việt Nam phương thức này đã được quy định cụ thể trong các văn bản QPPL. Vì vậy, pháp luật về VTĐPT cần ghi nhận các phương thức giải quyết tranh chấp gồm thương lượng giữa các bên, hòa giải, giải quyết tranh chấp bằng trọng tài thương mại và giải quyết tranh chấp bằng tòa án để bảo đảm sự phù hợp với quy định của Luật Thương mại và các văn bản QPPL về giải quyết tranh chấp.

*Sáu là*, quy định rõ về thẩm quyền quản lý giữa các cơ quan quản lý nhà nước, cần quy định cụ thể trách nhiệm và giới hạn quản lý giữa các cơ quan nhà nước, đặc biệt là vai trò của Bộ Công thương và Bộ Giao thông vận tải trong việc quản lý hoạt động kinh doanh dịch vụ VTĐPT và logistics. Đồng thời, cần quy định cơ chế phối hợp và trách nhiệm của các cơ quan quản lý chuyên ngành nhằm tăng cường tính liên kết và nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước.

### **3.2.2. Nghiên cứu ban hành Luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT**

Trước mắt cần sửa đổi, bổ sung các quy định hiện hành như đã trình bày ở trên, tuy nhiên về lâu dài để có khung pháp lý vững chắc cho hoạt động kinh doanh dịch vụ VTĐPT, đảm bảo một hành lang pháp lý đầy đủ, thông suốt, trực tiếp điều chỉnh các dịch vụ VTĐPT cần ban hành Luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT. Việc hoàn thiện pháp luật về VTĐPT bên cạnh việc tham khảo pháp luật các quốc gia khác còn phải bảo đảm sự phù hợp với điều kiện riêng của Việt Nam. Hiện nay đối với các hoạt động vận tải đơn thức, các văn bản pháp luật điều chỉnh đều đã được ban hành dưới hình thức luật như: Bộ luật Hàng hải, Luật Hàng không dân dụng, Luật Đường sắt... điều này bảo đảm tính chính xác, khoa học và sự phù hợp trong các quy định pháp luật đó cao hơn do phải tuân thủ một trình tự ban hành hết sức chặt chẽ, đồng thời cũng cho phép điều chỉnh các hoạt động vận chuyển này với hiệu lực pháp lý cao hơn. Kinh doanh dịch vụ VTĐPT là một hình thức kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hoá tương đối phức tạp do có sự kết hợp của nhiều phương thức vận chuyển, liên quan đến những vấn đề phát sinh trong các khâu chuyển tải giữa các phương thức vận chuyển khác nhau... Vì vậy, theo tác giả cũng cần được điều chỉnh trên cơ sở một luật riêng để có thể quản lý một cách hiệu quả hoạt động này. Mặc dù hiện nay Nghị định số 87/2009/NĐ-CP đã đưa ra quy định riêng về VTĐPT nhưng chỉ là văn bản dưới luật, đồng thời các văn bản như Bộ luật hàng hải, Luật Giao thông đường bộ hiện hành cũng chứa đựng quy định về VTĐPT nên cần thống nhất các quy định mang tính đặc thù trong một văn bản duy nhất có tính chuyên biệt về VTĐPT, kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức thay vì quy định như hiện nay. Việc thống nhất các quy định về VTĐPT trong Luật VTĐPT đồng thời còn giải quyết được vấn đề thống nhất về chế độ trách nhiệm pháp lý đối với người kinh doanh VTĐPT. Hiện nay cả hai văn bản QPPL là Nghị định số 87/2009/NĐCP

và Bộ luật Hàng hải năm 2015 đều có quy định điều chỉnh trực tiếp về trách nhiệm của người kinh doanh VTĐPT trong hợp đồng VTĐPT với việc ghi nhận hai chế độ trách nhiệm khác nhau.

Luật VTĐPT cần có các nội dung như: Chính sách của nhà nước về kinh doanh dịch vụ VTĐPT; Nguyên tắc hoạt động vận tải đa phương thức; điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế; quyền và nghĩa vụ của người kinh doanh VTĐPT, người thuê vận chuyển, người nhận hàng; Chứng từ vận tải đa phương thức; thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm, giải quyết khiếu nại, tố cáo; quản lý nhà nước về VTĐPT.

### ***3.2.3. Tiếp tục rà soát, bổ sung, chỉnh sửa tạo sự thống nhất giữa pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT với các thủ tục hành chính và thể chế quản lý kinh tế***

Trước hết, thực hiện rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, thúc đẩy sự tham gia của các thành phần kinh tế vào kinh doanh các loại hình vận tải và dịch vụ vận tải đa phương thức. Tiếp tục thực hiện cải cách hành chính, thủ tục hành chính giảm thiểu chi phí chính thức và không chính thức. Tiếp tục hoàn thiện các quy định về thực hiện cơ chế một cửa quốc gia, một cửa ASEAN và kiểm tra chuyên ngành.

Đồng thời, xây dựng, điều chỉnh, bổ sung các cơ chế, chính sách khuyến khích các doanh nghiệp phát triển vận tải đa phương thức, vận tải hàng hoá khối lượng lớn trên các hành lang chính phù hợp với thực tiễn phát triển. Sửa đổi, bổ sung các quy định pháp luật về đầu tư, xây dựng cơ chế chính sách xã hội hóa đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải nhằm thu hút nguồn vốn đầu tư nước ngoài vào các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông tại Việt Nam (như cảng cạn, cảng biển, cảng thủy nội địa...) đảm bảo tính đồng bộ kết nối của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải để thúc đẩy sự phát triển của VTĐPT.

Mặt khác, tiếp tục hoàn thiện hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, định mức kinh tế kỹ thuật chuyên ngành trong lĩnh vực vận tải nói chung và vận tải đa phương thức nói riêng.

## **3.3. Các giải pháp nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức**

### ***3.3.1. Tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức***

Công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật là khâu đầu tiên của quá trình thi hành pháp luật và có vai trò rất quan trọng, là cầu nối để đưa pháp luật đi vào đời sống xã hội. Hiệu quả của hoạt động thực hiện pháp luật ở nước ta hiện nay phụ thuộc vào rất nhiều yếu tố, trong đó có ý thức pháp luật, trình độ kiến thức pháp luật của các chủ thể. Vì vậy, để đưa các quy định pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT vào đời sống xã hội một cách có hiệu quả, để các chủ thể nhận thức được nội dung, ý nghĩa của pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT. Các cơ quan nhà nước, Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam cần xây dựng các chương trình và các hình thức tuyên truyền, phổ biến pháp luật phù hợp đảm bảo cho công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về VTĐPT thực sự có chiều sâu, đạt hiệu quả cao. Để làm tốt công tác này còn đòi hỏi các cơ quan quản lý nhà nước phải tiến hành khảo sát, đánh giá việc nắm bắt các quy định pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT trong đội ngũ những người cung cấp dịch vụ logistics, kinh doanh vận tải, chủ hàng... kết hợp tuyên truyền, phổ biến pháp luật và hướng dẫn áp dụng pháp luật nhằm giúp các chủ thể hiểu rõ nội dung, ý nghĩa của các quy định pháp luật, hiểu và ý thức được về quyền và nghĩa vụ pháp lý của mình, từ đó nâng hiệu quả thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT.

### ***3.3.2. Nâng cao ý thức pháp luật và trách nhiệm của các chủ thể tham gia quan hệ pháp luật VTĐPT trong việc thực hiện pháp luật***

Ý thức pháp luật là điều kiện trước tiên để nhà nước thực hiện được vai trò quản lý đối với mọi hoạt động xã hội. Ý thức pháp luật góp phần quan trọng vào việc duy trì trật tự, kỷ

cương của nhà nước và xã hội. Các chủ thể trong xã hội có ý thức pháp luật sẽ đảm bảo việc thực hiện các quy định pháp luật của nhà nước một cách nghiêm minh, đảm bảo trật tự an toàn xã hội. Ý thức pháp luật còn góp phần bảo đảm quá trình thực hiện các mục tiêu kinh tế - xã hội của nhà nước; ý thức pháp luật đảm bảo thực hiện dân chủ hoá đời sống xã hội, bảo vệ quyền lợi chính đáng của nhân dân. Vì vậy để nâng cao hiệu quả pháp luật VTĐPT tất yếu phải nâng cao ý thức pháp luật của các chủ thể tham gia quan hệ pháp luật VTĐPT trong việc thực hiện pháp luật. Điều này có nghĩa các chủ thể các chủ thể tham gia hoạt động kinh doanh dịch vụ VTĐPT cần phải coi pháp luật là thước đo hành vi xử sự, là tiêu chí đánh giá hành vi của con người, muốn vậy cần phải có ý thức pháp luật, cần phải có sự hiểu biết nhất định về pháp luật, có tình cảm đối với pháp luật, từ đó mới có xử sự hợp lý khi tham gia các quan hệ VTĐPT.

Cùng với việc nâng cao ý thức pháp luật đó là việc nâng cao trách nhiệm của các chủ thể tham gia quan hệ pháp luật VTĐPT trong việc thực hiện pháp luật. Trước hết là trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức về hàng hóa kể từ khi tiếp nhận hàng cho đến khi giao trả hàng cho người nhận hàng. Cùng với đó là trách nhiệm đối với người làm công, đại lý hoặc người vận chuyển trong việc giao trả hàng, về tổn thất do mất mát, hư hỏng hoặc giao trả hàng chậm. Đối với người gửi hàng phải có trách nhiệm cung cấp thông tin về hàng hóa và trách nhiệm đối với tổn thất hàng hóa. Đối với người nhận hàng có trách nhiệm nhận hàng và thanh toán cước và các chi phí khác.

### ***3.3.3. Đẩy mạnh công tác thanh tra, kiểm tra và xử lý nghiêm minh các hành vi vi phạm pháp luật, giải quyết các tranh chấp và khiếu nại, khởi kiện một cách kịp thời, hiệu quả***

Để bảo đảm hiệu quả việc thực hiện pháp luật trong lĩnh vực GTVT, cần tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra đối với hoạt động vận tải của tất cả các lĩnh vực, đặc biệt là thanh tra kiểm tra việc chấp hành các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải, các quy định về đăng ký, đăng kiểm phương tiện, các quy định về đảm bảo trật tự an toàn giao thông để đảm bảo cạnh tranh lành mạnh trong hoạt động vận tải. Thực hiện xử lý kịp thời, nghiêm minh các vi phạm về tải trọng xe, vi phạm về quản lý, lắp đặt, sử dụng thiết bị giám sát hành trình xe, việc cấp và sử dụng phù hiệu, kê khai, niêm yết giá cước của các đơn vị vận tải...

Để nâng cao hiệu quả công tác thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm về VTĐPT, cùng với việc sửa đổi bổ sung các quy định pháp luật, cần tăng cường sự phối hợp, trao đổi thông tin giữa các cơ quan nhà nước trong quá trình thực hiện hoạt động này.

Việc giải quyết các tranh chấp liên quan tới ký kết và thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức được giải quyết thông qua thương lượng giữa các bên hoặc tại trọng tài hoặc tại tòa án theo quy định của pháp luật.

### ***3.3.4. Đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính trong đầu tư, kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức***

Đây là khâu đột phá trong việc tạo lập môi trường đầu tư kinh doanh thông thoáng, thu hút đầu tư, vì vậy trong thời gian qua Chính phủ đã ban hành nhiều chính sách cải cách hành chính nhằm cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh hướng tới mục tiêu đem đến tối đa sự hài lòng của nhà đầu tư, doanh nghiệp. Trong nội dung về cải cách hành chính nhằm hướng tới việc thực thi có hiệu quả các quy định về điều kiện kinh doanh nói chung, điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức nói riêng ở Việt Nam, cần quan tâm đến các nội dung sau:

*Thứ nhất*, đơn giản hóa thủ tục cấp giấy phép kinh doanh. Đối với lĩnh vực kinh doanh vận tải đa phương thức, ngoài thủ tục đăng ký kinh doanh ở Sở Kế hoạch Đầu tư, doanh nghiệp cần phải tiến hành thêm dịch vụ xin giấy phép kinh doanh. Thủ tục này được thực hiện hoàn toàn riêng biệt với thủ tục đăng ký kinh doanh, giấy phép sẽ do Bộ Giao thông

vận tải cấp. Đối với nhóm chủ thể đăng ký kinh doanh là doanh nghiệp, hợp tác xã Việt Nam và doanh nghiệp nước ngoài đầu tư tại Việt Nam, các điều kiện kinh doanh chủ yếu ở giai đoạn hậu kiểm, việc xác định doanh nghiệp có thỏa mãn điều kiện kinh doanh hay không để cấp Giấy phép kinh doanh ở giai đoạn này là chưa phù hợp, nhất là khi xác định nghĩa vụ duy trì tài sản tối thiểu. Do đó, đối với nhóm chủ thể này, nên chăng bỏ thủ tục xin Giấy phép kinh doanh từ Bộ Giao thông vận tải, từ đó, đơn giản hóa các thủ tục và rút ngắn thời gian để doanh nghiệp nhanh chóng gia nhập thị trường. Riêng đối với nhóm chủ thể thứ hai, doanh nghiệp của quốc gia là thành viên Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức hoặc quốc gia đã ký điều ước quốc tế với Việt Nam về vận tải đa phương thức, đây là nhóm đối tượng đặc biệt hơn so với các chủ thể còn lại, quy định về điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức cũng có sự khác biệt. Khoản 2 Điều 5 Nghị định 87/2009/NĐ-CP quy định giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh hoặc giấy tờ tương đương do cơ quan thẩm quyền của quốc gia mà doanh nghiệp mang quốc tịch cấp là một điều kiện bắt buộc. Do đó, thủ tục cấp Giấy phép kinh doanh là cần thiết, không chỉ là việc ghi nhận doanh nghiệp đã đáp ứng được các điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức, mà còn có thể kiểm tra, xác nhận giấy tờ do doanh nghiệp cung cấp. Bên cạnh đó, Nghị định 87/2009/NĐ-CP không quy định về nghĩa vụ duy trì tài sản tối thiểu, do đó, việc xác định doanh nghiệp đáp ứng đủ điều kiện kinh doanh cũng sẽ đơn giản hơn. Vì vậy, nên giữ lại thủ tục cấp Giấy phép kinh doanh đối với nhóm chủ thể này.

*Thứ hai*, bổ sung vận tải đa phương thức vào Hệ thống ngành nghề kinh tế như đã đề cập, hiện nay, trong hệ thống ngành nghề kinh tế chưa có mã ngành về vận tải đa phương thức, chỉ có mã ngành đối với hoạt động logistics nói chung và những ngành vận tải riêng biệt, như nhóm ngành vận tải hành khách, vận tải hàng hóa... Trong tương lai, nên bổ sung một mã ngành cho vận tải đa phương thức. Khi doanh nghiệp đến đăng ký kinh doanh, cơ quan đăng ký kinh doanh sẽ dễ dàng ghi nhận ngành, nghề kinh doanh, mã số ngành, nghề kinh doanh và Cơ sở dữ liệu quốc gia về đăng ký doanh nghiệp.

### ***3.3.5. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin vào việc quản lý điều hành, khai thác vận tải đa phương thức***

Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin vào việc quản lý điều hành, khai thác vận tải, liên kết các phương thức vận tải, quản lý vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics. Xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu về hoạt động vận tải của mỗi phương thức vận tải, thống kê số liệu vận tải; sử dụng các phần mềm quản lý hoạt động vận tải, quản lý phương tiện, quản lý hoạt động của các Sàn Giao dịch vận tải,... đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất, kết nối giữa các cơ quan quản lý nhà nước với các chủ thể kinh doanh vận tải trong toàn quốc. Cùng với sự phát triển của thương mại điện tử, ở Việt Nam bước đầu đã hình thành các sàn giao dịch vận tải nhằm đáp ứng nhu cầu gắn kết giữa chủ hàng và doanh nghiệp vận tải. Hiện nay, trên thị trường có một số sàn giao dịch vận tải như: Vinatrucking.vn (do Công ty Cổ phần Sàn Giao Dịch Vận tải VinaTrucking điều hành), Công ty Cổ phần Vận Chuyển Việt Nam (điều hành sàn giao dịch vietnamtrucking.vn), Công ty Cổ phần IZIFIX (điều hành sàn giao dịch izifix.com), Công ty TNHH một thành viên HANEL (điều hành sàn giao dịch vantaitructuyen.vn)... Tuy nhiên, hiện nay các sàn hoạt động còn rất yếu, số thành viên tham gia và các giao dịch thành công vẫn rất ít, nguyên nhân chính là do chưa có một văn bản pháp luật nào mang tính chuyên ngành để quản lý đối với sàn giao dịch vận tải. Việc sớm ban hành văn bản pháp luật quản lý hoạt động của sàn giao dịch vận tải là hết sức cần thiết nhằm tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong dịch vụ vận tải. Bên cạnh đó tiếp tục đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý nhà nước về kết nối các Sàn Giao dịch vận tải để làm cơ sở phát triển dịch vụ VTĐPT, 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, chú 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.

Ngoài ra cần áp dụng có hiệu quả các quy định của pháp luật quốc tế và tập quán thương mại quốc tế trong VTĐPT, dỡ bỏ các điều kiện kinh doanh không cần thiết để tạo hành lang thông thoáng cho doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ VTĐPT hoạt động, đổi mới, cải tiến sáng tạo các quy trình cũ; Tiếp tục cải cách thủ tục hải quan, thực hiện đồng bộ, hiệu quả hệ thống một cửa quốc gia, điện tử hóa khai hải quan, cải cách thủ tục hành chính, ứng dụng thương mại điện tử; Ban hành các chính sách khuyến khích doanh nghiệp dịch vụ dịch vụ VTĐPT ứng dụng công nghệ thông tin hiệu quả hơn nữa trong hoạt động kinh doanh như hỗ trợ về tài chính, tín dụng; Hoàn thiện hệ thống thống kê về dịch vụ dịch vụ VTĐPT phục vụ tốt hơn công tác giám sát và ra quyết định trong quản lý và phát triển dịch vụ VTĐPT.

### **Kết luận Chương 3**

Việc sửa đổi, hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT ở Việt Nam là một yêu cầu tất yếu khách quan khách quan đáp ứng nhu cầu của nền kinh tế trong thời kỳ hội nhập quốc tế và công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước cùng với chủ trương phát triển VTĐPT ở Việt Nam.

Từ những vấn đề lý luận về VTĐPT, thông qua việc nghiên cứu thực trạng pháp luật và thực tiễn thực hiện pháp luật về VTĐPT ở Việt Nam hiện nay luận văn đưa ra định hướng hoàn thiện pháp luật, nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ VTĐPT ở nước ta trong thời gian trên cơ sở đảm bảo sự phù hợp với chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước, sự thống nhất với pháp luật về vận tải hàng hóa và logistics cũng như của toàn bộ hệ thống pháp luật nói chung và tương thích với pháp luật quốc tế.

Trên cơ sở đó, luận văn đưa ra một số giải pháp cụ thể cho việc hoàn thiện bao gồm: Rà soát, điều chỉnh, bổ sung tạo sự thống nhất trong pháp luật điều chỉnh về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức; Trước mắt để đáp ứng nhu cầu kinh doanh dịch vụ VTĐPT cần sửa đổi, bổ sung các quy định hiện hành về kinh doanh dịch vụ VTĐPT ở một số văn bản pháp luật; về lâu dài để có khung pháp lý vững chắc cho hoạt động kinh doanh dịch vụ VTĐPT, đảm bảo một hành lang pháp lý đầy đủ, thông suốt, trực tiếp điều chỉnh các dịch vụ VTĐPT cần ban hành Luật kinh doanh dịch vụ VTĐPT.

## KẾT LUẬN

Vận tải đa phương thức là hình thức vận chuyển hàng hoá bằng ít nhất hai phương thức vận chuyển, theo một hợp đồng, một chứng từ vận tải và một người chịu trách nhiệm đối với toàn bộ hàng hoá. Vận tải đa phương thức là hình thức vận chuyển hàng hóa tiên tiến có vị trí, vai trò quan trọng trong thương mại hàng hóa góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và hội nhập quốc tế. Pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức là một bộ phận của pháp luật về vận chuyển hàng hóa gồm những quy định pháp luật có tính đặc thù điều chỉnh các quan hệ xã hội phát sinh trong quá trình kinh doanh dịch vụ VTĐPT.

Luận văn nghiên cứu Pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức đã đạt được một số kết quả sau:

1. Luận văn đã tổng hợp, làm sâu sắc thêm những vấn đề lý luận về vận tải đa phương thức, như: Khái niệm, đặc điểm và mô hình vận tải đa phương thức và vai trò của vận tải đa phương thức. Luận văn đã xây dựng được hệ thống lý luận pháp luật về vận tải đa phương thức, bao gồm: Khái niệm, đặc điểm pháp luật vận tải đa phương thức; Nguyên tắc của pháp luật về vận tải đa phương thức; Nội dung điều chỉnh chủ yếu của pháp luật về vận tải đa phương thức; Các yếu tố ảnh hưởng đến pháp luật về vận tải đa phương thức.

2. Luận văn đã phân tích và đánh giá thực trạng pháp luật và thực tiễn thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam trên các phương diện: (i) Về điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức; (ii) Về chủ thể quan hệ vận tải đa phương thức; (iii) Về hợp đồng vận tải đa phương thức; (iv) Giải quyết tranh chấp về VTĐPT. Trong đó luận văn chỉ rõ những tồn tại, hạn chế của các quy định hiện hành cũng như những bất cập trong quá trình thực hiện pháp luật, đồng thời cũng chỉ ra những thành tựu mà pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức đã đạt được trong thời gian qua.

3. Luận văn đã đưa ra 4 định hướng cơ bản cho việc hoàn thiện pháp luật kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức. Trên cơ sở đó, đưa ra 3 giải pháp hoàn thiện pháp luật và 5 giải pháp nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức ở Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng. Trong mỗi giải pháp đều có các kiến nghị đề xuất cụ thể bám sát định hướng cũng như nhằm khắc phục các hạn chế, bất cập của pháp luật hiện hành.