

**ĐẠI HỌC HUẾ
TRƯỜNG ĐẠI HỌC LUẬT**



NGUYỄN THỊ HỒNG HẢI

**PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC
TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ**

Chuyên ngành: Luật Kinh tế

Mã số: 8380107

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: **TS. Trần Viết Long**

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

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
1. Tính cấp thiết của đề tài	1
2. Tình hình nghiên cứu	2
3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu.....	3
4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu.....	4
5. Phương pháp nghiên cứu.....	4
6. Những đóng góp mới về lý luận và thực tiễn của Luận văn	5
7. Kết cấu của Luận văn	5
CHƯƠNG 1. MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC	6
1.1. Khái quát về vận tải đa phương thức và hợp đồng vận tải đa phương thức.....	6
1.1.1. Khái niệm và đặc điểm vận tải đa phương thức.....	6
1.1.1.1. Khái niệm vận tải đa phương thức.....	6
1.1.1.2. Đặc điểm của vận tải đa phương thức	6
1.1.2. Các mô hình vận tải đa phương thức	7
1.1.3. Vai trò của vận tải đa phương thức	8
1.2. Khái quát pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức	8
1.2.1. Khái niệm hợp đồng vận tải đa phương thức	8
1.2.2. Nội dung pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức	9
1.2.2.1. Chủ thể hợp đồng	9
1.2.2.2. Đối tượng hợp đồng	9
1.2.2.3. Hình thức hợp đồng	9
1.2.2.4. Nội dung hợp đồng.....	9
1.2.2.5. Nguyên tắc của pháp luật hợp đồng vận tải đa phương thức	10
1.2.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến pháp luật vận tải đa phương thức trong hội nhập quốc tế.....	11
Tiêu kết Chương 1.....	12
CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VÀ THỰC TIỄN THỰC HIỆN PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC Ở VIỆT NAM TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ.....	12
2.1. Thực trạng pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức.....	12
2.1.1. Chủ thể hợp đồng vận tải đa phương thức	12

2.1.2. Đối tượng của hợp đồng vận tải đa phương thức	13
2.1.3. Quyền và nghĩa vụ các bên trong hợp đồng vận tải đa phương thức	13
2.1.3.1. Nội dung hợp đồng vận tải đa phương thức	13
2.1.3.2. Hình thức hợp đồng vận tải đa phương thức	15
2.1.3.3. Quy định về chứng từ vận tải đa phương thức	15
2.2. Thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức	16
Kết luận Chương 2	17
CHƯƠNG 3. ĐỊNH HƯỚNG, GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ THỰC HIỆN PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC Ở VIỆT NAM	18
3.1. Định hướng hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về vận tải đa phương thức trong điều kiện hội nhập quốc tế ở Việt Nam	18
3.1.1. Đảm bảo sự phù hợp với chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước	18
3.1.2. Hoàn thiện pháp luật bảo đảm thực thi hiệu quả	18
3.1.3. Hoàn thiện pháp luật phù hợp với pháp luật quốc gia và pháp luật quốc tế	18
3.2. Một số giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức	19
3.2.1. Một số giải pháp hoàn thiện pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức	19
3.2.2. Một số giải pháp nâng cao hiệu quả thực hiện các pháp luật về vận tải đa phương thức	19
Kết luận Chương 3	20
KẾT LUẬN	21
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	22

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

VTĐPT	: Vận tải đa phương thức
GTVT	: Giao thông vận tải
ĐUQT	: Điều ước quốc tế
NĐ-CP	: Nghị định chính phủ

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

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, 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 vận tải đa phương thức của nước ta so với yêu cầu thực tế của 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 vận tải đa phương thức. Nếu như trong khu vực, Ấn Độ từ năm 1993 đã ban hành Luật về vận tải đa phương thức (The Multimodal Transportation of Goods Act, 1993), Luật hợp đồng của Trung Quốc năm 1999 đã quy định về hợp đồng vận tải đa phương thức (Mục 4, Chương 17, Contract Law of the People's Republic of China, 1999), Thái Lan ban hành Luật vận tải đa phương thức năm 2005 (The Multimodal Transport Act,

B.E. 2548),... thì Việt Nam đến năm 2003 mới có Nghị định đầu tiên trực tiếp quy định về vận tải đa phương thức (Nghị định số 125/2003/NĐ-CP Nghị định số 87/2009/NĐ-CP) và cho đến nay vẫn chưa có Luật về vận tải đa phương thức. Đây cũng là lý do khiến các chuyên gia quốc tế đánh giá : “Xét về cơ sở hạ tầng và hành lang pháp lý, mạng lưới giao thông vận tải đa phương thức của Việt Nam đang ở giai đoạn đầu của quá trình phát triển”¹.

Việc nghiên cứu và đưa ra những đề xuất hoàn thiện các quy định pháp luật về 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, vận tải đa phương thức nói riêng, đáp ứng xu thế phát triển của vận tải đa phương thức tại Việt Nam trong giai đoạn hội

¹ Woldbank (2014), *Facilitating Trade through Competitive, Low-Carbon Transport: The Case for Vietnam's Inland and Coastal Waterways*, nguồn: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/16321/9781464801051.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

nhập quốc tế hiện nay là rất cần thiết. Tuy nhiên, ngoài một số ít công trình khoa học đề cập tới một vài khía cạnh của pháp luật về vận tải đa phương thức, hiện chưa có công trình khoa học nào mang tính chuyên sâu nghiên cứu xây dựng hệ thống lý luận về pháp luật về vận tải đa phương thức, nghiên cứu thực trạng pháp luật về vận tải đa phương thức của Việt Nam và đề xuất các giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về vận tải đa phương thức ở Việt Nam.

Vì vậy, tác giả đã lựa chọn đề tài: “*Pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức trong điều kiện hội nhập quốc tế*” làm đề tài luận văn thạc sĩ.

2. Tình hình nghiên cứu

Hiện nay, trong các công trình nghiên cứu, có nhiều nội dung về hợp đồng vận chuyển đa phương thức đã được nhiều tác giả nghiên cứu, một số công trình liên quan đến đề tài tác giả liệt kê như sau:

Trong bài viết “*Cơ hội và thách thức của quản lý vận tải trong giai đoạn đầu hội nhập WTO*”² của tác giả Lý Huy Tuấn đã đưa ra những đánh giá về hệ thống pháp luật về VTĐPT cùng với những đánh giá chung về hoạt động VTĐPT ở 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. 3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu.

Nguyễn Hồng Vân (2007), *Hoàn thiện thủ tục giao nhận hàng hoá trong vận tải đa phương thức ở Việt Nam*, Luận án tiến sĩ, Đại học hàng hải. Luận án tiến sĩ của tác giả Nguyễn Hồng Vân, những nội dung về mặt pháp lý về VTĐPT trong pháp luật Việt Nam cũng đã được tác giả đề cập tới trong cả nội dung về cơ sở lý luận của việc hoàn thiện thủ tục giao nhận hàng hoá và thực trạng về giao nhận hàng hoá ở Việt Nam. Tuy nhiên, các quy định pháp luật điều chỉnh đối với VTĐPT được tác giả nghiên cứu trong luận án mới chỉ dừng lại ở khía cạnh giới thiệu các quy định có liên quan trực tiếp đến giao nhận hàng hoá. Mặc dù có đề cập tới các quy định pháp luật quốc tế về vận tải đa phương thức trên cơ sở Công ước quốc tế về vận tải đa phương thức năm 1980.

² Tạp chí Giao thông vận tải điện tử, nguồn: <http://www.tapchigiaothong.vn/co-hoi-va-thach-thuc-cua-quan-ly-van-tai-trong-giai-doan-dau-hoinhap-wto-d5699.html>, truy cập 10/1/2022

Bài viết “*EC Competition Law on Multimodal Transport - Recent Development*”³⁷ (“*Luật cạnh tranh của Ủy ban Châu Âu trong vận tải đa phương thức - Sự phát triển gần đây*”) của tác giả Hannu Honka đã nghiên cứu, đánh giá pháp luật về cạnh tranh trong hoạt động VTĐPT trong khuôn khổ các điều ước quốc tế của EC (Trans-Atlantic Agreement, Trans-Atlantic Conference Agreement, Far Eastern Freight Conference...) và thực tiễn áp dụng.

Báo cáo của World Bank: “*Transport Strategy Transition, Reform, and Sustainable Management*”³⁸ (“*Chuyển đổi chiến lược vận tải, cải cách và quản lý bền vững*”) dựa trên kết quả nghiên cứu được thực hiện từ năm 2004 - 2006 đã có đề cập tới cơ chế chính sách và pháp luật của Việt Nam về GTVT nói chung, trong đó có VTĐPT nói riêng. Phân tích mục tiêu của ngành GTVT, báo cáo khẳng định tăng trưởng kinh tế Việt Nam đòi hỏi hiệu quả dịch vụ VTĐPT và logistics góp phần hỗ trợ cả thương mại quốc tế và phân phối nội địa. Dịch vụ VTĐPT và logistics ở Việt Nam mới ở trong giai đoạn đầu phát triển, các quy định pháp luật về VTĐPT.

Như vậy, các công trình nêu trên là tư liệu để tác giả có thể nghiên cứu, đánh giá, kế thừa và phát huy trong luận văn của mình ở góc độ lý luận, thực trạng pháp luật và thực tiễn thực hiện pháp luật hợp đồng vận tải đa phương thức trong hội nhập kinh tế quốc tế.

3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

3.1. Mục đích nghiên cứu

Mục đích của đề tài là trên cơ sở làm sáng tỏ những vấn đề lý luận pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức; đánh giá thực trạng pháp luật và thực tiễn thi hành pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương để nghiên cứu đề xuất một số giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức ở Việt Nam.

3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

Thứ nhất, nghiên cứu các vấn đề lý luận về hợp đồng vận tải đa phương thức.

Thứ hai, phân tích, đánh giá ưu điểm và hạn chế trong các quy định pháp luật hiện hành và hiệu quả thi hành pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức của Việt Nam; nghiên cứu và so sánh các quy định của pháp luật Việt Nam với các quy định pháp luật quốc tế và pháp luật của các quốc gia khác về hợp đồng vận tải đa phương thức.

Thứ ba, định hướng đề xuất các giải pháp hoàn thiện các quy định pháp luật và nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

4.1. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của Luận văn là: nghiên cứu các chủ trương, đường lối, chính sách, quan điểm và hệ thống các quy định pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức của Việt Nam; thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức ở Việt Nam.

4.2. Phạm vi nghiên cứu

Về không gian, Luận văn tập trung nghiên cứu các quy định pháp luật và thực tiễn thi hành pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức ở Việt Nam.

Về thời gian, Luận văn nghiên cứu tập trung vào giai đoạn năm 2017 đến năm 2021.

Về nội dung, Luận văn nghiên cứu các quy định pháp luật điều chỉnh quan hệ xã hội phát sinh trong hợp đồng vận tải đa phương thức.

5. Phương pháp nghiên cứu

Luận văn 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 hợp đồng vận tải đa phương thức. Để đạt được mục đích nghiên cứu, Luận văn sử dụng kết hợp nhiều phương pháp nghiên cứu, bao gồm:

- Phương pháp duy vật biện chứng và duy vật lịch sử được sử dụng để xem xét, đánh giá sự phát triển của hợp đồng vận tải đa phương thức và pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức dựa trên những điều kiện kinh tế, chính trị và lịch sử của xã hội.

- 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 hợp đồng 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 hợp đồng vận tải đa phương thức không chỉ giới hạn trong

phạm vi lãnh thổ quốc gia mà chủ yếu là hợp đồng 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 hợp đồng vận tải đa phương thức ở Việt Nam.

6. Những đóng góp mới về lý luận và thực tiễn của Luận văn

Thứ nhất, Luận văn đã xây dựng được hệ thống lý luận pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức, bao gồm: (i) Khái niệm pháp luật hợp đồng vận tải đa phương thức; (ii) Cấu trúc hình thức và nội dung của pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức; (iii) Nguyên tắc của pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức; (iv) Sự phát triển của pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức ở Việt Nam; (v) Các yếu tố ảnh hưởng đến pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

Thứ hai, Luận văn đã làm rõ thực trạng pháp luật và thực tiễn thi hành pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức ở Việt Nam trên các phương diện: (i) Về điều kiện kinh doanh hợp đồng vận tải đa phương thức; (ii) Về chủ thể quan hệ hợp đồng vận tải đa phương thức; (iii) Về hợp đồng vận tải đa phương thức; (iv) Giải quyết tranh chấp về VTĐPT.

Thứ ba, Luận văn đã chỉ ra các định hướng, giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức ở Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế.

7. Kết cấu của Luận văn

Ngoài Phần mở đầu, phần tổng quan về tình hình nghiên cứu đề tài, phần kết luận và danh mục tài liệu tham khảo, Luận văn được cơ cấu thành ba chương với các nội dung cụ thể sau:

Chương 1. Một số vấn đề lý luận pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức

Chương 2. Thực trạng pháp luật và thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức ở Việt Nam.

Chương 3. Định hướng, giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức ở Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế.

CHƯƠNG 1

MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

1.1. Khái quát về vận tải đa phương thức và hợp đồng vận tải đa phương thức

1.1.1. Khái niệm và đặc điểm vận tải đa phương thức

1.1.1.1. Khái niệm vận tải đa phương thức

Làm rõ khái niệm VTĐPT là một nội dung quan trọng của tất cả các công trình nghiên cứu về VTĐPT dù ở khía cạnh học thuật, kinh tế hay pháp lý.

Dưới góc độ ngôn ngữ học³, khái niệm VTĐPT đã được đề cập trong từ điển trong lĩnh vực pháp luật, vận tải và logistics ở ngoài nước. Trong các từ điển *Black Law*⁴, *Dictionary of Transport and Logistics* của David Lowe⁵, VTĐPT được định nghĩa là áp dụng/sử dụng nhiều phương thức vận chuyển. Tuy nhiên, trong các từ điển tiếng Việt chưa thấy ghi nhận khái niệm VTĐPT.

Dưới góc độ kinh tế học, khái niệm VTĐPT chủ yếu được nhìn nhận thông qua việc kết hợp các phương thức vận tải nhằm tạo ra hiệu quả cao nhất cho hoạt động vận chuyển hàng hóa.

Dưới góc độ luật học, về cơ bản có sự thống nhất trong việc sử dụng định nghĩa đã được ghi nhận trong Công ước của Liên Hợp quốc về VTĐPT quốc tế năm 1980 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods) làm cơ sở nghiên cứu. Theo Công ước này: “*Vận tải đa phương thức là vận chuyển hàng hoá bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức, từ một địa điểm ở một nước nơi người kinh doanh vận tải đa phương thức nhận hàng hoá đến một địa điểm được chỉ định giao hàng ở một nước khác*”⁶.

1.1.1.2. Đặc điểm của vận tải đa phương thức

Thứ nhất, vận tải đa phương thức là hoạt động vận chuyển hàng hóa có ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau tham gia như đường sắt - đường bộ, đường biển - đường hàng không hoặc đường biển - đường sắt - đường thủy nội

³ Trường Đại học ngoại thương (2003), *Vận tải và giao nhận ngoại thương*, NXB Giao thông vận tải, tr.336.

⁴ Bryan A. Garner (Editor in Chief), *Black's Law Dictionary*, 8th Edition (2004), tr.2386, 3224

⁵ David Lowe (2002), *Dictionary of Transport and Logistics*, Printed and bound in Great Britain by Biddles Ltd, Guildford and King's Lynn, tr.162.

⁶ United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, (Geneva, 24 May 1980).

địa... Đây là điểm khác biệt của VTĐPT và vận tải đơn thức - vận tải hàng hoá bằng một phương tiện vận tải duy nhất (Unimodal Transport).

Thứ hai, người kinh doanh VTĐPT hành động với vai trò người chịu trách nhiệm tổ chức toàn bộ hoạt động vận chuyển, là trung tâm của toàn bộ quá trình VTĐPT.

Thứ ba, toàn bộ quá trình vận chuyển 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 (Multimodal Transport Document) hoặc một vận đơn VTĐPT (Multimodal Transport Bill of Lading) 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.

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.

Thứ sáu, VTĐPT có phạm vi vận tải rộng với sự tham gia đa dạng của các phương thức vận tải. Trong vận chuyển hàng hoá quốc tế, nơi nhận hàng hoá để chở và nơi giao hàng thường ở những nước khác nhau và hàng hoá thường được vận chuyển bằng những công cụ vận tải như container, pallet, trailer...

1.1.2. Các mô hình vận tải đa phương thức

Mô hình vận tải đường biển - vận tải hàng không (Sea - Air): Kết hợp tính kinh tế với tính tốc độ, phù hợp hàng hóa giá trị cao như đồ điện tử và những hàng hóa có tính thời vụ cao như quần áo, đồ chơi, giày dép.

Mô hình vận tải bộ - vận tải hàng không (Road - Air): Đây là sự kết hợp giữa tính linh hoạt cơ động với tốc độ,

Mô hình vận tải đường sắt - vận tải bộ (Rail - Road): Đây là sự kết hợp giữa tính an toàn và tốc độ của vận tải đường sắt với tính cơ động của vận tải ô tô đang được sử dụng nhiều ở Châu Mỹ và Châu Âu.

Mô hình vận tải đường sắt/ đường bộ/ vận tải nội thủy - vận tải đường biển (Rail/ Road/ Inland waterway - Sea): Đây là mô hình vận tải phổ biến nhất để chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu.

Mô hình cầu lục địa (Land Bridge): Theo mô hình này hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển vượt qua các đại dương đến các cảng ở một lục địa nào đó cần phải chuyển qua chặng đường trên đất liền để đi tiếp bằng đường biển đến châu lục khác.

Một số mô hình khác: Mini Bridge (Container được vận chuyển từ cảng một nước này qua cảng nước khác, sau đó vận chuyển bằng đường sắt đến một thành phố cảng thứ hai của nước đến theo một vận đơn đi suốt do người chuyên chở đường biển cấp, Micro Bridge (Tương tự như Mini Bridge, khác ở chỗ nơi đến cuối cùng không phải là thành phố cảng mà là khu công nghiệp hay trung tâm thương mại trong nội địa).

1.1.3. Vai trò của vận tải đa phương thức

Với nhiều hình thức khác nhau được thực hiện VTĐPT mang lại lợi ích to lớn cho các bên tham gia (người gửi hàng, người vận chuyển) và cho cả xã hội. Những lợi ích mà VTĐPT mang lại bao gồm:

Thứ nhất, tạo ra một đầu mối duy nhất trong việc vận chuyển từ người gửi hàng tới người nhận hàng (door to door).

Thứ hai, giảm chi phí và thời gian vận tải. Bằng việc tối ưu hóa điểm mạnh và hiệu quả tương đối của từng phương thức vận tải, VTĐPT có thể giúp giảm thiểu việc xếp dỡ, do đó giảm được thời gian chuyển tải và thời gian lưu kho hàng hóa.

Thứ ba, đơn giản hóa thủ tục, chứng từ. VTĐPT sử dụng một chứng từ duy nhất (vận đơn VTĐPT hoặc chứng từ VTĐPT), nhờ vậy các thủ tục trong hoạt động vận tải cũng trở nên đơn giản hơn (ví dụ như các thủ tục hải quan và quá cảnh được đơn giản hóa trên cơ sở các điều ước quốc tế và luật quốc gia).

Thứ tư, 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 năm, việc sử dụng vận tải đa phương thức cũng giúp bảo vệ môi trường thông qua giảm lượng khí thải carbon dioxide (CO₂) 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. Khái quát pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức

1.2.1. Khái niệm hợp đồng vận tải đa phương thức

Hợp đồng là công cụ pháp lý quan trọng để xác lập quan hệ giữa các chủ thể trong giao lưu kinh tế nói riêng cũng như dân sự nói chung. Trong vận

chuyên hàng hoá, hợp đồng vận chuyển được hiểu là sự thoả thuận giữa giữa các bên mà theo đó bên vận chuyển có nghĩa vụ chuyên hàng hoá đến địa điểm đã định theo thoả thuận và giao hàng hoá cho người có quyền nhận, còn bên thuê vận chuyển có nghĩa vụ trả cước phí vận chuyển.

Trong phạm vi luận văn, theo tác giả, pháp luật về hợp đồng VTĐPT là sự thoả thuận giữa các chủ thể nhằm xác lập quyền và nghĩa vụ, 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 VTĐPT.

1.2.2. Nội dung pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức

1.2.2.1. Chủ thể hợp đồng

Chủ thể hợp đồng là các bên tham gia quan hệ hợp đồng và có các quyền và nghĩa vụ pháp lý theo hợp đồng. Chủ thể trong hợp đồng VTĐPT bao gồm người gửi hàng và người kinh doanh VTĐPT. Pháp luật VTĐPT của Việt Nam quy định về tổ chức, cá nhân là người gửi hàng và người kinh doanh VTĐPT về cơ bản có sự tương đồng với pháp luật quốc tế và các quốc gia trong khu vực.

1.2.2.2. Đối tượng hợp đồng

Giống như các loại hợp đồng vận chuyển khác, hợp đồng VTĐPT có đối tượng là việc chuyên dịch hàng hoá từ nơi này đến nơi khác. Đây là công việc chính của người vận chuyển. Đối với hợp đồng vận chuyển nói chung, người vận chuyển nhận hàng hoá từ người gửi hàng, vận chuyển tới nơi đã định trước và giao hàng. Sự khác biệt của hợp đồng VTĐPT thể hiện ở chỗ hoạt động dịch chuyển hàng hoá phải được thực hiện bằng ít nhất 2 loại phương tiện vận chuyển khác nhau. Việc quy định về hàng hoá là đối tượng hợp đồng VTĐPT có vai trò quan trọng do gắn với trách nhiệm của các bên trong hợp đồng.

1.2.2.3. Hình thức hợp đồng

Hình thức của hợp đồng là phương tiện để ghi nhận, lưu trữ, truyền tải nội dung của hợp đồng. Những điều khoản mà các bên đã cam kết thoả thuận phải được thể hiện ra bên ngoài bằng một hình thức nhất định.

1.2.2.4. Nội dung hợp đồng

Nội dung hợp đồng bao gồm các quyền và nghĩa vụ pháp lý của các bên trong quan hệ hợp đồng. Trong pháp luật VTĐPT, các quy định này bao gồm quy định về trách nhiệm, quyền hạn của người kinh doanh VTĐPT; trách nhiệm, quyền hạn của người gửi hàng; trách nhiệm, quyền hạn của người nhận hàng.

Về chế độ trách nhiệm: Bao gồm các quy định xác định trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức theo các chế độ pháp lý khác nhau, bao gồm: chế độ trách nhiệm thống nhất (Uniform Liability System), chế độ trách nhiệm từng chặng (Network Liability System hoặc chế độ trách nhiệm thay đổi (Modified Liability System).

+ Chế độ trách nhiệm thống nhất (Uniform Liability System) được hiểu là chỉ có một chế độ trách nhiệm như nhau sẽ được áp dụng cho cả quá trình vận chuyển hàng hoá bằng nhiều phương thức khác nhau mà không cần phải xem xét đến việc hàng hoá bị mất mát, hư hỏng xảy ra đối với phương thức vận tải nào trong quá trình vận chuyển⁷.

+ Chế độ trách nhiệm từng chặng (Network Liability System) là chế độ trách nhiệm được áp dụng đối với người vận chuyển trong hợp đồng VTĐPT dựa trên cơ sở nhiều chế độ trách nhiệm khác nhau của các phương thức vận tải tham gia trong hành trình vận chuyển.

+ Chế độ trách nhiệm thay đổi (Modified liability system). Trong chế độ trách nhiệm này, một số quy định được áp dụng không phụ thuộc vào việc sự thiệt hại đối với hàng hoá xảy ra ở chặng nào trong quá trình vận chuyển nhưng một số quy định khác được áp dụng lại phụ thuộc vào việc mất mát, hư hỏng hay chậm giao hàng xảy ra ở phương thức vận chuyển nào.

+ Chế độ trách nhiệm từng chặng sửa đổi (Modified network system): Những nội dung cơ bản của chế độ trách nhiệm từng chặng được giữ lại ở chế độ trách nhiệm này. Tuy nhiên, chế độ trách nhiệm này cho phép với những chặng vận chuyển không có quy định của luật bắt buộc thì trách nhiệm có thể được thay đổi theo luật hoặc theo sự thoả thuận của các bên.

+ Chế độ trách nhiệm thống nhất sửa đổi (Modified Uniform system): Trong chế độ trách nhiệm này, trách nhiệm của người kinh doanh VTĐPT phụ thuộc vào việc có xác định được chặng vận chuyển nơi thiệt hại về hàng hoá xảy ra hay không.

1.2.2.5. Nguyên tắc của pháp luật hợp đồng vận tải đa phương thức

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

⁷ UNCTAD (2003), *Multimodal transport: The Feasibility of an international legal instrument*, UNCTAD/SDTE/TLB/ 2003/1, 13 January 2003, tr. 16.

doanh nói chung và pháp luật về VTĐPT nói riêng nhằm giải phóng năng lực của các tổ chức, cá nhân trong hoạt động đầu tư kinh doanh.

Để đảm bảo nguyên tắc quyền tự do kinh doanh trong lĩnh vực VTĐPT, pháp luật cần đáp ứng các yêu cầu sau:

Thứ nhất, pháp luật cần đảm bảo sự bình đẳng giữa các thành phần kinh tế trong việc thành lập, tham gia thành lập doanh nghiệp, góp vốn kinh doanh VTĐPT.

Thứ hai, có những quy định bảo đảm người kinh doanh VTĐPT có đủ năng lực thực hiện hoạt động VTĐPT.

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 VTĐPT.

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.

1.2.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến pháp luật vận tải đa phương thức trong hội nhập quốc tế

Một là, chủ trương, chính sách của nhà nước về phát triển vận tải đa phương thức

Hai là, phát triển của hoạt động vận tải đa phương thức

Ba là, hội nhập quốc tế

Tiểu kết Chương 1

Như vậy, có thể hiểu, pháp luật 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 VTĐPT với các nguyên tắc cơ bản 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. Cấu trúc của pháp luật VTĐPT về mặt hình thức bao gồm các Điều ước quốc tế, pháp luật quốc gia, tập quán quốc tế trong vận chuyển hàng hóa và án lệ; về mặt nội dung bao 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 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 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 HỢP ĐỒNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC Ở VIỆT NAM TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

2.1. Thực trạng pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức

Hợp đồng vận tải đa phương thức là việc 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. Trên cơ sở đó, hợp đồng VTĐPT, là một loại hợp đồng vận chuyển hàng hoá, theo đó, người kinh doanh VTĐPT đảm nhận việc thực hiện hoặc tổ chức việc thực hiện vận chuyển hàng hoá dựa trên sự kết hợp của ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau.

2.1.1. 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 chuyên 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.

2.1.2. Đối tượng của hợp đồng vận tải đa phương thức

Đối tượng của hợp đồng VTĐPT là một trong những yếu tố cơ bản để phân biệt hợp đồng VTĐPT và các loại hợp đồng khác. Giống như các loại hợp đồng vận chuyển đơn thức, hợp đồng VTĐPT có đối tượng là việc chuyển dịch hàng hoá từ nơi này đến nơi khác. Điểm khác biệt về đối tượng của hợp đồng VTĐPT là ở chỗ 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. Quyền và nghĩa vụ các bên trong hợp đồng vận tải đa phương thức

2.1.3.1. Nội dung hợp đồng vận tải đa phương thức

**** Trách nhiệm, nghĩa vụ của người gửi hàng***

Trong pháp luật Việt Nam, Bộ luật Dân sự năm 2015 quy định một trong những nghĩa vụ quan trọng của người thuê vận chuyển là giao tài sản đã được đóng gói đúng quy cách thỏa thuận cho bên vận chuyển. Các bên có thể thỏa thuận về chi phí xếp dỡ tài sản lên phương tiện vận chuyển, trong trường hợp không có thỏa thuận, chi phí này do bên gửi hàng chịu.

**** Trách nhiệm, nghĩa vụ của người kinh doanh vận tải đa phương thức***

Vấn đề trách nhiệm của người kinh doanh VTĐPT là một nội dung cơ bản trong pháp luật VTĐPT. Nghị định 163/2017/NĐ-CP về kinh doanh dịch vụ logistics quy định trong trường hợp pháp luật liên quan có quy định về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics thì thực hiện theo quy định của pháp luật liên quan (Khoản 2, Điều 5).

**** Về trách nhiệm pháp lý***

Trong VTĐPT, có sự khác biệt rất lớn về trách nhiệm của người vận chuyển theo hợp đồng và trách nhiệm của người vận chuyển thực tế. Pháp luật về VTĐPT nói chung đều quy định chỉ có một người chịu trách nhiệm về hàng hoá trước người gửi hàng đó là người kinh doanh VTĐPT, còn người vận chuyển

thực tế chỉ phải chịu trách nhiệm đối với người kinh doanh VTĐPT dựa trên phần hoạt động vận chuyển do họ thực hiện theo các quy định pháp luật chung về hợp đồng và hợp đồng vận chuyển đơn thức..

Về phạm vi trách nhiệm

Theo Nghị định 87/2009/NĐ-CP, người kinh doanh VTĐPT là người duy nhất phải chịu trách nhiệm đối với hàng hoá, khi có sự thiệt hại đối với hàng hoá hoặc sự chậm trễ trong giao hàng.

Về thời hạn trách nhiệm:

Khái niệm thời hạn trách nhiệm được sử dụng để chỉ sự giới hạn về không gian và thời gian đối với trách nhiệm của người vận chuyển. Thông thường trách nhiệm này được xác định từ khi hàng hoá được giao cho người vận chuyển cho đến khi hàng hoá được người vận chuyển giao cho người nhận.

Theo Nghị định 87/2009/NĐ-CP được coi là tiếp nhận hàng khi hàng hoá thực sự được giao cho người kinh doanh VTĐPT từ người gửi hàng hoặc từ người được người gửi hàng uỷ quyền và được người kinh doanh VTĐPT tiếp nhận để vận chuyển. Giao trả hàng là một trong các trường hợp:

- a) Việc giao trả hàng hoá cho người nhận hàng,
- b) Hàng hoá được đặt dưới sự định đoạt của người nhận phù hợp với quy định của hợp đồng VTĐPT, của pháp luật hoặc tập quán thương mại áp dụng tại nơi giao trả hàng,
- c) Việc giao hàng hoá cho một nhà chức trách hoặc một bên thứ ba khác mà theo quy định của pháp luật áp dụng tại nơi giao trả hàng hoá thì phải giao như vậy.

** Về giới hạn trách nhiệm*

Pháp luật quốc tế và pháp luật của hầu hết các quốc gia trên thế giới đều quy định về vấn đề giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển như một biện pháp hạn chế và chia sẻ rủi ro đối với người kinh doanh loại hình dịch vụ này.

** Về trách nhiệm đối với tổn thất tiếp theo do giao hàng chậm.*

Thực hiện nghĩa vụ đúng thời hạn cam kết là yếu tố quan trọng giúp các bên thực hiện hợp đồng đúng tiến bộ và bảo vệ quyền lợi của các bên trong quan hệ hợp đồng. Trong vận chuyển hàng hóa nói chung và VTĐPT nói riêng, giao hàng đúng thời hạn thỏa thuận trong hợp đồng là một nghĩa vụ cơ bản. Người kinh doanh VTĐPT khi giao trả hàng chậm không chỉ phải bồi thường những

thiệt hại trực tiếp gây ra cho người gửi hàng mà còn phải chịu trách nhiệm bồi thường cho những tổn thất tiếp theo do giao trả hàng chậm.

2.1.3.2. Hình thức hợp đồng vận tải đa phương thức

Qua nghiên cứu pháp luật các nước và các ĐUQT có thể thấy nhìn chung pháp luật về hợp đồng VTĐPT hiện nay đều không có quy định bắt buộc về hình thức hợp đồng. Trung Quốc nằm trong số ít quốc gia có quy định về hình thức hợp đồng VTĐPT. Hợp đồng VTĐPT được quy định chung trong Chương XVII “Hợp đồng vận chuyển” của Luật hợp đồng của quốc gia này. Theo quy định của luật này, hợp đồng vận chuyển là một hợp đồng theo đó người vận chuyển vận chuyển hành khách hoặc hàng hóa từ điểm khởi hành tới điểm đến theo quy định, và hành khách, người gửi hàng hoặc người nhận hàng trả tiền vé hoặc cước vận chuyển.

2.1.3.3. Quy định về chứng từ vận tải đa phương thức

Bên cạnh quy định về hình thức hợp đồng, chứng từ VTĐPT với vai trò là “*bằng chứng của hợp đồng VTĐPT*”, chứng minh cho việc nhận hàng để chở của người kinh doanh VTĐPT và cho cam kết của người kinh doanh VTĐPT giao hàng phù hợp với các điều khoản, điều kiện của hợp đồng.

Pháp luật VTĐPT vì vậy cũng đặt những quy định về các vấn đề: việc cấp và hình thức của chứng từ VTĐPT, nội dung của chứng từ VTĐPT và hiệu lực bằng chứng của chứng từ VTĐPT.

- Đặc tính tự nhiên chung của hàng hóa; ký hiệu, mã hiệu cần thiết để nhận biết hàng hóa; tính chất nguy hiểm hoặc mau hỏng của hàng hóa; số lượng kiện hoặc chiếc; trọng lượng cả bì của hàng hóa hoặc số lượng của hàng hóa được diễn tả cách khác (Tất cả các chi tiết nói trên do người gửi hàng cung cấp);

- Tình trạng bên ngoài của hàng hóa;
- Tên và trụ sở chính của người kinh doanh vận tải đa phương thức;
- Tên của người gửi hàng;
- Tên người nhận hàng nếu người gửi hàng đã nêu tên;
- Địa điểm và ngày người kinh doanh vận tải đa phương thức tiếp nhận hàng hóa;
- Địa điểm giao trả hàng;
- Ngày hoặc thời hạn giao trả hàng tại địa điểm giao trả hàng, nếu các bên liên quan đã thỏa thuận;

- Nêu rõ chứng từ vận tải đa phương thức là loại chứng từ chuyên nhượng được hoặc không chuyên nhượng được.
- Chữ ký của người đại diện cho người kinh doanh vận tải đa phương thức hoặc của người được người kinh doanh vận tải đa phương thức ủy quyền;
- Cước phí vận chuyển cho mỗi phương thức vận tải nếu các bên liên quan đã thỏa thuận, hoặc cước phí vận chuyển, đồng tiền thanh toán cước phí mà người nhận hàng thanh toán, hoặc sự diễn tả khác về cước phí sẽ được người nhận hàng thanh toán;
- Tuyên hành trình dự định, phương thức vận tải trong từng chặng và các địa điểm chuyển tải nếu đã được biết khi phát hành chứng từ vận tải đa phương thức;
- Các chi tiết khác mà các bên liên quan nhất trí đưa vào chứng từ vận tải đa phương thức, nếu không trái với quy định của pháp luật.

2.2. Thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức

Trong thực tiễn áp dụng pháp luật về hợp đồng VTĐPT ở Việt Nam, mặc dù việc tổ chức vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức là đối tượng của hợp đồng VTĐPT, nhưng không phải lúc nào các bên cũng xác lập loại hợp đồng này. Ví dụ: Công ty TNHH một thành viên SMC Hà Nội thuê Công ty cổ phần vận tải 1 TRACO tiến hành việc vận chuyển thép cuộn, thép tấm và các loại thép khác từ kho nhà máy tại khu vực Phú Mỹ tới cảng Hải Phòng hoặc vận chuyển mặt hàng này giữa các điểm do công ty chỉ định bằng đường biển và đường bộ. Hợp đồng được ký kết giữa các bên được thể hiện về mặt hình thức là hợp đồng logistics trên cơ sở căn cứ quy định của Luật Thương mại, Bộ luật Hàng hải mà không phải hợp đồng VTĐPT mặc dù các nội dung thỏa thuận trong hợp đồng đã bảo đảm các điều kiện của hợp đồng VTĐPT¹¹⁶.

Hoạt động của các cơ quan quản lý nhà nước còn có sự chồng chéo gây khó khăn cho các chủ thể kinh doanh.

Hoạt động của các cơ quan quản lý nhà nước về VTĐPT đóng vai trò quan trọng trong việc tổ chức thực hiện pháp luật về VTĐPT. Trong pháp luật các quốc gia, việc trao quyền cho các chủ thể quản lý VTĐPT, đặc biệt là trong việc đăng ký hoạt động VTĐPT được chú trọng. 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.

Kết luận Chương 2

Có thể nhận định qua các nghiên cứu ở chương 2 luận văn này là 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. Bên cạnh đó, 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... còn nhiều vướng mắc. 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.

CHƯƠNG 3

ĐỊNH HƯỚNG, GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ THỰC HIỆN PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC Ở VIỆT NAM

3.1. Định hướng hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về vận tải đa phương thức trong điều kiện hội nhập quốc tế ở Việt Nam

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

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.

3.1.2. Hoàn thiện pháp luật bảo đảm thực thi hiệu quả

Xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật thống nhất, đồng bộ, khả thi là yêu cầu khách quan để đáp ứng được các yêu cầu, đòi hỏi của xã hội trong quá trình tổ chức thực hiện pháp luật, bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp, chính đáng của chủ thể. Để đánh giá tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật cần đặt văn bản QPPL trong mối tương quan với toàn bộ hệ thống pháp luật, xem xét tính thống nhất giữa các quy phạm pháp luật, các chế định pháp luật trong cùng một ngành luật và với các ngành luật khác xem xét trong mối quan hệ giữa luật chung và luật chuyên ngành...

3.1.3. Hoàn thiện pháp luật phù hợp với pháp luật quốc gia và pháp luật 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 thoả thuận quốc tế. Với tư cách là thành viên của các tổ chức kinh tế quốc tế, các điều ước quốc tế, thoả 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, thực hiện mục tiêu:

3.2. Một số giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức

3.2.1. Một số giải pháp hoàn thiện pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức

Thứ nhất, 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.

Thứ hai, bổ sung các quy định về miễn trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm trong các luật chuyên ngành về vận tải đơn thức.

3.2.2. Một số giải pháp nâng cao hiệu quả thực hiện các pháp luật về vận tải đa phương thức

Một là, tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hoạt động vận tải và hoàn thiện thể chế, pháp luật tạo hành lang pháp lý hỗ trợ phát triển và kết nối các Sàn Giao dịch vận tải.

Hai là, đẩy mạnh việc thực hiện các cam kết trong lĩnh vực giao thông vận tải tại các điều ước quốc tế đa phương và song phương mà Việt Nam đã ký kết, gia nhập.

Để tiếp tục nâng cao hiệu quả hợp tác quốc tế, cần tiếp tục đẩy mạnh việc thực hiện các cam kết, thỏa thuận quốc tế được ghi nhận tại các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên thông qua các hoạt động. Cụ thể:

Thứ nhất, rà soát các cam kết quốc tế về dịch vụ logistics, VTĐPT tại WTO, ASEAN và các Hiệp định thương mại tự do (FTA) nhằm kiến nghị các biện pháp đảm bảo tránh xung đột trong cam kết về vấn đề này tại các diễn đàn quốc tế, tránh xung đột giữa cam kết quốc tế với pháp luật trong nước và bảo vệ tối đa lợi ích của các doanh nghiệp vận tải mạnh trong nước.

Thứ hai, tiếp tục triển khai việc chuyển hóa ĐUQT vào pháp luật quốc gia, thực hiện có hiệu quả các Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi vận tải cho hàng hóa quá cảnh, vận tải liên quốc gia và đa phương thức.

Ba là, tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về vận tải đa phương thức

Kết luận Chương 3

Có thể nhận thấy rằng, hội nhập quốc tế đặt ra những yêu cầu đối với pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức ở Việt Nam. Cùng với chủ trương phát triển vận tải đa phương thức, việc sửa đổi, hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức ở Việt Nam là một đòi hỏi hoàn toàn 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. Thông qua việc nghiên cứu thực trạng pháp luật và thực tiễn thi hành pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức ở Việt Nam hiện nay cho thấy, quá trình xây dựng và hoàn thiện pháp luật, nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về vận tải đa phương thức ở nước ta trong thời gian tới cần thực hiện theo hướng: 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.

Luận văn đã đưa ra một số kiến nghị cụ thể bao gồm kiến nghị đối với pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức, quản lý nhà nước về vận tải đa phương thức. Trên nền tảng pháp luật của Việt Nam hiện nay, việc xây dựng và hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về vận tải đa phương thức với những kiến nghị đã nêu không chỉ khắc phục được những thiếu sót hiện đang tồn tại trong pháp luật về vận tải đa phương thức của nước ta mà còn bảo đảm sự tương đồng với các quy định của các quốc gia khác, các điều ước quốc tế.

KẾT LUẬN

Có thể khẳng định rằng, hội nhập kinh tế quốc tế mang lại rất nhiều lợi thế trong quá trình giao thương và phát triển kinh tế. Vận tải đa phương thức là một bộ phận của pháp luật về vận chuyển hàng hóa chứa đựng những quy định pháp luật có tính đặc thù nhằm giải quyết những vấn đề pháp lý phát sinh trong toàn bộ chuỗi vận tải gắn với vai trò của người kinh doanh vận tải đa phương thức. Cùng với chủ trương xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, tăng cường kết nối giữa các hình thức vận tải.

Theo đó, việc hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức của Việt Nam là một yêu cầu hoàn toàn khách quan đáp ứng đòi hỏi của thực tiễn và bối cảnh hội nhập hiện nay. Tuy nhiên, cần tiếp cận cụ thể rằng hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật về vận tải đa phương thức cần bảo đảm sự phù hợp với chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước về phát triển kinh tế nói chung và giao thông vận tải nói riêng; tiến hành các giải pháp đồng bộ trong công tác hoàn thiện thể chế, tạo hành lang pháp lý, cho vận tải hàng hóa; bảo đảm sự thống nhất trong các quy định pháp luật về hợp đồng vận tải đa phương thức.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ban Tuyên giáo trung ương, *Hướng dẫn chi tiết chuyên đề “Hội nhập quốc tế”*, ban hành kèm theo Hướng dẫn số 42-HD/BTGTW ngày 01/9/2017 của Ban Tuyên giáo Trung ương.
2. Bản quy tắc của UNCITAD/ICC về chứng từ VTĐPT quốc tế, 1992.
3. Dương Văn Bạo (2014), “Thống nhất chế độ trách nhiệm mới của MTO trong vận tải đa phương thức”, *Tạp chí Giao thông vận tải*, Số tháng 5/2014.
4. Vũ Thế Bình (2000), *Hoàn thiện phương pháp lựa chọn tàu container trong vận tải đa phương thức ở Việt Nam*, Luận văn tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Giao thông vận tải.
5. Bộ Công thương (2017), *Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2017: Logistics từ kế hoạch đến hành động*, Nhà xuất bản Công thương.
6. Bộ Công thương (2018), *Báo cáo Logistics năm 2018: Logistics và thương mại điện tử*, Nhà xuất bản Công thương.
7. Bộ công thương (2019), *Báo cáo Logistics Việt Nam 2019*, Nhà xuất bản Công thương.
8. Bộ Giao thông vận tải, *Báo cáo điều chỉnh Chiến lược phát triển GTVT đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*.
9. Bộ Kế hoạch và đầu tư (2019), *Sách trắng doanh nghiệp Việt Nam năm 2019*, Nhà xuất bản Thống kê.
10. Hoàng Văn Châu (2003), *Vận tải - Giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu*, Nhà xuất bản Khoa học và kỹ thuật, Thành phố Hồ Chí Minh.
11. Dương Hữu Hạnh (2004), *Vận tải - Giao nhận quốc tế và bảo hiểm hàng hải*, Nhà xuất bản Thống kê.
12. Dương Hữu Hạnh (1999), *Nghiệp vụ vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương*, Nhà xuất bản Tài chính.
13. Trần Hữu Huỳnh (2007), *Các quyết định trọng tài quốc tế chọn lọc*, Nhà xuất bản Tư Pháp.
14. Võ Thị Thanh Linh, Nguyễn Thị Thu Hoài, “Một số bất cập và giải pháp hoàn thiện pháp luật Việt Nam về dịch vụ logistics”, *Tạp chí công thương điện tử*, nguồn:<http://tapchicongthuong.vn/bai-viet/mot-so-bat-cap-va-giai->

phap-hoan- thien-phap-luat-viet-nam-ve-dich-vu-logistics-65172.htm, truy cập 5/12/2019.

15. Ngân hàng Thế giới và Bộ Kế hoạch và Đầu tư của Việt Nam (2016), *Báo cáo tổng quan Việt Nam 2035 hướng tới thịnh vượng, sáng tạo, công bằng và dân chủ*, Washington, DC: Ngân hàng thế giới. doi:10.1596/978-1-4648-0824-1. Giấy phép: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO.
16. Phòng thương mại và công nghiệp Việt Nam (2007), *Các quyết định trọng tài quốc tế chọn lọc*, Nhà xuất bản Tư pháp.
17. Nguyễn Hồng Vân (2004), “Trách nhiệm của người chuyên chở hàng hoá trong vận tải đa phương thức”, *Tạp chí Giao thông vận tải*, Số tháng 10/2004.
18. Nguyễn Hồng Vân (2007), *Hoàn thiện thủ tục giao nhận hàng hoá trong vận tải đa phương thức ở Việt Nam*, Luận văn tiến sỹ, Trường Đại học Hàng Hải, Hải Phòng.
19. Nguyễn Hồng Vân (2011), *Vận tải đa phương thức và giao nhận hàng hóa*, Nhà xuất bản Hải Phòng.