



PHÁP LUẬT VỀ GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN QUỐC TẾ BẰNG TRỌNG TÀI THƯƠNG MẠI Ở VIỆT NAM

Nguyễn Hữu Khánh Linh*

Trường Đại học Luật, Đại học Huế, Đường Võ Văn Kiệt, Huế, Việt Nam

* Tác giả liên hệ: Nguyễn Hữu Khánh Linh <nguyenhuukhanhlinh@gmail.com>

(Ngày nhận bài: 11-3-2021; Ngày chấp nhận đăng: 9-6-2021)

Tóm tắt. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là một loại hợp đồng vận chuyển đặc thù. Người vận chuyển sẽ sử dụng tàu biển để vận chuyển hàng hóa từ cảng này tới cảng khác, đi qua một hoặc nhiều vùng biển giữa các quốc gia, vùng biển quốc tế... nên việc xác định trách nhiệm của các bên trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển rất cần thiết. Nhiều chủ thể khi tham gia vào hợp đồng thường nhầm lẫn về nghĩa vụ của hợp đồng và trách nhiệm của các bên trong hợp đồng. Vì vậy, việc xác định rõ trách nhiệm của các bên trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển giúp cho các bên nhận biết trước hậu quả pháp lý bất lợi nếu vi phạm nghĩa vụ hợp đồng. Từ đó, tranh chấp phát sinh dựa vào thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế thường rất phức tạp trong việc lựa chọn cơ quan giải quyết tranh chấp, luật áp dụng. Theo đó, có hai cơ chế có sự tham gia của bên thứ ba trong quá trình giải quyết và đưa ra quyết định là cơ chế tòa án và cơ chế trọng tài. Với đặc thù tranh chấp hợp đồng có tính quốc tế, cơ chế trọng tài có những ưu và nhược điểm nhất định trong quá trình giải quyết. Bài báo nghiên cứu cơ chế giải quyết tranh chấp trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển theo con đường trọng tài như là một cơ chế giải quyết tranh chấp hiệu quả và nhanh chóng.

Từ khóa: vận chuyển hàng hóa quốc tế, cơ chế giải quyết tranh chấp, trọng tài, hợp đồng vận chuyển

Laws on regarding disputes settlement via arbitration regarding international cargo contracts by sea in Vietnam

Nguyen Huu Khanh Linh

University of Law, Hue University, Vo Van Kiet St., Hue, Vietnam

* Correspondence to Nguyen Huu Khanh Linh <nguyenhuukhanhlinh@gmail.com>

(Received: March 11, 2021; Accepted: June 9, 2021)

Abstract. A contract for the carriage of goods by sea is a particular type of contract of carriage. The carriers use ships to transport goods from one port to another, passing through one or more seas between countries and world waters. Therefore, determining the responsibility of the counterparts in the contract is essential. The parties involved in a contract often confuse their obligations and responsibilities. Comprehensively defining the parties' responsibilities in a contract enables the parties to know the adverse legal consequences of a breach of their contractual obligations in advance. Disputes arising from the performance of contracts are often very complicated in choosing a dispute settlement agency and an applicable law. Accordingly, two mechanisms with the participation of a third party in settlement and decision-making, namely the court or the arbitration, exist. Because of its particular international characteristics of contract disputes, the arbitration mechanism has certain advantages and disadvantages in the settlement. This article analyses the dispute settlement mechanism in international contracts of carriage of goods by sea via arbitration as an effective and fast mechanism.

Keywords: international freight, dispute resolution, arbitration, cargo contracts

1. Khái quát về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế và tranh chấp về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế

1.1. Khái niệm về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế được quy định tại nhiều văn bản pháp luật quốc tế và pháp luật quốc gia.

Mục 1, Chương VII, Bộ luật hàng hải 2015, quy định về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là các bên liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển; chứng từ vận chuyển; giá và phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển; nghĩa vụ của người vận chuyển; miễn trách nhiệm của người vận chuyển; giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển; mất quyền giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển; nghĩa vụ của người giao hàng; vận chuyển hàng hóa nguy hiểm; miễn trách nhiệm của người giao hàng; thanh toán giá dịch vụ vận chuyển; giá dịch vụ vận chuyển trong trường hợp hàng hóa bị thiệt hại; ký phát vận đơn; nội dung của vận đơn; ghi chú trong vận đơn; chuyển nhượng vận đơn; thay

vận đơn bằng chứng từ vận chuyển khác; áp dụng đối với vận đơn suốt đường biển; quyền định đoạt hàng hóa của người giao hàng; nghĩa vụ trả hàng; xử lý hàng hóa bị lưu giữ; tiền bán đấu giá hàng hóa; thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hóa. Bên cạnh đó, theo Điều 145, Bộ luật hàng hải năm 2015, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển xác định:

1. *Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là thỏa thuận được giao kết giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, theo đó người vận chuyển thu giá dịch vụ vận chuyển do người thuê vận chuyển trả và dùng tàu biển để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng.*

2. *Hàng hóa là máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu, nhiên liệu, hàng tiêu dùng và các động sản khác, kể cả động vật sống, container hoặc công cụ tương tự do người giao hàng cung cấp để đóng hàng được vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.*

Dựa vào đó, hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được hiểu là hoạt động của người vận chuyển dùng tàu biển để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận đến cảng trả hàng trên cơ sở một hợp đồng vận chuyển đã được ký kết với người thuê vận chuyển và người thuê vận chuyển có nghĩa vụ trả cước phí vận chuyển.

Quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015 về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển đã kế thừa và phát triển quy định của Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005, quy định rõ và đầy đủ địa vị pháp lý và mối quan hệ của từng người liên quan trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa nhằm tạo sự đồng bộ và nhất quán trong toàn bộ các điều khoản của chương hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Theo đó, thực hiện hợp đồng vận chuyển bằng đường biển được hiểu là hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là hoạt động của người vận chuyển dùng tàu biển để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận đến cảng trả hàng trên cơ sở một hợp đồng vận chuyển đã được ký kết với người thuê vận chuyển [2].

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được điều chỉnh không chỉ bởi pháp luật quốc gia mà còn cả các điều ước quốc tế và tập quán hàng hải trong lĩnh vực liên quan. Hiện nay, Việt Nam mới chỉ tham gia những công ước chung nhất về hoạt động hàng hải. Những công ước trong phạm vi quốc tế điều chỉnh hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển tiêu biểu nhất gồm Công ước Hamburg, Quy tắc Hague, Hague-Visby, Quy tắc Work-Anwtep, Công ước Brussels 1924... thì Việt Nam vẫn chưa tham gia. Chính vì vậy, nội dung của những công ước đó không được áp dụng trực tiếp vào hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Các bên liên quan không bắt buộc phải áp dụng nội dung công ước [5].

1.2. Khái niệm về tranh chấp trong hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

Trong thương mại quốc tế, nếu tranh chấp là những mâu thuẫn, bất đồng, xung đột về quan điểm và lợi ích của các bên trong việc thực hiện quyền và nghĩa vụ phát sinh từ các quan hệ giữa họ thì giải quyết tranh chấp chính là cách thức, phương pháp để loại trừ những mâu thuẫn, bất đồng, xung đột đó một cách hợp lý và đúng đắn. Do trình độ phát triển cũng như

khoa học pháp lý của mỗi quốc gia là khác nhau nên cơ chế giải quyết tranh chấp thương mại quốc tế cũng được pháp luật các quốc gia quy định khác nhau.

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là cơ sở pháp lý ràng buộc trách nhiệm của các bên tham gia ký kết (người vận chuyển, người thuê vận chuyển). Trước và sau khi ký kết, cũng như trong quá trình thực hiện hợp đồng, nói chung, các bên đều mong muốn hợp đồng được thực hiện một cách suôn sẻ và đạt được hiệu quả trong kinh doanh. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện hợp đồng, do bị tác động của nhiều yếu tố nên những tranh chấp phát sinh là không tránh khỏi. Chúng thường rất đa dạng và không giống nhau. Vấn đề đặt ra là khi có tranh chấp, làm thế nào để tìm ra nguyên nhân và từ đó có biện pháp giải quyết tranh chấp tối ưu để bảo vệ quyền lợi của mình.

Tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế là sự mâu thuẫn, bất đồng ý kiến của một hoặc cả hai chủ thể của hợp đồng về việc thực hiện quyền và nghĩa vụ của mình theo thỏa thuận trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế. Chẳng hạn như nghĩa vụ về trả cước phí vận chuyển, cung cấp thông tin hàng hóa, nghĩa vụ của bên vận chuyển là phải đảm bảo chất lượng hàng hóa tránh hư hỏng tổn thất, hạn chế mọi rủi ro ảnh hưởng đến quyền và lợi ích hợp pháp của các bên.

Nguyên nhân dẫn đến tranh chấp thường có nhiều, nhưng về cơ bản có thể chia ra thành hai loại: nguyên nhân khách quan và nguyên nhân chủ quan. Việc phân loại tranh chấp hàng hải không chỉ có ý nghĩa về khoa học mà còn có ý nghĩa sâu sắc về thực tiễn. Phân loại chính xác các tranh chấp hàng hải tạo ra những thuận lợi nhất định cho việc nghiên cứu, để chỉ ra bản chất của các loại tranh chấp hàng hải, từ đó định hướng cho việc xây dựng và hoàn thiện cơ chế giải quyết chúng. Xây dựng những tiêu chí phân loại nhất định theo phương pháp khoa học có thể giúp cho hoạt động giải quyết tranh chấp hàng hải được tiến hành nhanh chóng, chính xác, tôn trọng sự thật khách quan. Ý nghĩa lớn nhất của việc phân loại này là tạo điều kiện lựa chọn phương thức giải quyết tranh chấp phù hợp, xác định chính xác thẩm quyền giải quyết tranh chấp của cơ quan tài phán và thủ tục áp dụng để giải quyết các tranh chấp hàng hải. Hơn nữa, việc phân loại các tranh chấp hàng hải giúp cho việc xây dựng và hoàn thiện pháp luật giải quyết tranh chấp hàng hải ở nước ta hiện nay.

Tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế thuộc quyền tự định đoạt của các bên trong hợp đồng. Các bên trong hợp đồng có quyền tự do thỏa thuận luật áp dụng, cơ quan giải quyết tranh chấp để giải quyết tranh chấp về quyền liên quan đến tài sản và lợi ích của các bên trong hợp đồng.

2. Pháp luật về giải quyết tranh chấp hợp đồng vận chuyển bằng đường biển quốc tế bằng trọng tài ở Việt Nam

2.1. Pháp luật điều chỉnh giải quyết tranh chấp hợp đồng vận chuyển bằng đường biển quốc tế

Pháp luật Việt Nam về giải quyết tranh chấp hàng hải chịu nhiều ảnh hưởng của pháp luật, tập quán nước ngoài và điều ước quốc tế. Các quan hệ thương mại hàng hải ngày càng phát triển và mở rộng giữa các nước trên thế giới. Xu thế hội nhập quốc tế kéo các nước lại gần nhau hơn, dẫn đến sự du nhập văn hoá, tư tưởng giữa các nước với nhau trong đó có pháp luật. Sự hiểu biết về văn hoá, pháp luật và tập quán của các quốc gia trên thế giới cũng ngày càng tăng lên và đã có sự áp dụng pháp luật nước này vào trong hoàn cảnh thực tiễn của nước kia. Nếu như trước kia các điều ước quốc tế, tập quán quốc tế còn xa lạ đối với các nước đang phát triển trong đó có Việt Nam thì giờ đây nó đã được chấp nhận và trở nên quen thuộc hơn trong việc ký kết các hợp đồng có yếu tố nước ngoài và đặc biệt là trong hoạt động xây dựng pháp luật. Điều này thể hiện rất rõ trong các hợp đồng thương mại hàng hải quốc tế. Trong các hợp đồng này, ngoài nội dung chính ra, còn có các nguồn luật khác như tập quán, án lệ, luật quốc tế và luật quốc gia. Khi giải quyết tranh chấp, toà án hoặc trọng tài phải áp dụng luật nước ngoài, tập quán nước ngoài đã được các bên thoả thuận, lựa chọn hoặc phải áp dụng điều ước quốc tế có liên quan nếu điều ước đó đã có hiệu lực tại Việt Nam.

2.1.1. Pháp luật quốc gia

Về nguyên tắc, pháp luật quốc gia chỉ có hiệu lực đối với các thương nhân mang quốc tịch của quốc gia và/hoặc các giao dịch trên lãnh thổ quốc gia đó. Trong giao dịch hợp đồng thương mại quốc tế, luật quốc gia điều chỉnh mối quan hệ pháp luật giữa các chủ thể hợp đồng là thương nhân từ quốc gia khác nhau sẽ là pháp luật nước ngoài của ít nhất một trong các bên. Đó có thể là luật quốc gia của một bên trong giao dịch, có thể là luật của một quốc gia thứ ba do các bên lựa chọn hoặc là luật nơi thực hiện giao dịch...

Ở Việt Nam, các văn bản pháp luật chủ yếu điều chỉnh lĩnh vực này là Bộ luật Dân sự 2015, Bộ luật Tố tụng dân sự 2015, Luật trọng tài thương mại 2010, Luật Thương mại Việt Nam 2005, Luật Đầu tư 2014 và Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015.

2.1.2. Các công ước quốc tế

Các điều ước quốc tế trong thương mại quốc tế thiết lập những nguyên tắc và quy tắc pháp lý cho các giao dịch xuyên biên giới của các chủ thể kinh doanh. Quốc gia, một khi tham gia ký kết điều ước quốc tế, sẽ phải tuân thủ các cam kết của mình trong khuôn khổ điều ước quốc tế liên quan trên cơ sở nguyên tắc tận tâm, thiện chí thực hiện cam kết quốc tế (pacta sunt servanda) của công pháp quốc tế. Việt Nam cũng đề cao giá trị pháp lý của các điều ước quốc

tế mà mình tham gia và đặc biệt tôn trọng các cam kết quốc tế của mình trong khuôn khổ điều ước thương mại [1].

Căn cứ vào tính chất của điều ước quốc tế trong thương mại, các điều ước quốc tế có thể được phân thành hai loại: i) điều ước thiết lập các nguyên tắc chung cho hoạt động thương mại quốc tế và ii) điều ước quốc tế trực tiếp điều chỉnh các vấn đề liên quan đến quyền và nghĩa vụ của các chủ thể tham gia giao dịch hợp đồng thương mại quốc tế cụ thể.

Cùng với các căn cứ pháp lý là các quy phạm pháp luật quốc gia, điều ước quốc tế cũng đóng vai trò quan trọng trong việc quy định thẩm quyền của trọng tài giải quyết các tranh chấp thương mại quốc tế. Có thể kể đến một số công ước quốc tế như các Công ước quốc tế Lahay về tư pháp quốc tế và Công ước Brussels về các vấn đề dân sự và thương mại, gồm:

– Công ước Liên Hợp Quốc về hợp đồng bán hàng quốc tế năm 1980 (Công ước Viên). Công ước Viên có hiệu lực sau khi được 10 nước phê duyệt là nhằm lập ra một luật pháp thống nhất cho việc bán hàng quốc tế. Các bên tham gia có thể giảm thiểu các điều kiện của nó nếu họ muốn.

– Nghị quyết Brussels (Liên minh châu Âu) về thẩm quyền và thực thi các phán quyết trong lĩnh vực dân sự – thương mại năm 2000. Theo nghị quyết này, quy tắc xác định thẩm quyền chung là "Người nào cư trú ở một nước thành viên, bất kể họ có quốc tịch gì, sẽ bị kiện tại tòa án của nước thành viên đó" (Khoản 1, Điều 2). Ngoài ra, Nghị quyết cũng quy định quy tắc xác định thẩm quyền ngoại lệ; đó là các vấn đề liên quan đến hợp đồng. Theo đó, một người cư trú ở một nước thành viên có thể bị kiện ở một nước thành viên khác, nơi thực hiện nghĩa vụ của hợp đồng. Đối với tranh chấp liên quan đến hợp đồng mua bán hàng hóa, đó là nơi hàng hóa được chuyển giao hoặc cần được chuyển giao; ở hợp đồng cung cấp dịch vụ, đó là nơi dịch vụ được cung cấp hoặc cần được cung cấp.

Về lý luận cũng như thực tiễn, tất yếu sẽ có tranh chấp xảy ra từ các hợp đồng này. Vì vậy, pháp luật các nước cũng như Việt Nam cần có những quy định về hợp đồng thương mại quốc tế và một cơ chế giải quyết tranh chấp phù hợp từng điều kiện trong nước với xu thế quốc tế. Để đảm bảo duy trì trật tự pháp lý và đảm bảo quyền lợi cho các chủ thể trong hoạt động thương mại quốc tế, pháp luật các quốc gia đã có những quy định về cơ chế giải quyết các tranh chấp giữa các bên trong quan hệ thương mại quốc tế bằng nhiều phương thức.

2.1.3. Tập quán thương mại

Tập quán là những thói quen, phong tục được áp dụng một cách thường xuyên với nội dung rõ ràng và dựa vào đó, các bên xác định hành vi tương xứng, có thể thành văn hoặc bất thành văn. Trong Bộ luật Dân sự 2015, thuật ngữ "tập quán" được định nghĩa tại Khoản 1, Điều 5, theo đó: "tập quán là quy tắc xử sự có nội dung rõ ràng để xác định quyền, nghĩa vụ của cá nhân, pháp nhân trong quan hệ dân sự cụ thể, được hình thành và lặp đi lặp lại nhiều lần trong một thời gian dài, được

thừa nhận và áp dụng rộng rãi trong một vùng, miền, dân tộc, cộng đồng dân cư hoặc trong một lĩnh vực dân sự”.

Tập quán thương mại là thói quen được thừa nhận rộng rãi trong hoạt động thương mại trên một vùng, miền hoặc một lĩnh vực thương mại, có nội dung rõ ràng, được các bên thừa nhận để xác định quyền và nghĩa vụ của các bên trong hoạt động thương mại. Thông thường, tập quán thương mại quốc tế có ba nhóm: các tập quán có tính chất nguyên tắc, các tập quán chung và các tập quán khu vực.

Các tập quán thương mại được nhiều nước công nhận và được áp dụng ở nhiều nơi, nhiều khu vực trên thế giới. Ví dụ: Incoterms năm 2010 (Các Điều kiện Thương mại Quốc tế) do Phòng Thương mại Quốc tế (International Chamber of Commerce – ICC) tập hợp và soạn thảo được rất nhiều quốc gia trên thế giới thừa nhận và áp dụng trong hoạt động mua bán hàng hoá quốc tế. Hay UCP 500, do ICC ban hành, đưa ra các quy tắc để thực hành thống nhất về thư tín dụng cũng được nhiều quốc gia trên thế giới áp dụng vào hoạt động thanh toán quốc tế.

Incoterms năm 2020 (bản sửa đổi năm 2020) được hiểu là áp dụng bản Quy tắc của ICC về các điều kiện thương mại quốc tế. Việc nêu cụ thể Incoterms 2020 sẽ giúp các bên tránh áp dụng nhầm các bản sửa đổi Incoterms trước đó, như bản sửa đổi năm 2000 và 2010. Khi áp dụng tập quán thương mại quốc tế, cần phải tiến hành phân loại tập quán quốc tế. Nếu có tập quán chung và tập quán riêng thì tập quán riêng có giá trị trội hơn.

2.2. Giải quyết tranh chấp hợp đồng vận chuyển bằng đường biển quốc tế theo cơ chế trọng tài ở Việt Nam

Việc giải quyết các tranh chấp bằng phương thức trọng tài đã tồn tại từ lâu và rất được các nước phát triển ưa chuộng và sử dụng rộng rãi trong các giao dịch thương mại quốc tế. Chẳng hạn, nước Anh, nước áp dụng luật không thành văn, đã ban hành đến ba đạo luật về trọng tài. Những tổ chức trọng tài thường trực hình thành đầu tiên ở Anh. Tại Pháp, một toà án trọng tài có uy tín lớn trong giới kinh doanh toàn thế giới được đặt tại Phòng Thương mại quốc tế ở Pari. Có nhiều quan điểm khác nhau của các nhà nghiên cứu khoa học khi bàn về khái niệm trọng tài. Chẳng hạn, theo Fouchar (Đại học Pari II) thì: “Trọng tài là một phương thức giải quyết tranh chấp, theo đó các bên thoả thuận giao cho một cá nhân (trọng tài viên) thẩm quyền giải quyết tranh chấp phát sinh giữa họ với nhau” [4]. Theo giáo trình Tư pháp quốc tế của Bôguxlapski (Nga) thì: “Toà án trọng tài được hiểu là toà án do các bên lựa chọn để giải quyết tranh chấp phát sinh giữa họ với nhau; các bên quyết định thành phần của toà án; khác với toà án của nhà nước ở chỗ toà án trọng tài chỉ có thẩm quyền trên cơ sở thoả thuận của các bên”. Trọng tài [7] là quá trình giải quyết tranh chấp do các bên tự nguyện lựa chọn, trong đó bên thứ ba trung lập (trọng tài viên) sau khi nghe các bên trình bày sẽ ra một quyết định có tính chất bắt buộc đối với các tranh chấp.

Các công ước quốc tế, cũng như Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, đều đưa ra các biện pháp giải quyết tranh chấp để các bên có thể lựa chọn. Theo đó, khi có tranh chấp xảy ra, các bên liên quan có thể giải quyết bằng thương lượng hoặc thỏa thuận đưa ra giải quyết tranh chấp bằng trọng tài hoặc khởi kiện ra tòa án. Trước một vụ việc phát sinh, hai bên cần nghiêm túc, khách quan trong việc đánh giá mức độ lỗi của mình và mức độ lỗi của đối phương.

Theo xu hướng hiện nay, các bên đương sự thường giao tranh chấp cho trọng tài thương mại xét xử. Vì vậy, giải quyết tranh chấp bằng trọng tài so với việc xét xử của tòa án thương mại có những điểm lợi thế sau:

- Đảm bảo được bí mật kinh doanh của hai bên,
- Thủ tục đơn giản. Các trọng tài viên tinh thông nghiệp vụ về thương mại hàng hải nên giải quyết nhanh, kết quả xét xử có thể thỏa đáng, hợp lý; phán quyết của trọng tài có giá trị chung thẩm cho nên không phải đi kiện theo thủ tục phúc thẩm,
- Đặc biệt, mặc dù đã khiếu kiện nhau tại tòa, nhưng khả năng hòa giải vẫn tồn tại cho đến ngày xét xử, các bên có thời gian tìm kiếm cơ hội để dung hòa, tránh mâu thuẫn.

Trọng tài là phương thức giải quyết tranh chấp riêng tư, được các bên tranh chấp lựa chọn làm cách thức để chấm dứt xung đột giữa họ mà không cần viện đến tòa án. Phương thức này nhận được sự ủng hộ của nhiều quốc gia trên thế giới và đang ngày càng trở nên phổ biến hơn. Trọng tài là một phương thức giải quyết tranh chấp phát sinh dựa trên sự thỏa thuận của các bên tham gia tranh chấp nhằm giải quyết các tranh chấp thương mại giữa các thương nhân (hoặc chủ thể của quan hệ thương mại) với nhau bởi một hội đồng trọng tài gồm một hoặc nhiều trọng tài viên trên cơ sở trình tự thủ tục do các bên tranh chấp thỏa thuận chọn ra [6]. Sau khi cân nhắc mọi chứng cứ và lập luận của các bên, trọng tài viên hoặc hội đồng trọng tài sẽ ra một phán quyết, quyết định. Phán quyết, quyết định này có giá trị bắt buộc thi hành đối với các bên và phán quyết, quyết định của trọng tài quốc tế có thể được cưỡng chế thi hành với sự trợ giúp của tòa án [3]. Như vậy, trọng tài, với tính chất là một phương thức giải quyết tranh chấp ngoài thủ tục tư pháp do các bên lựa chọn, về cơ bản vẫn là một cơ quan tài phán. Trọng tài có thể xác định bên nào gây ra thiệt hại, bên nào phải chịu các chế tài hay phải bồi thường cho bên kia, v.v. Tuy không mang nặng tính “xét xử” như tòa án, nhưng đây vẫn là một phương thức giải quyết tranh chấp có thể khiến các bên tham gia tranh chấp phải mang cảm giác thắng – thua. Trong lĩnh vực thương mại, đặc biệt là thương mại quốc tế – một lĩnh vực tương đối nhạy cảm do có liên quan tới các bên đến từ các quốc gia khác nhau, việc phải đưa tranh chấp ra giải quyết tại cơ quan tài phán, đồng thời lại phải chịu các chế tài, có thể khiến các bên không thể nổi lại quan hệ hợp tác kinh doanh được nữa. Do đó, dù có nhiều ưu điểm so với tòa án hay các phương thức giải quyết tranh chấp khác, nhưng nếu xét trên mong muốn của các bên tìm một phương thức giải quyết tranh chấp hòa bình, trọng tài đôi khi cũng không phải là một phương án tối ưu [8].

Trong hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, các bên đều thỏa thuận một điều khoản về giải quyết tranh chấp bằng trọng tài, được lập dưới hai hình thức:

– Trọng tài đặc biệt (trọng tài vụ việc): do hai bên đương sự lập ra để giải quyết một tranh chấp cụ thể, sau khi giải quyết xong thì không còn tồn tại nữa.

– Trọng tài thường trực (trọng tài quy chế): trọng tài được thành lập ra hoạt động thường xuyên theo một quy chế nhất định. Hiện nay, hầu hết các nước có trọng tài thường trực. Chẳng hạn, Nhật Bản có Hiệp hội Trọng tài thương mại Nhật Bản; Hồng Kông có Trung tâm trọng tài quốc tế Hồng Kông; Thái Lan có Ủy ban Trọng tài thương mại Thái Lan; Vương quốc Anh có Tòa trung tâm quốc tế Luân Đôn.

Trọng tài là hình thức giải quyết tranh chấp kết hợp được các ưu điểm của hình thức thương lượng, hoà giải và toà án, do đó rất phù hợp để giải quyết các tranh chấp nói chung và các tranh chấp hàng hải nói riêng, đặc biệt là trong thương mại hàng hải. So với phương thức thương lượng, trung gian hoà giải và toà án thì thủ tục trọng tài là một phương thức giải quyết tranh chấp có nhiều ưu điểm:

Thứ nhất, thủ tục trọng tài đơn giản, nhanh chóng nên các bên tranh chấp không tốn kém nhiều thời gian và tiền bạc. Phán quyết của trọng tài có giá trị chung thẩm nên không phải đi kiện theo thủ tục phúc thẩm, làm cho việc giải quyết tranh chấp được nhanh chóng kịp thời, không làm gián đoạn hoạt động kinh doanh của các bên. Trọng tài có nhiều nét ưu việt hơn so với toà án. Sở dĩ như vậy là vì trong các tranh chấp hàng hải, nhất là trong các tranh chấp liên quan đến thương mại như vận chuyển hàng hoá, vấn đề thời gian là cực kỳ quan trọng; hàng hoá có thể bị hư hỏng hoặc hư hại nhanh chóng; có thể phải trả một khoản tiền bồi thường do bốc hàng chậm nếu hàng hoá được bốc dỡ chậm hơn lịch trình đã định; chủ tàu có thể phải trả khoản tiền phạt lưu bãi do lưu giữ tàu quá hạn. Thông thường, các tòa án tư pháp của nhà nước không phù hợp khi phải giải quyết nhanh chóng các tranh chấp này bởi thủ tục tố tụng tư pháp phức tạp mất nhiều thời gian, dẫn đến việc giải quyết chậm chễ mặc dù sự can thiệp của toà án là vô cùng cần thiết khi phải áp dụng các biện pháp khẩn cấp tạm thời như ngăn chặn không cho một bên tẩu tán hoặc bắt giữ tàu.

Thứ hai, các bên tranh chấp có khả năng tác động đến quá trình phán xét, kiểm soát được việc cung cấp chứng cứ của mình và điều này giúp các bên giữ được bí quyết kinh doanh, nghề nghiệp của mình.

Thứ ba, khả năng chỉ định trọng tài viên thành lập hội đồng trọng tài giải quyết vụ việc giúp các bên lựa chọn được trọng tài viên giỏi, nhiều kinh nghiệm, am hiểu sâu sắc vấn đề đang tranh chấp để họ có thể giải quyết nhanh chóng, chính xác.

Thứ tư, trọng tài không đại diện cho quyền lực tư pháp của nhà nước, nên rất phù hợp với các tranh chấp hàng hải có yếu tố nước ngoài. Tuy nhiên, việc giải quyết tranh chấp theo

thủ tục trọng tài cũng bộc lộ một số hạn chế nhất định. Do trung tâm trọng tài không đại diện cho quyền lực nhà nước nên tính cưỡng chế thi hành của các phán quyết trọng tài không cao. Trong nhiều trường hợp, việc thực hiện quyết định trọng tài hoàn toàn phụ thuộc vào sự tự nguyện của các bên tranh chấp.

Thẩm quyền giải quyết tranh chấp tại Việt Nam được quy định tại Điều 3, Điều lệ của Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam, theo đó thẩm quyền của Trung tâm là giải quyết bất kỳ tranh chấp nào khi: i) một trong các bên tranh chấp là thể nhân hoặc pháp nhân nước ngoài hoặc tất cả các bên là thể nhân hoặc pháp nhân nước ngoài và ii) khi trước hoặc sau khi tranh chấp phát sinh các bên thoả thuận đưa tranh chấp ra Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam, hoặc khi theo một Hiệp định quốc tế, họ có nghĩa vụ phải làm như vậy. Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam không chỉ giải quyết các tranh chấp về hàng hải thương mại quốc tế như Hội đồng trọng tài hàng hải trước đây, mà còn các tranh chấp phát sinh từ các hợp đồng về đầu tư, du lịch, vận tải quốc tế, bảo hiểm, chuyển giao công nghệ, tín dụng và thanh toán quốc tế.

Các tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế thường xảy ra với nội dung phức tạp và liên quan đến nhiều bên, nên việc tranh chấp đòi cần được giải quyết kịp thời nhằm bảo vệ quyền lợi cho các đương sự. Do đó, trong quá trình hội đồng trọng tài giải quyết vụ tranh chấp, nếu cảm thấy quyền và lợi ích hợp pháp của mình bị xâm hại hoặc có nguy cơ trực tiếp bị xâm hại thì các bên có quyền làm đơn đến Tòa án để yêu cầu áp dụng một hoặc một số biện pháp khẩn cấp tạm thời thích hợp để bảo vệ tài sản đang bị tranh chấp theo quy định tại Điều 48, Luật trọng tài thương mại 2010: *“Các bên tranh chấp có quyền yêu cầu Hội đồng trọng tài, Tòa án áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời theo quy định của Luật này và các quy định của pháp luật có liên quan, trừ trường hợp các bên có thỏa thuận khác; Việc yêu cầu Tòa án áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời không bị coi là sự bác bỏ thỏa thuận trọng tài hoặc khước từ quyền giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài”*. Theo đó, hội đồng trọng tài hoặc tòa án có quyền áp dụng các biện pháp khẩn cấp tạm thời khi có một hoặc các bên đương sự yêu cầu, tùy theo sự thỏa thuận giữa các bên.

Thỏa thuận giải quyết tranh chấp bằng trọng tài là nền tảng cho trọng tài quốc tế. Nó ghi nhận sự đồng thuận của các bên trong việc đưa vụ tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế ra trọng tài. Điều khoản trọng tài thường ngắn gọn, xuất phát từ việc các bên xác định tranh chấp phát sinh từ việc thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế. Trong khi đó, thỏa thuận giải quyết tranh chấp đã phát sinh thường dài hơn bởi vì lúc này tranh chấp đã xảy ra trên thực tế và do đó thỏa thuận này có thể được điều chỉnh để tương thích với hoàn cảnh của vụ việc – có thể bao gồm tên các trọng tài viên, nêu ra các vấn đề trong tranh chấp, quy định về việc trao đổi các bản đệ trình và các vấn đề về thủ tục khác [8].

2.3. Một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật về giải quyết tranh chấp hợp đồng vận chuyển bằng đường biển quốc tế theo cơ chế trọng tài ở Việt Nam

Thứ nhất, cần mở rộng thẩm quyền giải quyết tranh chấp thương mại của Trọng tài thương mại. Các văn bản pháp luật hướng dẫn Luật Trọng tài Thương mại 2010 nên giải thích theo hướng mở rộng phạm vi thẩm quyền của trọng tài, tôn trọng ý chí tự do thỏa thuận của các bên tranh chấp. Cụ thể, nên quy định thẩm quyền của trọng tài theo phương pháp loại trừ, mở rộng thẩm quyền của trọng tài ra cả những tranh chấp dân sự, trừ một số tranh chấp liên quan đến quyền nhân thân, quan hệ hôn nhân, gia đình và thừa kế theo quy định của luật dân sự. Quy định như vậy sẽ phù hợp với pháp luật chung của thế giới. Ví dụ, theo Luật Trọng tài Singapore thì trọng tài có thẩm quyền giải quyết tranh chấp dân sự, trừ tranh chấp về hình sự và tranh chấp về hôn nhân và gia đình. Đặc biệt, quy định theo hướng trên sẽ giúp các trung tâm trọng tài có thêm nguồn thu nhập, qua đó góp phần tăng doanh thu, tạo điều kiện, cơ sở để tái đầu tư cho chính trung tâm trọng tài, có điều kiện để đảm bảo cho hoạt động của trọng tài tốt hơn, quyền lợi của trọng tài viên cũng đảm bảo hơn. Ngoài ra, việc này cũng góp phần giảm áp lực cho hệ thống tòa án vốn đang trong tình trạng quá tải.

Thứ hai, hoàn thiện quy định của pháp luật về biện pháp khẩn cấp tạm thời. Pháp luật về trọng tài hiện hành nên có quy định về việc thi hành các biện pháp khẩn cấp tạm thời. Việc thi hành các quyết định biện pháp khẩn cấp tạm thời cũng như việc thay đổi, áp dụng biện pháp bổ sung, hủy bỏ các biện pháp này nên thực hiện tương tự như áp dụng các biện pháp của tòa án. Bên cạnh đó, Điều 50, Luật Trọng tài Thương mại 2010, cũng như Bộ luật Tố tụng Dân sự 2014, cần có hướng dẫn chi tiết hơn về việc xem xét áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời, trong đó phải dựa trên tinh thần: Tòa án hay Hội đồng trọng tài nhận định sự cần thiết dựa trên hồ sơ, chỉ ít phải có những căn cứ cơ bản sau: i) bên yêu cầu phải có căn cứ pháp lý tối thiểu cho yêu cầu chính; ví dụ, nếu tranh chấp về mua bán thì phải có kế ước và các chứng từ liên quan; ii) bằng chứng, tài sản tranh chấp có nguy cơ bị hư hỏng do đặc tính tự nhiên của nó; giữa yêu cầu áp dụng lệnh khẩn cấp tạm thời và yêu cầu chính phải có những mối liên quan xác đáng. Để nhận định về sự cần thiết này, sau khi nhận đơn, bằng chứng và biện pháp bảo đảm, Hội đồng trọng tài phải họp hoặc trao đổi và thống nhất quyết định giữa các trọng tài viên; hình thức phiên họp hay trao đổi này chưa được quy định chi tiết tại Luật Trọng tài Thương mại 2010.

Thứ ba, hoàn thiện quy định của pháp luật về thỏa thuận trọng tài. Pháp luật nên quy định rõ ràng các tranh chấp phát sinh từ quan hệ thuộc phạm vi giải quyết tranh chấp của trọng tài thương mại, dù là quan hệ hợp đồng hay không phải là quan hệ hợp đồng vẫn có thể được giải quyết bằng trọng tài. Điều này hoàn toàn phù hợp với pháp luật trọng tài quốc tế. Luật trọng tài của hầu hết các nước có nền kinh tế phát triển như Anh, Đức, Hàn Quốc, Nga, Nhật... đều quy định tranh chấp phát sinh từ hợp đồng hay không hợp đồng đều có thể được giải quyết bằng trọng tài. Luật Trọng tài nên quy định theo hướng mở rộng hình thức đối với thỏa

thuận trọng tài, tránh trường hợp các bên rõ ràng là có thỏa thuận trọng tài, nhưng thỏa thuận đó lại không được công nhận về mặt hình thức, làm mất quyền yêu cầu trọng tài giải quyết tranh chấp của các bên tranh chấp. Tuy nhiên, xét ở một góc độ nào đó thì hình thức của thỏa thuận trọng tài cũng không nên quy định quá rộng và không có những giới hạn cần thiết; nếu không, sự kiện này dễ dàng có thể bị một bên lợi dụng. Bên cạnh đó, pháp luật về trọng tài nên bổ sung các quy định về trường hợp thỏa thuận trọng tài không thực hiện được hoặc không thể thực hiện được và thẩm quyền của tòa án được xét xử. Luật Trọng tài Thương mại cần quy định về thời gian thành lập hội đồng trọng tài vụ việc trong trường hợp có khiếu nại quyết định chỉ định trọng tài viên cho bị đơn. Việc quy định thời hạn bao lâu để hai trọng tài viên bầu Chủ tịch hội đồng trọng tài sau khi có quyết định giải quyết khiếu nại của tòa án có ý nghĩa hết sức quan trọng về tính hợp pháp liên tục của tổ tụng trọng tài, bởi vì, nếu hai trọng tài viên không thể tự mình bầu được Chủ tịch hội đồng trọng tài thì các bên phải đề nghị tòa án nhân dân có thẩm quyền chỉ định Chủ tịch hội đồng trọng tài cho mình theo quy định tại Khoản 3, Điều 41, Luật Trọng tài Thương mại 2010, chứ không thể kéo dài tổ tụng.

Cụ thể, nên quy định bổ sung tại Điều 41, Luật Trọng tài Thương mại 2010, theo hướng sau: “Trường hợp vụ tranh chấp có nhiều bị đơn, thì các bị đơn phải thống nhất chọn trọng tài viên trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày nhận được đơn khởi kiện của nguyên đơn và các tài liệu kèm theo. Hết thời hạn này, nếu các bị đơn không chọn được trọng tài viên và nếu các bên không có thỏa thuận khác về việc chỉ định trọng tài viên, thì một hoặc các bên có quyền yêu cầu tòa án có thẩm quyền chỉ định trọng tài viên cho các bị đơn. Trường hợp có khiếu nại quyết định chỉ định trọng tài viên cho các bên, thì trong vòng 15 ngày kể từ ngày tòa án có thẩm quyền có văn bản giải quyết khiếu nại, hai trọng tài viên phải bầu chủ tịch hội đồng trọng tài để giải quyết vụ kiện.” Luật Trọng tài Thương mại cần quy định bổ sung trao cho hội đồng trọng tài vụ việc các thẩm quyền quyết định liên quan đến trình tự, thủ tục tổ tụng trọng tài. Cụ thể là bổ sung quy định: “Hội đồng trọng tài vụ việc được quyền quyết định các trình tự, thủ tục giải quyết vụ tranh chấp, nếu các bên tranh chấp không tự thỏa thuận được”. Bên cạnh đó, cũng cần khuyến khích thành lập trọng tài vụ việc, tạo cơ hội cho những chuyên gia kinh tế tham gia hoạt động trọng tài. Các cá nhân được các bên tranh chấp tin tưởng và phù hợp với tiêu chuẩn pháp luật quy định đều có thể tham gia với tư cách là trọng tài viên.

Sự phát triển của pháp luật thế giới về giải quyết tranh chấp đã tác động rõ rệt đến pháp luật giải quyết tranh chấp ở Việt Nam. Giải quyết tranh chấp nói chung và tranh chấp hàng hải nói riêng như trọng tài là phương thức thông dụng, phổ biến trên thế giới cũng đã được áp dụng tại Việt Nam. Phương thức này đã góp phần quan trọng trong việc bảo vệ quyền lợi hợp pháp của các bên tranh chấp và tạo ra một môi trường pháp lý ổn định cho các quan hệ pháp luật hàng hải tồn tại và phát triển. Pháp luật giải quyết tranh chấp hợp đồng vận chuyển bằng đường biển quốc tế ngoài việc mang những đặc điểm của pháp luật giải quyết tranh chấp nói chung còn chứa những đặc điểm riêng biệt xuất phát từ tính chất đặc thù của lĩnh vực hàng hải.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Hoàng Văn Châu (2015), *Công ước quốc tế về vận tải hàng hóa bằng đường biển và vấn đề gia nhập của Việt Nam*, Nxb. Lao động, Hà Nội.
2. Đại học Luật TP. Hồ Chí Minh (2020), *Giáo trình Luật Thương mại quốc tế 1*, Nxb. Hồng Đức, TP. Hồ Chí Minh.
3. Đại học Luật TP. Hồ Chí Minh (2020), *Giáo trình Luật Thương mại quốc tế 2*, Nxb. Hồng Đức, TP. Hồ Chí Minh.
4. Fouchar P. (1999), *Fouchard Gaillard Goldman on International Commercial Arbitration*, Nxb. Kluwer Law International, ISBN. 9789041110251, Netherlands.
5. Nguyễn Văn Thoan, Nguyễn Thị Hồng Vân (2014), Tìm hiểu Công ước của Liên hợp quốc về sử dụng chứng từ điện tử trong hợp đồng quốc tế và giải pháp để Việt Nam gia nhập, *Tạp chí kinh tế đối ngoại*, 67, Tr. 17.
6. Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam (2015), *Giải quyết tranh chấp hợp đồng những điều doanh nhân cần biết*, Nxb. Tri thức, Hà Nội, Tr. 265.
7. West. Pu. CO (1991), *Từ điển luật học Black's*, Nxb. West, Tr. 76.
8. Trung tâm trọng tài quốc tế Việt Nam (2019), *Tổng quan về thỏa thuận trọng tài*, Truy cập ngày 23/2/2021 tại <https://www.viac.vn/thu-tuc-trong-tai/tong-quan-ve-thoa-thuan-trong-tai-a56.html>.