

# Một số vấn đề cần lưu ý trong kinh doanh

LS. NGÔ KHẮC LỄ

*Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam (VIAC)*

*Trong kinh doanh, có những sơ suất nhỏ nhưng dẫn đến thiệt hại không nhỏ và có nhiều vấn đề cần lưu ý để hạn chế, phòng tránh rủi ro. Bài viết dưới đây để bạn đọc trong và ngoài Ngành hàng hải tham khảo qua một số thực tế mà người viết đã gặp.*

## 1. Điều tra thương nhân, cảnh giác với giá rẻ và chú ý địa chỉ thư điện tử

Cần nắm thông tin về thương nhân kết hợp với trao đổi trực tiếp. Có trường hợp một thương nhân lừa vài công ty theo cùng một kiểu. Đến khi biết thì họ đã “cao chạy xa bay”. Cần trao đổi thông tin về thương nhân, đối tác trong các hiệp hội ngành nghề như một số hiệp hội, doanh nhân nước ngoài tại Việt Nam vẫn làm, tuy đơn giản mà hiệu quả tốt. Chính vì vậy, họ tránh được nhiều rủi ro và tranh chấp do có thông tin chính xác và kịp thời.

Đặc biệt chú ý với thương nhân giao dịch lần đầu để biết tình hình tài chính, uy tín kinh doanh của công ty họ ra sao; nếu có thể thì nên trực tiếp gặp gỡ. Thông qua internet, bạn hàng, công ty tư vấn, thương vụ hoặc đại sứ quán Việt Nam ở nước sở tại để có thông tin. Không ít trường hợp, có công ty Việt Nam không kiểm tra tên công ty ghi trong hợp đồng là có thật hay không, đến khi bị lừa mới biết tên công ty đó là giả. Mỗi nước có quy định về con dấu khác nhau. Nhìn vào con dấu có thể biết công ty thuộc nước nào. Công ty Singapore thường có chữ “Pte Ltd”, Malaysia với “Sdn Bhd”, Úc “Pty. Ltd.”... thấy con dấu có chữ lạ cũng nên tìm hiểu ngay.

Không có gì là miễn phí hay cho không cả! Nên nhớ rằng không thể có giá dịch vụ hay hàng hóa quá rẻ

so với giá thị trường mà chất lượng lại được chào là “hảo hạng” vì điều đó là phi lý về mặt giá thành trong thương mại quốc tế. Thực tế, đây là những cái bẫy để chờ “máu tham” chảy vào.

Không ai phủ nhận được ưu điểm về nhiều mặt của thư điện tử. Trong địa chỉ thư điện tử có một phần rất nên chú ý là nội dung phía sau cái “a-công” (@). Có doanh nghiệp bảo rằng đã giao dịch với công ty lớn, có tên tuổi mà nói ra ai cũng biết, kể cả không ở trong cùng ngành nghề, mà vẫn bị lừa. Hóa ra, sau cái @ ấy là địa chỉ công cộng - ai cũng có thể đăng ký địa chỉ loại này với phần nội dung phía trước dấu @ là tên các công ty “tùy chọn”. Lấy được tiền xong thì phần nhiều những hợp thư này trở thành hợp thư “chết”, còn doanh nghiệp bị lừa có được bài học... giá cao.

*Một doanh nghiệp Việt Nam*, nhận được yêu cầu chở hóa chất nguy hiểm từ Malaysia với giá... gần gấp đôi giá thị trường. Trong lúc hàng ít tàu nhiều, hợp đồng được ký ngay. Người thuê vận chuyển lại giới thiệu đại lý tàu biển tại Malaysia với giá hấp dẫn, và tàu chạy thì phải có dấu nên một nhà cung cấp dầu xuất hiện với giá không thể từ chối cũng do thương nhân Malaysia nêu trên giới thiệu. Sau khi chuyển tiền cảng phí, đại lý phí, tiền mua dầu và chờ đến khoảng một tuần để cấp dầu (trong khi tàu đã đến cảng) nhưng vẫn chỉ nhận được các thư điện tử báo rằng sắp thu xếp xong mọi việc. Không thể chờ thêm được nữa, công ty nọ điện thoại cho người viết bài này nhờ giúp đỡ. Khi biết giá cước vận chuyển là gần gấp đôi giá thị trường nhất là trong thời buổi hiện nay, khả năng đây là hành vi lừa đảo được nghĩ đến đầu tiên.

Chúng tôi lên đường ngay để tìm gặp những người có liên quan

đến giao dịch này và đã tận mắt chứng kiến địa chỉ công ty của đại lý tàu là địa chỉ của một... hiệu sách. Người chủ hiệu sách cho biết không hề có ông “Kenny” nào ở đây và địa chỉ ghi như không hoàn toàn thật chính xác vì không có địa danh “U2” ở đây, và địa chỉ còn lại thì không có, vì hình như nó nằm ở... một thành phố khác của Malaysia. Đến địa chỉ ở thành phố khác đó thì đúng là không có thật. Những kẻ lừa đảo đã gắn địa chỉ của nơi này vào tên thành phố của nơi khác. Ngay cả chữ “C/o” trong địa chỉ nghĩa là để nhờ nơi đó chuyển thư từ cũng không có thật. Chúng tôi vẫn liên lạc được với các “thương nhân” này qua điện thoại và thư điện tử nhưng không thể gặp được họ. Kết quả là mất hết tiền và tàu chờ quá lâu mà cũng không có hàng để bốc nên đã được cho chạy về nhà (Việt Nam). Dưới đây là mấy công ty “lừa” nêu trên:

*Người thuê vận chuyển:* Link Marine or Nominated Company (trong hợp đồng không ghi địa chỉ trụ sở của người thuê vận chuyển), Mr Kelvin, Email: link-marine@hotmail.com, Ms. May (For and on behalf of Mr. Kelvin).

*Đại lý tàu:* Broad Sea Agency, Người liên hệ: Mr. Kenny [mailto:broadsea.kenny@hotmail.com], Contact No. + 60103652745, Email: broadsea.kenny@hotmail.com, 40, Jalan Pengacara U2/48, Temasya Industrial Park, Glenmarie, 40150, Shah Alam, Selangor, Malaysia.

*Công ty cấp dầu:* Kse Bunker Supply, C/o Lot 9 2nd Floor Plo 500 Jalan Keluli 2, Pasir Gudang Industrial Estate 81700 Pasir Gudang, Johor. Malaysia.

Các khoản tiền của chủ tàu Việt Nam vẫn được chuyển đầy đủ vào các tài khoản dưới đây nhưng sau khi chúng tôi trực tiếp khai báo với

cảnh sát Malaysia và các tài khoản được cảnh sát kiểm tra thì tiền đã bị rút gần hết, chỉ còn lại 1.179,50 RM (tiền Malaysia) tương đương vài trăm đô la Mỹ trong tài khoản.

*Tài khoản của người cấp dấu:*  
Hong Leong Bank Berhad  
Beneficiary: Kelana Setia Executive Business Center Sdn Bhd  
Bank account number: 02800265397,  
Swift code HLBBMYKL

*Tài khoản của đại lý tàu:* Name: Raffles Money Change Pte Ltd.

A/C: 501172035301USD, Beneficiary Bank: Oversea - Chinese Banking Corporation Limited Singapore, SwiftCode: OCBCSGSG. Khoản tiền này lại được chuyển vào một công ty Singapore qua ngân hàng tại Singapore.

Chúng tôi đến Thương vụ Việt Nam tại Malaysia để báo cáo và nhờ giúp đỡ. Ông tham tán Thương mại vẫn nói chuyện được qua điện thoại với bọn lừa đảo và yêu cầu chúng thực hiện những điều đã cam kết nhưng khi nói đến sẽ báo cảnh sát thì chúng im lặng và nhẹ nhàng tắt máy.

## 2. Lưu ý khi có yêu cầu cấp vận đơn đích danh

Vận đơn đích danh (Straight B/L) là vận đơn ghi rõ tên người nhận hàng. Chỉ người có tên ghi trên vận đơn mới nhận được hàng. Vận đơn đích danh không chuyển nhượng được. Người có tên trong vận đơn đích danh là người nhận hàng hợp pháp. Ví dụ, phần “người nhận hàng” trong vận đơn ghi: “Consignee: ABC Company” thì chỉ công ty này mới nhận được hàng. Loại vận đơn này không thể chuyển nhượng được bằng ký hậu. Do thiếu chú ý thích đáng, một số công ty xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam dùng loại vận đơn này theo đề nghị của người nhập khẩu đã gặp tranh chấp về việc khi trả hàng cho người nhận hàng tại cảng đích, chủ tàu (người vận chuyển) có phải thu hồi loại vận đơn loại này hay không. Về vấn đề này, được biết cho đến nay có 2 *quan điểm hoàn toàn trái ngược nhau* thể hiện qua một số vụ tranh chấp được đưa ra xét xử tại tòa án.

**Quan điểm phải thu hồi vận đơn:** Một vụ tranh chấp theo tài liệu của hãng luật khá nổi tiếng thế giới là Ince & Co (Shipping law update, Issue 9, Autumn 2002), như sau:

Voss Peer (nguyên đơn) kiện APL Co Pte Ltd (bị đơn), tham

chiếu (2002) 3SLR, tại Toà Phúc thẩm Singapore (Singapore Court of Appeal). Nguyên đơn bán một xe ô tô cho Seohwan - một công ty của Hàn Quốc và chở trên tàu của bị đơn. Bị đơn ký phát hành vận đơn có ghi ở phần “người nhận hàng” (consignee) là “Seohwan” nhưng không có từ “to order” kèm theo nên được coi là “vận đơn đích danh” (và cũng còn có tên gọi khác là “straight consigned bill of lading” với ý nhấn mạnh là giao thẳng, trực tiếp cho đúng người nhận hàng có tên trên vận đơn).

Chủ tàu đã giao chiếc ô tô đó tại cảng trả hàng (port of destination) mà không thu hồi vận đơn của người nhận hàng là Seohwan. Giữa người bán hàng (nguyên đơn) và người mua hàng (người nhận hàng) “có vấn đề” về thanh toán tiền hàng (tiền mua ô tô) nên đã xảy ra kiện tụng giữa người bán hàng và chủ tàu (bị đơn) để đòi chủ tàu bồi thường thiệt hại. Toà phải xem xét, nhận định và đưa ra phán quyết là có cần phải thu hồi vận đơn trước khi trả hàng (ô tô) cho người nhận hàng hay không.

Bị đơn cho rằng “Straight Bill of Lading” là loại vận đơn không giao dịch (chuyển nhượng) được (non-negotiable), tương tự như, hay giống với (analogy) “Giấy gửi hàng đường biển” (Sea Waybill) nên không cần phải nộp vận đơn khi nhận hàng. Tuy vậy, Toà Phúc thẩm đã phân biệt “vận đơn đích danh” với “sea waybill” và phán quyết rằng với “vận đơn đích danh” cũng như với bất kỳ loại vận đơn nào khác, *chủ tàu/người vận chuyển chỉ được trả hàng khi có xuất trình (nộp) vận đơn*. Toà cũng phán quyết rằng nếu muốn vận đơn loại này chỉ có tác dụng như “sea waybill” thì phải thể hiện ý định đó bằng cách có thể là ghi ngay lên vận đơn hoặc có văn bản khác thoả thuận như vậy.

**Quan điểm không phải thu hồi vận đơn:** Trong một vụ kiện khác (từ cùng nguồn tài liệu trên) có liên quan đến “vận đơn đích danh” (The Rafaela S [2002] 2LLR 403, Langley J), toà lại phán quyết rằng không cần phải xuất trình (nộp) “vận đơn đích danh” khi nhận hàng. Luật có liên quan ở đây là Bộ luật Hàng hải (Anh) (UK COGSA 1971). Toà cho rằng “vận đơn đích danh” không phải là một vận đơn theo nghĩa của section 1(4) của Bộ luật

này vì vận đơn phải là “chứng từ về quyền sở hữu” (document of title) - chứng từ mà theo luật hàng hải, quyền sở hữu hàng hóa có thể được thực hiện và chuyển nhượng một cách đơn giản là ký hậu (endorse). Trong khi đó “vận đơn đích danh” lại không có chức năng này nên không phải là ... vận đơn và vì thế, không cần phải nộp khi nhận hàng ngay cả khi trên vận đơn có dòng chữ in sẵn là phải nộp (khi nhận hàng). Nguyên văn bằng tiếng Anh như sau: “The court decided that a straight bill of lading was not a bill of lading within the meaning of Section 1(4) because the reference under that section was to a bill of lading as a “document of title”. A “document of title” was a document by which ownership in the goods themselves could be transferred simply by endorsing the document. This was not a characteristic of a straight consigned bill of lading”. “The court also stated, obiter, that presentation of a straight consigned bill of lading by the consignee was not necessary in order to obtain delivery notwithstanding printed wording on the front of the bill requiring surrender of the bill against delivery”.

**Quy định của Việt Nam:** Về pháp luật Việt Nam liên quan đến việc thu hồi vận đơn khi trả hàng, cần lưu ý sự khác biệt trong Nghị định về vận tải đa phương thức và Bộ Luật Hàng hải Việt Nam. Khoản 3, Điều 19 Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 về vận tải đa phương thức quy định: “Khi chứng từ vận tải đa phương thức đã được phát hành dưới dạng không chuyển nhượng được thì hàng hóa được giao trả cho người có tên là người nhận hàng trong chứng từ, khi người đó chứng minh được mình là người nhận hàng có tên trong chứng từ”. Như vậy, thì không cần phải xuất trình (nộp) vận đơn khi nhận hàng.

Trong khi đó, điều 93 Bộ luật Hàng hải Việt Nam nêu: “Khi tàu biển đến cảng trả hàng, người vận chuyển có nghĩa vụ trả hàng cho người nhận hàng hợp pháp nếu có vận đơn gốc, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác có giá trị để nhận hàng quy định tại Điều 89 của Bộ luật này. Sau khi hàng hoá đã được trả, các chứng từ vận chuyển còn lại không còn giá trị để nhận hàng”. (Điều 89. Chuyển nhượng vận đơn 1. Vận đơn theo lệnh được chuyển nhượng

bằng cách ký hậu vận đơn. Người ký hậu cuối cùng có quyền phát lệnh trả hàng trong vận đơn theo lệnh là người nhận hàng hợp pháp. 2. Vận đơn vô danh được chuyển nhượng bằng cách người vận chuyển trao vận đơn vô danh đó cho người được chuyển nhượng. Người xuất trình vận đơn vô danh là người nhận hàng hợp pháp. 3. Vận đơn đích danh không được chuyển nhượng. Người có tên trong vận đơn đích danh là người nhận hàng hợp pháp. Như vậy, thì lại phải thu hồi (nộp) vận đơn khi trả hàng.

Với thực tế như nêu trên thì không thể “coi thường” loại vận đơn này về mặt có phải xuất trình (nộp) vận đơn khi nhận hàng và để tránh tranh chấp, người thuê vận chuyển/ người giao hàng (người gửi hàng) nên trao đổi trước với chủ tàu (người vận chuyển) về loại vận đơn này để xử lý cho phù hợp với ý định của mình khi thực hiện hợp đồng mua bán hàng hoá. Về phía chủ tàu (người vận chuyển) sau khi biết ý định sử dụng loại vận đơn này của người thuê vận chuyển/người giao hàng (người gửi hàng) thì nên trao đổi với người tư vấn hoặc đại lý tàu tại cảng trả hàng để chuẩn bị giải quyết những vấn đề có thể phát sinh kịp thời. Ví dụ: Người thuê vận chuyển, người bán hàng (người giao hàng, người gửi hàng) đề nghị với đại lý của chủ tàu (người vận chuyển) được cấp vận đơn đích danh và yêu cầu chứng từ này phải được người nhận hàng nộp cho đại lý tàu trước khi nhận hàng thế nhưng theo luật địa phương tại cảng trả hàng thì không cần phải nộp vận đơn loại này khi nhận hàng. Do đó, chủ tàu/người vận chuyển cần thông báo quy định nêu trên (không cần phải nộp vận đơn) cho người thuê vận chuyển/ người giao hàng (người gửi hàng), người bán hàng biết để họ quyết định dùng loại vận đơn phù hợp (nếu cần), chẳng hạn như vận đơn theo lệnh (to order B/L) để khống chế hàng hóa; hoặc để họ (người thuê vận chuyển/ người giao hàng, người gửi hàng) thỏa thuận với người mua hàng (người nhận hàng) rằng phải nộp vận đơn khi nhận hàng để thống nhất với chủ tàu/ người vận chuyển khi trả hàng tại cảng đích.

**3. Chọn điều kiện giao hàng phù hợp, với hàng rời, khối lượng lớn nên chọn bán FOB hoặc CIF/CFR; với hàng vận chuyển**

**bằng tàu chuyên tuyến - liner (tàu container) theo điều kiện FCA (không dùng FOB); với hàng nhập - CIP (không dùng CIF).**

Thông thường nhiều doanh nghiệp Việt Nam thích mua CIF, bán FOB. Như vậy, đã để mất quyền thuê vận chuyển hàng hóa (quen gọi là thuê tàu). Theo Incoterms (phiên bản cũ) thì rủi ro về hàng hóa chuyển từ người bán sang người mua khi hàng qua lan can tàu ở cảng bốc hàng song có người cho rằng trách nhiệm của người bán phải khi hàng về tới cảng đích mới chấm dứt. Theo Incoterms 2010 (có hiệu lực từ ngày 01/01/2011) thì rủi ro sẽ chuyển từ người bán sang người mua khi hàng đã đặt trên tàu. Mua CIF hay CFR thì giản đơn hơn nhưng khó kiểm soát được việc thuê vận chuyển nếu không có quy định phù hợp vì người bán có thể thuê những tàu già, tàu của những chủ tàu mà khả năng tài chính không cao để có giá cước rẻ và lợi nhuận tăng nên hay gặp rủi ro dọc đường, khi xảy ra rủi ro như vậy thì người mua phải gánh chịu, nghĩa là người mua phải đứng ra giải quyết hậu quả của những rủi ro đó khi hàng chưa về tới Việt Nam. Do đó, nên cố gắng mua FOB để chủ động về khâu vận chuyển, làm một vài lần sẽ quen và không có gì đáng sợ nhưng tiết kiệm được tiền thuê vận chuyển hơn là để người bán thuê vận chuyển. Nếu mua hàng theo điều kiện để hàng về tới Việt Nam thì người bán mới hết trách nhiệm về cả chi phí lẫn rủi ro thì nên chọn điều kiện DAT Incoterms 2010 (Delivered at Terminal), nếu nhận hàng tại bến cảng, hay DAP (Delivered at Place) Incoterms 2010 nếu nhận hàng tại một địa điểm sâu trong nội địa (CY hoặc ICD...).

Incoterms 2010 bao gồm 11 điều khoản, giảm 2 điều khoản (DDU & DAF) so với Incoterms 2000 và được chia làm 2 nhóm. Nhóm điều kiện dùng chung cho mọi phương thức vận chuyển (7 điều kiện):

**EXW** - Ex Works - Giao tại xưởng, **FCA** - Free Carrier - Giao cho người vận chuyển; **CPT** - Carriage Paid To - Cước phí trả tới; **CIP** - Carriage and Insurance Paid - Cước phí và bảo hiểm trả tới; **DAT** - Delivered At Terminal (new) - Giao hàng tại bãi (điều kiện mới); **DAP** - Delivered At Place (new) - Giao tại nơi đến (điều kiện mới),

**DDP** - Delivered Duty Paid - Giao hàng đã trả thuế.

Nhóm điều kiện chỉ sử dụng cho vận tải biển hoặc đường thủy nội địa (4 điều kiện): **FAS** - Free Alongside Ship - Giao tại mạn tàu, **FOB** - Free On Board - Giao lên tàu, **CFR** - Cost and Freight - Tiền hàng và tiền cước đã trả, **CIF** - Cost, Insurance and Freight - Tiền hàng, bảo hiểm, tiền cước đã trả.

**4. Lưu ý với điều khoản bù trừ (set - off clause)**

Công ty Glen (nước ngoài) ký hợp đồng bán than cho công ty Việt Nam (Cty VTN), tàu “South Future”, cảng Banjarmasin (Indonesia), tháng 5/2010, người mua Việt Nam bị khiếu nại vì không thực hiện hợp đồng nhập khẩu than (hard coking coal) từ cảng nêu trên về Việt Nam, gây thiệt hại cho người bán với số tiền 2.054.102,04 triệu USD.

Cũng công ty Glen ký hợp đồng mua than của cùng công ty Việt Nam (Cty VTN), tàu “Century Ace” chở than (metallurgical coke) từ Cảng Cẩm Phả đi cảng Bandar Imam Khomeini (Persian Gulf), Iran, vận đơn ký ngày 27/8/2010. Có chứng từ không phù hợp với Thư tín dụng (discrepancy) nên không thanh toán được tiền bán hàng, trị giá L/C là 2.421.355,41 USD.

Công ty VTN yêu cầu tính riêng số tiền tranh chấp, khiếu nại của lô hàng xuất và lô hàng nhập, đã thuê luật sư để giải quyết nhưng phía công ty Glen không chấp nhận với lý do tranh chấp, khiếu nại có liên quan giữa 2 lô hàng nên đã bù trừ 2 lô với nhau theo điều khoản sau của hợp đồng:

*“Any dispute arising out of or in connection with this contract, including any question regarding its existence, validity or termination, shall be referred to and finally resolved by arbitration in Singapore in accordance with the Arbitration Rules of the Singapore International Arbitration Centre (“SIAC Rules”) for the time being in force, which rules are deemed to be incorporated by reference in this clause. The Tribunal shall consist of three arbitrators, one to be appointed by the Seller and one to be appointed by the Buyer, and the third to be jointly appointed by the two aforementioned arbitrators. The language of the arbitration shall be English”* (Mọi tranh chấp phát sinh từ hợp đồng này hoặc có  
(Xem tiếp trang 39)

trong thân đập thay đổi do ảnh hưởng của nhiều yếu tố sẽ tác động rất lớn về độ ổn định của đập, đặc biệt việc thay đổi mực nước phía thượng lưu của đập ảnh hưởng nhiều đến ổn định phía mái thượng lưu của đập.

Với mong muốn nâng cao tuổi thọ đập khi đập đạt đến ứng suất tới hạn, tác giả đề xuất các biện pháp gia cố đập sau:

- Chống thấm ở nền đập bằng phương pháp khoan phụt để ngăn ngừa và giảm lưu lượng thấm qua nền đập.

- Chống thấm ở thân đập bằng cách gia cố lõi chống thấm bằng đất sét luyện.

- Gia cố thêm các thiết bị tiêu nước ở chân đập hạ lưu để đề phòng xói ngầm thấm nếu có xảy ra trong tương lai.

#### Kiến nghị

Cần có nghiên cứu, kiểm tra thường xuyên về sự thay đổi tính chất cơ lý của các lớp đất trong thân đập (ví dụ như khoan lấy mẫu tại hiện trường kiểm tra định kỳ) để có những biện pháp xử lý kịp thời.

## HIỆN TRẠNG CẦU DÂY VĂNG...

(Tiếp theo trang 57)

và phần mềm hiệu quả để phân tích dữ liệu.

#### 6. Một số kiến nghị

- Các cơ quan quản lý các cấp liên quan cần có kế hoạch và bố trí nguồn kinh phí để tiến hành lắp đặt hệ thống quan trắc cho tất cả các cầu dây văng đang khai thác hiện nay ở nước ta

- Cần lựa chọn công nghệ, thiết bị và phần mềm xử lý thích hợp với điều kiện tự nhiên, khí hậu và mô hình quản lý khai thác cầu ở Việt Nam, đảm bảo cập nhật các công nghệ thiết bị hiện đại và tiên tiến nhất và chi phí lắp đặt thấp nhất.

- Có kế hoạch và chương trình đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng tiếp nhận và làm chủ các công nghệ, thiết bị và phần mềm xử lý số liệu của hệ thống quan trắc cầu dây văng.

## MỘT SỐ VẤN ĐỀ...

(Tiếp theo trang 90)

liên quan đến hợp đồng này, bao gồm bất kỳ vấn đề nào liên quan đến sự tồn tại, hiệu lực hoặc chấm dứt hợp đồng, sẽ được đưa ra và giải quyết cuối cùng bằng trọng tài tại Singapore theo Quy tắc trọng tài của Trung tâm Trọng tài Quốc tế Singapore ("Quy tắc SIAC") có hiệu lực hiện hành, những quy tắc đó được coi là được dẫn chiếu tại khoản này. Hội đồng trọng tài sẽ bao gồm ba trọng tài viên, một người do người bán chỉ định, một người do người mua chỉ định và người thứ ba được hai trọng tài nêu trên bầu chọn, ngôn ngữ xét xử của trọng tài sẽ là tiếng Anh).

#### 5. Giới hạn thời gian thương lượng trong điều khoản về giải quyết tranh chấp

Nên giới hạn một số ngày nhất định để tránh bị lạm dụng kéo dài thời gian. Điều khoản dưới đây nêu trong một hợp đồng nên được bổ sung giới hạn thời gian thương lượng.

"In case of disputes and if the contracting parties

Lưu ý trong vấn đề xả lũ của hồ chứa nước, cần có nghiên cứu cụ thể hơn về thời gian thay đổi mực nước trong quá trình vận hành hồ chứa nước □

#### Tài liệu tham khảo

[1]. Nguyễn Hồng Nam (2007), *Phân tích ổn định theo phương pháp phần tử hữu hạn*.

[2]. Trương Quang Thành (2011), *Nghiên cứu sự thay đổi tính chất cơ lý của đất đắp sau khi hồ tích nước theo thời gian có ảnh hưởng đến sự ổn định lâu dài của đập đất miền trung Việt Nam*, Luận án tiến sĩ.

[3]. Nguyễn Cảnh Thái (2011), *Nghiên cứu ổn định mái đê, đập đất khi mực nước trên mái rút nhanh*, Trường ĐH Thủy lợi.

[4]. Rocscience Inc (2001-2004), *Application of the Finite Element Method to Slope Stability*, Toronto.

Ngày nhận bài: 01/12/2013

Ngày chấp nhận đăng: 02/01/2014

Người phản biện: ThS. Phạm Xuân Tiến  
ThS. Hà Xuân Đán

- Xây dựng và triển khai mô hình tổ chức thích hợp cho công tác này □

#### Tài liệu tham khảo

[1]. Joachim Scheer. *Versagen von Bauwerken, Ban1: Brucken. Ernst & Sohn Verlag, Berlin 2000 (Hư hại sụp đổ công trình, Tập: Công trình cầu. Nhà xuất bản Ernst & Sohn, Berlin 2000)*.

[2]. Prof. Jan Biliszczuk. *Quan trắc cầu ở Ba Lan - Kinh nghiệm và định hướng. Hội thảo "Quan trắc SHMS cho công trình cầu - các kinh nghiệm của Ba Lan và Việt Nam" do Tổng cục Đường bộ Việt Nam phối hợp với HÒA PHONG E&C và NeoStrain tổ chức, tháng 12 năm 2013.*

[3]. PGS. TS. Phan Vỹ Thủy: *Mấy kết quả thực hiện chủ trương của bộ GTVT xây dựng các cầu dây văng cỡ vừa phục vụ giao thông vận tải địa phương. Ấn phẩm hội thảo khoa học "Phát triển cầu dây văng và hầm tại Việt Nam. Hội KHKT Cầu Đường Việt Nam. Hà Nội, 2004.*

[4]. Các website liên quan.

cannot reach any amicable settlement of any claim concerning this contract, the case will be referred to Vietnam International Arbitration Center at Chamber of Commerce and Industry of Vietnam for final settlement. The decision taken by this arbitration will be final. All legal fees and expenses occurred from this arbitration (including the lawyer fees) shall be borne by the losing party. The language to be used in arbitral proceedings shall be English. This contract shall be governed, construed and applied in accordance with Vietnamese law".

(Trong trường hợp có tranh chấp và nếu các bên ký kết hợp đồng không thể đạt được bất kỳ giải pháp thương lượng nào cho bất kỳ khiếu nại nào liên quan đến hợp đồng này, vụ việc sẽ được chuyển đến Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam để giải quyết. Quyết định của hội đồng trọng tài này sẽ là quyết định cuối cùng. Tất cả các phí và chi phí pháp lý phát sinh từ việc phân xử của trọng tài này (bao gồm cả thù lao cho luật sư) sẽ do bên thua kiện trả. Ngôn ngữ sử dụng trong tố tụng trọng tài là tiếng Anh. Hợp đồng này được điều chỉnh, giải thích và áp dụng phù hợp với pháp luật Việt Nam) □