

# Thống nhất chế độ trách nhiệm mới của MTO trong vận tải đa phương thức

TS. DƯƠNG VĂN BẠO

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

**Tóm tắt:** Bài báo hệ thống hóa những vấn đề cơ bản về vận tải đa phương thức, người kinh doanh vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Operator - MTO) và các chế độ trách nhiệm của MTO. Bài báo phân tích những ưu, nhược điểm và bất hợp lý về các chế độ trách nhiệm của MTO. Từ đó, đề xuất phương hướng thống nhất về một chế độ trách nhiệm của MTO trong vận tải đa phương thức ở Việt Nam, phù hợp với thông lệ quốc tế và bảo vệ được quyền và lợi ích hợp pháp cho cả MTO và chủ hàng.

**Abstract:** The article has systematized the fundamental contents of the multimodal transport, the transport multimodal operator (MTO) and the MTO's liability regimes. This paper has analysed the advantages and disadvantages and irrationalities of the MTO's liability regimes. Since then, it proposes the direction of a uniform liability regime of MTO in multimodal transportation, in accordance with international practices to protect the legal rights and interests both of MTO and shippers.

## 1. Mở đầu

Sự ra đời của container vào đầu những năm 60 của thế kỷ XX đã làm thay đổi căn bản công nghệ vận tải quốc tế. Do đặc điểm và những ưu thế nổi trội của container mà hình thức vận tải đa phương thức đã phát triển mạnh mẽ và đảm nhận tới trên 40% lượng hàng hóa vận tải trong thương mại quốc tế hiện nay. Do đặc điểm của vận tải đa phương thức liên quan đến nhiều hình thức vận tải khác nhau được thực hiện trên nhiều quốc gia và vùng lãnh thổ khác nhau nhưng chỉ có một đầu mối duy nhất chịu trách nhiệm trong toàn bộ quá trình vận chuyển, đó là người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO). Mặc dù các hệ thống pháp lý của quốc tế và các nước đã có nhiều nỗ lực để đi đến một nghĩa vụ thống nhất đối với MTO, nhưng hiện tại có nhiều công ước quốc tế và luật của các quốc gia điều chỉnh nghĩa vụ và trách nhiệm của MTO. Việc thống nhất về một chế độ trách nhiệm đối với MTO đã được nhiều công trình nghiên cứu và đề xuất nhằm áp dụng chung cho các quốc gia trên toàn thế giới nhưng đến nay, ý tưởng đó vẫn còn khá xa vời. Trong bối cảnh đó, một chế độ trách nhiệm có tính thống nhất và khả thi, phù hợp với thông lệ vận tải quốc tế đối với MTO ở Việt Nam đang được đặt ra nhằm minh bạch hóa giữa các bên, qua đó đơn giản hóa về thủ tục, và nhanh chóng hội nhập với quốc tế trong tương lai gần.

## 2. Nội dung

### 2.1. Vận tải đa phương thức

Hiện nay, có nhiều khái niệm về vận tải đa phương thức. Tuy vậy, hầu hết các khái niệm về “vận tải đa phương thức quốc tế” đều dựa trên Công ước của Liên hợp quốc về vận tải đa phương thức quốc tế, Công ước MT80 (United Nations Convention on International

Multimodal Transport of Goods - MT80) nhưng cho đến nay Công ước vẫn chưa có hiệu lực.

Vận tải đa phương thức quốc tế (International multimodal transport) nghĩa là việc vận chuyển hàng hoá bằng ít nhất hai dạng phương tiện vận chuyển khác nhau trên cơ sở của một hợp đồng vận tải đa phương thức từ địa điểm nhận hàng tại nước này đến địa điểm giao trả hàng tại nước khác.

Cùng với khái niệm trên, một số khu vực, điển hình là châu Âu, Bắc Mỹ, lại dùng khái niệm vận tải liên vận (Intermodal transport) nghĩa là việc vận chuyển hàng hóa có sử dụng liên tục ít nhất hai dạng phương tiện vận tải khác nhau trở lên nhưng hàng phải được giữ nguyên trong cùng một công cụ vận tải (container) hoặc trên phương tiện vận tải bộ (piggy -back), không bị chia tách tại các điểm chuyển tải trung gian. Vận tải hỗn hợp (Combined transport) là trường hợp đặc biệt của vận tải liên vận, chủ yếu được sử dụng ở châu Âu, trong đó việc vận chuyển chủ yếu là bằng đường biển, các dạng phương tiện vận tải bộ, sắt đóng vai trò hỗ trợ thu gom hàng tại chặng vận tải đầu tiên và cuối cùng.

Như vậy, vận tải đa phương thức, cho dù có khái niệm nào đi chăng nữa, cũng có những đặc trưng cơ bản, đó là việc vận chuyển hàng hoá được thực hiện bởi ít nhất hai dạng phương tiện vận tải khác nhau trở lên, bằng một hợp đồng duy nhất, một bộ chứng từ và một người chịu trách nhiệm, đó là người kinh doanh vận tải đa phương thức.

### 2.2. Người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO)

Theo Công ước MT80, MTO là bất kỳ người nào nhân danh mình hoặc thông qua người khác hành động theo ủy thác của mình ký kết hợp đồng vận tải đa phương thức và là người hành động như là bên chính, không phải là đại lý, hoặc thay mặt người gửi hàng hoặc người vận chuyển tham gia vào hoạt động vận tải đa phương thức, và chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng đó.

Theo Quy tắc về các chứng từ vận tải đa phương thức của Ủy ban phát triển thương mại Liên hợp quốc kết hợp với Phòng Thương mại quốc tế (UNCTAD/ ICC Rules for Multimodal Transport Documents - URM), MTO là bất kỳ người nào ký kết hợp đồng vận tải đa phương thức và chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng đó như là người vận tải.

Theo Nghị định 87 năm 2009 của Chính phủ Việt Nam, MTO là doanh nghiệp hoặc hợp tác xã giao kết và tự chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức. Mặc dù rất đa dạng nhưng người kinh doanh vận tải đa phương thức có thể là một trong hai trường hợp sau:

2.2.1. Người kinh doanh vận tải biển làm kinh doanh vận tải đa phương thức (Vessel Operating Mul-

timodal Transport Operator - VO.MTO). Đây là người kinh doanh vận tải biển có sở hữu tàu nhưng các hãng tàu này mở rộng các dịch vụ thu gom, trả hàng bằng phương tiện vận tải bộ, sắt hay hàng không của riêng mình hoặc sử dụng dịch vụ của bên thứ ba để thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức và chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển. Thực chất người kinh doanh vận tải đa phương thức trong trường hợp này là các chủ tàu đang khai thác tàu trên các tuyến, họ mở rộng các hoạt động của mình vào sâu trong đất liền, miễn hậu phương của cảng, để thu gom và phân phối hàng. Các công ty vận tải đường bộ, công ty kinh doanh kho bãi, đại lý hành động theo sự ủy thác của VO.MTO, và VO.MTO chịu trách nhiệm đối với hành động của bên thứ ba.

2.2.2. Người kinh doanh vận tải đa phương thức không sở hữu tàu (Non Vessel Operating Multimodal Operator - NVO.MTO), là người bất kỳ nhân danh chính mình ký kết hợp đồng vận tải đa phương thức và chịu trách nhiệm như là người vận chuyển. Trong trường hợp này, MTO chịu trách nhiệm nhận hàng, phát hành chứng từ vận tải, tổ chức vận chuyển hàng đi suốt từ nơi nhận hàng cho đến khi hàng được giao trả cho người nhận tại địa điểm đích. Những MTO trong trường hợp này có thể là:

- Người kinh doanh vận tải có sở hữu một số phương tiện vận tải như ô tô, máy bay..., họ hành động như là người vận chuyển, nghĩa là nhận hàng và phát hành chứng từ vận tải đi suốt, sau đó thuê vận chuyển chặng đường biển để thực hiện toàn bộ hành trình và chịu trách nhiệm với khách hàng trong suốt quá trình vận chuyển đó.

- Người sở hữu kho bãi và cung cấp dịch vụ kho bãi ký kết hợp đồng với khách hàng và phát hành chứng từ vận tải đi suốt nhưng sử dụng chặng vận tải biển do bên thứ ba cung cấp và chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong suốt quá trình vận tải từ nơi họ nhận hàng đến địa điểm đích để giao cho người nhận.

Như vậy, có thể thấy đặc trưng chung của MTO là: Họ ký kết và thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức và chịu trách nhiệm như là người vận chuyển; MTO có nghĩa vụ cung cấp chứng từ vận tải đi suốt từ nơi nhận hàng để vận chuyển cho đến khi hàng được giao trả cho người nhận tại địa điểm đích và chịu trách nhiệm bồi thường cho các tổn thất, thiệt hại xảy ra với hàng hóa trong suốt hành trình ngay cả khi họ không trực tiếp thực hiện. Tuy vậy, việc phân biệt giữa VO.MTO với NVO.MTO là rất quan trọng, vì: Đối với VO.MTO đảm nhận trách nhiệm của người vận tải đa phương thức là rất đơn giản do họ phải chịu trách nhiệm về khả năng đi biển của con tàu và đương nhiên họ được hưởng những miễn trách do lỗi hàng hải. Ngược lại, với NVO.MTO thì ngoài trách nhiệm như người vận tải thực được họ còn phải chịu một trách nhiệm rộng hơn.

### 2.3. Các nghĩa vụ trách nhiệm của MTO

Hiện đang có nhiều công ước quốc tế, các thỏa thuận mang tính khu vực và luật quốc gia điều chỉnh nghĩa vụ và trách nhiệm của MTO trong hoạt động vận tải đa phương thức.

Các Công ước và các Quy tắc quốc tế bao gồm Công ước quốc tế về vận tải đa phương thức quốc tế (Công ước MT 1980). Mặc dù Công ước này chưa có hiệu lực nhưng những khái niệm và các nghĩa vụ, trách nhiệm của MTO được nhiều nước tham khảo và

dẫn chiếu vào hệ thống luật của mình. Quy tắc thống nhất về chứng từ vận tải đa phương thức (Quy tắc URM) có hiệu lực năm 1992 do UNCTAD/ICC soạn thảo. Quy tắc URM là sự kết hợp giữa Quy tắc thống nhất về chứng từ vận tải hỗn hợp (Quy tắc URC) có hiệu lực năm 1975 do Phòng thương mại Quốc tế (ICC) soạn thảo và mẫu chứng từ vận tải đa phương thức của Hội các nhà giao nhận vận tải quốc tế (FIATA) lập nên dựa trên Công ước Hague-Visby. Quy tắc URM được sử dụng rất rộng rãi trong các chứng từ vận tải đa phương thức như mẫu vận đơn của FIATA, MULTIDOC95 do BIMCO soạn thảo. Quy tắc URM không phải là nguồn luật điều chỉnh nghĩa vụ trách nhiệm của MTO mà nó chỉ là các chuẩn mực trong các hợp đồng vận tải đa phương thức do các bên tự nguyện áp dụng được thống nhất ghi trong hợp đồng và cụ thể hóa trong vận đơn.

Thỏa thuận mang tính khu vực mà Việt Nam tham gia ký kết là Hiệp định khung của ASEAN về vận tải đa phương thức năm 2005 (Hiệp định AFM). Nội dung cơ bản của Hiệp định AFM, về cơ bản dựa trên Công ước MT80 và Quy tắc URM.

Các văn bản pháp luật quốc gia điều chỉnh nghĩa vụ, trách nhiệm MTO của Việt Nam là Nghị định 87/2009/NĐ-CP và Nghị định 89/2011/NĐ-CP ngày 10/10/2011 của Chính phủ. Các Nghị định của Chính phủ chủ yếu dựa vào nội dung của Công ước MT80 và Quy tắc URM.

### 2.4. Chế độ trách nhiệm của MTO

Như đã đề cập trên đây, vận tải đa phương thức sử dụng một chuỗi các dạng vận tải khác nhau bằng một hợp đồng, một chứng từ và một trách nhiệm duy nhất. Người chịu trách nhiệm cho toàn bộ quá trình vận tải là người ký hợp đồng và sử dụng các dịch vụ cần thiết của bên thứ ba để thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức là MTO. Tuy vậy, trong quá trình vận tải đa phương thức có nhiều hình thức vận tải khác nhau tham gia như vận tải bộ, vận tải sắt, vận tải hàng không, vận tải biển. Mỗi hình thức vận tải có luật điều chỉnh riêng, có chế độ trách nhiệm, mức giới hạn trách nhiệm cũng như các quy định khác được vận dụng để giải quyết các tranh chấp có liên quan. Vấn đề là, khi có tổn thất thiệt hại xảy ra trong quá trình vận chuyển thì MTO phải chịu trách nhiệm không phân biệt tổn thất, hư hại đó xảy ra trên chặng vận tải nào, hay áp dụng luật hoặc công ước quốc tế riêng cho từng chặng vận tải đường bộ, đường biển, đường sắt, hàng không bằng các hợp đồng riêng biệt. Để giải quyết vấn đề này, hiện có hai chế độ trách nhiệm đối với MTO đối với những tổn thất, hư hại xảy ra đối với hàng hóa trong quá trình vận tải đa phương thức, đó là chế độ trách nhiệm riêng rẽ trên từng chặng (network liability regime); chế độ trách nhiệm thống nhất trong toàn bộ quá trình vận tải đa phương thức (uniform liability regime).

#### 2.4.1. Chế độ trách nhiệm thống nhất (Uniform Liability regime)

Theo chế trách nhiệm này, cùng một quy định pháp lý áp dụng cho toàn bộ quá trình vận tải đa phương thức, không phân biệt trên từng chặng nơi có tổn thất, thiệt hại xảy ra. Như vậy, chỉ có một chế độ trách nhiệm như nhau sẽ được áp dụng cho tất cả các phương thức vận tải được sử dụng để thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức mà không cần phải xem xét đến việc hàng hóa bị mất mát, hư hỏng đã xảy ra đối với phương thức vận tải nào trong quá trình vận

chuyển. Mặc dù là chế độ thống nhất nhưng theo Công ước quốc tế về vận tải đa phương thức 80 (Công ước MT80), nếu xác định được chặng vận tải, nơi mà tổn thất, hư hại đã xảy ra và ở chặng đó công ước quốc tế hoặc luật quốc gia quy định mức giới hạn trách nhiệm khác, thì sẽ áp dụng công ước quốc tế hoặc luật quốc gia để xác định mức giới hạn trách nhiệm của MTO.

Lợi thế rõ ràng của loại hệ thống trách nhiệm thống nhất là tính đơn giản và minh bạch, vì việc áp dụng chế độ pháp lý này người thuê vận tải có thể đoán biết được ngay từ đầu trách nhiệm của MTO (ví dụ, mức giới hạn trách nhiệm được quy định là 666,67SDR/kiện hoặc 835SDR/kiện) và không phụ thuộc vào từng chặng vận tải có tổn thất, hư hại xảy ra, kể cả đường bộ hay đường biển. Do vậy, chủ hàng, căn cứ vào giá trị của hàng hóa và mức giới hạn trách nhiệm của MTO để quyết định loại bảo hiểm nào phù hợp cần mua. Chế độ trách nhiệm này chủ hàng được lợi hơn so với MTO vì chủ hàng chỉ thông qua một đầu mối duy nhất là MTO mà không còn phải bận tâm về việc xác định tổn thất xảy ra ở nơi nào, chặng vận tải nào, điều này giảm đáng kể chi phí cho chủ hàng.

#### *Nhược điểm*

- Theo chế độ trách nhiệm thống nhất, MTO bị bất lợi hơn so với chủ hàng, bởi vì MTO không thể viện dẫn được những biện hộ để miễn trừ trách nhiệm, ví dụ như những sai sót, bất cẩn của thủy thủ, thuyền viên trong quản lý và khai thác tàu, hoặc tính không đủ khả năng đi biển của tàu, trong vận tải đa phương thức có chặng vận tải biển.

- Chế độ trách nhiệm này liên quan đến việc MTO sử dụng dịch vụ của bên thứ ba để thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức. MTO phải chịu trách nhiệm đối với hàng của chủ hàng theo chế độ trách nhiệm thống nhất, nhưng MTO có quyền truy đòi bên thứ ba mà MTO đã ký kết để thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức. Trong trường hợp này, bên thứ ba là người vận tải đơn thức có thể được hưởng mức giới hạn trách nhiệm thấp hơn so với mức giới hạn trách nhiệm của MTO đối với chủ hàng, hoặc được hưởng miễn trừ trách nhiệm trong chặng vận tải biển, kết quả là MTO một lần nữa phải gánh chịu những bất lợi cho mình.

#### *2.4.2. Chế độ trách nhiệm riêng rẽ trên từng chặng (Network liability regime)*

Ngược lại với chế độ trách nhiệm thống nhất là chế độ trách nhiệm trên từng chặng. Chế độ trách nhiệm này có thể được coi là sự gắn kết giữa các chế độ trách nhiệm của các dạng vận tải đơn thức với nhau trong chuỗi vận tải đa phương thức. Trách nhiệm của MTO, nếu khoanh vùng được tổn thất, thiệt hại xảy ra trên một chặng vận tải cụ thể và trên chặng vận tải đó, nếu có công ước quốc tế hoặc luật quốc gia được áp dụng cho chặng vận tải đó, thì mức giới hạn trách nhiệm của MTO được xác định theo luật quốc gia hoặc công ước quốc tế. Nếu không khoanh vùng được tổn thất, hư hại xảy ra với hàng hóa trên chặng vận tải nào, hoặc không có chế độ trách nhiệm quốc tế thì áp dụng áp dụng chế độ trách nhiệm mà hợp đồng vận tải đa phương thức tham chiếu tới như Quy tắc URM hoặc Công ước Hague - Visby.

Ưu điểm của chế độ riêng rẽ trên từng chặng là sự tự điều chỉnh trách nhiệm của MTO phù hợp với từng dạng phương tiện vận tải trên từng chặng mà không ảnh hưởng tới các quy định trách nhiệm khác áp dụng cho từng dạng vận tải đơn thức hiện có. Do vậy, chế

độ trách nhiệm này được giám sát rất chặt chẽ bằng các thỏa thuận riêng trên từng chặng. Nếu hợp đồng vận tải đa phương thức có chặng vận tải biển thì MTO được hưởng các chế độ miễn trừ trách nhiệm trong hàng hải. Điều này làm nhẹ bớt trách nhiệm của MTO, thậm chí MTO có thể lợi dụng điều này để chuyển những sai sót, lỗi không xác định được thành lỗi hàng hải để được hưởng chế độ miễn trừ, chẳng hạn lỗi do tàu không đủ khả năng đi biển và MTO chỉ cần chứng minh được là họ đã chăm chỉ cần thiết trước lúc bắt đầu mỗi chuyến đi hoặc họ đã thực sự chăm chỉ một cách hợp lý trong việc lựa chọn bên thứ ba.

Những bất lợi của chế độ này, đặc biệt đối với chủ hàng, là các quy định áp dụng, cũng như phạm vi tác động tới MTO là không thể dự đoán được, vì chúng rất khác nhau giữa các trường hợp. Hơn nữa, việc cho phép áp dụng luật hoặc công ước quốc tế tại một chặng vận tải cụ thể mà ở đó xảy ra tổn thất, hư hại đối với hàng hóa có thể tạo ra một sự vận dụng luật không nhất quán, khuyến khích nảy sinh nhiều chế độ pháp lý khác nhau giữa các nước là phức tạp thêm một chế độ trách nhiệm thống nhất đối với MTO trong vận tải đa phương thức.

Vấn đề “khoanh vùng” được tổn thất, hư hại xảy ra với hàng trên một chặng vận tải cụ thể trong chuỗi vận tải đa phương thức là một điều cực kỳ khó khăn, đặc biệt khi hàng được đóng vào container. Vì trong vận tải đa phương thức, đối tượng vận chuyển chủ yếu là container, khi người thuê vận tải đóng hàng, niêm phong kẹp chì và giao cho MTO, thì MTO nhận hàng có tình trạng bề ngoài tốt trong khi không biết được tình trạng của hàng hóa bên trong của container cho đến khi hàng được trả cho người nhận tại địa điểm đích. Trong quá trình vận chuyển, hàng hóa bên trong container có thể bị hư hại dần dần khi chuyển từ dạng phương tiện vận tải này sang dạng phương tiện vận tải khác. Hơn nữa, quá trình vận tải đa phương thức được thực hiện liên tục nên khó có thể xác định được khi nào một chặng vận tải nào đó bắt đầu và kết thúc.

Như vậy, có thể thấy lý do cơ bản của việc thiếu nhất quán trong việc xác định chế độ trách nhiệm của MTO là do xung đột về quyền và nghĩa vụ của các bên. Nghĩa vụ trách nhiệm của MTO dưới chế độ thống nhất là quá nặng trong khi, đối với người thuê vận tải, dưới chế độ riêng rẽ lại quá phức tạp, thiếu tính minh bạch và khó dự đoán được. Vấn đề đặt ra là phải tìm kiếm một chế độ pháp lý hài hòa được những bất cập trên để áp dụng được trong tương lai.

#### **2.5. Chế độ trách nhiệm mới của MTO**

Chế độ trách nhiệm mới của MTO, có thể được gọi là chế độ “hài hòa” hoặc chế độ “cải tiến”, phải đảm bảo được nguyên tắc là một trách nhiệm duy nhất, xuyên suốt trong hợp đồng vận tải đa phương thức, có tính tới sự hài hòa giữa lợi ích, nghĩa vụ và trách nhiệm của MTO và người thuê vận tải, minh bạch và có thể dự đoán trước được khi ký kết và thực hiện hợp đồng.

Để đáp ứng được các nguyên tắc trên, chế độ trách nhiệm mới dựa trên cơ sở chế độ trách nhiệm thống nhất nhưng cần mở rộng trách nhiệm của MTO từ “cửa đến cửa”, nghĩa là MTO chịu trách nhiệm kể từ khi nhận hàng tại một địa điểm này đến một địa điểm khác, trong đó MTO có thể thực hiện hoặc sử dụng dịch vụ của bên thứ ba để vận chuyển hàng hóa một phần hoặc toàn bộ bằng đường biển. Với quy định này, phạm vi và thời hạn trách nhiệm của MTO sẽ

