BÀN VỀ TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA QUỐC TẾ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN THEO PHÁP LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM

HÀ VIỆT HƯNG
Trường Đại học Luật Hà Nội

Nhận bài ngày 10/5/2025. Sửa chữa xong 15/5/2025. Duyệt đăng 20/5/2025.

Abstract

This article analyzes the current provisions of Vietnamese maritime law regarding the liability of carriers under international contracts for the carriage of goods by sea. It highlights key legal responsibilities imposed on carriers and compares them with international standards. Based on this analysis, the article proposes several amendments to improve the legal framework, aiming to align Vietnamese maritime law with international conventions and best practices.

Keywords: *Carrier liability, international contracts, maritime law, international standards.*

1. Đặt vấn đề

Trong những năm gần đây Việt Nam đã đẩy mạnh quá trình hội nhập kinh tế quốc tế, tích cực tham gia các cơ chế song phương và đa phương về hợp tác quốc tế, đặc biệt là trong lĩnh vực thương mại hàng hải. Mặc dù đã có những điều chỉnh để phù hợp với pháp luật và thông lệ quốc tế, tuy nhiên pháp luật Việt Nam về vận tải hàng hóa quốc tế bằng đường biển vẫn tồn tại những bất cập, còn có những qui định liên quan đến trách nhiệm của người vận chuyển chưa phù hợp với tình hình thực tiễn cũng như chưa phù hợp với các công ước quốc tế về vận tải biển.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Quan niệm chung về trách nhiệm của người vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển

Vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế xã hội ở Việt Nam. Để hiểu rõ về trách nhiệm của người vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, trước hết cần tìm hiểu về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển theo qui định hiện hành của pháp luật Việt Nam.

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là một loại hợp đồng dân sự có tính chất quốc tế. Trong thực tiễn, cách tiếp cận của luật pháp quốc tế về xác định tính chất quốc tế của một hợp đồng thường được thể hiện thông qua dấu hiệu các chủ thể liên quan có quốc tịch hay trụ sở thương mại ở các nước khác nhau.

Theo các quan điểm phổ biến hiện nay, hợp đồng được coi là có tính chất quốc tế khi có các dấu hiệu sau: có liên quan đến hai hay nhiều quốc gia, hàng hóa có sự dịch chuyển qua biên giới. Tính chất quốc của hợp đồng liên quan đến các dấu hiệu chủ thể, khách thể và sự kiện pháp lý qui định tại Điều 663 Bộ luật dân sự Việt Nam 2015, theo đó yếu tố quốc tế của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển thể hiện ở các dấu hiệu sau: (1) Có ít nhất một bên chủ thể ký kết hợp đồng có quốc tịch nước ngoài hay có trụ sở ở nước ngoài; (2) Hợp đồng được ký kết hoặc thực hiện ở nước ngoài; (3) Đối tượng của hợp đồng là hàng hoá tồn tại ở nước ngoài.

Ngoài ra, do tính chất đặc thù của hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển có đối

Email: hunghv258@gmail.com.

tượng hợp đồng là hàng hóa được vận chuyển từ các cảng biển của quốc gia hay vùng lãnh thổ này tới các cảng biển của quốc gia hay vùng lãnh thổ khác. Các công ước quốc tế về vận tải biển cũng qui định hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển từ cảng biển của quốc gia này đến cảng của một quốc gia khác.

Bộ Luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2018, 2023), Điều 145 hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được định nghĩa như sau: "*Hợp đồng vận chuyển hàng hoá 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 hoá từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng*". Từ qui định này có thể hiểu hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam mang tính dịch vụ, là hoạt động doanh nghiệp khai thác tàu biển của mình để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng và thu giá dịch vụ vận chuyển do người thuê vận chuyển trả. Người chuyên chở chính là người cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường biển.

Trong thực tế, pháp luật Việt Nam điều chỉnh hoạt động dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển vẫn còn tồn tại nhiều bất cập. Nhiều nội dung của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015(sửa đổi, bổ sung năm 2018, 2023) về trách nhiệm của người vận chuyển trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển cần tiếp tục được nghiên cứu để sửa đổi, bổ sung hoàn thiện.

Nói tới trách nhiệm là nói tới bổn phận, nghĩa vụ của một người, nói đến việc chấp hành một công việc cụ thể của cơ quan, tổ chức, nhà nước nơi họ đang làm việc hoặc là công dân. Theo Từ điển Bách khoa Việt Nam, trách nhiệm là một khái niệm của ý thức đạo đức và ý thức pháp quyền nói lên một đặc trưng của nhân cách trong việc thực hiện nghĩa vụ do xã hội đề ra. Nếu nghĩa vụ đặt ra cho con người vấn đề nhận thức và thực hiện những yêu cầu của xã hội, thì vấn đề trách nhiệm là ở chỗ con người hoàn thành và hoàn thành đến mức nào hoặc không hoàn thành những yêu cầu ấy. Trách nhiệm là sự tương xứng giữa hoạt động với nghĩa vụ, là hệ quả của tự do ý chí của con người, là đặc trưng cho hoạt động có ý thức của con người. Về mặt pháp lý, việc xem xét trách nhiệm cá nhân phải xuất phát từ sự thống nhất giữa quyền và nghĩa vụ: quyền càng rộng thì trách nhiệm càng lớn 1.

Trách nhiệm của người vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển nhìn chung được xem xét dưới ba nội dung: thời hạn trách nhiệm (period of responsibility), cơ sở trách nhiệm (basis of liability) và giới hạn trách nhiệm (limit of liability) và được đề cập trong nhiều công ước quốc tế và pháp luật quốc gia.

Thời hạn trách nhiệm là một khoảng thời gian và không gian mà người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng của hàng hóa. Cơ sở trách nhiệm là trách nhiệm của người chuyên chở về những mất mát, hư hỏng của hàng hóa. Giới hạn trách nhiệm là số tiền tối đa mà người chuyên chở phải bồi thường cho một đơn vị hàng hóa bị tổn thất trong trường hợp giá trị hàng hóa không được kê khai trên vận đơn hay chứng từ vận tải.

Trong thực tế, pháp luật Việt Nam điều chỉnh hoạt động dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển vẫn còn tồn tại nhiều bất cập. Mặc dù, pháp luật Việt Nam đã xây dựng các quy định pháp lý về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển trên cơ sở thể chế hóa Công ước Brussels năm 1924 2 và Công ước Hamburg năm 1978 [1] trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2018, 2023). Về trách nhiệm của người chuyên chở, Điều 150 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2018, 2023) quy định: "*Người vận chuyển phải mẫn cán để trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu biển có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ; các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hóa có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa*". Theo đó, người vận chuyển phải có trách nhiệm mẫn cán trước và khi bắt đầu chuyến đi, đảm bảo tàu có khả năng đi biển và trang bị

1) Từ điển Bách khoa Việt Nam, NXB Từ điển Bách khoa, Hà Nội, 2005, tr. 513.

2*) Xem: The International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd, 1968 - the Hague-Visby Rules (tạm dịch: Công ước Brussels năm 1924, được sửa đổi bởi Nghị định thư ký tại Brussels ngày 23 tháng 2 năm 1968 – còn gọi là Bộ Quy tắc Hague-Visby.).*

những điều kiện, trang thiết bị thích hợp để bảo quản và vận chuyển hàng hóa, phù hợp với tính chất của hàng hóa được vận chuyển.

Tuy nhiên, các qui định liên quan đến trách nhiệm của người vận chuyển trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển vẫn còn tồn tại một số bất cập. Nội dung của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2018, 2023) về trách nhiệm của người vận chuyển trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển cần tiếp tục được nghiên cứu để sửa đổi, bổ sung nhằm đảm bảo tính khả thi.

2.2. Một số bất cập và kiến nghị hoàn thiện pháp luật về trách nhiệm của người vận chuyển theo pháp luật Hàng hải Việt Nam

Trong thời gian tới, Việt Nam cần bổ sung, hoàn thiện một số nội dung trong Bộ Luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2018, 2023) về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển và đẩy mạnh việc ký kết các điều ước quốc tế cũng như các hiệp định song phương điều chỉnh trực tiếp hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Bên cạnh đó, theo tác giả cần hoàn thiện một số quy định liên quan đến trách nhiệm của người vận chuyển trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2018, 2023), cụ thể như sau:

2.2.1. Theo quy định tại Điều 150 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2018, 2023) qui định "Người vận chuyển phải mẫn cán để trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu biển có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ; các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hóa có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa". Như vậy, nghĩa vụ cung cấp một con tàu đủ khả năng đi biển của người chuyên chở chỉ cần thực hiện lúc "trước" và "bắt đầu" mỗi chuyến đi, trong suốt hành trình đường biển người chuyên chở không phải chịu trách nhiệm về khả năng đi biển của con tàu, nhưng đây mới là khoảng thời gian tàu và hàng gặp nhiều rủi ro nhất, khả năng xảy ra tổn thất với hàng hóa là lớn nhất. Đây là điều khoản quan trọng và nếu con tầu không được đảm bảo khả năng đi biển, sẽ dẫn đến thiệt hại rất lớn cho các bên, đặc biệt là chủ hàng. Nếu người vận chuyển viện cớ rằng khi xuất phát tàu đảm bảo đủ khả năng đi biển nhưng dọc đường lại bị hỏng hóc, thì quyền lợi của chủ hàng không được đảm bảo. Việc chứng minh rằng người vận chuyển đã không có nghĩa vụ cẩn mẫn hợp lý là hết sức khó khăn. Cho nên, một cách hợp lý, *nên qui định rằng chủ tàu luôn phải đảm bảo khả năng đi biển không chỉ trước khi bắt đầu chặng hành trình mà trong cả quãng đường vận chuyển*. Theo Điều 14 của Công ước Rotterdam năm 2009 qui định "người chuyên chở cam kết trước, vào lúc bắt đầu và trong suốt hành trình đi biển, thực hiện cần mẫn hợp lý". Việc quy định về tiêu chí an toàn này vừa nâng cao được trách nhiệm của người vận chuyển với chủ tàu vừa giảm thiểu được những thiệt hại không đáng có cho cả hai bên, lại đảm bảo sự tin tưởng của chủ hàng với doanh nghiệp vận chuyển.

2.2.2. Điều 151 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2018, 2023) quy định người chuyên chở được miễn trách nhiệm do "lỗi của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hàng hải hoặc người làm công của người vận chuyển trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu". Đây là trường hợp miễn trách nhiệm nghiêng nhiều về bảo vệ quyền lợi của người chuyên chở, không đảm bảo sự bình đẳng giữa các bên trong hợp đồng vận chuyển. Trong thực tế, Qui tắc Rotterdam năm 2009 qui định về các trường hợp miễn trách nhiệm tại điều 17 không có trường hợp miễn trách nhiệm trên đây. Hơn nữa, hiện nay phương tiện liên lạc rất hiện đại, người chuyên chở hoàn toàn có khả năng kiểm soát từng bước đi và hành động của con người trên tàu. Do đó, trường hợp miễn trách nhiệm này hết sức vô lý và cần được loại bỏ.

2.2.3. Về giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở quy định tại Điều 152 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2018, 2023). "Trong trường hợp tính chất, giá trị của hàng hóa không được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng hoặc không được ghi rõ trong vận đơn, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác thì người vận chuyển chỉ có nghĩa vụ bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc tổn thất khác liên quan đến hàng hóa trong giới hạn tối đa tương

đương với 666,67 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc cho mỗi đơn vị hàng hóa hoặc 02 đơn vị tính toán cho mỗi kilôgam trọng lượng cả bì của số hàng hóa bị mất mát, hư hỏng tùy theo giá trị nào cao hơn". Mức qui định như vậy là quá thấp so với Điều 59 Công ước Rotterdam năm 2009 quy định mức giới hạn bồi thường lên tới 875 SDR cho một kiện hoặc một đơn vị hàng hóa hoặc 3 SDR cho mỗi kg hàng hóa cả bì, tùy theo cách tính nào cao hơn, trừ khi giá trị hàng hóa đã được kê khai hoặc người chuyên chở và người gửi hàng thỏa thuận một mức giới hạn trách nhiệm cao hơn. Mức trách nhiệm này được xem là hợp lý nhằm bảo vệ lợi ích của chủ hàng, đặc biệt trong giai đoạn hiện nay một phần do tiền tệ của các nước bị mất giá, phần khác là hàng hóa trong các giao dịch mua bán hiện nay đều là thành phẩm có giá trị cao hơn so với trước đây [2, tr. 35]. Do vậy pháp luật Việt Nam nên qui định tăng mức giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển.

2.2.4. Thời hạn trách nhiệm "từ cảng đến cảng" không phù hợp với vận tải đa phương thức đang rất phổ biến trên thế giới hiện nay. Với cách quy định thời hạn trách nhiệm "từ cảng đến cảng", theo Điều 170 Bộ luật Hàng hải năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2018, 2023) đã phần nào hạn chế các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển mở rộng dịch vụ của mình sang dịch vụ vận chuyển đa phương thức, từ đó làm giảm khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải biển trong nước với các doanh nghiệp nước ngoài. Vì vậy, Bộ luật Hàng hải Việt Nam cần quy định rằng người chuyên chở phải chịu trách nhiệm những tổn thất xảy ra với hàng hóa kể từ khi người chuyên chở hoặc người chuyên chở thực tế nhận hàng ở nơi đi cho đến khi giao hàng ở nơi đến.

2.2.5. Cần tham khảo hệ thống án lệ quốc tế về hảng hải và xây dựng hệ thống án lệ về trách nhiệm của người vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế. Vụ việc tàu MOL Comfort dài 302m, chở 7.041 teus bị gãy làm đôi trên biển là ví dụ điển hình về việc áp dụng án lệ. Tòa án đã phán quyết người vận chuyển Đan Mạch phải chịu trách nhiệm về tổn thất hàng hóa với lập luận: mặc dù các cuộc điều tra trước đó đã không đưa ra được nguyên nhân gãy làm đôi của tàu, nhưng một số vấn đề có thể ảnh hưởng đến nguyên nhân tai nạn, trong đó có sự biến dạng ở đáy hầm hàng số 5 và tàu bị uốn dọc tại thời điểm khởi hành đã được đề cập. Tòa nhận thấy, tàu MOL Comfort lẽ ra đã không nên khởi hành từ Singapore với tình trạng bị uốn dọc lên đến 103%. Người vận chuyển Đan Mạch không đưa ra được chứng cứ nào để Tòa có thể thay đổi quan điểm nêu trên và do đó, không được miễn trừ trách nhiệm của người vận chuyển theo hợp đồng – quy định ở Mục 275 (1) của Luật Hàng hải Đan Mạch[3].

2.2.6. Cần đẩy mạnh việc ký kết các điều ước quốc tế cũng như các Hiệp định song phương trong vấn đề vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Việc ký kết, gia nhập và tổ chức thực hiện các công ước quốc tế về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển cũng như vận dụng một cách phù hợp các tập quán, thông lệ hàng hải quốc tế góp phần quan trọng trong việc hoàn thiện pháp luật hàng hải của Việt Nam. Thực tế hiện nay Công ước Rotterdam năm 2009 có nhiều ưu điểm hơn cả so với các công ước trước đây. Nhìn chung, Công ước Rotterdam năm 2009 đã có sự cân bằng đáng kể giữa quyền lợi và trách nhiệm của người chuyên chở và chủ hàng so với Công ước Brussels năm 1924 và công ước Hamburg năm 1978 [3]. Do đó, Việt Nam xúc tiến gia nhập Công ước Rotterdam 2009 là một điều cần thiết vì đây là một Công ước tiên tiến, hiện đại, theo kịp với sự phát triển của khoa học công nghệ trên thế giới, đảm bảo công bằng giữa chủ hàng và người chuyên chở. Thách thức quan trọng nhất của việc tham gia Công ước Rotterdam năm 2009 là việc sửa đổi, hoàn thiện các quy định hiện hành của pháp luật Việt Nam.

Bên cạnh đó để năng cao trách nhiệm của người vận chuyển, đảm bảo quyền và lợi ích chính đáng của các bên trong vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, trong thời gian tới pháp luật hàng hải Việt Nam cần bổ sung một số nội dung sau:

Một là, cần xây dựng thêm và ban hành các quy định cụ thể, hành lang pháp lý về trình tự, thủ tục, nội dung và các bước tiến hành về việc giải quyết tranh chấp hàng hải quốc tế, cũng như xây dựng thêm các chế tài khi các bên không thi hành kết quả đàm phán, hòa giải hoặc thương lượng. Ở Việt

3) Xem thêm tại: http://www.Logistics4VN.com/ Case Study- luật hàng hải

Nam hiện nay, Trung tâm Trọng tài quốc tế Việt Nam (VIAC) chưa thành lập riêng Ban trọng tài hàng hải. Việc giải quyết các tranh chấp thương mại hàng hải ở Việt Nam hiện nay vẫn ở mức độ khiêm tốn. Bên cạnh đó, trình độ của các trọng tài viên của Việt Nam còn có những hạn chế về ngoại ngữ, kiến thức trong lĩnh vực thương mại hàng hải quốc tế cũng như những kinh nghiệm thực tiễn trong việc giải quyết tranh chấp hàng hải quốc tế nói chung và trong lĩnh vực hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển nói riêng. Vì vậy, trong thời gian tới, ngoài việc xây dựng và ban hành các quy định liên quan đến trình tự, thủ tục giải quyết các tranh chấp liên quan đến hàng hải quốc tế, Việt Nam cũng cần có những chính sách nhằm nâng cao năng lực của các thẩm phán, trọng tài viên, luật sư Việt Nam trong các vụ việc giải quyết tranh chấp liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, nâng cao hơn nữa uy tín về giải quyết tranh chấp thương mại hàng hải quốc tế tại các Trung tâm trọng tài của Việt Nam.

Hai là, nhà nước cần thể chế các quy phạm tập quán quốc tế trong lĩnh vực hàng hải vào hệ thống pháp luật Việt Nam. Việc thể chế các quy phạm tập quán trong lĩnh vực hàng hải vào hệ thống pháp luật Việt Nam sẽ tạo điều kiện cho cá nhân và doanh nghiệp Việt Nam có thể tiếp cận và áp dụng các tập quán quốc tế trong hoạt động thương mại vận tải. Khi tiến hành thể chế hóa các tập quán quốc tế trong lĩnh vực hàng hải, các nhà lập pháp sẽ lựa chọn những quy phạm tập quán phù hợp, không trái với các quy tắc cơ bản của pháp luật Việt Nam để bổ sung các điều khoản của Bộ luật Hàng hải Việt Nam, đồng thời tạo tính thống nhất trong hệ thống pháp luật cũng như thuận lợi cho các cơ quan tiến hành tố tụng khi giải quyết tranh chấp và áp dụng giải thích luật nếu các bên có thỏa thuận việc sử dụng tập quán quốc tế.

3. Kết luận

Mục tiêu hoàn thiện hệ thống pháp luật về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là sự nỗ lực của cộng đồng quốc tế, nhằm tạo thuận lợi và khuyến khích thúc đẩy các quan hệ thương mại hàng hải quốc tế. Qua việc phân tích những bất cập của pháp luật Việt Nam về trách nhiệm của người vận chuyển trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, tác giả đã đề xuất Bộ luật Hàng hải Việt Nam cần tiếp tục hoàn thiện, phù hợp với các chuẩn mực quốc tế, nhằm bảo vệ các quyền và lợi ích chính đáng cho các bên trong các giao dịch hợp đồng vận chuyển hàng hoá quốc tế bằng đường biển.

Tài liệu tham khảo

[1] United Nations (1978), *Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules) (tạm dịch: Công ước của Liên Hợp Quốc về Vận chuyển Hàng hóa bằng Đường biển năm 1978).*

[2] Dương Văn Bạo (2011), *Những thay đổi căn bản của công ước Rotterdam và hướng sửa đổi Luật Hàng hải Việt Nam*, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải, số 25 tháng 1.

[3] Francesco Berlingieri (2009), *A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules (tạm dịch: Phân tích so sánh giữa Bộ Quy tắc Hague-Visby, Bộ Quy tắc Hamburg và Bộ Quy tắc Rotterdam)*, CIM – Colloquium on the Rotterdam Rules, Rotterdam, September 21.