

HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG VẬN TẢI HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TRONG GIAI ĐOẠN HIỆN NAY

ĐỖ THỊ TRÚC LY
TRẦN VĂN CÔNG
Trường Đại học kinh tế - Tài chính

Nhận bài ngày 24/7/2026. Sửa chữa xong 25/8/2026. Duyệt đăng 03/9/2026.

Abstract

Contracts for the carriage of goods by sea constitute a fundamental legal instrument in international trade, particularly in Vietnam, where a substantial proportion of import and export cargo is transported by sea. This article examines the legal framework governing contracts for the carriage of goods by sea under the 2015 Vietnam Maritime Code after nearly a decade of implementation. It identifies several significant shortcomings in the current legal provisions concerning contractual parties, electronic contracts for the carriage of goods by sea, carrier liability, limitation of liability, and time limits for bringing legal actions. Drawing on a comparative analysis of major international maritime conventions, the article proposes recommendations for improving Vietnam's legal framework governing contracts for the carriage of goods by sea in the current context.

Keywords: Carrier; contracts for the carriage of goods by sea; maritime liability; Rotterdam Rules; Vietnam Maritime Code 2015.

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh Việt Nam đã tham gia nhiều hiệp định thương mại tự do (FTA), trong đó có Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định Thương mại tự do giữa Việt Nam và Liên minh châu Âu (EVFTA), lưu lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển tăng trưởng mạnh mẽ, kéo theo nhu cầu hoàn thiện khung pháp lý điều chỉnh hợp đồng vận tải hàng hải ngày càng cấp thiết. Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, sau gần 10 năm thi hành đã bộc lộ nhiều hạn chế, đặc biệt trong các quy định về hợp đồng vận chuyển hàng hóa, vận đơn điện tử, trách nhiệm của người chuyên chở và cơ chế giải quyết tranh chấp. Trong bối cảnh đó, nghiên cứu này tập trung phân tích những bất cập trong pháp luật hiện hành về hợp đồng vận tải hàng hóa bằng đường biển, đối chiếu với kinh nghiệm quốc tế và đề xuất các giải pháp hoàn thiện nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động thương mại hàng hải và bảo vệ quyền lợi hợp pháp của các bên trong quan hệ vận tải hàng hải quốc tế.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Pháp luật về hợp đồng vận tải hàng hóa bằng đường biển tại Việt Nam

2.1.1. Bất cập về quy định chủ thể hợp đồng

Thiếu quy định về người chuyên chở không có tàu (NVOCC). Trong thực tiễn thương mại hàng hải hiện đại, người chuyên chở không có tàu (*Non-Vessel Operating Common Carrier - NVOCC*) đóng vai trò trung gian quan trọng, họ ký hợp đồng vận chuyển với chủ hàng và phát hành vận đơn của mình (House B/L), trong khi thực tế thuê không gian tàu từ hãng tàu thực sự (Master B/L). Tại Việt Nam, các doanh nghiệp logistics và giao nhận vận tải như Vietrans, Vinatrans, Transimex thường hoạt động theo mô hình NVOCC. Tuy nhiên, Bộ luật Hàng hải 2015 hoàn toàn không có định nghĩa hay quy định cụ thể về NVOCC. Điều này dẫn đến tình trạng pháp lý bất định khi xảy ra tranh chấp, không rõ NVOCC phải chịu trách nhiệm theo chế độ nào, chế độ của người chuyên chở theo hợp đồng hay chế độ của người giao nhận vận tải?

Email: congty@uef.edu.vn.

Theo nghiên cứu của Nguyễn Thị Như Quỳnh (2021), “*Sự vắng mặt của khái niệm NVOCC trong Bộ luật Hình sự 2015 là một trong những nguyên nhân dẫn đến tình trạng tranh chấp kéo dài và khó giải quyết trong lĩnh vực logistics và giao nhận hàng hóa quốc tế tại Việt Nam*”.

So sánh với pháp luật quốc tế, Công ước của Liên hợp quốc về Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế toàn bộ hoặc một phần bằng đường biển (Công ước Rotterdam 2009), tại Điều 1, khoản 6 đã xây dựng khái niệm “người thực hiện hàng hải” (*maritime performing party*) và “người thực hiện” (*performing party*) (United Nations, 2008) để điều chỉnh toàn diện trách nhiệm pháp lý của tất cả các chủ thể tham gia vào chuỗi vận tải hàng hải, một cách tiếp cận tiến bộ mà Bộ luật Hình sự 2015 chưa theo kịp.

2.1.2. *Bất cập trong quy định miễn trách nhiệm do lỗi hàng vận (bất cập dai dẳng nhất)*

Theo Điều 151, khoản 2, điểm a Bộ luật Hàng hải 2015 quy định người chuyên chở được miễn trách nhiệm đối với tổn thất hàng hóa phát sinh từ “*hành vi hoặc sự sơ suất của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hàng hải hoặc người làm công của người chuyên chở trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu*”, hay còn gọi là miễn trách do lỗi hàng vận (*nautical fault exemption*). Đây là quy định được kế thừa từ Công ước quốc tế về thống nhất một số quy tắc pháp luật liên quan đến vận đơn (Công ước Brussels 1924) (Hague Rules)¹, một công ước có từ hơn 100 năm trước, khi công nghệ hàng hải còn rất lạc hậu và người chuyên chở cần được bảo vệ trước những rủi ro hàng hải không thể kiểm soát. Tuy nhiên, trong bối cảnh công nghệ hàng hải hiện đại với hệ thống định vị GPS, AIS, ECDIS và các thiết bị an toàn tiên tiến, lý do biện minh cho miễn trách do lỗi hàng vận không còn thuyết phục.

Công ước của Liên hợp quốc về Vận chuyển Hàng hóa bằng Đường biển năm 1978 (Công ước Hamburg 1978) đã tiên phong loại bỏ hoàn toàn miễn trách do lỗi hàng vận, theo đó người chuyên chở phải chịu trách nhiệm đối với mọi tổn thất hàng hóa phát sinh từ hành vi của thuyền viên trong bất kỳ hoạt động nào (United Nations, 1978). Công ước Rotterdam 2009 cũng theo hướng này, không thừa nhận miễn trách do lỗi hàng vận. Do vậy, việc duy trì miễn trách do lỗi hàng vận trong Bộ luật Hàng hải 2015 là sự lựa chọn đặt lợi ích của người chuyên chở lên trên lợi ích của chủ hàng, một sự lựa chọn không còn phù hợp với thực tiễn thương mại hàng hải hiện đại và xu hướng phát triển của pháp luật quốc tế.

2.1.3. *Về giới hạn trách nhiệm bồi thường của người chuyên chở còn thấp*

Theo Điều 152 Bộ luật Hàng hải 2015, giới hạn trách nhiệm bồi thường của người chuyên chở được tính theo mức 666,67 SDR/kiện hoặc đơn vị hoặc 2 SDR/kg trọng lượng cả bì của hàng hóa bị mất mát, hư hỏng áp dụng mức nào cao hơn. So sánh quốc tế cho thấy mức giới hạn này đang ở mức thấp nhất so với các công ước hàng hải hiện đại:

Công ước/Pháp luật	Giới hạn trách nhiệm/kiện	Giới hạn trách nhiệm/kg
Hague-Visby Rules 1968	666,67 SDR	2 SDR
Hamburg Rules 1978	835 SDR	2,5 SDR
Rotterdam Rules 2009	875 SDR	3 SDR
BLHH Việt Nam 2015	666,67 SDR	2 SDR

Rõ ràng, mức giới hạn trách nhiệm trong Bộ luật Hàng hải 2015 tương đương Hague-Visby Rules 1968 thấp hơn 25% so với Hamburg Rules và thấp hơn khoảng 32% so với Rotterdam Rules. Trong bối cảnh giá trị hàng hóa thương mại tăng mạnh so với năm 1968, mức giới hạn không được cập nhật này ngày càng gây thiệt thòi lớn cho chủ hàng Việt Nam khi xảy ra tổn thất. Do đó, pháp luật Việt nam cần sửa đổi nhằm phù hợp hơn trong hội nhập quốc tế.

2.1.4. *Khoảng trống pháp lý về hợp đồng vận tải hàng hải số*

Trong bối cảnh cách mạng công nghiệp lần thứ tư, các nền tảng giao dịch hàng hải điện tử như Freightos (Website so sánh và đặt giá cước logistics); Flexport (Công ty logistics công nghệ); Maersk

1) *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading [Hague Rules]* (1924). https://treatydatabase.overheid.nl/en/Treaty/Details/004127_p.html?. Công ước được sửa đổi bởi Visby Protocol 1968. Hague-Visby Rules là phiên bản cập nhật của Hague Rules 1924.

Go (Dịch vụ đặt container online của Maersk) đang thay đổi căn bản cách thức ký kết và thực hiện hợp đồng vận tải hàng hải. “Thị trường logistics công nghệ số toàn cầu đạt doanh thu 39,3 tỷ USD năm 2025 và dự kiến tăng lên 169,5 tỷ USD vào năm 2033, tương ứng tốc độ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) 20,5%, theo dự báo của Grand View Research năm 2026 (Grand View Research, 2026).” Tuy nhiên, Bộ luật Hàng hải 2015 và toàn bộ hệ thống pháp luật hàng hải Việt Nam hoàn toàn thiếu vắng quy định về: 1) Hợp đồng vận tải hàng hải được ký kết và thực hiện qua nền tảng số; 2) Hợp đồng thông minh (*smart contract*) trong vận tải hàng hải, loại hợp đồng tự động thực hiện các điều khoản khi điều kiện được lập trình sẵn được đáp ứng; 3) Sử dụng công nghệ blockchain để quản lý vận đơn và chuỗi cung ứng hàng hải; 4) Trách nhiệm pháp lý khi hệ thống kỹ thuật số gặp sự cố trong quá trình thực hiện hợp đồng vận tải. Khoảng trống pháp lý này đặt ra thách thức lớn cho cả doanh nghiệp và cơ quan quản lý nhà nước trong việc điều chỉnh các giao dịch hàng hải ngày càng được số hóa sâu rộng.

2.1.5. Bất cập về thời hạn khởi kiện

Thời hạn khởi kiện 01 năm quy định tại Điều 169 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 là quá ngắn, không kịp để chủ hàng, trong nhiều trường hợp có thể thu thập thông tin cũng như chứng cứ phục vụ cho việc kiện, không bảo đảm được quyền lợi của người bị thiệt hại. Điều này tạo ra sự mất công bằng giữa chủ hàng và người chuyên chở. Theo Điều 62 Công ước Rotterdam 2009 quy định thời hạn là 02 năm. Do vậy, pháp luật Việt Nam cần quy định theo hướng thời hiệu khởi kiện về hư hỏng, mất mát hàng hóa là 02 năm kể từ ngày trả hàng hoặc lẽ ra phải trả hàng cho người nhận hàng (Hà Việt Hưng, 2023).

2.1.6. Hiện nay Việt Nam chưa phê chuẩn Công ước Rotterdam 2009

Công ước Rotterdam 2009 được coi là công ước hàng hải hiện đại nhất, toàn diện nhất hiện nay. Việc thiếu tham chiếu pháp lý quốc tế tiên tiến nhất này khiến quá trình hiện đại hóa pháp luật hàng hải Việt Nam thiếu định hướng rõ ràng. Do vậy, cần đẩy mạnh việc phê duyệt công 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. Bởi lẽ, Công ước Rotterdam 2009 có nhiều ưu điểm hơn cả so với các công ước trước đây.

2.1.7. Bất cập trong cơ chế giải quyết tranh chấp hàng hải

Việt Nam hiện chưa có Tòa án Hàng hải chuyên biệt (Maritime Court), trong khi đây là thiết chế tư pháp hàng hải không thể thiếu tại các quốc gia hàng hải phát triển như Anh Quốc (Admiralty Court-Queen's Bench Division/Tòa Hàng hải thuộc Phân ban Queen's Bench của Tòa Thượng thẩm Anh và xứ Wales); Singapore (Singapore International Commercial Court/là Tòa án Thương mại Quốc tế Singapore; Trung Quốc (Maritime Courts-Hải sự Pháp viện); Hoa Kỳ (United States District Courts-Admiralty Jurisdiction - thẩm quyền xét xử hàng hải của các Tòa án Liên bang Hoa Kỳ).

Tranh chấp hàng hải tại Việt Nam hiện được giải quyết tại các Tòa kinh tế thuộc Tòa án nhân dân cấp tỉnh, với những hạn chế rõ ràng: Thẩm phán thiếu chuyên môn sâu về luật hàng hải quốc tế, thiếu kinh nghiệm xử lý các vấn đề kỹ thuật đặc thù của hàng hải, và thời gian giải quyết tranh chấp kéo dài không đáp ứng yêu cầu của thực tiễn thương mại hàng hải vốn đòi hỏi tính nhanh chóng và hiệu quả cao. Tình trạng này là một trong những nguyên nhân chính dẫn đến việc các doanh nghiệp và hãng tàu trong các tranh chấp hàng hải liên quan đến Việt Nam, thường chọn luật nước ngoài và cơ quan giải quyết tranh chấp nước ngoài, thay vì hệ thống tư pháp Việt Nam. Điều này không chỉ gây bất lợi về chi phí và thời gian cho doanh nghiệp Việt Nam mà còn khiến pháp luật hàng hải Việt Nam thiếu cơ hội được kiểm nghiệm và phát triển qua thực tiễn xét xử trong nước.

2.2. Một số giải pháp hoàn thiện

Đề xuất sửa đổi, bổ sung Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015. Đây là nhóm giải pháp có tính nền tảng và cấp thiết nhất. Bộ luật Hàng hải 2015 sau gần 10 năm thi hành đã bộc lộ nhiều hạn chế cần được sửa đổi, bổ sung kịp thời. Cụ thể:

2.2.1. Bổ sung quy định về người chuyên chở không có tàu (NVOCC)

Cần bổ sung vào Chương VIII, Bộ luật Hàng hải 2015 các quy định cụ thể về NVOCC, bao gồm:

Thứ nhất, định nghĩa rõ ràng về NVOCC: là người ký kết hợp đồng vận chuyển với chủ hàng và phát hành vận đơn của mình, nhưng thực hiện vận chuyển bằng cách thuê không gian tàu từ người chuyên chở có tàu thực sự.

Thứ hai, xác lập chế độ trách nhiệm pháp lý của NVOCC tương đương người chuyên chở trong quan hệ với chủ hàng; NVOCC phải chịu trách nhiệm về tổn thất hàng hóa theo đúng chế độ trách nhiệm của người chuyên chở theo hợp đồng, không được viện dẫn hành vi của người chuyên chở thực sự để miễn trách nhiệm đối với chủ hàng.

Thứ ba, quy định về điều kiện kinh doanh của NVOCC: yêu cầu đăng ký hoạt động, ký quỹ hoặc có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp để bảo đảm khả năng bồi thường khi xảy ra tổn thất.

2.2.2. Loại bỏ miễn trách do lỗi hàng vận

Đây là sửa đổi quan trọng nhất và mang tính đột phá nhất mà tác giả đề xuất. Điều 151 Bộ luật Hàng hải 2015 cần được sửa đổi theo hướng *loại bỏ hoàn toàn* điều khoản miễn trách do lỗi hàng vận tại khoản 2, điểm a. Lập luận pháp lý ủng hộ sửa đổi này rất vững chắc. Xét về nguyên tắc trách nhiệm dân sự, người sử dụng lao động phải chịu trách nhiệm về hành vi của người làm công trong phạm vi công việc được giao, đây là nguyên tắc cơ bản của pháp luật dân sự được thừa nhận rộng rãi. Không có lý do pháp lý chính đáng nào để loại trừ người chuyên chở hàng hải khỏi nguyên tắc này khi thuyền viên; những người chuyên chở tuyển dụng, đào tạo và quản lý gây ra tổn thất hàng hóa bằng hành vi sơ suất trong lúc điều khiển tàu.

Kinh nghiệm quốc tế theo Công ước Hamburg 1978 đã loại bỏ miễn trách do lỗi hàng vận từ hơn 40 năm trước; Công ước Rotterdam 2009 tiếp tục duy trì hướng tiếp cận này. Các quốc gia đã phê chuẩn Hamburg Rules (gồm hơn 35 quốc gia) cho thấy việc loại bỏ miễn trách do lỗi hàng vận không gây ra những hậu quả tiêu cực đáng kể đối với hoạt động vận tải hàng hải.

Kiến nghị, để giảm nhẹ tác động đối với các hãng tàu trong giai đoạn chuyển tiếp, có thể cân nhắc lộ trình thực hiện theo hai bước: (i) trong giai đoạn đầu, thu hẹp phạm vi miễn trách do lỗi hàng vận, chỉ áp dụng đối với lỗi điều khiển tàu thuần túy về mặt kỹ thuật hàng hải, loại trừ các lỗi liên quan đến quản lý hàng hóa; (ii) trong giai đoạn tiếp theo, loại bỏ hoàn toàn điều khoản miễn trách này.

2.2.3. Bổ sung nâng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường đối với người chuyên chở hàng hóa

Điều 152 Bộ luật Hàng hải 2015 cần được sửa đổi theo hướng nâng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường của người chuyên chở lên tương đương hoặc tiệm cận với mức của Công ước Rotterdam 2009 (Điều 59): Từ 666,67 SDR/kiện lên ít nhất 875 SDR/kiện; từ 2 SDR/kg lên ít nhất 3 SDR/kg. Việc nâng mức giới hạn trách nhiệm này sẽ: Một là, bảo vệ tốt hơn quyền lợi của chủ hàng Việt Nam, những người thường không đủ khả năng thương lượng để yêu cầu bồi thường vượt giới hạn pháp định khi giao hàng cho các hãng tàu lớn có vị thế đàm phán mạnh hơn. Hai là, khuyến khích các hãng tàu nâng cao chất lượng dịch vụ và trách nhiệm bảo quản hàng hóa, vì mức bồi thường cao hơn tạo động lực kinh tế để người chuyên chở cẩn thận hơn trong quá trình vận chuyển. Ba là, tương thích hơn với thực tiễn thương mại hiện đại, khi giá trị hàng hóa vận chuyển đã tăng nhiều lần so với năm 1968 khi Hague-Visby Rules được ban hành.

2.2.4. Kiến nghị xây dựng khung pháp lý cho hợp đồng vận tải hàng hải số

Trong bối cảnh chuyển đổi số quốc gia theo Quyết định 749/QĐ-TTg ngày 03/6/2020 về chương

trình chuyển đổi số quốc gia, nhóm tác giả nghiên cứu đề xuất xây dựng khung pháp lý cho hợp đồng vận tải hàng hải số với các nội dung:

- Về hợp đồng vận tải điện tử: Quy định rõ điều kiện và hình thức giao kết hợp đồng vận tải hàng hải qua nền tảng số, giá trị pháp lý của hợp đồng điện tử và chữ ký điện tử trong lĩnh vực hàng hải, tham chiếu Luật Giao dịch điện tử 2023.

- Về hợp đồng thông minh: Nghiên cứu và ban hành hướng dẫn về giá trị pháp lý của hợp đồng thông minh trong vận tải hàng hải, điều kiện để hợp đồng có hiệu lực pháp lý, và cơ chế giải quyết tranh chấp khi thực hiện hợp đồng không đúng như kỳ vọng.

- Về ứng dụng blockchain: Xây dựng khung pháp lý thí điểm cho việc sử dụng công nghệ blockchain trong quản lý vận đơn và chuỗi cung ứng hàng hải, học tập kinh nghiệm của Singapore (*Trade-Trust framework*) và Hà Lan (*Digital Infrastructure for Logistics - DEAL project*).

2.2.5. Đề xuất kéo dài thời hạn khởi kiện từ 1 năm lên 2 năm

Điều 169 Bộ luật Hàng hải 2015 cần được sửa đổi theo hướng kéo dài thời hạn khởi kiện về tranh chấp hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển từ 1 năm lên 2 năm phù hợp với quy định của cả Hamburg Rules (1978) và Rotterdam Rules (2009) (Điều 62).

Song song với việc kéo dài thời hạn, cần bổ sung quy định rõ ràng về điểm bắt đầu tính thời hạn khởi kiện trong các trường hợp đặc thù như: tổn thất ẩn, thiếu hụt số lượng phát hiện muộn, tranh chấp về chất lượng hàng hóa. Cụ thể, nên quy định rõ ràng đối với tổn thất ẩn, thời hạn khởi kiện bắt đầu từ ngày tổn thất được phát hiện hoặc có thể được phát hiện bằng sự miễn cưỡng hợp lý không phải từ ngày giao hàng.

Ngoài ra, cần bổ sung quy định về gia hạn thời hạn khởi kiện theo thỏa thuận của các bên: Các bên trong hợp đồng vận chuyển có quyền thỏa thuận gia hạn thời hạn khởi kiện bằng văn bản trong thời hạn khởi kiện đang còn hiệu lực, đây là quy định phổ biến trong pháp luật hàng hải quốc tế nhưng còn thiếu trong Bộ luật Hàng hải 2015.

2.3. Nghiên cứu gia nhập Công ước Rotterdam 2009

Nhóm tác giả nghiên cứu kiến nghị Chính phủ thành lập Tổ công tác liên bộ (Bộ Giao thông vận tải - Bộ Tư pháp - Bộ Công Thương - Ngân hàng Nhà nước) để nghiên cứu toàn diện tác động và khả năng gia nhập Công ước Rotterdam 2009. Trên cơ sở các lý do và lập luận sau:

Lý do thứ nhất, tính toàn diện và hiện đại: Công ước Rotterdam 2009 là công ước hàng hải toàn diện và hiện đại nhất hiện nay, điều chỉnh không chỉ vận tải biển thuần túy mà còn cả vận tải đa phương thức có chặng vận tải bằng đường biển, phù hợp với thực tiễn chuỗi cung ứng toàn cầu. Việc gia nhập công ước này sẽ giúp Việt Nam có một chuẩn mực pháp lý toàn diện để thay thế nhiều văn bản pháp lý hiện đang mâu thuẫn nhau.

Lý do thứ hai, lợi ích thương mại: Các đối tác thương mại lớn của Việt Nam trong khuôn khổ CPTPP và EVFTA đang nghiên cứu hoặc ủng hộ Công ước Rotterdam. Việc Việt Nam gia nhập sẽ tạo ra ngôn ngữ pháp lý chung với các đối tác thương mại lớn, giảm thiểu xung đột pháp luật và chi phí giao dịch.

Lý do thứ ba, bảo vệ chủ hàng: Công ước Rotterdam 2009 bảo vệ chủ hàng tốt hơn đáng kể so với Bộ luật Hàng hải 2015 hiện hành: loại bỏ miễn trách do lỗi hàng vận, nâng mức giới hạn bồi thường, kéo dài thời hạn khởi kiện và cung cấp khung pháp lý toàn diện cho vận đơn điện tử.

Lộ trình đề xuất: nghiên cứu gia nhập Công ước Rotterdam 2009 theo ba giai đoạn, cụ thể:

Giai đoạn 1 (2026 - 2027) - nghiên cứu và đánh giá tác động:

- Thành lập Tổ công tác liên bộ nghiên cứu Công ước Rotterdam 2009;
- Đánh giá toàn diện tác động kinh tế, pháp lý của việc gia nhập đối với các bên liên quan: hãng tàu, chủ hàng, ngân hàng, công ty bảo hiểm, doanh nghiệp logistics;

- Tổ chức hội thảo tham vấn rộng rãi với cộng đồng doanh nghiệp và chuyên gia pháp lý hàng hải.

Giai đoạn 2 (2027 - 2028) - Nội luật hóa chuẩn bị:

- Sửa đổi BLHH 2015 và các văn bản pháp lý liên quan theo hướng tiệm cận với Công ước Rotterdam 2009, ngay cả khi chưa chính thức gia nhập;

- Đào tạo đội ngũ thẩm phán, trọng tài viên và luật sư hàng hải về nội dung Công ước Rotterdam.

Giai đoạn 3 (2028–2030) - Quyết định chính thức:

- Trình Quốc hội xem xét, phê chuẩn gia nhập Công ước Rotterdam 2009 nếu kết quả đánh giá tác động là tích cực;

- Ban hành các văn bản hướng dẫn thi hành sau khi gia nhập.

2.4. Giải pháp về tổ chức thực thi

2.4.1. Đề xuất thành lập Tòa án Hàng hải chuyên biệt

Đây là giải pháp hoàn thiện thể chế quan trọng nhất để nâng cao hiệu quả giải quyết tranh chấp hàng hải tại Việt Nam.

Bước 1: Kiến nghị thành lập Tòa Hàng hải chuyên biệt thuộc Tòa án nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh và Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng, hai trung tâm hàng hải lớn nhất cả nước, nơi tập trung phần lớn tranh chấp hàng hải của Việt Nam. Các thẩm phán được phân công đảm trách Tòa Hàng hải cần được đào tạo chuyên sâu về luật hàng hải quốc tế và tiếp cận án lệ hàng hải của các quốc gia tiên tiến.

Bước 2: Nâng cấp thành Tòa Hàng hải chuyên biệt độc lập, có thẩm quyền xét xử toàn bộ các tranh chấp hàng hải trong cả nước theo mô hình của: Anh Quốc (thuộc Queen's Bench Division, Tòa án Tối cao), mô hình tòa án hàng hải lâu đời và uy tín nhất thế giới. Hay là Maritime Court of China (Hải sự Pháp viện- Trung Quốc): mô hình phù hợp với điều kiện châu Á. Việc thành lập Tòa Hàng hải chuyên biệt sẽ mang lại nhiều lợi ích quan trọng như nâng cao chất lượng xét xử tranh chấp hàng hải, rút ngắn thời gian giải quyết vụ việc, xây dựng án lệ hàng hải trong nước và quan trọng hơn là tạo niềm tin cho cộng đồng thương mại hàng hải quốc tế vào hệ thống tư pháp Việt Nam.

2.4.2. Phát triển Trọng tài Hàng hải Việt Nam

Song song với việc phát triển hệ thống tòa án, cần nâng cao năng lực của hệ thống trọng tài hàng hải, vốn là phương thức giải quyết tranh chấp hàng hải được ưa chuộng hơn trong thực tiễn thương mại quốc tế vì tính nhanh chóng, bảo mật và linh hoạt.

Một là, cần xây dựng Quy tắc Tổ tụng Trọng tài Hàng hải riêng biệt tại VIAC, phân biệt với quy tắc tổ tụng thương mại thông thường, phản ánh đặc thù của tranh chấp hàng hải như: xét xử nhanh, thủ tục bảo toàn tài sản, thủ tục xét xử vắng mặt và quy tắc về chứng cứ hàng hải.

Hai là, xây dựng đội ngũ Trọng tài viên hàng hải chuyên nghiệp tại Việt Nam thông qua chương trình đào tạo và chứng nhận trọng tài viên hàng hải, hợp tác với LMAA (London Maritime Arbitrators Association/ tức Hiệp hội trọng tài hàng hải Luân Đôn) và SCMA (Singapore Chamber of Maritime Arbitration/ tức Phòng Trọng tài hàng hải Singapor để cử trọng tài viên Việt Nam tham gia đào tạo và thực hành, xây dựng danh sách trọng tài viên hàng hải có trình độ và kinh nghiệm quốc tế.

Ba là, tích cực quảng bá thương hiệu trọng tài hàng hải Việt Nam với cộng đồng thương mại quốc tế, hướng tới thu hút các tranh chấp hàng hải quốc tế có liên quan đến Việt Nam được giải quyết tại Việt Nam thay vì London hay Singapore. Điều này không chỉ mang lại lợi ích kinh tế trực tiếp mà còn thúc đẩy sự phát triển của ngành dịch vụ pháp lý hàng hải trong nước.

Xem tiếp trang 309