



**HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM**
30 năm (18/11/1993 - 18/11/2023)



BẢN TIN VLA

(Số 97, ngày 01/03/2024)

Để đáp ứng yêu cầu thông tin nhanh trao đổi giữa các Hội viên, VLA phát hành TIN NHANH, mỗi tháng 2 lần, ngoài NEWSLETTER bằng tiếng Anh hàng tháng. VLA mong nhận được sự đóng góp tin, bài của Hội viên cho TIN NHANH và GÓC PHÁP LUẬT. Trân trọng cảm ơn.

TIN TRONG NƯỚC

01 CẬP NHẬT KINH TẾ VĨ MÔ VIỆT NAM

Tháng 1/2024, xuất nhập khẩu hàng hóa tiếp tục phục hồi do nhu cầu bên ngoài được cải thiện, gia tăng tương ứng ở mức 11,1% và 13% so với tháng trước. Trong đó xuất khẩu nông sản và nguyên liệu thô tăng trưởng cao, các mặt hàng chế biến, chế tạo ghi nhận tốc độ tăng trưởng xuất khẩu thấp hơn. Cũng vì thế doanh nghiệp FDI có mức tăng trưởng xuất nhập khẩu thấp hơn các doanh nghiệp trong nước. Trước bối cảnh kinh tế vĩ mô Việt Nam đầu năm 2024, WB Việt Nam khuyến nghị: dù xuất khẩu và sản xuất dự kiến sẽ tiếp tục phục hồi, nhưng tăng trưởng tiêu dùng có thể tụt hậu do niềm tin của người tiêu dùng vẫn còn yếu. Sự gia tăng của chi phí kho vận (logistics) quốc tế cho thương mại hàng hóa liên quan đến xung đột Trung Đông, mặc dù mang tính thời điểm tạm thời, có thể ảnh hưởng tiêu cực đến xuất khẩu của Việt Nam, và sau đó là sự phục hồi của nền kinh tế. Chênh lệch lãi suất tiếp tục giữa lãi suất toàn cầu và trong nước có thể gây áp lực lên thị trường ngoại hối, đòi hỏi Ngân hàng Nhà nước Việt Nam phải duy trì quản lý linh hoạt tỷ giá hối đoái và thanh khoản thị trường. Các điểm yếu trong lĩnh vực tài chính, bao gồm cả sự gia tăng nợ xấu gần đây (từ 2,7% lên 4,9% vào cuối năm 2023), đòi hỏi phải tiếp tục theo dõi sát sao.

Nguồn: World Bank Việt Nam



02 GIẢI PHÁP ĐƯA CA CAO VÀ CÁC SẢN PHẨM VÀO THỊ TRƯỜNG BẮC ÂU

Thương vụ Việt Nam tại Thụy Điển cung cấp thông tin về giải pháp đưa sản phẩm cacao vào thị trường Bắc Âu. Theo đó các doanh nghiệp cần tuân thủ các quy định bắt buộc của thị trường được đăng trên các cổng thông tin chính thức của EU như Trade Help Desk, CBI. Để tránh nguy cơ bị trả lại hoặc bị từ chối tiếp cận thị trường châu Âu, các nhà xuất khẩu cao cao Việt Nam nên gửi các sản phẩm xuất khẩu để phân tích các chất cấm tại các cơ quan có thẩm quyền. Ngoài ra, xu hướng sản xuất và kinh doanh bền vững và có trách nhiệm hơn ngày càng được quan tâm. Chính vì vậy, các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng nên tuân thủ các sáng kiến bền vững. Thị trường Bắc Âu cũng rất quan tâm đến sản phẩm cao cao đặc sản, hữu cơ, phát triển bền vững. Các doanh nghiệp Việt Nam nên nghiên cứu và phát triển các sản phẩm mới gắn với phát triển bền vững và bảo vệ môi trường. Xem chi tiết: [Tại đây](#)



03 ĐÀ NẴNG ĐỀ XUẤT THÍ ĐIỂM THÀNH LẬP KHU THƯƠNG MẠI TỰ DO

UBND thành phố Đà Nẵng vừa có công văn số 982/UBND-SKHĐT ngày 24/2/2024 gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc đề xuất các cơ chế, chính sách đặc thù áp dụng đối với thành phố Đà Nẵng; trong đó, Đà Nẵng đề xuất điều chỉnh bổ sung nội dung chính sách “Thí điểm thành lập Khu thương mại tự do thành phố Đà Nẵng gắn với Cảng Liên Chiểu và cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng”. Theo đề xuất của UBND thành phố Đà Nẵng, thí điểm thành lập Khu thương mại tự do thành phố Đà Nẵng là khu chức năng thực hiện các hoạt động chế xuất, logistics, thương mại – dịch vụ, kinh doanh hàng miễn thuế. Đây sẽ là địa bàn ưu đãi đầu tư, được hưởng ưu đãi đầu tư áp dụng đối với địa bàn khu kinh tế theo quy định của pháp luật và được hưởng một số cơ chế, chính sách đặc thù tạo động lực phát triển đột phá cho thành phố Đà Nẵng. Xem chi tiết: [Tại đây](#)



04 HƠN 100 TRIỆU TẤN HÀNG HÓA THÔNG QUA CẢNG TRONG 2 THÁNG ĐẦU NĂM 2024

Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển trong hai tháng đầu năm 2024 ước đạt trên 111 triệu tấn, tăng 8% so cùng kỳ 2023. Về cơ cấu hàng hóa, các loại hàng hóa có xu hướng tăng trưởng. Cụ thể: Hàng xuất khẩu ước đạt 28,684 triệu tấn và tăng 8%; hàng nhập khẩu ước đạt 33,884 triệu tấn và tăng 16%; hàng nội địa ước đạt 48,593 triệu tấn và tăng 4%; hàng quá cảnh xếp dỡ ước đạt 454 nghìn tấn.

Với hàng container, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển tính theo TEU, trong hai tháng đầu năm 2024 ước đạt 4,054 triệu TEUs, tăng 27% so cùng kỳ 2023; trong đó, hàng xuất khẩu ước đạt 1,323 triệu TEUs (tăng 20%), hàng nhập khẩu ước đạt 1,252 triệu TEUs (tăng 19%) và hàng nội địa ước đạt 1,478 triệu TEUs (tăng 40%). Tính kim ngạch xuất nhập khẩu theo địa phương trong tháng 1, TP.HCM đứng vị trí số 1 về trị giá xuất nhập khẩu của cả nước. Cụ thể, kim ngạch xuất khẩu đạt hơn 3,75 tỉ USD, còn nhập khẩu đạt 4,95 tỉ USD. Đứng thứ hai là Bắc Ninh, với tổng trị giá là 5,7 tỉ USD, trong đó xuất khẩu đạt hơn 3 tỉ USD. Thái Nguyên đứng thứ ba với trị giá xuất khẩu đạt gần 3,8 tỉ USD, còn nhập khẩu 1,8 tỉ USD. Tiếp theo là Bình Dương, tổng trị giá xuất nhập khẩu trong tháng 1 của địa phương này đạt khoảng 5 tỉ USD, trong đó xuất khẩu đạt 3 tỉ USD. Xếp tiếp theo là Hà Nội với tổng kim ngạch khoảng 4,9 tỉ đô la Mỹ. Nguồn: Hiệp hội VLA tổng hợp.



05 LƯỜNG QUAN CHÁNH BỐ TỐN 500 TỈ ĐỒNG DUY TU MỖI NĂM NHƯNG VẪN KÉM HIỆU QUẢ

Quan Chánh Bố là dự án luồng cho tàu biển tải trọng lớn vào sông Hậu có tổng vốn đầu tư 9.700 tỉ đồng được chia làm 2 giai đoạn. Giai đoạn 1 của dự án đã hoàn thành và thông luồng từ năm 2016, cho phép tàu biển có tải trọng 10.000 tấn đầy tải và 20.000 tấn giảm tải ra vào các cảng nằm trên sông Hậu ở Đồng bằng sông Cửu Long. Sau khi thông luồng, việc khai thác tuyến hàng hải ra vào sông Hậu này vẫn không đạt hiệu quả như kỳ vọng vì thường xuyên bị bồi lắng. Mỗi năm Cục hàng hải – Bộ Giao thông Vận tải bỏ ra gần 500 tỉ đồng để thực hiện công tác duy tu luồng kênh Quan Chánh Bố. Tuy nhiên, việc duy tu này cũng chỉ mang lại hiệu quả trong 6-7 tháng, sau đó lại bồi lắng trở lại. Thông tin mới nhất hiện nay, luồng Quan Chánh Bố chỉ sau 7 tháng duy tu chỉ còn âm 3,6 mét. Xem chi tiết: [Tại đây](#).



06 KHỞI ĐỘNG SIÊU CẢNG CỬA NGÕ TRẦN ĐỀ

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt thì cảng biển Sóc Trăng được phân loại là cảng biển loại III, thuộc nhóm cảng biển số 5, quy hoạch tiềm năng thành cảng biển đặc biệt khi hình thành cảng cửa ngõ vùng đồng bằng sông Cửu Long tại Trần Đề.

Quy hoạch tỉnh Sóc Trăng thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt ngày 25/8/2023 cũng nêu rõ Sóc Trăng được định hướng trở thành cửa ngõ chính ra biển Đông của vùng đồng bằng sông Cửu Long, là trung tâm đầu mối của vùng về nông nghiệp, công nghiệp, dịch vụ, logistics với trọng tâm là cảng biển ngoài khơi cửa Trần Đề. Phần đầu đến năm 2030 sẽ hình thành cảng biển ngoài khơi cửa Trần Đề.

Trong kế hoạch, chính sách, giải pháp và nguồn lực thực hiện quy hoạch, một trong những nhiệm vụ phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải là kêu gọi đầu tư khu bến cảng Trần Đề, giai đoạn khởi động với nhu cầu vốn lên đến 50.000 tỷ đồng.

Về phát triển cơ sở kết cấu hạ tầng cảng Trần Đề, tỉnh kiến nghị xin hỗ trợ từ ngân sách trung ương kết hợp xã hội hóa xây dựng một số hạng mục thuộc Bến cảng Trần Đề theo các dự án thành phần.

Đồng thời, đề xuất một số cơ chế chính sách hỗ trợ về thủ tục, phát triển nguồn hàng và cơ chế chính sách đối với khai thác cát, chuyển đổi mục đích sử dụng rừng; đề xuất thành lập Khu kinh tế Trần Đề, trong đó có khu công nghiệp, khu chế xuất và khu phi thuế quan tại Khu bến cảng Trần Đề, nhằm mục đích tạo động lực phát triển cho Sóc Trăng trong việc thu hút nhà đầu tư và tạo nguồn hàng cho cảng Trần Đề. Xem chi tiết: [Tại đây](#)



TIN QUỐC TẾ



01 Hội đồng tư vấn FIATA - IATA họp tại Geneva

Ngày 14/02/2024, cuộc họp lần thứ 85 của Hội đồng tư vấn IATA-FIATA (IFCC) đã được tổ chức tại Geneva. IFCC là cơ quan tư vấn bao gồm đại diện các hãng hàng không và giao nhận, cung cấp các khuyến nghị và phản hồi cho Hội nghị đại lý hàng không của IATA (CAC). IFCC đã thể hiện sự tiến triển tích cực trong mối quan hệ giữa IATA và FIATA. Trong cuộc họp lần thứ 85, các cuộc thảo luận diễn ra xoay quanh chủ đề về nhu cầu hiện đại hóa khuôn khổ vận chuyển hàng không. FIATA và các đại diện giao nhận của mình tại IFCC đã có cơ hội thảo luận về phương án được đề xuất trong việc thành lập Chương trình Vận chuyển Hàng hóa Hàng không Toàn cầu có thể mang lại lợi ích cho tất cả các khu vực trên thế giới. Xem chi tiết: [Tại đây](#)



02 Hợp tác Gemini mang lại lợi ích gì cho nhà xuất nhập khẩu?

Hợp tác Gemini giữa Maersk và Hapag-Lloyd sẽ có hiệu lực từ tháng 2-2025 sau khi liên minh 2M giữa Maersk và MSC hết hiệu lực sau 10 năm hợp tác. Trong lần bắt tay này, Maersk mong muốn gia tăng khả năng giao hàng đúng hạn (on-time delivery) của hãng từ 71,1% lên đến 90%. Để tạo ra một mạng lưới hữu hiệu như cam kết, liên minh mới sẽ chuyển đổi mô hình vận chuyển từ mô hình phổ biến hiện nay là Point-to-Point (P2P, Điểm nối Điểm) sang mô hình Hub-and-Spoke (HS, Trục và Nan hoa). Với mô hình hiện tại P2P, tàu mẹ (mother vessel) sẽ tuần tự ghé một số cảng xếp chính của một châu lục rồi đi đến một số cảng dỡ chính thuộc châu lục khác. Trong khi đó, theo mô hình mới HS thì tàu mẹ chỉ ghé vài cảng chính trung chuyển (hub). Xem chi tiết: [Tại đây](#)

TIN QUỐC TẾ

03

Các hãng thời trang nhanh Trung Quốc gây áp lực lên vận tải hàng không toàn cầu



Theo báo cáo hồi tháng 6-2023 của quốc hội Mỹ, Shein và Temu cùng nhau gửi tổng cộng gần 600.000 gói hàng đến Mỹ mỗi ngày. Điều này làm tăng chi phí vận tải hàng không từ các trung tâm sản xuất ở châu Á như Quảng Châu và Hồng Kông và gây ra tình trạng thiếu công suất. Nhu cầu mạnh mẽ của Shein và Temu đang thu hẹp không gian đối với sản phẩm của các ngành công nghiệp khác trên các chuyến bay thương mại. Nhất là trong bối cảnh nhiều công ty toàn cầu đang cố gắng tìm kiếm các lựa chọn hậu cần thay thế để ứng phó với tình trạng gián đoạn hàng hải ở Biển Đỏ. Một nguồn tin hậu cần của Đức cho biết, nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày càng tăng từ thời trang nhanh có thể đẩy các khách hàng truyền thống ra khỏi thị trường vận tải hàng không. Nhu cầu thời trang nhanh tăng đột ngột bắt đầu từ năm ngoái, đẩy tăng giá cước vận tải hàng không từ Trung Quốc và làm dấy lên lo ngại về tình trạng thiếu năng lực vận chuyển trong dài hạn. Xem chi tiết: [Tại đây](#).

04

Thái Lan với tham vọng trở thành trung tâm hàng không toàn cầu



Thái Lan vừa công bố kế hoạch “Tầm nhìn Thái Lan 2030” với một loạt sáng kiến nhằm đưa Thái Lan trở thành trung tâm toàn cầu trong 8 lĩnh vực. Một phần của mục tiêu đầy tham vọng này là biến Thái Lan trở thành một trung tâm hàng không. Để hiện thực hóa mục tiêu này, đường băng thứ ba của sân bay Suvarnabhumi đã được xây dựng và dự kiến sẽ khai trương trong năm nay, song song đó cuối năm ngoái, sân bay Chiang Mai cũng đã bắt đầu hoạt động 24/24 giờ. Cơ quan quản lý sân bay Thái Lan (AoT) cũng có kế hoạch đầu tư thêm 100 tỷ baht trong những năm tới để mở rộng tất cả 6 sân bay quốc tế mà cơ quan này quản lý với đường băng tốt hơn và sức chứa kho lớn hơn nhằm cho phép các hãng hàng không hoạt động công suất hơn. Xem chi tiết: [Tại đây](#).

GÓC PHÁP LUẬT

TRANH CHẤP VỀ ĐIỀU KHOẢN TÀI PHÁN (JURISDICTION) GHI TRÊN VẬN ĐƠN

Thực tế cho thấy tàu biển treo cờ quốc tịch của một nước nào đó với vận đơn cấp cho tàu đó, ghi rõ là chỉ tòa án nước đó mới có quyền tài phán (quyền xét xử) vẫn có thể bị tòa án nước khác ra lệnh bắt giữ theo yêu cầu của người khởi kiện để đòi bồi thường thiệt hại, chẳng hạn như, về mất mát, hư hỏng hàng hóa.

Xin dịch sang tiếng Việt vụ án dưới đây đã được 2 cấp xét xử ở Trung Quốc công nhận quyền tài phán ngoài quy định của vận đơn, theo tài liệu ngày 2/2/2011 của Văn phòng luật quốc tế tại Luân Đôn (International Law Office, London) để các thẩm phán, kiểm sát viên, doanh nghiệp bảo hiểm, chủ tàu, người vận chuyển, luật sư, trọng tài viên và bạn đọc quan tâm đến vấn đề này tham khảo.

1. Diễn biến sự việc:

Tháng Hai, năm 2002, PICC chi nhánh Wuxi (PICC Wuxi Branch), cấp 2 đơn bảo hiểm mọi rủi ro và rủi ro chiến tranh cho lô hàng hạt cacao (cocoa beans) nhập khẩu của công ty TNHH xuất nhập khẩu hàng hóa Zhongqing (Zhongqing Commodity Import and Export Co Ltd).

Người vận chuyển là công ty Pacific International Lines (Pte) Ltd đã cấp 10 bộ vận đơn sạch (clean combined bills of lading). Tuy vậy, người vận chuyển cho biết tàu vận chuyển lô hàng này đã 2 lần gặp sóng lớn trong khi đang neo đậu tại Cape Town, Nam Phi. Hậu quả, là đã có 14 công-te-nơ bị rơi xuống biển và, ngoài ra, 18 công-te-nơ bị hư hỏng. Những công-te-nơ bị hư hỏng được dỡ lên bờ. Sau đó, người vận chuyển (Pacific International Lines (Pte) Ltd) đã thay công-te-nơ và dùng 2 tàu khác để vận chuyển đến Zhangjiagang (Trung Quốc) một số công-te-nơ đã cứu được cùng với những công-te-nơ đã dỡ xuống cảng. Do những “sự cố” xảy ra như vậy nên để việc nhập khẩu lô hàng này hàng được thuận lợi, những bộ vận đơn đã cấp ban đầu được thay thế bằng 4 bộ vận đơn mới có cùng giá trị pháp lý.

Hàng đến cảng Zhangjiagang trong khoảng thời gian từ tháng Tư đến tháng Sáu năm 2002. Khi kiểm tra hàng, người ta thấy, trong lô hàng, ngoài 14 công-te-nơ bị mất, một số hàng bị thiếu hoặc bị hỏng, hoặc bao bì hàng hóa bị hư hại. Thiệt hại về mặt kinh tế là đáng kể. PICC Chi nhánh Wuxi (công ty bảo hiểm) đã bồi thường toàn bộ thiệt hại trị giá trên 3,4 triệu Nhân dân tệ (khoảng 516 nghìn Đô La Mỹ) cho người được bảo hiểm theo các đơn bảo hiểm đã nói ở phần đầu bài và được thế quyền để đòi người vận chuyển bồi thường theo quy định của luật pháp có liên quan theo hợp đồng bảo hiểm. Khi PICC Chi nhánh Wuxi tiến hành việc đòi bồi thường đã bị người vận chuyển (Pacific International Lines (Pte) Ltd) liên tục phản đối và từ chối bồi thường. Hai bên đã không thể cùng nhau thương lượng để giải quyết bồi thường nên PICC Chi nhánh Wuxi đã khởi kiện Pacific International Lines (Pte) Ltd để đòi bồi thường thiệt hại về mặt kinh tế.

TRANH CHẤP VỀ ĐIỀU KHOẢN TÀI PHÁN (JURISDICTION) GHI TRÊN VẬN ĐƠN

2. Các vấn đề được đặt ra:

2.1. Quyền tài phán (jurisdiction):

Bị đơn đã không chấp nhận quyền tài phán (quyền xét xử) của Tòa án hàng hải Vũ Hán (Wuhan Maritime Court), Trung Quốc, với lý do đây là tranh chấp theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và những điều khoản của vận đơn là căn cứ duy nhất của hợp đồng. Một điều khoản trên mặt sau của vận đơn nêu rằng “bất kỳ khiếu nại hay tranh chấp phát sinh từ vận đơn này đều phải được giải quyết tại tòa án Singapore”. Do đó, bên bị (bị đơn) lập luận rằng, hai bên đã thỏa thuận như vậy thì chỉ tòa án Singapore mới có quyền tài phán đối với tranh chấp này.

Tuy vậy, nguyên đơn lập luận rằng, trên cơ sở của luật hàng hải và tố tụng dân sự (civil procedure), tranh chấp về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển sẽ thuộc quyền tài phán của tòa án nơi tàu biển khởi hành, nơi tàu đến hoặc nơi chuyển tải (transshipment), hoặc nơi bị đơn có trụ sở kinh doanh. Trong trường hợp này, vì nơi chuyển tải là Shanghai và nơi tàu đến là Zhangjiagang nên vụ án sẽ thuộc quyền tài phán của Tòa án hàng hải Shanghai hoặc Tòa án hàng hải Zhangjiagang.

2.2. Quyền được hưởng thế quyền (right of subrogation):

Sau khi vấn đề quyền tài phán được giải quyết, bị đơn tìm cách từ chối khiếu nại bằng cách không chấp nhận quyền khởi kiện của nguyên đơn. Bị đơn cho rằng người được hưởng thế quyền theo thư thế quyền là PICC chứ không phải là PICC Chi nhánh Wuxi. Hai công ty này là những pháp nhân độc lập trong việc kiện tụng và nguyên đơn đã không đưa ra được bằng chứng cho thấy PICC đã chuyển cho nguyên đơn quyền khởi kiện hoặc giao cho họ trách nhiệm làm việc này. Đồng thời, nguyên đơn đã không thông báo hoặc được bị đơn chấp thuận mà đã trả toàn bộ số tiền bồi thường cho một bên không liên quan đến vụ án, mà lẽ ra phải trả cho Zhongqing – người được bảo hiểm nêu trong hợp đồng bảo hiểm. Do đó, nguyên đơn không có quyền khởi kiện đòi bồi thường thiệt hại.

Nguyên đơn lý luận rằng theo giải thích của pháp luật có liên quan và của Tòa án tối cao (Supreme Court's judicial interpretations), lệnh chuyển tiền (pay order) bồi thường bảo hiểm là bằng chứng pháp lý chứng tỏ quyền được thế quyền của người bảo hiểm. Trong trường hợp này, lệnh chuyển tiền bồi thường và giấy biên nhận đã nhận tiền bồi thường đều ghi rõ PICC Chi nhánh Wuxi là bên đã trả đầy đủ tiền bồi thường bảo hiểm. Do đó, nguyên đơn được toàn quyền khiếu nại bị đơn đòi bồi thường thiệt hại. Về vấn đề nghĩa vụ thông báo, nguyên đơn đã đưa ra bằng chứng là giấy ủy quyền do Zhongqing cấp, chứng minh rằng quyền khiếu nại đã được Zhongqing chuyển giao cho nguyên đơn và được nguyên đơn chấp nhận. Nguyên đơn còn cho rằng trên cơ sở của những điều luật có liên quan, trong mọi trường hợp, nguyên đơn không có nghĩa vụ thông báo về việc chuyển quyền khiếu nại đòi bồi thường.

TRANH CHẤP VỀ ĐIỀU KHOẢN TÀI PHÁN (JURISDICTION) GHI TRÊN VẬN ĐƠN

2.3. Trách nhiệm pháp lý của Pacific International Lines (Pte) Ltd

Câu hỏi chính được đặt ra là liệu bên bị có được miễn trách nhiệm – một vấn đề liên quan trực tiếp đến câu hỏi liệu bên nguyên có thể thực hiện quyền được thế quyền để đòi bồi thường thiệt hại hay không. Cả hai bên đều đưa ra những bằng chứng ủng hộ cho lý lẽ của mình.

Bị đơn đưa ra một số bằng chứng. Trong số đó, có một số văn bản cam đoan (testimony) của thuyền trưởng và của người phụ trách kỹ thuật công ty tàu biển Pacific International Lines (Pte) Ltd. Họ cam đoan rằng tàu đủ khả năng đi biển, đã cẩn mẫn trước và trong khi đi biển. Họ lý luận rằng, mất mát và hư hỏng hàng hóa xảy ra là do nhiều nguyên nhân, trong đó có thiên tai, hiểm họa, tai nạn hàng hải và sơ xuất của thuyền viên. Vì vậy, bị đơn cho rằng người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm về mất mát, hư hỏng hàng hóa theo điều 51 của Luật Hàng hải.

Nguyên đơn đưa ra những kết luận khác nhau về cùng một tài liệu (testimony) mà bị đơn xuất trình. Biên bản giám định (inspection report) kèm theo bản cam đoan của người phụ trách kỹ thuật cho thấy, một phần những cột dẫn (guide pillars) trong hầm hàng đã bị hỏng và vì những điểm hư hỏng này, đã có rủi ro làm một số công-te-nơ bị rơi xuống biển. Nguyên đơn cũng chỉ ra rằng, bản cam đoan của thuyền trưởng cũng cho thấy có nhiều kết cấu (components) bị gãy, cong, bị mất hoặc bị hỏng dẫn đến nhiều công-te-nơ xếp ở khu vực giữa và phía dưới bị rơi ra khỏi vị trí đã định. Những phát hiện này là bằng chứng rõ ràng về việc tàu không đủ khả năng đi biển (hoặc ít nhất cũng dẫn đến những rủi ro làm cho tàu không đủ khả năng đi biển).

Nguyên đơn cho rằng, trên cơ sở của điều 51, người vận chuyển chịu gánh nặng đưa ra bằng chứng, mặc dù họ không phải chịu trách nhiệm về mất mát hoặc hư hỏng đối với hàng hóa nếu những mất mát, hư hỏng đó là do lỗi của thuyền viên trong việc điều khiển tàu (navigation) hoặc nguyên nhân là do bất khả kháng hoặc hiểm họa hay tai nạn hàng hải. Bị đơn đã cung cấp bằng chứng về những vấn đề này. Tuy vậy, người làm chứng lại có quan hệ trực tiếp với vụ án và những tài liệu đưa ra không đủ lý lẽ thuyết phục. Kết quả là, những bằng chứng mà bị đơn đưa ra không được chấp nhận. Hơn nữa, người ta còn cho rằng, người vận chuyển thiếu cẩn mẫn đã dẫn đến việc thiếu hàng và hư hỏng hàng. Theo điều 48 của luật hàng hải, người vận chuyển phải bốc, xếp, chăm sóc, vận chuyển và dỡ hàng một cách thích hợp và cẩn thận. Vận đơn do người vận chuyển cấp trước khi tàu khởi hành là vận đơn sạch (clean) thể nhưng việc thiếu hàng và hư hỏng hàng diễn ra trước khi dỡ hàng với bằng chứng là biên bản giám định của PICC Chi nhánh Wuxi. Vì vậy, mất mát và hư hỏng hàng hóa đã xảy ra trong khi hàng hóa thuộc trách nhiệm chăm sóc (care) của người vận chuyển. Do đó, họ phải chịu hoàn toàn trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

TRANH CHẤP VỀ ĐIỀU KHOẢN TÀI PHÁN (JURISDICTION) GHI TRÊN VẬN ĐƠN

3. Quyết định của tòa

Tòa xử rằng, những điều khoản in trên mặt sau của vận đơn là những điều khoản (terms and conditions) chuẩn. Những điều khoản này đã được soạn thảo và quy định một cách đơn phương và bị đơn không thể chứng minh được rằng họ đã được người cầm giữ vận đơn (holder) đồng ý chấp thuận những điều khoản đó; và bị đơn cũng đã không áp dụng những biện pháp hợp lý để thông báo những điều khoản đó cho nguyên đơn. Vì vậy, những điều khoản đó không có giá trị thi hành (ineffective). Tòa cũng bác bỏ đề nghị của bị đơn về việc không chấp nhận quyền tài phán vì tòa án có quyền này đối với những vụ án liên quan đến những sự việc xảy ra tại Zhangjiagang vì đây là nơi đến (destination) của hàng hóa hoặc là nơi tai nạn hàng hải xảy ra.

Tòa cũng xử rằng, Zhongqing đã làm đúng pháp luật trong việc chuyển quyền khiếu nại cho nguyên đơn và nguyên đơn đã xác nhận và chấp nhận việc chuyển giao này. Vì thế, không cần phải thông báo cho người khiếu nại. Nguyên đơn cũng không phải là một pháp nhân độc lập (independent legal entity) mà chỉ là một bộ phận của PICC nên sau khi trả tiền bồi thường cho người được bảo hiểm, theo quy định của pháp luật, họ có toàn quyền nhận thế quyền trên có sở thư thế quyền gốc (original letter of subrogation) của người được bảo hiểm. Ngoài ra, không có bằng chứng thuyết phục cho thấy bị đơn đã cần mẫn trong việc chăm sóc hàng hóa. Do đó, bị đơn không được miễn trách nhiệm đối với mát mát, hư hỏng hàng hóa.

Bị đơn kháng cáo bản án sơ thẩm lên tòa phúc thẩm Hubei (Hubei High Court). Tòa phúc thẩm giữ nguyên quyết định về quyền tài phán của tòa sơ thẩm và không chấp nhận kháng cáo của bị đơn. Tòa phúc thẩm đã xem xét kỹ lưỡng quá trình giải quyết vụ việc mà bị đơn đã đồng ý trả cho nguyên đơn trên 2,2 triệu Nhân dân tệ (khoảng 335 nghìn đô la Mỹ) kể cả tiền lãi và chi phí.

Thông tin thêm để bạn đọc tham khảo. Trao đổi với LS Võ Nhật Thăng về vụ án nêu trên, Luật sư cho biết: Tại Vương quốc Anh, trong một vụ kiện có tên là "El Amira", năm 1979, tòa án Anh đã xử tương tự như vụ nói trên về việc chủ tàu/người vận chuyển Ai Cập làm hư hỏng hàng khi trả hàng (dỡ hàng) ở một cảng biển thuộc nước Anh. Khi người nhận hàng khởi kiện chủ tàu/người vận chuyển Ai Cập ra tòa án Anh, chủ tàu/người vận chuyển Ai Cập cũng vin vào điều khoản tương tự trong vận đơn để đề nghị di lý vụ kiện về tòa án Ai Cập. Tuy vậy, tòa án Anh đã bác bỏ đề nghị này vì cho rằng vụ việc xảy ra tại nước Anh nên tòa án Anh hoàn toàn có thẩm quyền xét xử. Ở một số án lệ khác của nước Anh do tòa án Anh xét xử, cũng có những luận điểm tương tự, ví dụ, vụ kiện "Adolf Warski" 1976, "Eleftheria" 1969, và "Kislovodsk" 1980.

Ngô Khắc Lễ (Ban pháp luật)

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA



01

Ngày 22/02 vừa qua, VLA đã tổ chức thành công tiệc chào đón năm mới “VLA NỐI VÒNG TAY LỚN 2024”. Sự kiện đã thu hút hơn 100 khách mời đến từ CQQLNN, hiệp hội bạn và Quý hội viên doanh nghiệp. Xin chân thành cảm ơn sự tham gia nhiệt tình của các vị khách mời.

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA



02

Ngày 19/02, ông Đào Trọng Khoa - Phó Chủ tịch thường trực Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam đã tham gia tọa đàm “Thời kỳ vàng” đưa Hậu Giang phát triển nhanh, bền vững, toàn diện, bao trùm, do Ban Tuyên giáo và Đài TH Hậu Giang tổ chức. Xem chi tiết: [Tại đây](#).

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA



03

Ngày 26/02/2024, Phó Tổng Thư Ký Ngô Khắc Lễ và Trưởng Văn phòng Hà Nội đã tham dự: Phiên họp thứ ba của Tổ công tác cải cách TTHC và Hội đồng tư vấn cải cách TTHC của Thủ tướng Chính phủ.

Thay mặt Hội đồng tư vấn, UVTT, PCT kiêm TTK Hội đồng tư vấn Ngô Hải Phan đã trình bày tóm tắt kết quả hoạt động năm 2023 của Tổ công tác và hội đồng tư vấn, các kiến nghị, đề xuất.

Đại diện các đơn vị như Eurocham, VCCI, HH Da giày, HH Doanh nhân nữ, HH DN trẻ ... đã có các kiến nghị như: Xem xét mức đóng bảo hiểm cho công nhân; quan tâm đến việc đầu tư nước ngoài vào năng lượng tái tạo, năng lượng gió; có hướng dẫn cụ thể cho nhà đầu tư về đầu tư sáng tạo; đề nghị Bộ TNMT thống nhất các quy định về giấy phép môi trường của cơ sở kinh doanh lưu trú cũng như hướng dẫn về quy định rác thải loại A, B, quy định rõ ràng về Báo cáo phát triển bền vững; xem xét nước mắm là sản phẩm văn hóa phi vật thể quốc gia; đề nghị cấp CO 1 lần đối với sản phẩm nông sản; ưu đãi thuế đầu tư; thủ tục xin ý kiến UBND Tỉnh; xem xét các quy định về XNK tại chỗ v.v..

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA

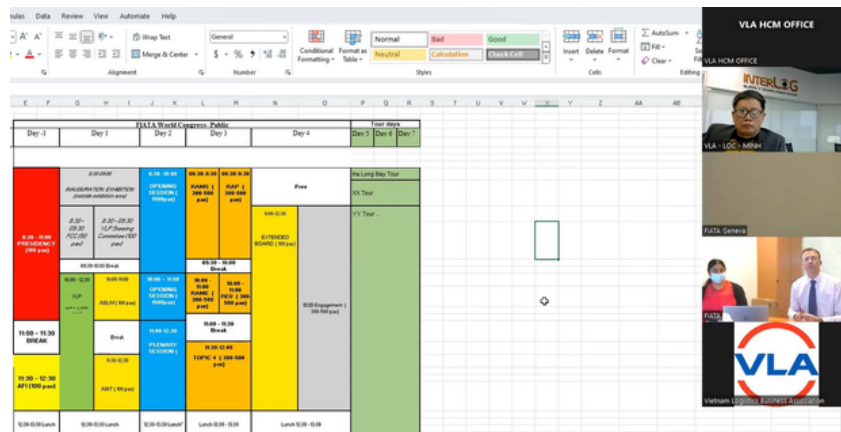
04



Ngày 22/02/2024, VP VLA đã tổ chức cuộc họp giữa LOC (Local Organising Committee) và PCO (Professional Congress Organising) để chuẩn bị cho sự kiện FWC 2025.

05

Ngày 28/02/2024, VP VLA đã tổ chức cuộc họp giữa LOC (Local Organising Committee) và FCC (FIATA Congress Committee) để chuẩn bị cho sự kiện FWC 2025.



06



Ngày 29/02/2024, Phó TTK Ngô Khắc Lễ họp Hội nghị “Triển khai Nghị quyết số 02/NQ-CP về Cải cách tạo điểm tựa thúc đẩy phát triển doanh nghiệp” do Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổ chức.

**TRÂN TRỌNG CẢM ƠN CÁC DOANH NGHIỆP
ĐÃ TÀI TRỢ CHO SỰ KIỆN 30 NĂM THÀNH LẬP VLA**

TÀI TRỢ BẠCH KIM



TỔNG CÔNG TY TÂN CẢNG SÀI GÒN
SAIGON NEWPORT CORPORATION



THE WAY FORWARD



HAI PHONG
LOGISTICS ASSOCIATION



TRÂN TRỌNG CẢM ƠN CÁC DOANH NGHIỆP
ĐÃ TÀI TRỢ CHO SỰ KIỆN 30 NĂM THÀNH LẬP VLA

TÀI TRỢ VÀNG



TÀI TRỢ BẠC



TÀI TRỢ ĐỒNG



**TRÂN TRỌNG CẢM ƠN CÁC DOANH NGHIỆP
ĐÃ TÀI TRỢ SỰ KIỆN GẶP MẶT XUÂN VLA
NGÀY 17/01/2024 TẠI HÀ NỘI**



As E-Carrier

**CÔNG TY
DIAMOND STAR LOGISTICS**



CHAU LUC Co., Ltd.
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS
INTERNATIONAL REMOVALS

THEO DÕI FANPAGE CỦA VLA ĐỂ CẬP NHẬT THÔNG TIN MỚI NHẤT HÀNG TUẦN



Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam - VLA

Link Fanpage:

<https://www.facebook.com/HiephoiVLA>

Bản tin VLA số 97, ngày 01/03/2024

Thông tin liên hệ:

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam

Lầu 5 tòa nhà Cảng Sài Gòn,

số 3 Nguyễn Tất Thành, P.13, Q.4, TP. HCM, Phone: 028 39432658

Email: vla-hcm1@vla.com.vn Website: www.vla.com.vn



**HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM**
30 năm (18/11/1993 - 18/11/2023)