

Quy định về nhà vận chuyển không sở hữu tàu theo pháp luật Trung Quốc và gợi mở cho Việt Nam

*ThS. Nguyễn Thị Hoa Cúc**

Tóm tắt: Vận tải đường biển được xem là một phương tiện trọng yếu trong số các phương tiện vận chuyển hàng hóa quốc tế và là một mắt xích quan trọng của quá trình dịch chuyển hàng hóa từ điểm nguồn đến điểm cuối của chuỗi dịch vụ logistics. Hiện nay, pháp luật Việt Nam chưa ghi nhận cụ thể địa vị pháp lý của loại hình kinh doanh “nhà vận chuyển đường biển không sở hữu tàu”, mặc dù trên thị trường đã và đang có sự hoạt động của loại hình này. Trên cơ sở nghiên cứu pháp luật Trung Quốc, bài viết đưa ra một số định hướng để xác định rõ địa vị pháp lý, điều kiện thành lập cũng như trách nhiệm pháp lý của thương nhân kinh doanh loại hình này, góp phần thúc đẩy sự phát triển của hoạt động vận chuyển đường biển trong khối ngành dịch vụ logistics nói riêng và pháp luật kinh tế nói chung.

Từ khóa: Nhà vận chuyển không sở hữu tàu; logistics; vận tải biển.

Dẫn nhập

Trong chuỗi dịch vụ giao nhận hàng hóa bằng đường biển thì vận tải biển là một dịch vụ không thể thiếu để tạo sự thông suốt trong lưu thông hàng hóa từ điểm đầu đến điểm cuối. Trong phương thức vận tải biển, ngoài các doanh nghiệp sở hữu đội tàu và hoạt động như nhà vận chuyển chuyên nghiệp (“Vessel Operating Common Carriers” - VOCC), còn có sự hoạt động của những nhà vận chuyển đường biển không sở hữu tàu nhưng chịu trách nhiệm như một nhà vận chuyển VOCC và được gọi là “Non-Vessel Operating Common Carrier” - NVOCC. NVOCC được xem là trung gian giữa người gửi hàng và người vận chuyển. Đối với người gửi hàng, NVOCC hoạt động như người vận chuyển thông qua nghiệp vụ gom hàng của những người gửi hàng khác nhau, sau đó NVOCC sẽ xác lập hợp đồng “mua chỗ” với các VOCC để vận chuyển những lô hàng hóa đó đến người nhận hàng. Hiện nay, pháp luật hàng hải Việt Nam chưa ghi nhận cụ thể địa vị pháp lý của loại hình kinh doanh “nhà vận chuyển đường biển không sở hữu tàu”, điều này vô hình trung, tạo một rào cản cho sự phát triển lớn mạnh của khối ngành dịch vụ vận tải trong nước và chưa tương thích với pháp luật quốc tế^[1]. Chỉ xếp sau Hoa Kỳ, Trung Quốc là quốc gia có đội ngũ NVOCC lớn mạnh và pháp luật về NVOCC của nước này cũng không ngừng được cải cách. Việc tham khảo pháp luật Trung Quốc về NVOCC sẽ có giá trị đóng góp nhất định cho việc xây dựng khung pháp lý về NVOCC tại Việt Nam, từ đó góp phần cho sự tăng trưởng của lĩnh vực logistics nói chung và dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nói riêng.

1. Pháp luật Trung Quốc về nhà vận chuyển đường biển không sở hữu tàu

1.1. Khái niệm nhà vận chuyển đường biển không sở hữu tàu

Các công ty (nhà) vận chuyển đường biển không sở hữu tàu (NVOCC) được coi là những người trung gian trong ngành vận tải biển, hoạt động như "người vận chuyển", được

* Bộ môn Luật Kinh tế, Khoa Luật – Trường Đại học Cần Thơ.

nhắc đến đầu tiên theo luật pháp Hoa Kỳ từ những năm 1960. Họ chịu trách nhiệm cho các hoạt động như lưu kho, lập tài liệu và lập kế hoạch logistics cho hàng hóa từ điểm nguồn đến điểm cuối cùng[2]. Theo Đạo luật Vận tải biển năm 1984 (the Shipping Act of 1984)[3], NVOCC được định nghĩa như một nhà vận chuyển không sở hữu những con tàu, việc vận chuyển được thực hiện và hoạt động như một người gửi hàng trong mối quan hệ với một nhà vận chuyển[4]. Nó được điều chỉnh bởi Ủy ban Hàng hải Liên bang - Federal Maritime Commission (FMC). Đối với khách hàng của họ (những người gửi hàng thực tế), NVOCC hoạt động như những người vận chuyển và phát hành vận đơn, gọi là “house bill of lading” (HBL) cho những người gửi hàng đó, HBL chứa thông tin về người gửi hàng và người nhận hàng thực tế và những thông tin liên quan đến hàng hóa. NVOCC sau đó ký kết hợp đồng như một người gửi hàng với VOCC (người vận tải thực tế) để vận chuyển hàng hóa đến cảng đích và nhận vận đơn đường biển gọi là “master bill of lading” (MBL) từ người vận tải thực tế. Khi hàng hóa đến cảng đích, đại lý của NVOCC sẽ xuất trình MBL cho người vận tải thực tế để nhận hàng và sau đó giao hàng cho người nhận hàng dựa trên việc xuất trình HBL[5].

Theo Điều 7 của Quy định về vận tải biển quốc tế của nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa - RIMT (*Regulation of the People's Republic of China on International Marine Transportation*)[6], kinh doanh NVOCC đề cập đến hoạt động kinh doanh vận chuyển đường biển quốc tế mà theo đó nhà kinh doanh NVOCC chấp nhận những chuyển hàng từ những người gửi hàng với năng lực của một người vận chuyển, ký phát vận đơn với danh nghĩa của chính họ hoặc chứng từ vận chuyển khác, nhận cước phí từ người gửi hàng, hoàn thành việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế thông qua những nhà vận chuyển quốc tế và chịu trách nhiệm của một người vận chuyển[7]. Tác giả thấy rằng, nội hàm của kinh doanh NVOCC theo pháp luật Trung Quốc xây dựng khá tương đồng với pháp luật Hoa Kỳ.

Như vậy, có thể hiểu NVOCC là một nhà cung cấp dịch vụ vận tải đường biển quốc tế nhưng không sở hữu tàu nhận vận chuyển hàng hóa trên cơ sở phát hành vận đơn hoặc bất kỳ chứng từ vận tải nào khác đứng tên mình cho người gửi hàng, thu cước vận chuyển từ người gửi hàng, sau đó chuyển tiếp việc vận chuyển hàng hóa thực sự cho một nhà vận tải biển và chịu trách nhiệm pháp lý của một người vận chuyển.

1.2. Điều kiện thành lập

Theo khoản 5 Điều 3 của Hướng dẫn thi hành quy định về vận tải biển quốc tế của nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa[8], NVOCC thành lập và hoạt động theo pháp luật Trung Quốc trước hết phải là một doanh nghiệp[9] và thực hiện những hoạt động liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa bao gồm những hoạt động sau[10]:

- (a) Xác lập hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế với những người gửi hàng với tư cách là người vận chuyển;
- (b) Nhận hàng hóa và giao hàng hóa với tư cách người vận chuyển;
- (c) Ban hành vận đơn hoặc chứng từ vận chuyển khác;

- (d) Thu cước vận chuyển và các phí dịch vụ khác;
- (e) Đặt chỗ và sắp xếp việc vận chuyển để thực hiện vận chuyển hàng hóa từ người khai thác dịch vụ vận tải biển quốc tế hoặc người khai thác các phương tiện vận tải khác;
- (f) Thanh toán cước vận chuyển từ cảng tới cảng hoặc các phí vận chuyển khác;
- (g) Kinh doanh đóng gói và gom hàng container;
- (h) Các hoạt động liên quan khác.

Trước đây, pháp luật Trung Quốc có quy định NVOCC phải đăng ký vận đơn cho Sàn giao dịch vận tải biển Thượng Hải (Shanghai Shipping Exchange) - cơ quan được Bộ Giao thông vận tải trao quyền tiếp nhận đơn đăng ký vận đơn của NVOCC. Đồng thời, NVOCC phải ký quỹ với số tiền 800.000 RMB[11] (tương đương 130.000 USD) và số tiền bổ sung 200.000 RMB (tương đương 33.000 USD) được yêu cầu cho mỗi chi nhánh tiếp theo. Tiền ký gửi sẽ được gửi vào các tài khoản ngân hàng được chỉ định trên lãnh thổ Trung Quốc[12]. Từ năm 2023, quy định này được bãi bỏ để giảm thiểu thủ tục hành chính và gánh nặng tài chính cho NVOCC[13].

Sau khi đã thành lập doanh nghiệp, để đi vào hoạt động, doanh nghiệp kinh doanh NVOCC phải cung cấp đầy đủ và chính xác các thông tin liên quan cho Sở Giao thông vận tải có thẩm quyền của chính quyền nhân dân tỉnh, khu tự trị hoặc đô thị trực thuộc Trung ương nơi doanh nghiệp được đăng ký, hoặc nơi hoạt động kinh doanh chủ yếu. Việc cung cấp thông tin phải được thực hiện trong thời hạn 15 ngày kể từ ngày bắt đầu kinh doanh, bao gồm: tên doanh nghiệp, mã tín dụng xã hội thống nhất của doanh nghiệp, địa chỉ đăng ký, địa chỉ văn phòng, thông tin liên hệ[14]. Trong trường hợp có bất kỳ thay đổi nào đối với các thông tin nêu trên, nhà điều hành kinh doanh NVOCC, trong vòng 15 ngày kể từ ngày thay đổi, phải nộp đơn lên Sở Giao thông vận tải có thẩm quyền cấp tỉnh, khu tự trị hoặc thành phố trực thuộc Trung ương nơi doanh nghiệp đăng ký hoặc nơi hoạt động kinh doanh chủ yếu:

- a) Thay đổi tên doanh nghiệp;
- b) Di dời doanh nghiệp;
- c) Đình chỉ kinh doanh hoặc chấm dứt kinh doanh[15].

1.3. Trách nhiệm pháp lý của nhà vận chuyển đường biển không sở hữu tàu như một nhà vận chuyển

Trong quan hệ với người gửi hàng (shipper) và consignee (người nhận hàng), NVOCC sẽ chịu trách nhiệm như một nhà vận chuyển (VOCC) hay còn gọi chung là carrier. Theo Điều 42 Bộ luật Hàng hải (BLHH) Trung Quốc, người vận chuyển được hiểu là người xác lập hợp đồng với người gửi hàng, bất kể người vận chuyển có hoặc không trực tiếp thực hiện nghĩa vụ vận chuyển[16], do đó NVOCC sẽ được xem là người vận chuyển được điều chỉnh bởi BLHH Trung Quốc. Theo đó, NVOCC sẽ được hưởng giới hạn trách nhiệm đối với thiệt hại hoặc mất mát hàng hóa là 666,67 SDR[17] trên kiện hàng và 2 SDR trên kilogram hàng hóa bị mất hoặc hư hỏng, sẽ lấy giá trị bồi thường cao nhất

trong hai cách tính đó. Tuy nhiên, nếu tính chất và giá trị của hàng hóa đã được người gửi hàng thông báo trước khi vận chuyển và được ghi vào vận đơn thì người vận chuyển sẽ không được hưởng giới hạn trách nhiệm. Ngoài ra, nếu các bên có thể thỏa thuận mức giới hạn trách nhiệm cao hơn thì sẽ áp dụng theo thỏa thuận của các bên[18].

Đáng lưu ý là trường hợp hàng hóa bị tổn thất do giao chậm hàng, theo BLHH Trung Quốc, bên có quyền có thể vừa yêu cầu bồi thường đối với tổn thất trên hàng hóa, đồng thời với yêu cầu một trách nhiệm bồi thường đối với những “mất mát kinh tế - economic losses” phát sinh do hành vi trả hàng chậm trễ[19]. Việc chấp nhận yêu cầu trách nhiệm bồi thường đối với mất mát kinh tế của pháp luật Trung Quốc là một sự ghi nhận tiến bộ nhằm bảo vệ tốt hơn quyền lợi của bên có quyền khi mà giá trị hàng hóa trong nền kinh tế thị trường luôn luôn biến động. Về mức giới hạn bồi thường thì đối với những thiệt hại trên hàng hóa do hành vi chậm trả hàng gây ra thì mức giới hạn được tính cũng tương tự với trường hợp bồi thường cho hàng hóa bị tổn thất vì những lý do khác, còn đối với trường hợp mất mát kinh tế do hành vi chậm trả hàng thì bên vận chuyển sẽ được giới hạn một khoản tương đương với cước vận chuyển phải trả cho lô hàng bị chậm giao[20].

Về phương pháp xác định giá trị bồi thường, theo Điều 55 BLHH Trung Quốc[21], đối với hàng hóa bị mất thì giá trị bồi thường thiệt hại sẽ được tính dựa trên giá trị thực sự của hàng hóa, đối với hàng hóa bị thiệt hại sẽ tính dựa trên sự khác nhau giữa giá trị hàng hóa trước và sau khi bị hư hỏng, hoặc dựa trên chi phí khắc phục. Giá trị thực của hàng hóa lại được xác định tại thời gian hàng được gửi cộng thêm phí bảo hiểm và phí vận chuyển. Từ giá trị thực sự của hàng hóa nêu ở trên, tại thời điểm bồi thường, sự khấu trừ sẽ được thực hiện đối với những chi phí đã được hạn chế hoặc tránh được do mất mát hoặc thiệt hại xảy ra. Pháp luật Trung Quốc không có quy định rõ ràng giá trị dùng để xác định giá trị hàng hóa trong bồi thường thiệt hại sẽ là giá tại cảng bốc hàng (hàng được gửi) hay cảng dỡ hàng (hàng được nhận), mà chỉ quy định giá sẽ xác định theo thời gian gửi hàng[22]. Việc áp dụng quy định trên thực tế cho thấy, giá đã được xác định theo thời gian gửi hàng nên cũng sẽ dựa trên địa điểm gửi hàng. Để tìm giá trị chênh lệch giữa trị hàng hóa trước và sau khi bị hư hỏng thì đa số Tòa án Trung Quốc thông thường dựa trên hai cách: (1) Giá trị hàng hóa nguyên vẹn (the sound goods) được xác định như cách xác định giá trị hàng hóa bị mất trừ giá trị hàng hóa bị hư hỏng có được từ việc bán đi lô hàng đó; (2) Giá trị bồi thường cũng có thể được xác định bằng giá trị hàng hóa tại cảng gửi hàng nhân với tỷ lệ sụt giảm giá trị của nó được chứng minh bằng báo cáo khảo sát[23].

2. Thực trạng pháp luật về nhà vận chuyển đường biển không sở hữu tàu tại Việt Nam

Hiện nay, hoạt động logistics chịu sự điều chỉnh của Luật Thương mại năm 2005 và Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ logistics. Điều 3 Nghị định này phân loại dịch vụ logistics như sau:

Dịch vụ logistics được cung cấp bao gồm:

1. Dịch vụ xếp dỡ container, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay;
2. Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển;

3. Dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải;
4. Dịch vụ chuyển phát;
5. Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa;
6. Dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan);
7. Dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải;
8. Dịch vụ hỗ trợ bán buôn, hỗ trợ bán lẻ bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa và giao hàng;
9. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển;
10. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa;
11. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt;
12. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ;
13. Dịch vụ vận tải hàng không;
14. Dịch vụ vận tải đa phương thức;
15. Dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật;
16. Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác;
17. Các dịch vụ khác do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật Thương mại.

Trong những loại hình mà Nghị định số 163/2017/NĐ-CP đề cập, hoạt động của NVOCC không được xếp loại trực tiếp như một loại hình dịch vụ trong chuỗi dịch vụ logistics; thay vào đó, Nghị định này chỉ nhắc đến hoạt động “dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển” nói chung. Tại Nghị định số 146/2016/NĐ-CP ngày 02/11/2016 của Chính phủ quy định việc niêm yết giá, phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa công-te-nơ bằng đường biển, giá dịch vụ tại cảng biển, lần đầu tiên loại hình doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển không có tàu được đề cập. Theo đó, doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển không có tàu được xem là một loại hình doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển và được định nghĩa là “doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải biển từ tàu mà doanh nghiệp đó không trực tiếp khai thác và đóng vai trò là người gửi hàng trong mối quan hệ với doanh nghiệp khai thác tàu”[24].

Theo Nghị định số 160/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 của Chính phủ về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 147/2018/NĐ-CP[25]), chủ thể kinh doanh vận tải biển phải thành lập dưới hình thức doanh nghiệp hoặc hợp tác xã theo pháp luật doanh nghiệp và hợp tác xã. Đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển quốc tế thì cần thêm điều kiện phải có bảo lãnh theo quy định của pháp luật với mức tối thiểu là 05 (năm) tỷ đồng Việt

Nam hoặc mua bảo hiểm để bảo đảm nghĩa vụ của chủ tàu đối với thuyền viên theo quy định. Điều kiện về tàu thuyền: Có quyền sử dụng hợp pháp tối thiểu 01 tàu biển; nếu tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam phải phù hợp với Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) ban hành (ngoài ra còn có điều kiện về bộ máy và nhân lực). Đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển nội địa, phải có quyền sử dụng hợp pháp tối thiểu 01 tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam phù hợp với Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) ban hành[26]. Hai văn bản này được xem là văn bản hiện hành điều chỉnh về doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển nhưng chỉ quy định về doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển có sử dụng tàu mà không có đề cập đến loại hình hoạt động của NVOCC như Nghị định số 146/2016/NĐ-CP đã nêu. Như đã phân tích, NVOCC không sở hữu tàu và cũng không trực tiếp sử dụng tàu để vận chuyển hàng hóa. NVOCC cũng không phải đại lý vận tải hàng hóa vì NVOCC nhân danh chính mình xác lập hợp đồng với người gửi hàng và VOCC và tự chịu trách nhiệm như một nhà vận chuyển. Vậy NVOCC có địa vị pháp lý như thế nào theo pháp luật Việt Nam?

3. Vai trò của nhà vận chuyển đường biển không sở hữu tàu trong thị trường logistics và sự cần thiết điều chỉnh loại hình kinh doanh này tại Việt Nam

Với sự phát triển bùng nổ của thương mại điện tử và container hóa trong vận chuyển quốc tế thì những chủ thể tham gia vào quá trình vận chuyển hàng hóa ngày càng đóng vai trò quan trọng. Sự đòi hỏi về tính chuyên môn hóa và tinh giảm thủ tục, chi phí trong giao dịch vận chuyển hàng hóa cũng ngày càng được chú trọng. NVOCC với bản chất là một nhà vận chuyển nhưng không sở hữu tàu là cầu nối cần thiết giữa người gửi hàng và VOCC. Thật vậy, là một tổ chức hoạt động chuyên nghiệp, NVOCC sẽ mua dịch vụ vận chuyển từ VOCC trong thời một khoảng thời hạn xác định rồi cung cấp “chỗ” cho những người gửi hàng. Bằng cách này, NVOCC có thể giúp cho khách hàng tiết kiệm chi phí vận chuyển nhờ vào khả năng thương lượng giá của họ với các hãng tàu và đây cũng là phương thức thuận lợi đối với những doanh nghiệp xuất khẩu chưa có kinh nghiệm giao dịch trực tiếp với những hãng tàu lớn và lượng hàng hóa cần vận chuyển không nhiều. Thêm vào đó, với vai trò là “nhà vận chuyển” NVOCC sẽ thực hiện việc điều phối và quản lý toàn bộ quá trình vận chuyển hàng hóa từ khâu đặt chỗ với hãng tàu, cập nhật lịch trình theo dõi quản lý hàng hóa, bảo đảm hàng hóa đến đúng địa điểm, đúng thời gian và đúng chất lượng[27]. Đáng lưu ý, NVOCC sẽ phát hành vận đơn nhân danh chính họ, không khác gì một VOCC sẽ giúp cho quá trình giao nhận hàng hóa được thuận lợi vì vận đơn được xem là biên nhận hàng hóa[28], là bằng chứng của hợp đồng[29] và là chứng từ có giá trị trong thanh toán quốc tế[30]. Đặc biệt đối với những thị trường có hàng hóa xuất khẩu sang Hoa Kỳ, trong đó có Việt Nam thì NVOCC có vai trò quan trọng, vì theo pháp luật Hoa Kỳ, những doanh nghiệp kinh doanh vận chuyển hàng hóa và phát hành vận đơn cho những lô hàng đi từ hoặc đến Hoa Kỳ đều gọi là NVOCC và cần có giấy phép do FMC[31] cấp[32].

Loại hình hoạt động của NVOCC đã và đang diễn ra trong thị trường vận chuyển hàng hóa tại Việt Nam, nhưng địa vị pháp lý cũng như điều kiện thành lập hoạt động và những quy định liên quan khác về loại hình này vẫn chưa được quy định cụ thể. Cụ thể hóa

khung pháp lý về loại hình này tại Việt Nam sẽ mang lại những lợi ích nhất định cho:

(1) Người gửi hàng vì họ sẽ hạn chế thời gian và chi phí để tìm hiểu xem một chủ thể kinh doanh có hoạt động NVOCC hay không, khi mà hiện nay nhiều doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics có thể hoặc không kinh doanh như một NVOCC và đặc biệt là còn có tình trạng nhầm lẫn giữa hình thức giao nhận hàng hóa nói chung với NVOCC.

(2) Chính bản thân NVOCC, bởi lẽ khi khung pháp lý về NVOCC rõ ràng thì các chủ thể muốn kinh doanh dưới hình thức này sẽ có thể trực tiếp đăng ký thành lập loại hình kinh doanh này, thay vì chỉ kinh doanh hình thức này trong số những hoạt động kinh doanh khác mà pháp luật ghi nhận và tự phong cho mình tên gọi là NVOCC dựa trên khái niệm của pháp luật nước ngoài. Khung pháp lý về NVOCC rõ ràng sẽ tạo thuận lợi cho những doanh nghiệp vừa và nhỏ dù không sở hữu tàu nhưng thạo chuyên môn vẫn có thể gia nhập thị trường logistics. Mặt khác, khi địa vị pháp lý NVOCC được ghi nhận thì với tư cách như người vận chuyển (carrier), NVOCC có thể được hưởng mức giới hạn trách nhiệm và cách tính giá trị bồi thường được quy định trong BLHH Việt Nam năm 2015[33], vì theo Bộ luật này, người vận chuyển là người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển với người thuê vận chuyển[34].

(3) Tạo được sự đồng bộ trong quản lý nhà nước và bảo đảm trật tự kinh tế khi mà loại hình này đã và đang tồn tại ở Việt Nam. Việc cụ thể hóa khung pháp lý về NVOCC cũng góp phần giúp pháp luật Việt Nam tương thích với pháp luật nước ngoài, đặc biệt là những nước mà Việt Nam có hoạt động xuất nhập khẩu ngày càng sâu rộng như Trung Quốc và Hoa Kỳ.

4. Một số đề xuất

Một là, cần bổ sung loại hình kinh doanh này vào nhóm ngành logistics và quy định tỷ lệ vốn góp tối đa mà nhà đầu tư nước ngoài được sở hữu khi kinh doanh loại hình này tại Việt Nam khi sửa đổi Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ logistics.

Hai là, pháp luật cần xây dựng khái niệm chính thức như thế nào là NVOCC, quy định rõ phạm vi hoạt động của loại hình kinh doanh này để phân biệt loại hình này với những loại hình kinh doanh khác trong chuỗi dịch vụ logistics nói chung và loại hình dịch vụ vận tải biển nói riêng; khẳng định địa vị pháp lý của thương nhân kinh doanh loại hình này là doanh nghiệp, hợp tác xã hay có thể thành lập dưới một trong hai loại hình này. Nếu xác định NVOCC hoạt động như một nhà vận tải biển, theo pháp luật hiện hành, thương nhân kinh doanh dịch vụ vận tải biển có thể lựa chọn hoặc thành lập doanh nghiệp hoặc thành lập hợp tác xã (tuân theo Nghị định số 163/2017/NĐ-CP trong trường hợp có vốn đầu tư nước ngoài). Ngoài ra, khi xây dựng những điều kiện khác trong thành lập và hoạt động của loại hình này thì phải xác định sẽ chú trọng vào khâu tiền kiểm hay hậu kiểm, vì giữa hai cách thức quản lý đó đều có những ưu điểm và cả khuyết điểm. Điển hình như pháp luật Trung Quốc, ở giai đoạn đầu mới nổi của NVOCC, Chính phủ Trung Quốc đã đặt ra hai điều kiện quan trọng cho NVOCC là doanh nghiệp NVOCC phải đăng ký vận đơn và ký quỹ một khoản tiền, sau đó cần phải được sự chấp thuận của cơ quan nhà nước

có thẩm quyền mới được đi vào hoạt động. Khi thị trường NVOCC đã ổn định và các doanh nghiệp ngày càng chuyên môn hóa hơn, để tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp NVOCC trong thành lập và hoạt động, năm 2023 Chính phủ Trung Quốc đã bãi bỏ những điều kiện tiền kiểm đó mà chuyển sang hậu kiểm bằng hình thức thông báo từ phía doanh nghiệp khi có sự thay đổi trong hoạt động. Vì lẽ đó, khi xây dựng khung pháp lý cho NVOCC, pháp luật Việt Nam cần dựa vào tình hình hoạt động của thị trường logistics, năng lực của NVOCC, yêu cầu bảo đảm trật tự kinh tế, quyền lợi của những chủ thể liên quan (người gửi hàng, VOCC và người nhận hàng) và lợi ích kinh tế để đưa ra những điều kiện thành lập và hoạt động hợp lý.

Ba là, vì NVOCC là một trung gian kết nối các bên có liên quan như người gửi hàng, VOCC và người nhận hàng và những chủ thể khác trong chuỗi dịch vụ logistics nên pháp luật phải quy định cụ thể về quyền và nghĩa vụ của NVOCC trong hoạt động kinh doanh để bảo đảm quyền lợi pháp lý của những chủ thể có liên quan và cả NVOCC, cũng như bảo đảm trật tự kinh tế. Khi NVOCC xác lập hợp đồng cung cấp dịch vụ vận chuyển thì cần xác định rõ NVOCC sẽ tuân thủ quy định về quyền và nghĩa vụ của người vận chuyển theo BLHH Việt Nam và các văn bản có liên quan.

Bốn là, NVOCC hoạt động như một thương nhân vì mục đích lợi nhuận nên việc thực hiện hoạt động của NVOCC sẽ ảnh hưởng nhất định đến quyền cũng như lợi ích hợp pháp của khách hàng, đặc biệt là vấn đề cước phí. Do đó, vấn đề cước dịch vụ mà NVOCC xây dựng cần phải bảo đảm tính minh bạch, cạnh tranh lành mạnh và hợp lý. Cần có quy định công khai giá cước và điều tiết giá cước đối với loại hình kinh doanh này để bảo đảm quyền lợi cho những người gửi hàng và ổn định thị trường.

Năm là, cần phân định rõ thẩm quyền quản lý nhà nước đối với loại hình này, vì xét về bản chất thì thương nhân kinh doanh NVOCC không sở hữu tàu và cũng không trực tiếp thực hiện quá trình vận chuyển nên việc xác định cơ quan có thẩm quyền quản lý, hậu kiểm cần có sự suy xét thấu đáo về mặt chức năng của các bộ, ngành có liên quan để bảo đảm việc quản lý đúng chuyên môn và sát thực tế.

Kết luận

Trên cơ sở phân tích quy định của pháp luật Trung Quốc về loại hình NVOCC và thực trạng pháp luật Việt Nam về loại hình này cũng như nhìn thấy vai trò quan trọng của loại hình dịch vụ này trong thị trường logistics hiện nay, bài viết đã chứng minh được sự cần thiết phải có khung pháp lý cụ thể, đầy đủ điều chỉnh NVOCC tại Nam Việt. Một số đề xuất được đưa ra nhằm gợi mở cho quá trình xây dựng hành lang pháp lý về NVOCC, góp phần hoàn thiện pháp luật liên quan đến lĩnh vực hàng hải nói chung và logistics nói riêng ở nước ta trong thời gian tới./.

[1] TS. Đỗ Thị Ngọc Diệp, *Cơ hội thách thức khi phát triển logistics ở Việt Nam*, <https://interlink.com.vn/vi/co-hoi-thach-thuc-khi-phat-trien-logistics-o-viet-nam/>, truy cập ngày 4/7/2024.

[2] Clott, C. B. (2000), *Ocean freight intermediaries: An analysis of non-vessel operating common carriers (NVOCC's) and maritime reform*, Transportation journal, 17-26.

[3] The Shipping Act of 1984 được sửa đổi bởi the Ocean Shipping Act 1998 nhưng định nghĩa về NVOCC không thay đổi.

[4] Art 3 paragraph 17 “NVOCC as a common carrier that does not operate the vessels by which shipping is performed, and acts as a shipper in its relationship with a common carrier”.

[5] Beecher, S. (2006), *Can the Electronic Bill of Lading Go Paperless?*, The International Lawyer, 40(3), 627-647, <http://www.jstor.org.proxy-ub.rug.nl/stable/40707816>.

[6] Văn bản quy phạm pháp luật được ban hành bởi Hội đồng nhà nước (Chính phủ) phiên bản sửa đổi năm 2019 và 2023, phiên bản đầu tiên có hiệu lực năm 2002 và NVOCC có tên gọi là Non-vessel-operating services.

[7] The term “NVOCC business” as mentioned in the preceding paragraph refers to the international maritime transport business activities in which the NVOCC business operator accepts the shipper’s cargo in its capacity as a carrier, issues its own bill of lading or other transport documents, collects freight from the shipper, completes the international maritime cargo transportation through an international shipping operator, and assumes the carrier’s responsibility”.

[8] Được ban hành bởi Bộ Giao thông vận tải có hiệu lực năm 2003 và được sửa đổi năm 2023.

[9] Thành lập theo Luật Công ty (Company Law), Luật Doanh nghiệp hợp danh (Partnership Enterprise Law).

[10] (a) concluding contracts of international carriage of goods with the shippers in the name of carriers;

(b) receiving cargo and delivering cargo in the name of carriers;

(c) issuing bills of lading or other transportation documents;

(d) collecting freight and other service charges;

(e) booking space and arranging shipping for undertaking cargo transportation from operators of international shipping services or operators of other means of transportation;

(f) paying the freight of port to port transportation or other transportation charges;

(g) unpackage and container consolidation business;

(h) other related activities.

[11] RMB là tên viết tắt của Renminbi, tức tiền tệ chính thức của Cộng hòa nhân dân Trung Quốc. Trong các giao dịch quốc tế, RMB cũng được gọi là đồng nhân dân tệ.

[12] Ping, G., & Li, Y. (2015), *Freight Forwarder and NVOCC in China: from the Aspects of Practice and Law*, Asian Bus. Law.,16, 105.

[13] Trang tin của Japan P&I news, https://www.piclub.or.jp/wp-content/uploads/2023/08/No.1233_China-%E3%83%BCRevised-Regulation-on-International-Maritime-Transport.pdf, truy cập ngày 4/12/2024; và RIMT sửa đổi năm 2023.

[14] Điều 9: “To operate a non-vessel operating common carrier business, complete and accurate filing information shall be provided to the competent department of transportation of the people’s government of the province, autonomous region or municipality directly under the Central Government where the business is registered or where the business mainly takes place within 15 days from the date of commencement of business, including the name of the enterprise, the unified social credit code of the enterprise, the registered address, the office address, contact information, etc”.

[15] Điều 14: “In the event of any of the following changes, the NVOCC business operator shall, within 15 days from the date of the change, file with the competent department of transportation of the people's government of the province, autonomous region or municipality directly under the Central Government where the enterprise is registered or where the business mainly occurs:

- (1) Change the name of the enterprise;
- (2) relocation of enterprises;
- (3) Suspension of business or termination of business”.

[16] "Carrier" means the person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.

[17] Theo Điều 277 BLHH Trung Quốc thì SDR là đồng tiền của quỹ tiền tệ IMF.

[18] Điều 56 BLHH Trung Quốc: “The carrier's liability for the loss of or damage to the goods shall be limited to an amount equivalent to 666.67 Units of Account per package or other shipping unit, or 2 Units of Account per kilogramme of the gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher, except where the nature and value of the goods had been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, or where a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this Article had been agreed upon between the carrier and the shipper”.

[19] Điều 50 BLHH Trung Quốc: “...The carrier shall be liable for the loss of or damage to the goods caused by delay in delivery due to the fault of the carrier, except those arising or resulting from causes for which the carrier is not liable as provided for in the relevant Articles of this Chapter. The carrier shall be liable for the economic losses caused by delay in delivery of the goods due to the fault of the carrier, even if no loss of or damage to the goods had actually occurred, unless such economic losses had occurred from causes for which the carrier is not liable as provided for in the relevant Articles of this Chapter...”.

[20] Điều 57 BLHH Trung Quốc: “The liability of the carrier for the economic losses resulting from delay in delivery of the goods shall be limited to an amount equivalent to the freight payable for the goods so delayed. Where the loss of or damage to the goods has occurred concurrently with the delay in delivery thereof, the limitation of liability of the carrier shall be that as provided for in paragraph 1 of Article 56 of this Code”.

[21] Điều 55 BLHH Trung Quốc: “The amount of indemnity for the loss of the goods shall be calculated on the basis of the actual value of the goods so lost, while that for the damage to the goods shall be calculated on the basis of the difference between the values of the goods before and after the damage, or on the basis of the expenses for the repair. The actual value shall be the value of the goods at the time of shipment plus insurance and freight. From the actual value referred to in the preceding paragraph, deduction shall be made, at the time of compensation, of the expenses that had been reduced or avoided as a result of the loss or damage occurred”.

[22] Trung Quốc vừa thông qua BLHH (sửa đổi), sẽ có hiệu lực vào ngày 01/5/2026. Theo Điều 56 của Bộ luật này thì việc tính giá trị thực sự của hàng hóa sẽ là giá thị trường tại thời điểm dỡ hàng, nếu không có giá như vậy thì sẽ dựa trên giá hàng hóa tại thời điểm gửi hàng cộng thêm phí bảo hiểm và phí vận chuyển. Xem tại http://www.npc.gov.cn/npc/c1773/c1848/c21114/hsfxd/hsfxd002/202510/t20251030_449140.html.

[23] Wei, F. (2008), *The Measurement of Damages in Carriage of Goods by Sea—a Comparative Study of English and Chinese Law With a View to Possible Revisions of the Chinese Maritime Code and Other Legislation*, University of Exeter (United Kingdom), p. 288.

[24] Điểm b khoản 5 Điều 4.

[25] Nghị định số 147/2018/NĐ-CP tiếp tục được sửa đổi bởi Nghị định số 69/2022/NĐ-CP về sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định về điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải ban hành ngày 23/9/2022, nhưng không liên quan đến doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển.

[26] Điều 4, 5, 6 Nghị định số 160/2016/NĐ-CP.

[27] NVOCC là gì? Danh sách 05 NVOCC tại Việt Nam, <https://cuongphatlogistics.vn/nvocc-la-gi-o-viet-nam/>, truy cập ngày 4/12/2024.

[28] Stevens, F. (2017), *The bill of lading: holder rights and liabilities*, Routledge, p. 12.

[29] Pejović, Č. (2020), *Transport Documents in Carriage of Goods by Sea: International Law and Practice*, Taylor & Francis, p. 72. Xem thêm: Nguyễn Thị Hoa Cúc, *Xác định bị đơn khi quyền của người nhận hàng trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển bị vi phạm*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 2/2022, tr. 39-43.

[30] Kim, S.-m. (2021), *Payment methods and finance for international trade*, Springer, <https://doi.org/10.1007/978-981-15-7039-1>, p. 52.

[31] FMC (Federal Maritime Commission) là Ủy ban Hàng hải Liên bang Hoa Kỳ được thành lập vào năm 1961 tại Washington. Tổ chức này chuyên xử lý các quy định chung về vận tải thương mại quốc tế. Và FMC License là giấy phép do đơn vị này phát hành nhằm yêu cầu các doanh nghiệp kinh doanh vận chuyển hàng hóa phải có giấy phép như là trung gian vận chuyển hàng hóa trước khi đi vào hoạt động. Sở hữu giấy phép FMC, doanh nghiệp có thể phát hành HBL (House Bill of Lading) đi Mỹ và ký hợp đồng dịch vụ với hãng tàu.

[32] Quy định về đăng ký giấy phép FMC cho doanh nghiệp logistics Việt Nam phát hành HBL đi Hoa Kỳ, <https://www.anhminh-logistics.vn/details/en/N111/>, truy cập ngày 4/12/2024.

[33] Điều 152 BLHH năm 2015.

[34] Khoản 2 Điều 147 BLHH năm 2015; xem thêm: Nguyễn Thị Hoa Cúc, *Xác định bị đơn khi quyền của người nhận hàng trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển bị vi phạm*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 2/2022, tr. 39-43.

(Nguồn tin: Bài viết đăng tải trên ấn phẩm Tạp chí Nghiên cứu lập pháp số 09 (516), tháng 05/2026.)