

Hợp đồng vận tải đa phương thức - một vụ khởi kiện nhằm

[LS. Ngô Khắc Lễ](#)

Khi vận chuyển hàng hóa theo hợp đồng vận tải đa phương thức và có xảy ra mất mát, hư hỏng hàng hóa ở một phương thức vận tải nhất định của quá trình vận chuyển, việc khởi kiện đúng người phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại là rất quan trọng để không lãng phí thì giờ, tiền bạc, chậm chạp có thể mất quyền khởi kiện nếu để quá thời hiệu khởi kiện do vụ việc bị kéo dài.



Trong một bản án gần đây của tòa án Genoa (Ý) về một vụ tranh chấp thuộc hợp đồng vận tải đa phương thức mà người gửi hàng đã khởi kiện nhằm, tòa đã áp dụng nguyên tắc phổ biến về trách nhiệm của người vận chuyển phụ (sub-carriers) đối với người khiếu nại tổn thất hàng hóa trong trường hợp người giao nhận (freight forwarder) là người chịu trách nhiệm vận chuyển hàng nhưng sau đó đã ủy thác cho người vận chuyển phụ thực hiện việc vận chuyển. Đặc biệt, tòa đã phân biệt rõ trách nhiệm trực tiếp đối với bên có quyền lợi về hàng hóa của người vận chuyển phụ có liên quan.

Vụ tranh chấp liên quan đến vấn đề pháp lý về vận tải đa phương thức của 6 chiếc xe kéo (trailer). Người gửi hàng (shipper) đã ký hợp đồng với người giao nhận để thu xếp vận chuyển lô xe kéo từ Portovesme, Sardinia đến nhiều nơi khác nhau ở Ý với chặng vận chuyển thứ nhất bằng đường biển và chặng thứ hai bằng đường bộ. Vì vậy, người giao nhận đã thu xếp vận chuyển và ký hợp đồng phụ (sub-contracts) với nhiều người vận chuyển phụ (sub-carrier) để chuyên chở theo mỗi phương thức vận tải của quá trình vận chuyển.

Những chiếc xe kéo được chở đến Genoa bằng tàu biển có tên là "Altinia". Xe được dỡ lên bờ, để tại cảng (terminal) nhưng đã bị mất trộm trước khi những người vận chuyển phụ đảm nhiệm việc vận chuyển bằng đường bộ đến tiếp nhận để tiếp tục vận chuyển.

Người gửi hàng bắt đầu khởi kiện người vận chuyển phụ đường biển phụ (sea sub-carrier) trước tòa án Genoa, và lần lượt khởi kiện thêm tất cả những người vận chuyển phụ bằng đường bộ (road sub-carriers). Không rõ vì lý do gì mà người gửi hàng lại không kiện người giao nhận.

Tòa đã xem xét những vấn đề dưới đây (ngoài những vấn đề khác được đưa ra tại tòa):

Thứ nhất, tòa phải xem xét quan điểm của bị đơn cho rằng người gửi hàng không có quyền khởi kiện vì chỉ người nhận hàng mới có quyền này. Quan điểm này có đúng không? Tòa đã căn cứ vào một án lệ của Tòa án Tối cao mà theo án lệ này, người gửi hàng không có quyền khởi kiện chỉ khi người nhận hàng yêu cầu được giao hàng. Trường hợp này lại không phải như vậy. Chưa có đơn khởi kiện của bên thứ ba nên người gửi hàng vẫn có quyền khởi kiện. Do đó, quan điểm của bị đơn đã bị tòa bác bỏ.

Thứ hai, người khởi kiện nêu ra các căn cứ cho rằng người vận chuyển đường biển có nghĩa vụ theo hợp đồng đối với người gửi hàng - người có quyền lợi về hàng hóa đã được ủy thác vận chuyển. Tòa cần phải xác định xem nguyên đơn có thể dựa vào sự ủy thác như vậy để cho rằng bị đơn đã vi phạm nghĩa vụ "làm cho hàng sẵn sàng để tiếp nhận" tại cảng đích (cảng trả hàng) hay không. Sau khi xem xét, tòa đã bác bỏ lý lẽ này của người khởi kiện và phán quyết rằng người gửi hàng không có quyền khởi kiện người vận chuyển phụ do có việc ủy thác như vậy vì chỉ người ủy thác mới có quyền này.

(Bạn đọc có thể thấy, người khởi kiện đã nhầm ở chỗ, tuy phương thức vận chuyển thứ nhất là bằng đường biển và người gửi hàng đã giao hàng cho người vận chuyển đường biển nhưng người vận chuyển đường biển này chỉ là người vận chuyển đường biển phụ chứ không phải là người đã ký hợp đồng vận chuyển với người gửi hàng. "Ủy thác vận chuyển" mà người gửi hàng đề cập phải là ủy thác của người gửi hàng cho người ký hợp đồng với họ - người giao nhận - mới có cơ sở pháp lý để yêu cầu nghĩa vụ "làm cho hàng sẵn sàng để tiếp nhận" tại cảng đích như họ yêu cầu).

Thứ ba là vấn đề quyền của người khởi kiện với tư cách là chủ của lô hàng bị mất. Người khởi kiện cho rằng vì họ đã thỏa thuận lại về mặt giá cả của lô hàng đối với người nhận hàng nên họ vẫn là chủ của lô hàng và do đó, có quyền khiếu nại đòi bồi thường thiệt hại. Tòa không đồng ý với lập luận này và tuyên rằng quyền sở hữu về tài sản đã được chuyển sang cho người nhận hàng từ thời điểm khi những xe kéo được giao cho người vận chuyển. Quyết định dàn xếp về mặt giá cả với người nhận hàng sau thời điểm đó không có tác dụng chuyển quyền sở hữu về tài sản từ người nhận hàng sang người gửi hàng. Do đó, người gửi hàng không có quyền khởi kiện đòi bồi thường thiệt hại.

Cuối cùng, tòa xem xét đề nghị của người khởi kiện về khiếu nại ngoài hợp đồng do có vi phạm về nghĩa vụ chăm sóc chu đáo hàng hóa trong quá trình vận chuyển mà nghĩa vụ này cũng tương tự như những trường hợp vận chuyển thông thường khác. Đề nghị này cũng bị tòa bác bỏ. Tòa

cho rằng, nguyên tắc phổ biến trong vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là những khởi kiện trong hợp đồng không thể kết hợp với khởi kiện ngoài hợp đồng (in tort), trừ phi đó là những vấn đề hoàn toàn không thuộc về hợp đồng vận chuyển hàng hóa (completely extraneous to the contract of carriage).

Trên cơ sở chứng cứ và những vấn đề được đưa ra xem xét, tòa đã bác đơn khởi kiện của nguyên đơn và ra phán quyết rằng người giao nhận là người vận chuyển chính (main carrier) và là một bên trong hợp đồng vận chuyển (hợp đồng vận tải đa phương thức) ký với người gửi hàng.

Vì vậy, theo phán quyết của tòa, người gửi hàng, với hợp đồng vận tải đa phương thức ký với người giao nhận, đã công nhận (identified) người giao nhận là người vận chuyển (người kinh doanh vận tải đa phương thức). Do đó, người gửi hàng không có cơ sở pháp lý để khởi kiện bất kỳ người vận chuyển phụ nào - người đã được người vận chuyển (người kinh doanh vận tải đa phương thức) ký hợp đồng phụ để vận chuyển hàng hóa.

"1. Người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa theo hợp đồng vận tải đa phương thức từ thời điểm nhận hàng cho đến khi trả hàng. 2. Người kinh doanh vận tải đa phương thức có thể ký các hợp đồng riêng với những người vận chuyển của từng phương thức vận tải, trong đó xác định trách nhiệm của từng bên tham gia đối với mỗi phương thức vận tải. Các hợp đồng riêng này không ảnh hưởng đến trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức đối với toàn bộ quá trình vận chuyển"(Điều 120, Bộ Luật hàng hải Việt Nam)/.

(Theo tài liệu của International Law Office, London, ngày 5/3/2014).