

# QUY ĐỊNH VỀ MIỄN TRÁCH NHIỆM VÀ GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM CỦA THƯƠNG NHÂN KINH DOANH DỊCH VỤ GIAO NHẬN VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ THEO PHÁP LUẬT VIỆT NAM

## REGULATIONS ON EXCLUSION OF LIABILITY AND LIMITATION OF LIABILITY FOR FREIGHT FORWARDERS BY ROAD ACCORDING TO VIETNAMESE LAW

*Phùng Trọng Quế\**

Ngày tòa soạn nhận được bài báo: 05/03/2021

Ngày nhận kết quả phản biện đánh giá: 03/9/2021

Ngày bài báo được duyệt đăng: 27/9/2021

**Tóm tắt:** Bài viết phân tích một số vấn đề pháp lý về quy định miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ theo pháp luật Việt Nam. Qua đó, giúp trả lời cho một số câu hỏi như: người giao nhận vận tải đường bộ được hưởng miễn trừ trách nhiệm pháp lý trong trường hợp nào? Có trường hợp nào khác so với quy định miễn trách nhiệm do vi phạm hợp đồng trong thương mại hay không? Giới hạn trách nhiệm của người giao nhận vận tải đường bộ là gì, cụ thể bao nhiêu? Những phân tích này nhằm mục đích góp phần hoàn thiện pháp luật điều chỉnh dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ ở Việt Nam.

**Từ khóa:** dịch vụ giao nhận, dịch vụ giao nhận vận tải, dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ, dịch vụ logistics, giới hạn trách nhiệm của người giao nhận vận tải đường bộ.

**Abstract:** The article analyzes a number of legal issues about the regulations on liability exemption and limitation of freight forwarders services by road according to Vietnamese law. Thereby, it helps to answer some questions such as: in what case is the road freight forwarder entitled to legal immunity? Is there any other case than the provision of exemption from liability for breach of contract in commercial? What is the limit of liability of the road freight forwarder, specifically how much? These analyzes aim to contribute to the improvement of the law governing road freight forwarding services in Vietnam.

**Keywords:** freight forwarders, freight forwarding, road freight forwarding service, logistics service provider, limit of liability of the road freight forwarder.

---

\* Khoa Luật – Trường Đại học Mở Hà Nội

## I. Đặt vấn đề

Dịch vụ giao nhận vận tải (GNVT) hay logistics nói chung và giao nhận vận tải đường bộ nói riêng có ý nghĩa quan trọng đối với sự tăng trưởng các hoạt động thương mại. Pháp luật điều chỉnh về lĩnh vực này được ra đời để đáp ứng yêu cầu tạo dựng hàng lang pháp lý, đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp của các bên tham gia. Hơn nữa, hoạt động giao nhận vận tải tiềm ẩn những rủi ro, các tranh chấp xung đột về quyền và lợi ích giữa các bên liên quan nên cũng rất cần sự điều chỉnh của pháp luật. Trong các nội dung cơ bản của pháp luật điều chỉnh về lĩnh vực này, không thể thiếu các quy định về miễn trừ trách nhiệm, các giới hạn trách nhiệm của bên cung ứng dịch vụ. Điều này xuất phát từ tính chất phức tạp, luôn tiềm ẩn nhiều rủi ro, mất mát vì đối tượng là tập hợp nhiều công việc phải thực hiện và đặc biệt là đều gắn với sự dịch chuyển của hàng hóa.

Không chỉ pháp luật Việt Nam mà pháp luật của các quốc gia khác trên thế giới đều dành sự quan tâm cho vấn đề pháp lý này. Do đó, việc nghiên cứu những vấn đề lý luận và thực tiễn về vấn đề miễn trừ trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ này có ý nghĩa cần thiết.

## II. Cơ sở lý thuyết

Bài báo sử dụng các cơ sở lý thuyết sau đây để làm nền tảng cho kết quả nghiên cứu:

Lý thuyết về miễn trừ trách nhiệm pháp lý trong kinh doanh. Theo đó, khi tiến hành hoạt động dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ, bên cung ứng dịch vụ có thể được hưởng chế độ miễn trừ trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm khi thiệt hại xảy ra nhưng phải đảm bảo một số các điều kiện cụ thể.

Lý thuyết về các trách nhiệm pháp lý trong hoạt động vận tải như trách nhiệm của bên vận chuyển, trách nhiệm của lái xe, trách nhiệm của người gửi hàng, trách nhiệm của bên môi giới, trách nhiệm của đồng tài xế... Lý thuyết này giúp nhìn nhận rõ hơn trách nhiệm của người giao nhận vận tải đường bộ với vai trò của người trung gian cũng như trách nhiệm của họ đối với bên thứ ba.

## III. Phương pháp nghiên cứu

Ngoài phương pháp luận như duy vật biện chứng, duy vật lịch sử, tác giả sử dụng các phương pháp nghiên cứu cụ thể như phương pháp thu thập thông tin, phương pháp tổng hợp, phương pháp phân tích... để làm rõ các vấn đề lý luận, thực tiễn cũng như giải pháp hoàn thiện quy định về miễn trừ trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm của bên cung ứng dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ.

## IV. Kết quả và thảo luận

### 4.1. Khái quát về miễn trừ trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm trong dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ

Dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ là một trong những phương thức của dịch vụ giao nhận, được phân loại dựa trên phương thức vận tải. Đây là dịch vụ giao nhận vận tải mà trong đó phương tiện vận tải chính được người giao nhận sử dụng là các phương tiện vận tải đường bộ. Các phương tiện vận chuyển được phân chia theo các loại hình vận tải, bao gồm từ đường bộ đến đường biển, đường sắt, đường hàng không... Trong số đó thì phương tiện vận tải đường bộ và vận tải đường bộ là phương thức cổ điển nhất, ra đời sớm nhất và hiện nay vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất trong các loại hình vận tải.

Dịch vụ giao nhận vận tải, logistics nói chung và giao nhận vận tải đường bộ

nói riêng là một ngành nghề kinh doanh luôn tiềm ẩn nhiều rủi ro, mất mát vì đối tượng là tập hợp nhiều công việc phải thực hiện và đặc biệt là đều gắn với sự dịch chuyển của hàng hóa. Vì vậy, thương nhân kinh doanh dịch vụ này thường xuyên phải đối mặt với nhiều rủi ro mà phần lớn các rủi ro nếu có sẽ là những thiệt hại lớn về vật chất. Do đó, các thỏa thuận giữa các bên về trách nhiệm bồi thường thiệt hại, miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của thương nhân cung ứng dịch vụ là thỏa thuận quan trọng. Trường hợp các bên không có thỏa thuận, vấn đề này được giải quyết theo các quy định của pháp luật. Do đó, pháp luật điều chỉnh về hoạt động dịch vụ giao nhận vận tải, logistics nói chung và giao nhận vận tải đường bộ nói riêng cần phải có các quy định về vấn đề này. Trên thế giới, đã có nhiều quy định trở thành thông lệ quốc tế được nhiều quốc gia, các tổ chức quốc tế và các doanh nghiệp thừa nhận và áp dụng. Hệ thống pháp luật về dịch vụ logistics hay giao nhận vận tải của hầu hết các quốc gia, đặc biệt là các nước phát triển đều quy định rất rõ về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics<sup>†</sup>. Ví dụ, trong phương thức vận tải đa phương thức (MTO), người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát hoặc hư hỏng của hàng hoá, cũng như chậm giao hàng nếu sự cố gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra khi hàng hoá còn thuộc phạm vi trách nhiệm của MTO, trừ phi MTO chứng minh được rằng anh ta, người làm công hoặc đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp hợp lý, cần thiết

để ngăn chặn sự cố xảy ra và hậu quả của nó. Và cũng theo Công ước về vận tải đa phương thức thì giới hạn trách nhiệm của MTO là 920 SDR<sup>‡</sup> cho mỗi kiện hay đơn vị hoặc 2,75 SDR cho mỗi kg hàng hoá cả bì bị mất tùy theo cách tính nào cao hơn và có các quy tắc để tính toán số tiền nào cao hơn. Một ví dụ nữa như ở Singapore, giới hạn trách nhiệm của nhà kinh doanh logistics đã được đề cập rõ ràng trong bộ Điều kiện kinh doanh chuẩn của SLA (Standard Trading Condition), theo đó giới hạn trách nhiệm của nhà kinh doanh sẽ không vượt quá: Giá trị của hàng hóa mất mát, hư hỏng, sai địa chỉ hay hàng hóa từ đó mà yêu cầu bồi thường phát sinh; \$5,00 Singapore cho mỗi kg trọng lượng cả bì đối với hàng hóa nêu trên và không vượt quá \$100.000 trong bất kỳ trường hợp nào; Đối với hàng hóa chậm giao, số tiền bồi thường không vượt quá phí dịch vụ liên quan đến những lô hàng này. Pháp luật của CHLB Đức quy định rất chi tiết giới hạn trách nhiệm cho các trường hợp tương ứng, ví dụ như đối với thiệt hại hàng hóa giới hạn ở 1,25 triệu EUR cho mỗi trường hợp thiệt hại, hoặc 2 SDR cho mỗi kg, tùy theo số tiền nào cao hơn<sup>§</sup>...

Pháp luật điều chỉnh về vấn đề miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải, logistics nói chung và giao nhận vận tải đường bộ nói riêng là cần thiết, đảm bảo mục tiêu điều chỉnh một cách hài hòa quyền lợi của cả khách hàng và thương nhân kinh doanh dịch vụ này. Nhìn chung, pháp luật điều chỉnh về vấn đề này sẽ bao gồm: các nguyên tắc chung của chế định bồi thường thiệt hại;

<sup>†</sup> Vũ Thị Nhung, (2009), Pháp luật về dịch vụ logistics ở Việt Nam, những vấn đề lý luận và thực tiễn, luận văn thạc sỹ luật học, trang 51.

<sup>‡</sup> SDR là được hiểu là đơn vị tính toán do Quỹ tiền tệ quốc tế xác định. 1 SDR tương đương 1,3 USD  
<sup>§</sup> ADSp (Điều kiện kinh doanh chuẩn về giao nhận vận tải của Đức) 2017, điều 23.

các trường hợp miễn trách nhiệm của bên cung ứng dịch vụ (có thể bao gồm cả các trường hợp chung về miễn trách nhiệm do hành vi vi phạm và các trường hợp riêng về miễn trách nhiệm trong dịch vụ giao nhận vận tải); các nguyên tắc riêng của giới hạn trách nhiệm trong từng lĩnh vực cụ thể, chẳng hạn như ở đây là trong lĩnh vực đường bộ; các trường hợp không được hưởng giới hạn trách nhiệm; mức giới hạn trách nhiệm và điều kiện được hưởng trong từng trường hợp cụ thể...

#### **4.2. Quy định về miễn trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm trong dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ theo pháp luật Việt Nam**

##### *4.2.1. Về miễn trách nhiệm*

Đầu tiên, Luật Thương mại (LTM) Việt Nam 2005 đã có quy định về những trường hợp miễn trách nhiệm đối với hành vi vi phạm tại điều 294, theo đó bên vi phạm sẽ được hưởng chế độ miễn trách nhiệm dù có hành vi không thực hiện, không thực hiện đúng và đầy đủ các nghĩa vụ của hợp đồng. Đây là những trường hợp được miễn trừ trách nhiệm pháp lý mà bất cứ quan hệ hợp đồng trong hoạt động thương mại cụ thể nào đều được hưởng, tức không phải gánh chịu hậu quả pháp lý bất lợi nào mặc dù có hành vi vi phạm xảy ra.

Tuy nhiên, do đặc thù của dịch vụ giao nhận hay logistics nói chung mà pháp luật có quy định thêm những trường hợp mà bên chủ thể cung ứng được hưởng chế độ miễn trách nhiệm, được quy định riêng theo điều luật 237 LTM Việt Nam 2005. Đó là các trường hợp sau: tổn thất là do lỗi của khách hàng hoặc của người được khách hàng uỷ quyền; tổn thất phát sinh do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics làm đúng theo những chỉ dẫn của khách hàng hoặc của người được khách hàng uỷ quyền; tổn thất là do khuyết tật của hàng hoá; tổn thất phát sinh trong những trường

hợp miễn trách nhiệm theo quy định của pháp luật và tập quán vận tải nếu thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tổ chức vận tải; thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không nhận được thông báo về khiếu nại trong thời hạn mười bốn ngày, kể từ ngày thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics giao hàng cho người nhận; sau khi bị khiếu nại, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics không nhận được thông báo về việc bị kiện tại Trọng tài hoặc Tòa án trong thời hạn chín tháng, kể từ ngày giao hàng.

Quy định về các trường hợp miễn trách nhiệm này khá tương đồng với pháp luật một số quốc gia như Singapore, CHLB Đức... Tuy nhiên, tác giả nhận thấy rằng việc chủ thể cung ứng dịch vụ giao nhận hay logistics nói chung được miễn trách nhiệm trong trường hợp không nhận được thông báo khiếu nại hay không nhận được thông báo về việc bị kiện là những quy định còn gây nhiều tranh cãi.

Về quan điểm không đồng tình, thứ nhất, việc loại trừ trách nhiệm của bên cung ứng dịch vụ giao nhận trong trường hợp không nhận được khiếu nại của khách hàng đã vô tình dẫn đến hệ quả làm hạn chế việc bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng - chủ thể yếu thế hơn trong mối quan hệ cung ứng dịch vụ. Theo pháp luật về bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, người tiêu dùng có quyền khiếu nại, tố cáo, khởi kiện để bảo vệ quyền lợi của mình. Hơn nữa, thời hạn khiếu nại thông thường của các bên theo quy định tại điều 318 LTM lần lượt là 3 tháng, 6 tháng và 9 tháng theo từng trường hợp. Thứ hai, quy định về việc miễn trách nhiệm trong trường hợp không nhận được thông báo bị kiện tại Trọng tài hoặc Tòa án cũng không hợp lý bởi lẽ sau. Thời hiệu khởi kiện đối với các tranh chấp thương mại theo điều 319 của LTM là 2 năm, kể từ thời điểm quyền và lợi ích bị xâm phạm. Vì vậy, thời hiệu khởi kiện đối với tranh chấp trong hoạt động này cũng

phải tuân thủ quy định chung này. Pháp luật Nhật Bản có quy định về thời hiệu khởi kiện hay các yêu cầu bồi thường, khiếu nại liên quan đến vận chuyển hàng hóa là 01 năm<sup>¶</sup>, hay theo BLTM Đức thì thời hạn cũng là 01 năm hoặc lên tới 03 năm trong một số trường hợp cố ý<sup>\*\*</sup>.

Về quan điểm đồng tình, việc pháp luật quy định miễn trách nhiệm cho bên cung ứng dịch vụ trong trường hợp trên với nội dung là rút ngắn thời hiệu khiếu nại và khởi kiện có thể là một ưu đãi dành cho các doanh nghiệp, nhằm thu hút các nhà đầu tư rót vốn vào lĩnh vực này. Theo đó, thời gian khiếu nại, thời hiệu khởi kiện càng ngắn thì các vụ tranh chấp sẽ giảm bớt. Thứ hai, việc quy định trên có thể xuất phát từ thực tế các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics hay GNVТ cũng thuê dịch vụ của các doanh nghiệp khác để đảm nhận một phần hoạt động trong chuỗi dịch vụ. Bởi vậy, khi thiệt hại xảy ra, bên sử dụng dịch vụ chỉ nên có thời hạn khiếu nại và thời hiệu khởi kiện ngắn để bản thân bên cung ứng dịch vụ có thời gian đi khiếu nại hoặc khởi kiện các doanh nghiệp thuê ngoài khác<sup>††</sup>.

Một quan điểm nữa liên quan đến quy định này là bỏ quy định về thời hạn khiếu nại chung ở điều 318 mà chỉ giữ lại quy định về thời hạn khiếu nại riêng ở điều 237 hoặc quy định rõ khiếu nại là bước cần thiết phải có trước khi một bên tiến hành khởi kiện. Tuy nhiên cần quy định thời gian hợp lý để bên vi phạm trả lời, nếu hết thời hạn này mà bên bị vi phạm không nhận được kết quả khiếu nại hoặc không đồng tình với kết quả đó thì có

quyền khởi kiện<sup>\*\*</sup>.

Bên cạnh đó, quy định trên dường như chưa bao quát hết được các rủi ro có thể xảy ra trong trường hợp đóng gói, ghi nhãn hàng hóa hay xử lý, xếp dỡ hàng hóa. Chúng ta có thể bổ sung thêm các trường hợp này theo kinh nghiệm của pháp luật Singapore.

Bên cạnh đó, cũng còn bất cập liên quan đến quy định miễn trách nhiệm trong trường hợp “tổn thất do khuyết tật của hàng hóa”. Quy định này còn mang tính chất chung chung, chưa làm rõ được khuyết tật của hàng hóa là do lỗi “ẩn tỳ” hay “nội tỳ”. Mỗi loại lỗi này có tính chất và đặc thù riêng biệt, dẫn tới trách nhiệm khác nhau của bên cung ứng dịch vụ. Nếu như lỗi nội tỳ là những lỗi hàng hóa mà người ta có thể nhận ra được bằng mắt thường thì lỗi ẩn tỳ là lỗi hàng hóa mà mắt thường và các thiết bị hiện đại cũng khó phát hiện ra. Vì vậy, trong trường hợp lỗi nội tỳ, chủ thể cung ứng dịch vụ không thể được miễn trách nhiệm vì đó là lỗi mà bên cung ứng dịch vụ đáng lẽ hay buộc phải biết. Quy định này là phù hợp với ĐKC của VLA (điều 51) cũng như là thông lệ quốc tế của FIATA.

Cuối cùng, do chưa có sự phân biệt một cách rõ ràng về dịch vụ giao nhận với dịch vụ logistics nên các quy định về trách nhiệm nói chung cũng như miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm chưa có sự phân biệt cụ thể. Pháp luật của nhiều quốc gia cũng như quy tắc của FIATA đều thống nhất rằng trách nhiệm của người giao nhận đơn thuần (trung gian hay nhà thầu) sẽ chỉ giới hạn trong bốn phạm vi của

¶ Bộ luật Dân sự Nhật Bản, điều 174.

\*\* Bộ luật thương mại Đức, điều 439.

†† Nguyễn Lê Quỳnh (2008), Các quy định của pháp luật Việt Nam về dịch vụ logistics và giải pháp hoàn thiện, khóa luận tốt nghiệp, đại học Ngoại thương.

‡‡ VCCI, Báo cáo rà soát pháp luật kinh doanh (2011), trang 56

mình mà không chịu trách nhiệm pháp lý đối với các hành vi và thiếu sót của bên thứ ba. Tuy nhiên nếu đảm nhận cả công việc vận chuyển hoặc các dịch vụ gia tăng khác như lưu trữ, xử lý, đóng gói hàng hóa thì người giao nhận hàng hóa phải chịu trách nhiệm chính<sup>§§</sup>. Quy định này cũng được Hiệp hội logistics Việt Nam (VLA) ghi nhận trong bản ĐKC của mình. Theo BLTM Đức thì người giao nhận đơn thuần “sẽ được miễn trách nhiệm này nếu thiệt hại không thể được ngăn chặn với sự chăm sóc của một doanh nhân thận trọng”<sup>¶¶</sup>.

#### 4.2.2. Về giới hạn trách nhiệm

Giới hạn trách nhiệm (*Limitation of liability*) có thể được hiểu khái quát là hạn mức số tiền tối đa mà người giao nhận vận chuyển hàng hóa phải trả cho người giao hàng, người gửi hàng hoặc người nắm giữ vận đơn về những hư hỏng hoặc mất mát hàng hóa mà người giao nhận vận chuyển phải chịu trách nhiệm theo hợp đồng. Tuy nhiên, trong trường hợp này, trước khi tìm hiểu mức tiền tối đa thì cần phải hiểu rõ trách nhiệm của người giao nhận vận tải đường bộ nói riêng cũng như người giao nhận nói chung. Pháp luật nhiều quốc gia cũng như quy tắc của các tổ chức quốc tế đều thừa nhận rằng trách nhiệm của người giao nhận, người vận chuyển và người cung ứng dịch vụ logistics sẽ có sự phân biệt với nhau. Thông thường, người giao nhận chỉ chịu trách nhiệm giống như một người trung gian, tức là họ không chịu trách nhiệm đối với những thiệt hại, tổn thất do bên thứ ba gây ra (nếu có) mà chỉ chịu trách nhiệm về hành vi cầu thả của mình dẫn đến vi phạm hợp đồng. Nói cách

khác, có vẻ như phạm vi trách nhiệm của người giao nhận khá hẹp, hay người giao nhận phải chịu trách nhiệm ở mức độ dễ nhất<sup>\*\*\*</sup>. Trong khi đó, về nguyên tắc, người vận chuyển hay người cung ứng dịch vụ logistics (LSP) phải chịu trách nhiệm toàn bộ về bất kỳ thiệt hại hoặc mất mát nào đối với hàng hóa. Tuy nhiên, nếu như người giao nhận có tham gia vận chuyển hoặc chỉ là phát hành bằng cách phát hành chứng từ vận tải của chính mình hoặc bằng cách khác, anh ta đã thực hiện cam kết rõ ràng hoặc ngụ ý để đảm nhận trách nhiệm của người vận chuyển thì cũng phải chịu trách nhiệm như người vận chuyển<sup>†††</sup>.

Luật Thương mại Việt Nam và một số văn bản pháp luật đã có những quy định về vấn đề này. Giới hạn trách nhiệm của bên thực hiện dịch vụ logistics được quy định tại Nghị định 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 quy định chi tiết LTM 2005 về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics. Theo đó, giới hạn trách nhiệm là hạn mức tối đa mà thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho khách hàng đối với những tổn thất phát sinh trong quá trình tổ chức thực hiện dịch vụ logistics theo quy định tại Nghị định này. Trong trường hợp pháp luật liên quan có quy định về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics thì thực hiện theo quy định của pháp luật liên quan. Trường hợp pháp luật liên quan không quy định giới hạn trách nhiệm thì giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics do các bên thoả thuận. Trường hợp các bên không có thoả thuận thì thực hiện như sau: Nếu khách hàng không có thông báo trước

§§ Điều 6, điều 7 ĐKC của FIATA.

¶¶ Khoản 2 điều 461 BLTM Đức.

\*\*\* Borka Tusevska, Liability of the freight forwarders according to nation and international law, 8/2015 (tạm dịch)

††† Quy tắc FIATA về giao nhận hàng hóa, điều 7.

về trị giá của hàng hóa thì giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường. Còn nếu khách hàng đã thông báo trước về trị giá của hàng hóa và được thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics xác nhận thì giới hạn trách nhiệm sẽ không vượt quá trị giá của hàng hóa đó. Giới hạn trách nhiệm đối với trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tổ chức thực hiện nhiều công đoạn có quy định giới hạn trách nhiệm khác nhau là giới hạn trách nhiệm của công đoạn có giới hạn trách nhiệm cao nhất.

Trong lĩnh vực đường bộ, theo Nghị định 86/2014/NĐ-CP về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô đã quy định giới hạn trách nhiệm trong trường hợp các bên không có thỏa thuận thì “người kinh doanh vận tải hàng hóa bồi thường cho người thuê vận tải theo mức 70.000 (bảy mươi nghìn) đồng Việt Nam cho một kilôgam hàng hóa bị tổn thất, trừ trường hợp có quyết định khác của Tòa án hoặc trọng tài”. Tuy nhiên, Nghị định 10/2020/NĐ-CP về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô đã bãi bỏ mức giới hạn trách nhiệm nêu trên. Theo đó, việc bồi thường hàng hóa hư hỏng, mất mát, thiếu hụt được thực hiện theo hợp đồng vận chuyển hoặc theo thỏa thuận giữa người kinh doanh vận tải và người thuê vận tải và nếu không thực hiện được thì thực hiện theo phán quyết của Tòa án hoặc Trọng tài. Như vậy, với việc không đưa ra mức giới hạn trách nhiệm cụ thể, trong lĩnh vực đường bộ có thể áp dụng mức giới hạn trách nhiệm theo quy định của Nghị định 163/2017/NĐ-CP nói trên cho dù quy định này còn khá sơ sài và chưa chỉ rõ được mức giới hạn trong từng khâu

của chuỗi các dịch vụ. Tuy nhiên, cần phải hiểu rằng phân bồi thường chỉ là bù đắp phần nào thiệt hại trong vận chuyển chứ không thể là toàn bộ thiệt hại của lô hàng. Do đó những lô hàng có giá trị cao trước khi vận chuyển, người GNVT nên khuyến nghị khách hàng mua bảo hiểm cho lô hàng, để khi xảy ra hư hỏng mất mát khách hàng sẽ được đền bù đúng với giá trị thực của lô hàng<sup>†††</sup>. Như vậy, trong lĩnh vực đường bộ chúng ta chưa có quy định về giới hạn trách nhiệm, như trong các phương thức khác như vận tải hàng không, hàng hải hay đa phương thức. Đây là lý do trực tiếp dẫn đến 100% các doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ không có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp khi cung ứng dịch vụ. Đây cũng là một thiệt thòi rất lớn của các doanh nghiệp đang cung cấp dịch vụ vận tải bằng phương thức vận tải đang chiếm thị phần lớn gấp hơn ba lần tổng thị phần của tất cả các phương thức vận tải khác cộng lại. Thiếu quy định này cũng gây khó khăn cho việc hợp tác vận tải hàng hóa xuyên biên giới bằng đường bộ khi hoạt động này liên quan đến các quốc gia hiện đã có quy định này vì vấn đề bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp của các đối tác tham gia vào cả chuỗi dịch vụ<sup>§§§</sup>.

#### **4.3. Giải pháp hoàn thiện quy định miễn trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm trong dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ**

- Sửa đổi quy định về miễn trách nhiệm của thương nhân cung ứng dịch vụ

Như đã trình bày ở trên, quy định về các trường hợp miễn trách nhiệm của bên cung ứng dịch vụ GNVT hay logistics của pháp luật Việt Nam khá tương đồng với

††† Đào Thị Cẩm, (2020), Hợp đồng dịch vụ logistics theo pháp luật Việt Nam hiện nay, luận án tiến sĩ.  
§§§ Trần Đức Nghĩa, (2018), Diễn đàn logistics Việt Nam 2018, Logistics với cách mạng công nghiệp 4.0.

pháp luật một số quốc gia. Tuy nhiên, tác giả nhận thấy rằng việc chủ thể cung ứng dịch vụ giao nhận hay logistics nói chung được miễn trách nhiệm trong trường hợp không nhận được thông báo khiếu nại hay không nhận được thông báo về việc bị kiện là những quy định còn gây nhiều tranh cãi. Vì vậy, để đảm bảo tính chính xác, chấm dứt những tranh cãi trong việc thi hành pháp luật, cần thiết phải sửa đổi quy định này. Việc hoàn thiện quy định này theo tác giả cần thống nhất lại quy định về việc xem xét khiếu nại có phải là thủ tục bắt buộc trước khi khởi kiện hay không, nếu có thì cần quy định thời hạn hợp lý để bên vi phạm trả lời và xem xét các quy định về thời hiệu khiếu nại và khởi kiện theo thông lệ quốc tế. Hơn nữa, các quy định về thời hạn khiếu nại cũng cần phải được xác định rõ ràng hơn như theo pháp luật của CHLB Đức thì thời hạn thông báo thiệt hại mất mát hoặc hư hỏng là 7 ngày, giao hàng quá hạn là 21 ngày; các khiếu nại sẽ hết hạn trong 1 năm hoặc 3 năm trong trường hợp đặc biệt.

Bên cạnh đó, quy định trên dường như chưa bao quát hết được các rủi ro có thể xảy ra trong trường hợp đóng gói, ghi nhãn hàng hóa hay xử lý, xếp dỡ hàng hóa. Chúng ta có thể bổ sung thêm các trường hợp này theo kinh nghiệm của pháp luật Singapore. Theo đó, việc đóng gói và ghi nhãn hàng hóa không tương thích trừ trường hợp dịch vụ này do chính người kinh doanh dịch vụ thực hiện; Xử lý, xếp lên, sắp đặt hay dỡ hàng hóa bởi khách hàng, chủ hàng hoặc bất kì người nào nhân danh họ.

Thêm vào đó, cần quy định rõ về trường hợp được miễn trách nhiệm nếu tổn thất do khuyết tật của hàng hóa là lỗi

“ẩn tàng” (tổn thất hoặc thiệt hại được che giấu). Còn đối với những khuyết tật của hàng hóa là lỗi “nội tàng” (có thể nhìn thấy hoặc ghi nhận được), với đặc thù của nó thì bên cung ứng dịch vụ có trách nhiệm phải biết và không được hưởng miễn trách nhiệm, nhằm đảm bảo các quyền lợi của khách hàng. Hơn nữa, cũng cần bổ sung quy định cụ thể hơn về trách nhiệm của các bên trong trường hợp tổn thất hoặc thiệt hại được che giấu không rõ ràng tại thời điểm giao hàng. Chúng ta có thể tham khảo quy định của pháp luật Hoa Kỳ: “Khi người nhận phát hiện ra hư hỏng đối với nội dung của công-te-nơ vận chuyển mà không thể xác định được tại thời điểm giao hàng, thì người nhận phải báo cho người vận chuyển giao hàng khi phát hiện và đại diện người vận chuyển yêu cầu kiểm tra. Thông báo về mất mát hoặc hư hỏng và yêu cầu kiểm tra có thể được gửi qua điện thoại hoặc trực tiếp, nhưng trong cả hai trường hợp phải được xác nhận bằng văn bản qua đường bưu điện” (ITEM 300135)<sup>¶¶¶</sup>. Bên cạnh đó, trong trường hợp một số hàng hóa đặc biệt, khi có thiệt hại xảy ra trong quá trình cung ứng dịch vụ xuất phát từ tính chất tự nhiên của hàng hóa dẫn đến hư hỏng thì bên cung ứng dịch vụ chỉ có thể được miễn trách nhiệm nếu như chứng minh được đã thực hiện tất cả các biện pháp trong các tình huống, đặc biệt liên quan đến việc lựa chọn, bảo trì và sử dụng các phương tiện đặc biệt, và đã tuân theo các hướng dẫn đặc biệt<sup>\*\*\*\*</sup>.

Cuối cùng, như đã trình bày ở trên, hiện tại Luật Thương mại Việt Nam hiện hành chỉ có quy định chung về dịch vụ logistics mà thiếu các quy định về giao nhận hàng hóa. Điều này dẫn đến quy định về trách nhiệm nói chung cũng như miễn

¶¶¶ <https://www.thelogisticsoflogistics.com/ltl-freight-damage-responsibilities/>  
\*\*\*\* BLTM Đức, điều 427.



trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm chưa có sự phân biệt cụ thể trong khi pháp luật của nhiều quốc gia cũng như quy tắc của FIATA đều thống nhất rằng trách nhiệm của người giao nhận đơn thuần (trung gian hay nhà thầu) sẽ chỉ giới hạn trong bốn phạm của mình mà không chịu trách nhiệm pháp lý đối với các hành vi và thiếu sót của bên thứ ba. Tuy nhiên nếu đảm nhận cả công việc vận chuyển hoặc các dịch vụ gia tăng khác như lưu trữ, xử lý, đóng gói hàng hóa thì người giao nhận hàng hóa phải chịu trách nhiệm chính<sup>††††</sup>. Còn đương nhiên nhà cung cấp dịch vụ logistics (LSP) thì sẽ phải chịu trách nhiệm với khách hàng đối với các thiệt hại, tổn thất xảy ra. Như vậy, theo quan điểm của tác giả, cần thiết phải sửa đổi, bổ sung theo hướng ghi nhận về dịch vụ giao nhận hàng hóa cũng như quy định về trách nhiệm của thương nhân khi cung ứng dịch vụ này trong Luật Thương mại.

*- Sửa đổi quy định về giới hạn trách nhiệm*

Trong lĩnh vực giao nhận vận tải đường bộ, việc không đưa ra mức giới hạn trách nhiệm cụ thể trong văn bản dưới luật dẫn tới việc có thể áp dụng mức giới hạn trách nhiệm theo quy định của Nghị định 163/2017/NĐ-CP - quy định chung về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics, giao nhận. Tuy nhiên, quy định về giới hạn trách nhiệm trong Nghị định này còn khá sơ sài và bất cập khi chỉ mới giới hạn tổn thất chung mà chưa đưa ra những cách xác định giới hạn trách nhiệm khác, chẳng hạn như xác định theo trọng lượng theo bì của hàng hóa hay các trường hợp hàng hóa chậm giao như pháp luật một số quốc gia. Ví dụ, pháp luật Singapore và Thái Lan đều đưa ra giới hạn

trách nhiệm trong trường hợp hàng chậm giao thì số tiền bồi thường không vượt quá phí dịch vụ; còn có thêm mức bồi thường tính theo mỗi kg trọng lượng của hàng hóa. Theo pháp luật của Đức thì giới hạn trách nhiệm trong trường hợp chậm giao hàng là không quá 3 lần tiền cước. Theo Quy tắc của FIATA thì, nếu người giao nhận hàng hóa phải chịu trách nhiệm về tổn thất sau khi chậm trễ, trách nhiệm pháp lý đó sẽ được giới hạn ở một số tiền không vượt quá tiền thù lao liên quan đến dịch vụ làm phát sinh sự chậm trễ. Vì vậy, tác giả kiến nghị sửa đổi, bổ sung thêm các quy định về cách tính và các trường hợp giới hạn trách nhiệm và mức giới hạn trách nhiệm trong quy định của Nghị định trên. Bên cạnh đó, cũng nên bổ sung quy định giới hạn trách nhiệm trong trường hợp giao hàng chậm trễ.

*- Bổ sung quy định về loại trừ miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của thương nhân cung ứng dịch vụ giao nhận vận tải*

Một trong những điểm còn bất cập của Luật Thương mại Việt Nam hiện hành là việc thiếu các quy định loại bỏ hưởng chế độ miễn trách nhiệm cũng như giới hạn trách nhiệm của bên cung ứng dịch vụ giao nhận vận tải. Ví dụ theo BLTM Đức thì bên cung ứng dịch vụ sẽ không được hưởng quy định về miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm nếu hành động cố ý hoặc thiếu thận trọng hoặc biết rằng thiệt hại đã gây ra có khả năng xảy ra<sup>††††</sup>. Thậm chí, theo pháp luật nước này, thời hiệu đối với những khiếu nại về trách nhiệm của bên cung ứng dịch vụ cũng phải được kéo dài hơn trong trường hợp cố ý như vậy.

*- Bổ sung quy định về bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp của thương nhân giao nhận vận tải*

†††† Điều 6, điều 7 ĐKC của FIATA.

†††† Điều 435, Bộ luật Thương mại Đức

Bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp của người giao nhận là bảo hiểm đối với những thiệt hại phát sinh từ trách nhiệm của người giao nhận (cả với tư cách là người đại lý hoặc người vận chuyển) đối với bên thứ ba. Theo quy định pháp luật hiện hành thì giao nhận vận tải bằng phương thức đường bộ chưa có quy định bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp bắt buộc đối với bên cung ứng dịch vụ giao nhận vận tải. Bên cạnh quy định về bảo hiểm trách nhiệm dân sự bắt buộc đối với chủ phương tiện cơ giới thì quy định về bảo hiểm hàng hóa hay bảo hiểm phương tiện thiết bị (như công-te-nơ) là không bắt buộc mà tùy thuộc vào sự tự nguyện của bên gửi hàng. Trong xu hướng phát triển hội nhập kinh tế quốc tế như hiện nay, việc quy định về bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp của người giao nhận sẽ nâng cao chất lượng dịch vụ, tạo điều kiện hòa nhập, tham gia vào các tổ chức nghề nghiệp tầm cỡ quốc tế của thương nhân Việt Nam.

## V. Kết luận

Pháp luật điều chỉnh về dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ nói riêng và pháp luật về giao nhận vận tải hay logistics nói chung có ý nghĩa to lớn nhằm tạo thuận lợi cũng như tiền đề cho sự phát triển của hoạt động cung ứng dịch vụ có ý nghĩa quan trọng này. Quy định về miễn trừ trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ đã được ghi nhận trong hệ thống pháp luật Việt Nam. Tuy nhiên, quy định này vẫn còn tồn tại những hạn chế, bất cập cần thiết phải sửa đổi, bổ sung để qua đó góp phần hoàn thiện pháp luật về dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ nói riêng, dịch vụ logistics, giao nhận vận tải nói chung.

### Tài liệu tham khảo:

[1]. Viện Nghiên cứu kinh tế và phát triển, ĐH Kinh tế quốc dân, Logistics những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam, 2011.

[2]. Đỗ Quốc Dũng, Giao nhận vận tải và bảo hiểm, NXB Tài chính, 2015.

[3]. Harald Gleissner, J. Christian Femerling, Logistics- Basic – Exercise – Case study, 2013.

[4]. FIATA, Model Rules for Freight Forwarding Services.

[5]. Đào Thị Cẩm, Hợp đồng dịch vụ logistics theo pháp luật Việt Nam hiện nay, 2020, LATS

[6]. VLI, Báo cáo kinh nghiệm quốc tế về quản lý dịch vụ logistics và đề xuất sửa đổi NĐ 140/2007/NĐ-CP.

[7]. BLTM Đức, quyền thứ tư. [https://transportrecht.org/wp-content/uploads/HGB\\_Buch\\_4.pdf](https://transportrecht.org/wp-content/uploads/HGB_Buch_4.pdf)

[8]. Bộ luật Dân sự Nhật Bản. <http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail/?id=2057&vm=2&re=02>

[9]. Nguyễn Lê Quỳnh (2008), Các quy định của pháp luật Việt Nam về dịch vụ logistics và giải pháp hoàn thiện, khóa luận tốt nghiệp, đại học Ngoại thương.

[10]. VCCI, Báo cáo rà soát pháp luật kinh doanh (2011).

[11]. Vũ Thị Nhung, (2009), Pháp luật về dịch vụ logistics ở Việt Nam, những vấn đề lý luận và thực tiễn, luận văn thạc sỹ luật học.

[12]. Trần Đức Nghĩa, (2018), Diễn đàn logistics Việt Nam 2018, Logistics với cách mạng công nghiệp 4.0.

[13]. <https://www.thelogisticsoflogistics.com/ltl-freight-damage-responsibilities/>

[14]. Borka Tusevska, Liability of the freight forwarders according to nation and international law, 8/2015 (tạm dịch), <https://eprints.ugd.edu.mk/13446/>

**Địa chỉ tác giả: Khoa Luật - Trường Đại học Mở Hà Nội.**

**Email: quept@hou.edu.vn.**