

# NHẬN DIỆN HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN QUỐC TẾ VÀ MỘT SỐ KIẾN NGHỊ ĐỐI VỚI CÁC CHỦ THỂ TRONG QUAN HỆ VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN QUỐC TẾ HIỆN NAY

TRẦN VĂN DUY \*

*Tóm tắt:* Bài viết nêu rõ những đặc điểm nhận diện hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế qua những dấu hiệu có thể nhận biết về mặt hình thức như: chủ thể của hợp đồng và vai trò của người chuyên chở, người thuê chuyên chở trong hợp đồng; hình thức của hợp đồng; đối tượng hợp đồng... được xem là cơ sở để giải quyết các tranh chấp phát sinh trong quá trình thực hiện hợp đồng. Tác giả đã phân loại hợp đồng vận chuyển hàng hóa đường biển làm 3 loại, trên cơ sở đó, đưa ra một số kiến nghị đối với các chủ thể trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế.

*Từ khóa:* Hợp đồng vận chuyển; Bộ luật Hàng Hải; Công ước Hamburg; đường biển quốc tế; cước vận chuyển; chủ thể hợp đồng; ủy thác; cơ sở pháp lý.

Việt Nam là một quốc gia ven biển với đường bờ biển dài hơn 3.000 cây số, Việt Nam đã và đang có những bước đi đúng đắn để khuyến khích những hoạt động kinh tế liên quan đến thực hiện chiến lược phát triển kinh tế biển và không ngừng hoàn thiện cơ sở pháp lý nhằm thúc đẩy hoạt động này được diễn ra trong môi trường pháp lý an toàn. Tuy nhiên, qua công tác nghiên cứu và giảng dạy, chúng tôi thấy rằng vấn đề này còn rất mới mẻ, những hiểu biết của chúng ta về cơ sở pháp lý mang tính quốc tế trong lĩnh vực kinh tế biển còn chưa sâu sắc, đặc biệt liên quan đến pháp luật hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế. Do vậy, bài viết này đưa ra những vấn đề có tính hệ thống để giúp doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển, dịch vụ vận tải biển hoặc bảo hiểm Việt Nam hạn chế rủi ro pháp lý khi có tranh chấp xảy ra.

## 1. Nhận diện hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế

Xét về bản chất, hợp đồng vận chuyển

hàng hóa bằng đường biển quốc tế là một hợp đồng dân sự có yếu tố nước ngoài. Chính vì là một hợp đồng dân sự nên nền tảng pháp lý của hợp đồng này cũng phải thể hiện sự tự do ý chí và tự do định đoạt giữa hai bên chủ thể là bên thuê vận chuyển và bên vận chuyển. Yếu tố quốc tế có thể được quyết định dựa trên tính chất kinh tế (đảm bảo quyền lợi thương mại) hoặc tính chất pháp lý của hoạt động (chịu sự chi phối của hơn một hệ thống pháp luật).<sup>(1)</sup>

Do tính chất phức tạp của dạng hợp đồng trong lĩnh vực cụ thể này mà ở các văn bản pháp lý ở cấp độ quốc gia và quốc tế chưa có sự đồng nhất:

Điều 70, Bộ luật Hàng Hải năm 2005 quy định: “Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là hợp đồng được giao kết giữa người vận chuyển và người thuê vận

<sup>(\*)</sup> ThS. Luật học, Viện Từ điển học và Bách khoa thư Việt Nam, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam.

<sup>(1)</sup> ThS. Bùi Thị Thu (chủ biên), *Giáo trình Tư pháp Quốc tế*, Nxb. CAND, 2010, tr.234.

chuyển, theo đó người vận chuyển thu tiền cước vận chuyển do người thuê vận chuyển trả và dùng tàu để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng<sup>(2)</sup>.

Công ước Hamburg 1978 định nghĩa: “Hợp đồng chuyên chở bằng đường biển là bất kỳ hợp đồng nào mà theo đó người chuyên chở đảm nhận chuyên chở hàng hóa bằng đường biển từ một cảng này đến một cảng khác để thu tiền<sup>(3)</sup>. Tuy nhiên, một hợp đồng bao gồm chuyên chở bằng đường biển và cả phương tiện khác thì được coi là hợp đồng chuyên chở bằng đường biển theo nghĩa trong Công ước này, nếu nó liên quan đến vận tải đường biển.

Do vậy, chúng ta có thể nhận diện rằng: Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế được hiểu là sự thỏa thuận bằng văn bản giữa bên vận chuyển hàng hóa và bên thuê vận chuyển hàng hóa, theo đó, bên vận chuyển thu tiền cước vận chuyển do người thuê vận chuyển trả và dùng tàu biển để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng.

## 2. Những dấu hiệu để xác định hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế

**Về chủ thể của hợp đồng:** Chủ thể hợp đồng là người chuyên chở và người thuê chuyên chở.

+ Đối với người chuyên chở: Khái niệm “người chuyên chở” được quy định trong khoản 1, Điều 1, phần I, Công ước Hamburg 1978 như sau: “Người chuyên chở là bất kỳ người nào, tự mình hoặc trên danh nghĩa của mình ký một hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển với người gửi hàng<sup>(4)</sup>.”

Như vậy, cũng có khả năng rằng người chuyên chở là chủ tàu - chủ sở hữu hợp pháp của con tàu; hoặc là người thuê tàu

định hạn từ chủ tàu - chủ sở hữu thực tế của con tàu; hoặc hãng tàu - doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển; hoặc đại lý của hãng tàu (đại lý của chủ tàu) - người thay mặt hãng tàu (hoặc chủ tàu) ký kết hợp đồng chuyên chở theo ủy thác của hãng tàu (chủ tàu). Nói tóm lại, dù người đó là ai trong bốn chủ thể trên thì điều kiện tiên quyết để họ được coi là người chuyên chở theo cách hiểu pháp lý là: người đó phải tự mình hoặc trên danh nghĩa mình có ký kết một hợp đồng vận chuyển với người gửi hàng.

Trong quá trình thực hiện pháp luật, người ký hợp đồng chuyên chở với người gửi hàng có thể trực tiếp thực hiện việc chuyên chở hoặc ủy thác cho người khác thực hiện việc chuyên chở đó. Trong trường hợp đó, người được ủy thác, gọi theo danh từ pháp lý chính là người chuyên chở thực tế và mối quan hệ giữa người đó và người vận chuyển được điều chỉnh bởi hợp đồng ủy thác vận chuyển chứ không phải hợp đồng thuê vận chuyển.

Nếu chúng ta nghiên cứu Bộ luật Hàng hải năm 2005 và Công ước Hamburg thì thấy rằng khái niệm “trên danh nghĩa chính mình” bằng cụm từ “Ủy quyền cho người khác” mà khái niệm về “người vận chuyển” trong Bộ luật Hàng hải năm 2005 có thể hiểu khác đi so với Công ước Hamburg. Chúng ta thấy rằng cũng có khả năng là bởi vì sự vắng mặt của cụm từ “...và bao gồm bất kỳ người nào khác được giao phó thực hiện việc chuyên chở đó” mà

<sup>(2)</sup> Bộ Luật Hàng hải Việt Nam năm 2005, Nxb. Chính trị Quốc gia, tr.62.

<sup>(3)</sup> Bộ Công thương, *Một số điều ước đa phương thường được sử dụng trong thương mại quốc tế*, Tài liệu biên dịch phục vụ các nhà hoạch định chính sách của Việt Nam và các nhà nghiên cứu, Nxb. Đại học Sư phạm Hà Nội, 2007, tr.170.

<sup>(4)</sup> Bộ Công thương, *Sđd*, tr. 4.

khái niệm “người chuyên chở thực tế” trong Bộ luật Hàng hải năm 2005 giới hạn một nhóm đối tượng là thành viên của các hãng tàu hay đại lý hãng tàu, hoặc đại lý chủ tàu - những người mà sẽ được “giao phó” chứ không phải “ủy thác” công việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển theo hợp đồng đã ký kết.

+ Người thuê vận chuyển: Một đối tượng nữa không thể thiếu trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là “người thuê vận chuyển” theo cách gọi của Bộ luật Hàng hải năm 2005 hay “người gửi hàng” theo cách gọi của Công ước Hamburg.

Theo quy định tại khoản 3, Điều 1, phần I, Công ước Hamburg quy định: “Người gửi hàng là bất kỳ người nào tự ký hay được người khác đứng tên hoặc thay mặt ký một hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển với người chuyên chở, hoặc là bất kỳ người nào mà chính người đó giao hoặc được người khác đứng tên hay thay mặt giao hàng cho người chuyên chở liên quan đến hợp đồng chuyên chở đường biển”.

Trong khi đó, khoản 1, Điều 72, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005 lại quy định gần tương tự như Công ước Hamburg nhưng lại thiếu đi một nhóm đối tượng do sự vắng mặt của cụm “...bất kỳ người nào mà chính người đó giao hoặc được người khác đứng tên hay thay mặt giao hàng cho người chuyên chở liên quan đến hợp đồng chuyên chở đường biển”.

Thực tế đã chỉ ra rằng, người thuê vận chuyển có thể là người mua hoặc người bán hoặc người được ủy thác của người mua hoặc của người bán. Theo các điều kiện Incoterm 2010 của Phòng Thương mại quốc tế ICC thì người mua là người thuê vận chuyển khi họ mua hàng theo điều kiện EXW, FCA, FAS và FOB; còn

người bán là người thuê vận chuyển khi họ bán hàng theo các điều kiện DAT, DAP, DDP, CPT, CIP, CFR và CIF.

**Về hình thức của hợp đồng:** Nếu một hợp đồng dân sự bình thường có ba dạng ký kết là bằng lời nói, bằng văn bản và bằng hành động thì hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển có thể được ký kết chỉ với hai dạng bằng lời nói hoặc bằng văn bản. Như vậy, hình thức ký kết bằng hành động không được công nhận là hình thức ký kết của dạng hợp đồng này và hình thức ký kết bằng “văn bản” có thể mở rộng ra với các hình thức như thư điện tử, telex, điện tín.

Tuy nhiên, theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005 thì hình thức của hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển được giao kết theo thỏa thuận của các bên (đoạn 2, khoản 1, điều 71); trong khi đó, hợp đồng vận chuyển theo chuyển bắt buộc phải ký kết bằng văn bản (đoạn 2, khoản 2, Điều 71).

**Về đối tượng hợp đồng:** Điều đáng lưu ý là đối tượng chuyên chở khác với đối tượng hợp đồng. Đối tượng chuyên chở là hàng hóa mà người thuê vận chuyển muốn vận chuyển. Còn đối tượng của hợp đồng, do xuất phát từ bản chất là một hợp đồng dịch vụ, phải là công việc vận chuyển hàng hóa chứ không phải loại hàng hóa được vận chuyển. Với hai hình thức vận chuyển bằng tàu chuyển và tàu chợ thì đối tượng vận chuyển được xác định là công việc vận chuyển. Tuy nhiên, hợp đồng thuê tài sản - thuê tàu hạn định thì việc xác định đối tượng của nó lại là con tàu được thuê - con tàu sẽ được sử dụng vào mục đích chuyên chở hàng hóa nên khi người vận chuyển phát hành vận đơn đường biển thì vận đơn đó vẫn mang tính chất là một giao kết vận tải hàng hóa.

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa đường biển còn là cơ sở pháp lý xác định quan hệ giữa các chủ thể của hợp đồng. Không những quy định những điều khoản ràng buộc trách nhiệm và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng mà nó còn là cơ sở để giải quyết tranh chấp phát sinh trong quá trình thực hiện hợp đồng.

### 3. Phân loại hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

Chính vì có sự tồn tại của ba phương thức vận chuyển hàng hóa chủ yếu trong kinh doanh hàng hải quốc tế là: phương thức chuyên chở hàng hóa bằng tàu chợ, phương thức chuyên chở hàng hóa bằng tàu chuyến và phương thức thuê tàu định hạn mà tương ứng với các phương thức này, các bên có thể ràng buộc trách nhiệm với nhau thông qua ba loại hợp đồng vận chuyển hàng hóa chính là hợp đồng thuê tàu chợ theo vận đơn đường biển, hợp đồng thuê tàu chuyến và hợp đồng thuê tàu định hạn.

*Thứ nhất, Hợp đồng thuê tàu chợ:* Hợp đồng thuê tàu chợ là sự thỏa thuận của bên vận tải và bên thuê vận tải, theo đó bên vận tải dành cho bên thuê vận tải một phần chiếc tàu chở để chuyên chở một lô hàng theo yêu cầu của bên thuê.

Trên thực tế, để nhanh chóng và dễ dàng, chủ tàu thường soạn sẵn hợp đồng thuê tàu chợ hay còn được gọi là vận đơn đường biển (Bill of lading - B/L) hoặc hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng chứng từ vận chuyển. Tuy được coi là văn bản pháp lý điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở và người thuê chở nhưng do được soạn sẵn nên vận đơn đường biển thường được áp đặt ý chí của người chuyên chở, lưu cước tàu chợ thường không mặc cả và cao hơn rất nhiều lưu cước của tàu chuyến.

*Thứ hai, Hợp đồng thuê tàu chuyến:* Hợp

đồng thuê tàu chuyến (Charter party - C/P) là văn bản thỏa thuận giữa người vận tải và người thuê vận tải hàng hóa, trong đó người vận tải cam kết dùng toàn bộ tàu đi biển để chuyên chở hàng hóa theo yêu cầu của người thuê vận tải và người thuê vận tải cam kết trả một khoản tiền cước thuê theo sự thỏa thuận của các bên.<sup>(5)</sup>

Ngoài hợp đồng thuê vận chuyển, mối quan hệ giữa người chuyên chở và người thuê vận chuyển còn được điều chỉnh bởi một số vận đơn gọi là vận đơn tàu chuyến. Vận đơn này không phải là văn bản điều chỉnh quan hệ giữa người chuyên chở và người thuê chở mà nó chỉ là văn bản bổ sung cho hợp đồng thuê tàu, có ý nghĩa làm rõ những nội dung mà hợp đồng chưa được làm rõ. Trong thực tế tồn tại các hình thức thuê tàu chuyến sau: hợp đồng thuê chuyến một chiều (Single voyage/Single trip) diễn ra giữa hai cảng nhất định và chấm dứt hiệu lực khi hoàn thành việc dỡ hàng ở cảng đến; hình thức thuê tàu khứ hồi (Round voyage) diễn ra trong cả lượt đi lẫn lượt về theo một hợp đồng thuê tàu; thuê tàu theo chuyến liên tục hay khứ hồi liên tục (Cosecutive voyage): là thuê tàu vận chuyển hàng hóa nhiều chuyến liên tục cho một chiều hay cả hai chiều; hợp đồng thuê bao (Lumpsum) là hợp đồng thuê nguyên cả chiếc tàu, không quy định rõ tên hàng và số lượng hàng hóa và tiền cước thuê tàu được tính theo đơn vị trọng tải hay dung tích đăng ký của tàu.

*Thứ ba, Hợp đồng thuê tàu định hạn:* Khác với hai hình thức trên, hợp đồng thuê tàu định hạn (time charter) lại ghi nhận sự thỏa thuận giữa chủ sở hữu tàu

<sup>(5)</sup> Maritime knowhow: Charter party. [http://www.maritimeknowhow.com/English/Know-How/Charter\\_parties/introduction.html](http://www.maritimeknowhow.com/English/Know-How/Charter_parties/introduction.html).

biển và người thuê tàu, theo đó chủ sở hữu cho người thuê thuê tàu để vận chuyển hàng hóa hoặc khai thác con tàu thuê lấy cước trong một thời gian nhất định.<sup>(6)</sup>

Căn cứ vào việc có thuê kèm thuyền bộ (thuyền trưởng và các thủy thủ) hay không mà thực tế tồn tại hai hình thức thuê tàu định hạn phổ biến sau: thuê tàu định hạn phổ thông (kèm thuyền bộ) và thuê tàu định hạn trơn - thuê tàu trần (không kèm thuyền bộ) (bareboat charter)<sup>(7)</sup>.

Ngoài các phân loại dựa vào sự tồn tại của ba phương thức vận chuyển thì còn có thể phân loại các hình thức hợp đồng này theo các tiêu chí sau:

- Dựa trên hình thức ghi nhận sự thỏa thuận của các bên (bằng văn bản hay không bằng văn bản) thì hợp đồng thuê tàu chuyển và hợp đồng thuê tàu định hạn phải được hình thành bằng văn bản; còn hình thức thuê tàu chợ thì được hình thành dưới dạng thỏa thuận, không bắt buộc phải bằng văn bản.

- Dựa trên khoảng không gian tối đa, người thuê tàu vận tải có thể thuê (một phần hay toàn bộ tàu) thì đối với hợp đồng thuê tàu chuyển và hợp đồng thuê tàu định hạn, người thuê thường thuê toàn bộ con tàu; còn đối với hình thức thuê tàu chợ thì người thuê thường thuê một phần con tàu để vận chuyển hàng hóa.

- Dựa trên đối tượng thuê thì đối với hình thức thuê tàu chuyển và tàu chợ, người thuê sẽ thuê không gian tàu để vận chuyển hàng hóa và đó là hợp đồng dịch vụ; nhưng đối với hình thức thuê tàu định hạn thì người thuê sẽ thuê quyền sử dụng tàu và đó là hợp đồng thuê tài sản.

#### **4. Kiến nghị đối với các chủ thể trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế**

*Thứ nhất, Tìm hiểu và lựa chọn đối tác*

tin cậy để ký kết hợp đồng. Trước khi ký kết hợp đồng thuê tàu, người thuê tàu cần phải tìm hiểu kỹ về đối tác kể cả địa chỉ, số điện thoại, số fax... vì nhiều khi dấu hiệu của sự lừa đảo bắt đầu từ những chi tiết rất nhỏ nhặt này.

Ví dụ: Trong thời gian qua, có vụ việc bị sập bẫy của bọn lừa đảo quốc tế. Một vụ việc khá nổi tiếng đã được nhiều luật gia nhắc đến đó là vụ tàu Cần Giờ thuộc Công ty liên doanh Vận tải thủy Sea Sài Gòn bị Công ty Mohamend bắt giữ ở Tanzania để gây sức ép đối với Chính phủ Việt Nam buộc Công ty trách nhiệm hữu hạn Thanh Hòa đền bù cho Mohamed 6.000 tấn gạo. Vụ việc như sau:

Tháng 9/2004, Công ty trách nhiệm hữu hạn Thanh Hòa bán cho Công ty Mohamend 6.000 tấn gạo theo điều kiện C&F Dar Es Salaam - Tanzania. Công ty trách nhiệm hữu hạn Thanh Hòa thuê tàu Luna Brisa để vận chuyển số gạo trên. Ngày 12/10/2004 hoàn thành việc xếp hàng lên tàu. Hai Công ty bảo hiểm Việt Nam là Công ty Bảo Minh và Bảo Việt từ chối bán bảo hiểm cho lô hàng vì theo thông báo của Cục Hàng hải quốc tế thuộc Phòng Thương mại quốc tế (IMB) thì không có sự tồn tại của bất cứ tàu biển nào có tên là Luna Brisa.

Tàu Luna Brisa rời cảng thành phố Hồ Chí Minh ngày 23/10/2004 và vài ngày sau đó đã mất hút cùng với 6.000 tấn gạo của Mohamend. Vụ kiện được đưa ra Trung tâm Trọng tài quốc tế Việt Nam và Ủy ban trọng tài đã bác đơn kiện của Mohamend

<sup>(6)</sup> Maritime knowhow: Time charter. [http://www.maritimeknowhow.com/English/Know-How/Chartering/types\\_of\\_contracts\\_of\\_affreightment/time\\_charter.html](http://www.maritimeknowhow.com/English/Know-How/Chartering/types_of_contracts_of_affreightment/time_charter.html).

<sup>(7)</sup> Maritime knowhow: Bareboat charter. [http://www.maritimeknowhow.com/English/Know-How/Chartering/types\\_of\\_contracts\\_of\\_affreightment/Bareboat\\_charter.html](http://www.maritimeknowhow.com/English/Know-How/Chartering/types_of_contracts_of_affreightment/Bareboat_charter.html).

do quá thời hiệu tố tụng. Sau đó, Mohamend đã kiện Công ty trách nhiệm hữu hạn Thanh Hòa và một số bị đơn khác ra Tòa án Tanzania yêu cầu đòi bồi thường 6.000 tấn gạo vì theo Mohamend, các bị đơn đã đồng lõa và tiếp tay cho chủ tàu lừa đảo chiếm đoạt số gạo trên. Vụ kiện đã được hai cấp Tòa án của Tanzania giải quyết. Tàu Cần Giờ đã được thả.<sup>(8)</sup> Qua vụ việc này để lại bài học cho các thương nhân Việt Nam là khi ký kết hợp đồng thuê tàu nước ngoài để vận chuyển hàng hóa của mình, nhất là khi mua hàng theo điều khoản FOB thì cần kiểm tra lai lịch của tàu, đối tác trước khi ký kết hợp đồng.

Người thuê tàu cũng cần có được những chi tiết đăng ký rõ ràng và vị trí thực sự của công ty, tình trạng tài chính của đối tác... Các doanh nghiệp có thể sử dụng các nguồn sau để kiểm tra thông tin về đối tác như:

- Các bản chỉ dẫn của Lloyd;
- Các chỉ dẫn của Hội bảo hiểm P&I;
- Những tham khảo thương mại được cung cấp bởi các nhà khai thác, các tổ chức thương mại;
- Phương thức thương mại, đại lý tín dụng.
- Các Hiệp hội Hàng hải;
- Các tổ chức, cá nhân có tham gia trong lĩnh vực thương mại hàng hải...

*Thứ hai*, Chọn mẫu hợp đồng ký kết. Khi ký kết hợp đồng thuê tàu, các bên phải lựa chọn mẫu hợp đồng phù hợp với đối tượng chuyên chở. Khi chuyên chở hàng bách hóa nên lựa chọn mẫu hợp đồng GENCON<sup>(9)</sup>. Khi cần thuê tàu chuyên chở các hàng hóa như dầu, than, quặng, ngũ cốc, xi măng,... nên sử dụng các mẫu hợp đồng chuyên dụng được soạn thảo riêng cho từng loại hợp đồng. Sở dĩ nên lựa chọn như vậy là vì thông thường các mẫu được soạn thảo sẵn sẽ có những chi tiết phù hợp cho từng loại hàng nên sẽ chặt chẽ hơn,

tiết kiệm được nhiều thời gian, công sức và tiền bạc, đồng thời cũng hạn chế được phần nào việc phát sinh tranh chấp trong quá trình sử dụng hợp đồng.

*Thứ ba*, các quy định tranh chấp hợp đồng phải đầy đủ, cụ thể và rõ ràng. Tất cả các tranh chấp phát sinh từ hợp đồng thuê tàu liên quan đến một hay một vài điều khoản cụ thể nào đó của hợp đồng. Thông thường khi có tổn thất xảy ra, các bên thường dựa vào quy định của các điều khoản trong hợp đồng để bắt lỗi và buộc bên kia phải bồi thường. Ngoài ra, một hợp đồng thuê tàu chuyển có những quy định rõ ràng và chặt chẽ sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho những người có liên quan thực hiện hợp đồng một cách nhanh gọn, dễ dàng và thống nhất./.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Công thương (2007), *Một số điều ước đa phương thường được sử dụng trong thương mại quốc tế*, Tài liệu biên dịch phục vụ các nhà hoạch định chính sách của Việt Nam và các nhà nghiên cứu, Nxb. Đại học Sư phạm Hà Nội.
2. *Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam*, 2005, Nxb. Chính trị Quốc Gia.
3. ThS. Bùi Thị Thu (chủ biên) 2010, *Giáo trình Tư pháp Quốc tế*, Nxb. CAND.
4. "Chorley and Giles's Shipping Law" (1992), Nxb. Giao thông Vận tải, Hà Nội.
5. Charles Abbott, *A Treatise of the law relative to merchant ships and seamen*, 2008, Nxb. The Lawbook exchange, LTD.
6. Tiểu Văn Kinh (2006), *Sổ tay Hàng Hải tập 2*, Nxb. Giao thông Vận tải, Hà Nội.

<sup>(8)</sup> ThS. Trần Văn Duy, *Tập bài giảng Luật Thương mại Quốc tế dành cho hệ cử nhân*, Đại học Trà Vinh (cơ sở Hà Nội), tr.213.

<sup>(9)</sup> Mẫu hợp đồng tàu chuyển, <http://www.vietship.vn/downloads.php?do=file&id=217>