

MỘT SỐ TRANH CHẤP PHÁT SINH TỪ HOẠT ĐỘNG LOGISTICS VÀ HỆ QUẢ PHÁT SINH

NGÔ KHẮC LỄ

Trọng tài viên Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam
Phó Tổng thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam

TRANH CHẤP VỀ THỰC HIỆN HỢP ĐỒNG

01

TÓM TẮT VỤ VIỆC

- Nguyên đơn (ND) ký Hợp đồng vận chuyển hàng hóa với Bị đơn (BD) để vận chuyển thiết bị, máy móc đóng trong container bằng đường biển và đường bộ từ cảng biển ở châu Âu về nhà máy của BD tại Quảng Ninh.
- Trước và sau khi ký HĐ, BD đều gửi email yêu cầu ND báo giá vận chuyển từ cảng biển về Nhà máy. ND đã báo giá vận chuyển đường biển từ cảng bốc hàng đến cảng Hải Phòng. BD chấp nhận báo giá mà không có ý kiến gì.
- Hai Bên ký **Phụ lục hợp đồng ghi rõ số lượng hàng của chuyến thứ nhất** là 03 container và giá cước, phụ phí, phí vận chuyển đường bộ từ Hải Phòng về Nhà máy, phí thủ tục hải quan.
- Hai Bên giao dịch để vận chuyển toàn bộ 13 lô hàng theo cách: BD hỏi giá (enquiries) và ND báo giá (quotations). Nội dung 13 bản báo giá đều ghi rõ vận chuyển từ cảng bốc hàng về cảng Hải Phòng và đều được BD chấp nhận hoàn toàn.
- Sau khi vận chuyển xong 13 lô hàng, **ND yêu cầu thanh toán** cước vận chuyển, các chi phí dịch vụ hải quan là 2.168.382.175 VND và tiền lãi chậm thanh toán 197.187.653 VND.
- BD chỉ trả 544.820.950 VND cho lô 1, 2 và 3, chưa trả 10 lô còn lại.
- ND đã kiện BD tại Trọng tài đòi **số tiền còn lại** là 1.623.561.225 VND và **tiền lãi do trả chậm** là 197.187.653 VND.

PHÂN TÍCH CỦA HĐTT

BĐ cho rằng HĐ và PLHĐ không áp dụng cho cả 13 lô hàng mà chỉ áp dụng cho lô hàng nói trong Phụ lục, nghĩa là chỉ cho 3 container lô thứ nhất.

- Với các lô hàng khác thì phải ký hợp đồng mới mặc dù BĐ đã chấp nhận toàn bộ 13 bản báo giá.

Thực tế là BĐ đã trả cho NĐ 544.820.950 VND là tiền cước vận chuyển quốc tế, phí dịch vụ hải quan của lô thứ nhất, thứ hai và thứ ba.

- Bằng hành động này, BĐ đã thừa nhận HĐ và PLHĐ áp dụng cho cả những lô tiếp theo lô thứ nhất.
- Căn cứ vào khoản 2 Điều 408 của BLDS 2005 thì 13 bản báo giá (chỉ báo giá vận chuyển đường biển) mà BĐ chấp nhận hoàn toàn được coi là phụ lục của HĐ.

PHÂN TÍCH CỦA HĐTT

BĐ cho rằng NĐ phải vận chuyển bằng đường biển và đường bộ về đến nhà máy theo HĐ nên không thanh toán chặng đường bộ. Thực tế BĐ đã thuê đơn vị khác vận chuyển bằng đường bộ về nhà máy mặc dù có hỏi giá Nguyên đơn.

- Như vậy, theo khoản 2 Điều 408 BLDS 2005, dịch vụ vận chuyển đường bộ đã được hai Bên đồng thuận sửa đổi so với HĐ cũng như PLHĐ.
- BĐ **không có khiếu nại** về hư hỏng, mất mát và chậm trễ của 13 lô hàng. Do đó, theo Điều 96 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005, **BĐ không có cơ sở để từ chối** thanh toán tiền cước vận chuyển đường biển cùng phí dịch vụ còn lại.

PHÂN TÍCH CỦA HĐTT

BĐ cho rằng, chưa ký biên bản nghiệm thu, đối chiếu công nợ cho từng tháng nên **không phát sinh tiền phạt trả chậm**.

- Theo HĐ, hàng tháng, NĐ phải gửi chứng từ thanh toán và tiền phạt trả chậm nhưng NĐ chỉ có Giấy ghi nợ từng chuyển, không có sổ tiền phạt trả chậm và chưa được BĐ xác nhận.
- NĐ chỉ có 03 công văn yêu cầu trả tiền cước của 13 lô hàng và bảng kê tổng số nợ là 2.168.382.175 VND. Tuy vậy, trước đó BĐ đã trả NĐ 544.820.950 VND nên số tiền nợ chỉ còn 1.623.561.225 VND. HĐTT cho rằng NĐ **không có đủ tài liệu đòi thanh toán** 197.187.653 VND tiền phạt.

PHÂN TÍCH CỦA HĐTT

BĐ cho rằng đã ủy quyền cho NĐ làm Đại lý thực hiện thủ tục hải quan, đăng ký danh mục hàng nhập khẩu, nhưng không có chứng cứ về việc ủy quyền này. Trong 13 báo giá, NĐ chỉ báo phí làm dịch vụ hải quan, không làm Đại lý làm thủ tục hải quan.

- Theo khoản 7 Điều 4 Luật Hải quan năm 2005 và khoản 1 Điều 2 Thông tư số 80/2011/TT-BTC ngày 09/06/2011, nếu NĐ được ủy quyền làm Đại lý làm thủ tục hải quan thì các Tờ khai hải quan phải đứng tên NĐ.
- NĐ không phải là Đại lý làm thủ tục hải quan mà chỉ là người làm thuê dịch vụ khai hải quan.
- Theo Điều 1.3 “Các Điều kiện Kinh doanh chuẩn của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam” mà hai Bên chấp nhận thì khi làm thủ tục hải quan, xin giấy phép..., NĐ chỉ được coi là người thực hiện công việc thay mặt BĐ theo Giấy giới thiệu của BĐ mà không phải là Đại lý làm thủ tục hải quan, do đó, sự chậm trễ trong thông quan và phát sinh phí lưu container hoàn toàn do lỗi của BĐ.

BÀI HỌC KINH NGHIỆM

- Trong quá trình thực hiện HĐ, các bên có thể thỏa thuận thay đổi những điều khoản đã ký kết nhưng cần làm phụ lục hợp đồng.
- Doanh nghiệp có thể làm giúp dịch vụ cho nhau nhưng đó không phải là nghĩa theo hợp đồng.
- Khi đòi nợ, có thể làm khác với quy định của hợp đồng về các loại và nội dung chứng từ nếu bên kia không phản đối.
- Cần thực hiện đúng yêu cầu của hợp đồng về chứng từ (trừ khi các bên mặc nhiên được coi là chấp nhận thay đổi).
- Cần xem xét kỹ điều kiện kinh doanh chuẩn (Standard Trading Conditions) của các doanh nghiệp dịch vụ logistics (thường được ghi rõ trên chứng từ giao dịch) để tránh bất lợi trong quá trình thực hiện hợp đồng.

TRANH CHẤP VỀ BẤT KHẢ KHÁNG

02

VỤ VIỆC 01

- Công ty VN bán gạo cho nước ngoài.
- Tàu biển do người mua thuê đã đến cảng chờ nhận hàng thì người bán cho biết Thủ tướng VN đã quyết định dừng xuất khẩu gạo từ ngày 24/3/2020 để đảm bảo an ninh lương thực do Covid-19 nên không thể giao hàng cho tàu và coi đây là sự kiện bất khả kháng.
- Người mua cho rằng người bán phải chịu một phần thiệt hại do thời gian tàu phải chờ tại cảng.

Đây là trường hợp bất khả kháng, quan điểm của người bán là người mua phải chịu toàn bộ thiệt hại là đúng

VỤ VIỆC 02

- Công ty logistics không giao được hàng trong thành phố với lý do công nhân nghỉ việc vì Covid-19.
- Cho rằng đây là trường hợp bất khả kháng nên không thể thực hiện hợp đồng.

Chưa đủ căn cứ để không thực hiện hợp đồng vì đã tìm mọi cách khắc phục (ví dụ, thuê công ty khác làm) mà vẫn không được hay chưa?

Thế nào là sự kiện bất khả kháng?

Theo quy định (khoản 1 Điều 156 BLDS)

“Sự kiện bất khả kháng là sự kiện xảy ra một cách khách quan không thể lường trước được và không thể khắc phục được mặc dù đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép”

03 thành phần là sự kiện:

- khách quan;
- không thể lường trước được;
- và không thể khắc phục được.

BÀI HỌC KINH NGHIỆM

(i)

Thông báo ngay cho bên kia bằng văn bản theo khoản 1 Điều 295 LTM về trường hợp được miễn trách nhiệm và những hậu quả có thể xảy ra

(ii)

Chứng minh đã xảy ra sự kiện bất khả kháng

(iii)

Chứng minh sự kiện bất khả kháng ảnh hưởng trực tiếp đến việc thực hiện nghĩa vụ theo hợp đồng

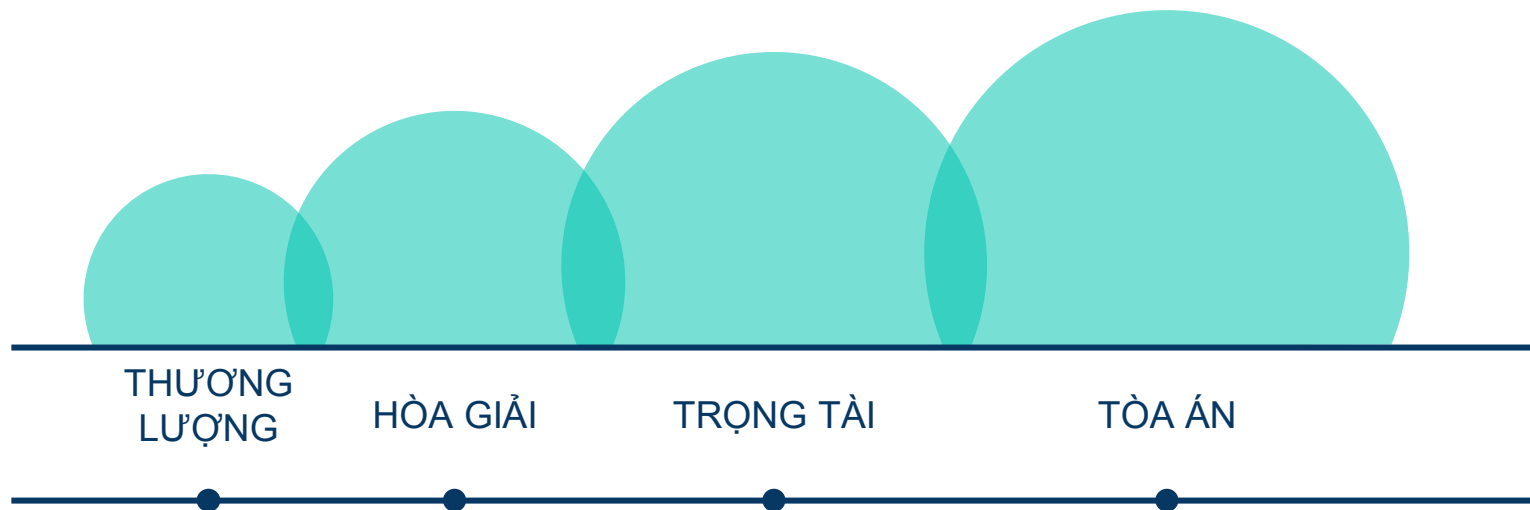
(iv)

Chứng minh đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép nhưng không thể khắc phục

03

PHƯƠNG THỨC GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP

PHƯƠNG THỨC GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP



CÁCH THỨC PHÒNG TRÁNH, HẠN CHẾ RỦI RO

04

CÁCH THỨC PHÒNG TRÁNH, HẠN CHẾ RỦI RO

(Không áp dụng với một số doanh nghiệp như ngân hàng, bảo hiểm, tập đoàn lớn vì đã có cơ chế riêng hoặc do đặc thù doanh nghiệp)

- Tìm hiểu, điều tra đối tác (qua bạn hàng, hiệp hội, đăng ký kinh doanh, đại sứ quán, thương vụ Việt Nam ở nước ngoài).
- Lưu ý về thư điện tử (địa chỉ thư điện tử của riêng và công cộng), Zalo... Dùng nghiệp vụ chuyên môn phù hợp để phòng tránh rủi ro (vận đơn, đặt cọc...).
- Nên tự nâng cao kiến thức, kinh nghiệm chuyên môn.
- Kiểm soát "lòng tham" trong kinh doanh.
- Dùng trọng tài để giải quyết tranh chấp. Phối hợp chặt chẽ với các cơ quan đại diện Việt Nam ở nước ngoài.
- Có dấu hiệu lừa đảo, nên thông báo cho bạn hàng, Hiệp hội mà mình tham gia để phòng tránh chung.
- Cần hiểu rõ địa vị pháp lý của người môi giới để sử dụng phù hợp.

THANK YOU!

NGÔ KHẮC LỄ

*Trọng tài viên Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam
Phó Tổng thư ký Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam*