

MỘT SỐ VẤN ĐỀ PHÁP LÝ VỀ VẬN ĐƠN ĐƯỜNG BIỂN ĐIỆN TỬ VÀ GIẢI PHÁP ÁP DỤNG TẠI VIỆT NAM

Dương Thị Thu Lan¹

Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Ngày nhận: 25/03/2022; Ngày hoàn thành biên tập: 09/08/2022; Ngày duyệt đăng: 06/09/2022

Tóm tắt: Vận đơn, một trong những chứng từ quan trọng nhất trong vận chuyển hàng hoá và thương mại quốc tế, có vai trò là biên lai nhận hàng, hợp đồng vận chuyển hàng hoá, chứng từ quyền sở hữu. Trong những năm gần đây, cuộc Cách mạng Công nghiệp 4.0 đã ảnh hưởng sâu sắc đến những thay đổi của hệ sinh thái vận tải đường biển quốc tế. Vận đơn điện tử dựa trên việc giữ nguyên các chức năng của vận đơn giấy truyền thống và kết hợp với công nghệ trao đổi dữ liệu điện tử. Tuy nhiên, việc triển khai vận đơn đường biển điện tử trên toàn cầu vẫn chưa thể hiện thực hóa được do tồn tại nhiều rào cản. Vì vậy, bên cạnh việc làm rõ một số vấn đề lý thuyết về vận đơn điện tử, bài viết còn tập trung phân tích pháp luật điều chỉnh vận đơn điện tử và những vấn đề pháp lý về vận đơn điện tử tại Việt Nam và đưa ra khuyến nghị.

Từ khóa: Vận đơn đường biển điện tử, Vận đơn, e-B/L, B/L

SOME LEGAL ISSUES INVOLVING THE ELECTRONIC BILL OF LADING AND SOLUTIONS TO APPLY IN VIETNAM

Abstract: Bill of Lading (B/L) is one of the most vital documents in cargo shipping as well as international trade. It plays an essential role in the receipt of goods, evidence of a contract, and the document of title function. In recent years, the Fourth Industrial Revolution has profoundly affected the changes in the international shipping ecology. The electronic B/L is a result of keeping the functions of the traditional paper B/L and combining it with Electronic Data Interchange technology. Nevertheless, the global implementation of the electronic B/L is not realizable yet because of a range of barriers. Therefore, this paper clarifies some theoretical issues about electronic B/L, analyzes the laws governing electronic B/L and legal issues on electronic B/L in Vietnam, and makes recommendations for Vietnam.

Keywords: Electronic Bill of Lading, Bill of Lading, e-B/L, B/L

¹ Tác giả liên hệ, Email: landtt@ftu.edu.vn

1. Đặt vấn đề

Vận đơn đường biển điện tử (electronic bill of lading - e-B/L) đang dần chứng tỏ ưu thế trong hoạt động giao nhận, vận tải hàng hoá ngoại thương. Nhiều hệ thống vận đơn đường biển điện tử đã được hình thành và được vận hành trên thế giới. Ở Việt Nam, một số doanh nghiệp bước đầu đã ứng dụng các giao dịch điện tử trong kinh doanh và trong hoạt động giao nhận, vận tải cũng như quản lý hàng hoá mua bán quốc tế. Đây là những tiền đề tích cực cho việc áp dụng e-B/L tại Việt Nam. Tuy nhiên, theo Hiệp hội Vận tải Container Kỹ thuật số (Digital Container Shipping Association, DCSA), việc áp dụng e-B/L vẫn còn trong giai đoạn sơ khai với những quan ngại từ chính phủ các nước cũng như doanh nghiệp. Một trong những trở ngại đối với tiến trình áp dụng vận đơn điện tử chính là vấn đề pháp lý (DCSA, 2022).

Trên cơ sở giới thiệu khái quát về e-B/L, phân tích một số vấn đề pháp lý liên quan đến pháp luật điều chỉnh e-B/L và khả năng áp dụng e-B/L tại Việt Nam, bài viết chỉ ra một số bất cập của pháp luật điều chỉnh e-B/L hiện nay. Từ đó tác giả đưa ra một số khuyến nghị đối với Nhà nước và doanh nghiệp Việt Nam.

2. Khái quát về vận đơn đường biển điện tử

2.1 Vận đơn đường biển (B/L)

Theo Điều 148 khoản 2 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, “vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng; bằng chứng về sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển”.

Vận đơn đường biển có ba chức năng chính: là bằng chứng của việc đã nhận hàng để chuyên chở; là bằng chứng của hợp đồng vận tải đã được giao kết giữa các bên; là chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hóa. Với tư cách là một chứng từ sở hữu hàng hoá, người ta có thể mua bán hàng hoá được ghi trên B/L bằng cách chuyển nhượng B/L hay nói cách khác vận đơn là một chứng từ lưu thông được.

2.2 Vận đơn đường biển điện tử (e-B/L)

Vận đơn đường biển điện tử (e-B/L) là một hình thức mới của B/L, được hình thành vào cuối thế kỷ XX, dựa trên những thành tựu phát triển công nghệ thông tin. Về bản chất đây là một hình thức trao đổi dữ liệu điện tử (Electronic Data Interchange - EDI). Bản chất của e-B/L là một thông điệp dữ liệu điện tử, chứa đựng các thông tin như trên vận đơn giấy, được vận hành thông qua hệ thống điện tử viễn thông mà không có sự can thiệp của phương thức lưu chuyển truyền thống để thay thế cho vận đơn giấy trong hoạt động vận tải; theo đó, vận đơn đường biển điện tử sẽ được phát hành và lưu chuyển như một chứng từ vận tải có giá trị tương đương vận đơn giấy truyền thống. Theo Nguyễn (2015), một hệ thống e-B/L được vận hành dựa trên ba nền tảng. Thứ nhất, nền tảng pháp lý (legal framework). Các quy tắc quốc tế và các văn bản luật quốc gia nhằm hợp pháp hoá và đảm bảo quyền lợi

cho các bên tham gia. *Thứ hai*, nền tảng công nghệ thông tin (informatic technology framework). hạ tầng về công nghệ thông tin, cho phép đơn giản hoá, tốc độ giao dịch cao và đảm bảo tính bảo mật, toàn vẹn của thông tin. *Thứ ba*, nền tảng về tính năng (functional framework). cần đảm bảo các tính năng cố hữu của B/L trong phát hành và chuyển nhượng, các tính năng mới như sẵn sàng chuyển đổi thành B/L giấy truyền thống.

Theo Ziakas (2018), e-B/L có một số ưu điểm vượt trội so với vận đơn truyền thống. *Thứ nhất*, an toàn hơn: rủi ro chứng từ bị thất lạc, giả mạo hoặc gian lận rất thấp. *Thứ hai*, nhanh hơn: chứng từ được chuyển đi trong thời gian ngắn (vài phút) thông qua hệ thống dữ liệu điện tử. *Thứ ba*, bảo vệ môi trường: toàn bộ quá trình không cần giấy tờ, mọi thao tác đều được thực hiện trên hệ thống điện tử nên không tạo ra chất thải. *Thứ tư*, đơn giản hơn: người dùng có thể truy cập hệ thống với thiết bị phù hợp mọi nơi, mọi lúc. *Thứ năm*, tiết kiệm chi phí: không phát sinh chi phí chuyển phát bộ chứng từ, giảm chi phí giao dịch ngân hàng.

Khi được phát hành và lưu chuyển, e-B/L sẽ giúp các hãng tàu, đại lý hàng hải, người giao nhận, người gửi hàng, nhận hàng và các bên liên quan tiết kiệm được thời gian, chi phí giao dịch. Đồng thời, với việc lưu giữ thông tin và quyền sở hữu vận đơn điện tử trên hệ thống dữ liệu sẽ giúp việc lưu chuyển, cất giữ vận đơn an toàn hơn, bảo mật tốt hơn thông tin về hàng hóa, tuyến đường và phương tiện vận chuyển, người gửi hàng, nhận hàng. Sử dụng e-B/L hoàn toàn phù hợp với xu thế phát triển nhanh của khoa học công nghệ. Đặc biệt trong thời gian xảy ra đại dịch COVID-19 vừa qua, hoạt động logistics trên toàn cầu đã bị gián đoạn một cách nghiêm trọng. Chính lúc này, giải pháp không cần giấy tờ - vận đơn đường biển điện tử được coi là một giải pháp hữu hiệu, góp phần vượt qua các hạn chế về địa lý, những khó khăn, thách thức do gián đoạn chuỗi logistics hoặc các bất ổn khác liên quan đến đại dịch.

Tuy e-B/L có nhiều ưu điểm như trên, nhưng hiện nay vận đơn giấy truyền thống vẫn được ưa thích sử dụng tại nhiều quốc gia hơn bất chấp những nhược điểm như tốn chi phí, thời gian... Theo nhiều chuyên gia, việc thiếu sự rõ ràng và đầy đủ trong khung pháp lý, thiếu sự thống nhất trong công nhận tính pháp lý ở các quốc gia trên thế giới là một trong các nguyên nhân dẫn đến việc e-B/L chưa được sử dụng rộng rãi trong hoạt động thương mại quốc tế ngày nay. Một ví dụ điển hình là mặc dù Phòng Thương mại Quốc tế (International Chamber of Commerce - ICC) thường xuyên cập nhật các phiên bản Incoterms, tập quán thương mại được rất nhiều nước trên thế giới thừa nhận và áp dụng, để đáp ứng với sự phát triển trong thực tiễn của thương mại quốc tế thì đến phiên bản Incoterms 2020 mới chính thức ghi nhận sự tồn tại của e-B/L trong phần nghĩa vụ chung của người bán: “Bất kỳ tài liệu nào do người bán cung cấp có thể ở dạng giấy hoặc điện tử theo thỏa thuận hoặc nếu không có thỏa thuận thì theo tập quán quy định”. Tuy nhiên, những vấn đề pháp lý quan trọng nhất liên quan đến e-B/L như giá trị pháp lý tương đương với vận đơn giấy, ba chức năng chính của một vận đơn... thì không được đề cập đến trong Incoterms

2020. Theo Hiệp hội Vận tải Container Kỹ thuật số (DCSA), một lý do nữa là các tiêu chuẩn về định dạng e-B/L vẫn chưa rõ ràng nên việc xác minh nguồn gốc và tính xác thực đối với các e-B/L được nộp cho cơ quan chức năng là không dễ dàng. Năm 2020, DCSA đã đề xuất những tiêu chuẩn cho các hàng vận tải, cảng biển và các nhà khai thác cảng để áp dụng cho e-B/L nhưng kết quả vẫn còn đang được bỏ ngỏ. Ngay cả khi một số doanh nghiệp đã bắt đầu ứng dụng e-B/L vào hoạt động của mình, họ cũng thường in thêm một bộ chứng từ giấy để chuyển đến cảng đích nhằm đảm bảo sự an toàn, chắc chắn. Điều này sẽ được phân tích kỹ hơn ở phần sau của bài viết. Rõ ràng vấn đề pháp lý vẫn đang là một trở ngại để triển khai rộng rãi e-B/L trong hoạt động vận tải đường biển. Vậy pháp luật hiện hành đang điều chỉnh vấn đề e-B/L như thế nào?

3. Pháp luật điều chỉnh vận đơn đường biển điện tử

3.1 Các điều ước quốc tế điều chỉnh vận đơn đường biển truyền thống

Xem xét các điều ước quốc tế trong ngành hàng hải quốc tế, các công ước, quy tắc quốc tế điều chỉnh vận đơn đường biển như Quy tắc Hague năm 1924, Hague-Visby năm 1968 đều không có quy định về e-B/L; Công ước Hamburg năm 1978 hướng tới một cách tiếp cận hiện đại hơn trong việc xử lý các hoạt động vận chuyển quốc tế trong đó khía cạnh chữ ký điện tử đã bắt đầu được đề cập đến nhưng còn khá sơ sài. Thêm vào đó, Công ước Hamburg năm 1978 lại bị coi là thiên lệch về quyền lợi của người chủ hàng nên rất ít nước có nền công nghiệp vận tải biển phát triển là thành viên. Vì vậy rất khó để sử dụng Công ước Hamburg năm 1978 như một nguồn luật hoàn chỉnh điều chỉnh cho e-B/L (Luff & cộng sự, 2011).

3.2 Quy tắc của Ủy ban Hàng hải Quốc tế về vận đơn điện tử (Quy tắc CMI)

Năm 1990, Ủy ban Hàng hải Quốc tế (Comité Maritime International - CMI) ban hành Quy tắc về vận đơn điện tử (Rules for Electronic Bills of Lading) là tập hợp các điều khoản theo đó vận đơn điện tử có thể được phát hành và chuyển giao bằng cách sử dụng “khóa bí mật” (Private Key) có hiệu lực thay thế vận đơn giấy. Đây được coi là cơ sở pháp lý đầu tiên điều chỉnh về e-B/L. Quyền kiểm soát được chuyển cho các chủ sở hữu tiếp theo sau khi người gửi hàng thông báo cho người vận chuyển hủy khóa bí mật ban đầu và cấp khóa mới cho chủ sở hữu mới, do đó người này sẽ có các quyền tương tự như người giữ vận đơn. Để sử dụng các quy tắc này, người gửi hàng và người vận chuyển không cần phải là thành viên của một câu lạc bộ hoặc trả phí đăng ký mà chỉ cần có công nghệ cần thiết để truyền thông điệp cho nhau. Về mặt pháp lý, Quy tắc CMI chỉ áp dụng khi được đưa vào hợp đồng và không nhằm thay thế luật quốc gia quy định về vận đơn.

Mặc dù hướng tới mục đích rất tốt khi ban hành năm 1990, Quy tắc CMI lại không nhận được sự ủng hộ của các bên liên quan trong ngành hàng hải. Có một số lý do khiến Quy tắc CMI không thu hút được sự ủng hộ của các bên liên quan trong ngành hàng hải. (Dubovec, 2006). *Thứ nhất*, không có sự rõ ràng về bản chất và mức độ trách nhiệm hoặc mức độ chịu trách nhiệm của các nhà cung cấp dịch

vụ đối với vai trò là cơ quan đăng ký cá nhân theo khuôn khổ pháp lý. Thứ hai, các bên liên quan chưa có sự tin tưởng đối với khóa bí mật. Cụ thể, Quy tắc CMI không được các ngân hàng ủng hộ vì lo ngại về việc thiếu bảo mật đầy đủ liên quan đến hệ thống khóa bí mật. Các bên liên quan vận chuyển cũng nghi ngờ về tính hợp pháp của hệ thống khóa bí mật trong việc đàm phán vận đơn. Hơn nữa, không có hệ thống hoặc cơ quan chính thức nào để quản lý hệ thống đăng ký được thiết lập theo Quy tắc CMI. Thứ ba, Quy tắc CMI không có hiệu lực pháp luật chung. Sự áp dụng của nó phụ thuộc vào sự lựa chọn chủ động của các bên và Quy tắc CMI không thay thế các quy định khác có thể áp dụng đồng thời, chẳng hạn như Quy tắc Hague-Visby. Điều này được quy định trong Điều 6 Quy tắc CMI, theo đó, hợp đồng vận chuyển được điều chỉnh bởi luật trong nước hoặc công ước quốc tế trong trường hợp sử dụng vận đơn giấy, sẽ được điều chỉnh bởi cùng một bộ quy tắc nếu một chứng từ điện tử đã được tạo ra.

3.3 Công ước Liên hợp quốc về Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế một phần hoặc toàn bộ bằng đường biển năm 2009 (Công ước Rotterdam)

Công ước được soạn thảo và đàm phán dưới sự bảo trợ của Ủy ban Liên Hợp Quốc về Luật Thương mại quốc tế (the United Nations Commission on International Trade Law - UNCITRAL) và CMI với mong muốn sẽ giải quyết được các bất cập đang tồn tại và thay thế cho ba Công ước, Quy tắc hiện hành (Hague, Hague-Visby và Hamburg). Ngày 23/09/2009, Công ước Liên Hợp Quốc về Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế một phần hoặc toàn bộ bằng đường biển được ký kết bởi 20 nước và thông qua tại Rotterdam (Sau đây gọi tắt là Công ước Rotterdam).

Một trong những điểm mới của Công ước Rotterdam là những quy định liên quan đến chứng từ điện tử. Công ước không còn bó hẹp trong khái niệm “vận đơn” mà mở rộng hơn tới khái niệm “chứng từ vận tải” và “lưu giữ thông tin điện tử về vận tải”. Người chuyên chở có thể phát hành một lưu giữ thông tin điện tử về vận tải, với sự đồng ý của người gửi hàng, thay thế chứng từ vận tải. Công ước quy định giá trị tương đương của chứng từ vận tải điện tử so với chứng từ giấy. Điều này được coi là bước đột phá của Công ước Rotterdam, tạo thuận lợi cho hoạt động thương mại điện tử và tránh sự chậm trễ có thể do chuyển phát chứng từ giấy (Luff & cộng sự, 2011). Từ Điều 8 đến Điều 10, Công ước cũng quy định việc phát hành, chuyển nhượng và thu hồi các chứng từ điện tử giữa người chuyên chở và người nắm giữ chứng từ hợp lệ. Theo đó, người chuyên chở phải giao hàng như quy định trong chứng từ hoặc lưu giữ thông tin điện tử về vận tải khi một chứng từ vận tải hoặc lưu giữ thông tin điện tử về vận tải có thể chuyển nhượng được chuyển nhượng cho bên thứ ba hoặc khi chứng từ vận tải không được chuyển nhượng được chuyển nhượng cho bên nhận hàng. Người nắm giữ chứng từ hoặc lưu giữ thông tin điện tử về vận tải có thể chuyển nhượng chứng từ cũng với các quyền lợi gắn liền với nó cho người khác. Điều này có thể được thực hiện bằng cách chuyển nhượng chứng từ sang cho một người cụ thể khác hoặc chuyển nhượng bỏ trống tên.

So với Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg, Công ước Rotterdam được coi là một cơ sở pháp lý, nguồn luật điều chỉnh hoàn chỉnh và toàn diện nhất về giao dịch điện tử trong vận tải giao nhận hàng hoá quốc tế, bắt kịp với xu hướng phát triển mạnh mẽ của vận tải quốc tế nói riêng và thời đại công nghiệp 4.0 nói chung, tạo điều kiện cho thương mại quốc tế phát triển.

Tuy nhiên, trái ngược với những kỳ vọng ban đầu, đến nay Công ước Rotterdam vẫn chưa có hiệu lực. Theo Điều 94.1 Công ước Rotterdam, cần có ít nhất 20 nước phê chuẩn, công nhận, thông qua hoặc gia nhập để Công ước có hiệu lực. Tính đến nay, mặc dù đã có 25 nước ký Công ước Rotterdam nhưng mới chỉ có năm nước phê chuẩn là Tây Ban Nha (năm 2011), Togo (năm 2012), Congo (năm 2014), Cameroon (năm 2017) và Benin (năm 2019) (UNCITRAL, 2022). Thêm vào đó, số lượng nước ký Công ước Rotterdam còn khá khiêm tốn (25 nước), chưa đủ mang tính đại diện cho cả ngành (các nước ký Công ước là Armenia, Cameroon, Congo, CHDC Congo, Pháp, Đan Mạch, Hy Lạp, Gabon, Ghana, Guinea, Madagascar, Luxembourg, Mali, Niger, Hà Lan, Nigeria, Naury, Senegal, Ba Lan, Thụy Sĩ, Tây Ban Nha, Togo, Hoa Kỳ, Thụy Điển, Guinea-Bissau). Ngoài ra, tính đến nay cũng chưa có quốc gia nào thuộc khu vực Châu Á ký hay phê chuẩn Công ước này (UNCITRAL, 2022). Lý giải cho vấn đề này, một số quan điểm lo ngại những quy định khá phức tạp và có thể cứng nhắc trong Công ước Rotterdam dẫn đến tăng chi phí giao dịch, dễ gây hiểu lầm và giải thích sai, đặc biệt đối với các hợp đồng vận chuyển hàng với số lượng không lớn. Một số quan điểm khác cho rằng Công ước Rotterdam bất lợi cho giới giao nhận vận tải khi là người gửi hàng, bên giao nhận vừa và nhỏ hoặc khi đòi bồi thường từ người chuyên chở thực tế. Ngoài ra, không có giới hạn trách nhiệm trong trường hợp này cũng như tồn tại những rủi ro mà các công ty vận tải hàng hóa đa quốc gia lớn áp lên những thỏa thuận mang tính lạm dụng (Luff & cộng sự, 2011).

Theo đánh giá của tác giả, Công ước Rotterdam thực sự rất khó để đạt được triển vọng là nguồn luật điều chỉnh chính thức về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển trong thời gian ngắn. Ở giả thuyết nếu Công ước Rotterdam có hiệu lực nhưng chỉ có số ít các nước tham gia thì thay vì tạo nên nền tảng pháp lý thống nhất điều chỉnh hoạt động vận tải đường biển nó sẽ tạo ra sự phức tạp hơn về nguồn luật quốc tế điều chỉnh hoạt động vận tải đường biển nói riêng và thương mại quốc tế nói chung.

3.4 Luật mẫu về Hồ sơ điện tử

Tháng 07/2017, UNCITRAL đã thông qua Luật mẫu về Hồ sơ điện tử (Model Law on Electronic Transferable Record - MLETR) nhằm tạo ra nền tảng pháp lý cho các giao dịch điện tử trên thế giới. MLETR cung cấp một khuôn khổ quốc tế để điều chỉnh luật pháp quốc gia và cho phép sử dụng hợp pháp các tài liệu điện tử về quyền sở hữu cả trong nước và xuyên biên giới. MLETR cho phép sử dụng tất cả các công nghệ bao gồm đăng ký, mã thông báo và sổ cái phân tán.

Theo Điều 10 của MLETR, một bản ghi có thể chuyển nhượng điện tử có chức năng tương đương với một tài liệu hoặc công cụ có thể chuyển nhượng nếu hồ sơ

đó chứa thông tin cần thiết phải có trong một tài liệu hoặc công cụ có thể chuyển nhượng và một phương pháp đáng tin cậy được sử dụng để: xác định hồ sơ điện tử đó như bản ghi điện tử có thể chuyển nhượng; làm cho hồ sơ điện tử đó có khả năng chịu sự kiểm soát từ khi tạo cho đến khi nó không còn hiệu lực hoặc hiệu lực; và giữ lại tính toàn vẹn của hồ sơ điện tử đó (Yang, 2019).

MLETR được xây dựng dựa trên ba nguyên tắc: không phân biệt đối xử, tính tương đương về chức năng và tính trung lập của công nghệ. Nguyên tắc thứ nhất “không phân biệt đối xử” quy định rằng “một chứng từ sẽ không bị từ chối hiệu lực pháp lý, hiệu lực hoặc khả năng thi hành chỉ vì lý do nó ở dạng điện tử”. Nguyên tắc thứ hai “tương đương về chức năng”, theo đó “một bản ghi điện tử có thể được coi là tương đương với chứng từ giấy”. Nguyên tắc thứ ba “tính trung lập về công nghệ” “cung cấp mức độ phù hợp của tất cả các tình huống thực tế [...] bất kể công nghệ hay phương tiện được sử dụng” (Schiltz, 2019), cho phép sử dụng các mô hình khác nhau dù dựa trên cách đăng ký, mã thông báo, sổ cái hay bất kỳ công nghệ nào khác.

Như vậy, MLETR thiết lập các quy tắc cho phép e-B/L có giá trị pháp lý tương đương với vận đơn giấy. Tuy nhiên, thuật ngữ “Luật mẫu” biểu thị rằng MLETR được coi như một nguồn luật quốc tế chung không có tính bắt buộc tới bất kỳ cơ quan lập pháp quốc gia nào khi soạn thảo luật quốc gia về vấn đề này. Tính đến nay, chỉ có Bahrain, Belize, Kiribati, Singapore và Trung tâm tài chính ADGM (Abu Dhabi Global Market) thông qua MLETR (ADB, 2021). Có thể thấy MLETR cũng gặp phải một vấn đề tương tự như Công ước Rotterdam về triển vọng được áp dụng trong thực tế. Có lẽ ngành hàng hải sẽ phải chờ rất lâu nữa để các nước trên thế giới thông qua MLETR cũng như sửa đổi luật giao dịch điện tử phù hợp với thông lệ quốc tế.

4. Các hệ thống giao dịch vận đơn đường biển điện tử

Tổng quan chung, trong nhiều năm qua, các hãng tàu, các tổ chức hàng hải quốc tế vẫn đang tiếp tục nghiên cứu nhằm hoàn thiện các hệ thống vận hành e-B/L. Nhiều mô hình ứng dụng e-B/L đã và đang được triển khai như: Hệ thống chứng từ thương mại hàng hải SEADOCS - Seaborne trade Documentation System; Hệ thống vận đơn điện tử Bolero (<http://www.bolero.net>); Hệ thống chứng từ thương mại essDocs (www.essdocs.com); Hệ thống @GlobalTrade; Hệ thống TradeCard; Hệ thống e-titleTM (www.e-title.net).... (Dubovec, 2006). Trong khuôn khổ bài viết, tác giả xin phân tích chi tiết ba hệ thống được Nhóm quốc tế các hội bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu (International P&I Clubs) chấp nhận. Đó là hệ thống Bolero và essDOCS (chấp nhận năm 2010), và hệ thống e-titleTM (chấp nhận năm 2015) (Đoàn, 2018).

4.1 Hệ thống Bolero

Bolero là sáng kiến của Phòng Thương mại Quốc tế cùng với Câu lạc bộ Vận tải suốt (Through Transport Club - TTC) 28 và Hiệp hội Viễn thông Tài chính Liên ngân

hàng Toàn cầu (The Society for Worldwide InterBank Financial Telecommunications - SWIFT). Các bên muốn sử dụng hệ thống phải chấp nhận việc tham gia hợp đồng được quy định bởi “Quy tắc Bolero” (the Bolero “Rulebook”). Chỉ thông qua “Quy tắc Bolero” này, với tư cách là khuôn khổ pháp lý, tính tương đương về chức năng của e-B/L so với B/L giấy mới có thể được đảm bảo. Hệ thống được áp dụng theo luật của Anh và trao quyền tài phán của tòa án Vương quốc Anh trong trường hợp tranh chấp.

Hệ thống hoạt động dựa trên nguyên tắc cho phép chủ sở hữu mới của e-B/L có được quyền sở hữu hàng hóa. Mỗi lần chuyển e-B/L, hệ thống sẽ tạo ra một thông báo tự động từ người vận chuyển đến người nắm giữ e-B/L mới để xác nhận rằng hàng hóa hiện đã được giữ theo đơn đặt hàng của người giữ mới.

Mỗi bên trong giao dịch hàng hóa (người gửi hàng, người vận chuyển, ngân hàng, người nhận hàng) cần phải đăng ký sử dụng cùng một hệ thống. Kiểm tra an ninh được thực hiện trên tất cả các bên để ngăn chặn gian lận. Chỉ các bên được ủy quyền mới có quyền và có thể truy cập vào sổ đăng ký của hệ thống để xác định trạng thái của e-B/L và xác định bên “nắm giữ” e-B/L. Tuy nhiên, đặc điểm cơ bản của Bolero là một hệ thống hạn chế và chặt chẽ, chỉ các thành viên mới có thể giao dịch được. Và do đó, các thành viên Bolero và các bên thứ ba bên ngoài dường như không thể thực hiện các giao dịch liên quan đến chuyển nhượng e-B/L, vì thế hệ thống cho phép chuyển e-B/L sang B/L giấy tại bất kỳ thời điểm nào trong giao dịch. Tuy nhiên, điều này cũng dẫn đến khả năng gian lận có thể cao do cho phép một bên không trung thực chuyển quyền cho hai bên bằng cách sử dụng chuyển nhượng song song hóa đơn giấy và hóa đơn điện tử

4.2 Hệ thống *essDOCS*

Những người sáng lập ra hệ thống *essDOCS* là hai sinh viên cao học đã nhận thấy hệ thống lỗi thời cho các chứng từ thương mại giấy và mong muốn thiết kế một hệ thống hiện đại cho ngành giao thông vận tải.

Tương tự như hệ thống Bolero, căn cứ pháp lý của hệ thống *essDOCS* là *ess-Databridge™ Services & Users Agreement (DSUA)*. Khi người dùng ký kết thỏa thuận *DSUA* tức là người dùng đồng ý và công nhận chức năng pháp lý tương đương của tài liệu điện tử và cam kết không thách thức tính hợp lệ của bất kỳ thông tin liên lạc hoặc giao dịch nào do hệ thống tạo ra.

Về cơ bản, hệ thống *essDOCS* hoạt động không khác gì hệ thống Bolero, cũng có các sổ đăng ký trung tâm để ghi và lưu trữ của chủ sở hữu Hóa đơn điện tử. Tuy nhiên, trong khi Bolero thực hiện điều này thông qua “đăng ký định danh”, thì *essDOCS* thực hiện điều này thông qua cơ sở dữ liệu tập trung.

4.3 Hệ thống *E-title™*

E-title™ là sản phẩm của ba cựu thành viên của Bolero, những người nhận thấy sự cần thiết phải có một cơ chế hỗ trợ các hãng vận tải và nhà khai thác hậu cần phát hành B/L ở dạng điện mà không có bất kỳ thay đổi nào so với B/L mà họ đang

sử dụng trước đó. E-title™ là một giải pháp phần mềm đã được cấp bằng sáng chế, đảm bảo chức năng thương lượng và chuyển quyền sở hữu tài liệu giữa các bên giao dịch. Giống như hai hệ thống trước, căn cứ pháp lý của E-title™ là một thỏa thuận đa phương được gọi là Thỏa thuận người dùng ElectronicTitle (the Electronic Title User Agreement), theo đó tất cả các bên đồng ý coi tài liệu điện tử có đầy đủ chức năng và pháp lý tương đương với tài liệu giấy và đồng ý tính hợp lệ của tất cả các giao dịch do hệ thống tạo ra.

E-title™ khác với Bolero và essDOCS ở chỗ nó hoạt động như một hệ thống phi tập trung. Nó thường được gọi là hệ thống ngang hàng vì hệ thống này chỉ đơn giản là để tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển giao an toàn eBL từ chủ sở hữu này sang chủ sở hữu khác. Hiện tại, hãng tàu có thể chọn triển khai giải pháp thông qua cổng TradeXchange của Singapore hoặc có thể đầu tư vào một thiết bị an toàn thường được gọi là “hộp đen”. Giống như Bolero và essDOC, e-B/L của E-title™ cũng có thể được chuyển đổi thành BL giấy ở bất kỳ giai đoạn nào của giao dịch. Tuy nhiên, E-title™ luôn quản lý trạng thái của các e-B/L để ngăn chặn giao dịch kép hoặc chuyển tiền bất hợp pháp. E-title™ duy trì nhật ký an toàn của mỗi lần chuyển e-B/L. Nhật ký được sử dụng để cung cấp thông tin trạng thái cho người dùng, giải quyết tranh chấp giữa những người dùng và dự phòng trong trường hợp hệ thống bị lỗi (UK P&I Club).

5. Những vấn đề pháp lý về vận đơn đường biển điện tử tại Việt Nam

5.1 Pháp luật điều chỉnh vận đơn đường biển điện tử tại Việt Nam

Tại Việt Nam, tính đến thời điểm hiện tại vẫn chưa có điều luật cụ thể nào điều chỉnh các quan hệ phát sinh từ việc sử dụng e-B/L. Vận đơn đường biển chịu sự điều chỉnh theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015. Mặc dù Bộ luật không nói rõ vận đơn có bắt buộc phải bằng văn bản hay không, nhưng rõ ràng cách định nghĩa “vận đơn” như Điều 148 khoản 2 gây khó khăn cho việc thực hiện các giao dịch thương mại điện tử.

Cùng với hội nhập kinh tế quốc tế, Việt Nam đã xây dựng và ban hành hệ thống luật và văn bản dưới luật tạo cơ sở pháp lý cho thương mại điện tử như Luật Thương mại năm 2005, Luật Giao dịch điện tử năm 2005, Luật Công nghệ thông tin năm 2006, Luật An ninh mạng năm 2018... và các nghị định, thông tư hướng dẫn thi hành. Luật Giao dịch điện tử năm 2005 được coi là nền tảng và là dấu mốc quan trọng nhất trong lĩnh vực này. Mặc dù Luật Giao dịch điện tử 2005 đã có những quy định về chữ ký điện tử nhưng Luật chưa quy định cụ thể về chữ ký an toàn, biện pháp, tiêu chuẩn bảo đảm chữ ký điện tử an toàn, cấp độ chữ ký điện tử, giá trị pháp lý theo từng cấp độ... Điều này đã tạo rào cản trong việc xác định giá trị pháp lý của chữ ký điện tử để ứng dụng trên thực tế, đồng thời cũng gây khó khăn khi giao dịch có tranh chấp. Bên cạnh đó, hiện nay vẫn chưa có quy định pháp luật nào của Việt Nam giải quyết vấn đề cấp và chuyển giao các chứng từ điện tử mang tính sở hữu. Thậm chí, Điều 3 khoản 3 Nghị định số 52/2013/NĐ-CP ngày 16/05/2013 của Chính phủ về Thương mại điện

tử còn loại trừ vận đơn không thuộc chứng từ điện tử: “Chứng từ điện tử trong Nghị định này không bao gồm hối phiếu, lệnh phiếu, vận đơn, hóa đơn gửi hàng, phiếu xuất nhập kho hay bất cứ chứng từ có thể chuyển nhượng nào cho phép bên nắm giữ chứng từ hoặc bên thụ hưởng được quyền nhận hàng hóa, dịch vụ hoặc được trả một khoản tiền”. Điều này có nghĩa là các quy định về thương mại điện tử hiện hành không áp dụng cho vận đơn điện tử dưới dạng chứng từ sở hữu, trong khi đây lại là một trong ba chức năng quan trọng nhất của vận đơn. Bên cạnh đó, hiện nay Việt Nam cũng chưa tham gia bất cứ Công ước quốc tế nào về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nói chung và Công ước quốc tế có điều chỉnh về e-B/L nói riêng.

So sánh với các quốc gia có nền vận tải biển phát triển trên thế giới, có thể nhận thấy các nước đã có cách tiếp cận theo kịp thời đại, thể hiện sự nhìn xa trông rộng liên quan đến e-B/L. Ví dụ, pháp luật Hà Lan quy định dữ liệu giấy và điện tử được đối xử bình đẳng. Hoạt động của hệ thống dữ liệu điện tử có hiệu lực pháp lý tương tự như luồng văn bản giấy. Để thực hiện các giao dịch hàng hải trung thực và có trật tự hơn, Hà Lan đã quy định các nguyên tắc và tiêu chuẩn cho việc chuyển đổi giữa hồ sơ điện tử và hồ sơ giấy. Pháp luật hàng hải của Úc quy định vận đơn điện tử có các thuộc tính pháp lý như của vận đơn giấy. Do đó trách nhiệm của người vận chuyển theo vận đơn điện tử là trách nhiệm bắt buộc theo luật định (Li, 2020). So sánh với một số nước tại khu vực Châu Á, các nước được coi là các cảng trung chuyển tập trung vận tải đường biển (Hub Port) như Hàn Quốc, Singapore đều đã ban hành, sửa đổi luật, quy định pháp luật liên quan đến vận đơn điện tử nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển vận tải đường biển trong thời đại kỹ nguyên số. Cụ thể, Hàn Quốc ban hành Luật Thương mại Hàn Quốc năm 2007 (Korean Commercial Act), Quy định về Thực hiện các Quy định của Đạo luật Thương mại về Vận đơn Điện tử năm 2008 (Regulation on Implementation of the Provisions of the Commercial Act Regarding Electronic Bills of Lading) và xây dựng hệ thống KTNET (Korea Trade Net - KTNET) là một công ty tư nhân được Bộ Tư pháp Hàn Quốc chỉ định để điều hành nền tảng thương mại không giấy tờ quốc gia, nhà điều hành dịch vụ mạng hải quan và vận đơn điện tử (Xiaohao & cộng sự, 2022) để điều chỉnh các thủ tục chi tiết trong việc sử dụng vận đơn điện tử, công nhận hiệu lực pháp lý tương đương của vận đơn điện tử so với vận đơn giấy và để giải quyết các vấn đề với thư bảo lãnh cho phép người vận chuyển giao hàng mà không cần vận đơn gốc tại điểm đến (Choi, 2019); Singapore sửa đổi Luật Giao dịch điện tử năm 2021 và thông qua MLETR để cung cấp cơ sở pháp lý chính thức cho các chứng từ điện tử như e-B/L, xây dựng và triển khai Giải pháp TradeTrust nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc số hóa và tương tác giữa các chứng từ sử dụng trong thương mại quốc tế, logistics trong đó bao gồm e-B/L (ADB, 2021)

Có thể thấy, việc sửa đổi, bổ sung, ban hành luật mới nhằm tháo gỡ những rào cản pháp lý hiện tại đối với vận đơn đường biển điện tử trong giao dịch và vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu tại Việt Nam trong bối cảnh hiện nay là hết sức cần thiết nhằm đáp ứng với xu hướng phát triển mạnh mẽ của thời đại công nghệ 4.0, tạo điều kiện cho vận tải đường biển và thương mại quốc tế phát triển. Hiện

nay dự thảo Luật Giao dịch điện tử (sửa đổi) đã được tiến hành lấy ý kiến góp ý và dự kiến sẽ được trình Quốc hội tại kỳ họp thứ 4 vào tháng 10/2022. Tuy nhiên, việc mở rộng phạm vi điều chỉnh của Luật Giao dịch điện tử đối với những chứng từ sở hữu có thể chuyển nhượng như e-B/L cũng đặt ra không ít thách thức như sự phức tạp trong vấn đề đảm bảo giá trị pháp lý tương đương, quy định về an toàn, bảo mật thông tin, cơ sở hạ tầng công nghệ, giải quyết các tranh chấp phát sinh... Điều này bắt nguồn từ thực tế là vận đơn điện tử không có sự tồn tại cụ thể hoặc vật chất như vận đơn giấy. Việc Luật Giao dịch điện tử sẽ được sửa đổi ở mức độ nào, như thế nào sẽ cần thời gian và quyết định của Quốc hội. Nếu nhìn lâu dài, có thể học tập kinh nghiệm của Hà Lan, Úc, Hàn Quốc hay Singapore trong việc xây dựng hệ thống pháp luật công nhận hiệu lực pháp lý tương đương của vận đơn điện tử so với vận đơn giấy; hoặc học tập kinh nghiệm của Hàn Quốc, Singapore trong việc xây dựng một hệ thống thống nhất trên phạm vi quốc gia để có thể triển khai và áp dụng e-B/L trên thực tế được hiệu quả.

5.2 Thực trạng áp dụng vận đơn đường biển điện tử tại Việt Nam

Hiện nay, để hỗ trợ cộng đồng doanh nghiệp vượt qua khó khăn do ảnh hưởng của dịch bệnh COVID-19, Tổng cục Hải quan đã triển khai cung cấp miễn phí phần mềm khai hải quan cho doanh nghiệp trong lĩnh vực xuất nhập khẩu, đồng thời vận hành Hệ thống tiếp nhận thông tin e-Manifest. Phần mềm được đăng tải chính thức từ ngày 01/01/2022 tại địa chỉ <https://e-Declaration.customs.gov.vn:8443> (Dương, 2022). Đây được coi là những tiền đề tích cực cho việc nghiên cứu, xây dựng triển khai hệ thống giao dịch chứng từ vận tải, giao nhận điện tử, trong đó có thể bao gồm cả việc phát hành và lưu chuyển vận đơn điện tử.

Tại Việt Nam, mặc dù các hãng tàu đã sử dụng EDI trong các hoạt động nghiệp vụ nhưng mới chỉ có một vài hãng tàu áp dụng thử nghiệm việc phát hành e-B/L như MSC (MSC, 2021), ONE (ONE, 2021) và thực tế triển khai cũng vẫn còn rất nhiều bất cập. Theo chia sẻ của bà Vũ Thị Trang - Trưởng nhóm xuất nhập khẩu hàng biển Công ty cổ phần giao nhận toàn cầu Việt Nam (DHL Global Forwarding): “Trên thực tế, chúng tôi vẫn phải nộp bộ chứng từ giấy cho các lô hàng đi qua hãng tàu MSC. Đối với các lô hàng đi qua hãng tàu ONE, vận đơn điện tử đã được triển khai trên hệ thống nhưng tùy thuộc yêu cầu của đại lý tại từng cảng đích mà có thể bổ sung kèm vận đơn giấy hoặc không cần”. Như vậy có thể thấy, việc triển khai vận đơn điện tử trên thực tế không hề dễ dàng như lý thuyết, đòi hỏi sự tham gia đồng bộ của rất nhiều bên.

Về phía doanh nghiệp, bên cạnh rào cản về hành lang pháp lý, tập quán kinh doanh cũng là một trở ngại rất lớn đối với việc triển khai e-B/L trên thực tế. Các doanh nghiệp vẫn quen thuộc với giao dịch bằng vận đơn giấy và coi đây là bằng chứng pháp lý không thể thay thế được. Việc sử dụng các dữ liệu điện tử thay thế vẫn còn vấp phải nhiều nghi hoặc và ngại vực về độ tin cậy và khả năng bảo mật. Sự thiếu tin tưởng của cộng đồng doanh nghiệp đối với e-B/L có thể lý giải phần nào bằng sự không quan tâm hoặc hiểu biết mơ hồ về e-B/L. Theo khảo sát của Nguyễn

(2015), có tới hơn 50% doanh nghiệp được khảo sát chưa từng được nghe nói về e-B/L hoặc chỉ nghe thấy e-B/L ở đâu đó.

6. Kiến nghị và kết luận

Vận đơn đường biển đã được sử dụng rộng rãi trong vận tải hàng hóa đường biển quốc tế và thương mại quốc tế suốt nhiều thế kỷ. Tuy nhiên, việc triển khai áp vận đơn đường biển điện tử trên thực tế vẫn còn khá mới mẻ và hạn chế trong ngành hàng hải do gặp phải nhiều vấn đề liên quan đến pháp lý. Pháp luật điều chỉnh về vận đơn đường biển điện tử trên phạm vi quốc tế vẫn đang trong giai đoạn hoàn thiện, cần sự phê chuẩn, tham gia của nhiều nước trên thế giới. Tại Việt Nam, tính đến thời điểm hiện tại cũng chưa có điều luật cụ thể nào điều chỉnh vận đơn đường biển điện tử. Dựa trên cơ sở phân tích một số vấn đề pháp lý về e-B/L, đánh giá thực trạng áp dụng e-B/L tại Việt Nam, tác giả xin đề xuất một số kiến nghị sau:

6.1 Đối với Nhà nước

Thứ nhất, cần xây dựng chiến lược phát triển thương mại điện tử nói chung và thương mại điện tử trong hoạt động ngoại thương, giao nhận vận tải nói riêng, bắt kịp với xu thế phát triển của thế giới đặc biệt trong bối cảnh khoa học công nghệ phát triển và tình hình thế giới có nhiều biến động như hiện nay. Thứ hai, chủ động tra soát, đánh giá các quy định pháp luật hiện hành, học hỏi kinh nghiệm của các nước trên thế giới qua đó đề xuất sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện các quy định hiện hành của pháp luật Việt Nam liên quan đến e-B/L như Bộ luật Hàng hải, Luật giao dịch điện tử... nhằm tạo hành lang pháp lý vững chắc, thông thoáng cho việc áp dụng và sử dụng vận đơn đường biển điện tử trên thực tế. Thứ ba, nghiên cứu, xem xét, đánh giá việc tham gia các Công ước quốc tế trong tương lai. Thứ tư, cần có các biện pháp tuyên truyền để nâng cao nhận thức của doanh nghiệp về e-B/L.

6.2 Đối với doanh nghiệp

Thứ nhất, nâng cao nhận thức về vai trò của công nghệ thông tin, giao dịch chứng từ điện tử trong thời đại 4.0, nâng cao nhận thức về những lợi ích khi sử dụng e-B/L trong hoạt động xuất nhập khẩu, vận tải hàng hóa quốc tế đối với doanh nghiệp. *Thứ hai*, chủ động tìm hiểu về các tổ chức hoặc hệ thống e-B/L quốc gia và quốc tế, nghiên cứu gia nhập nếu phù hợp. *Thứ ba*, các doanh nghiệp, hãng tàu và đơn vị liên quan như ngân hàng, công ty giao nhận, hải quan... cần đầu tư hệ thống công nghệ thông tin trong nội bộ doanh nghiệp, từng bước triển khai, ứng dụng các phần mềm chuyên ngành phù hợp với e-B/L.

Đại dịch COVID-19 bùng nổ là tác nhân mạnh mẽ thúc đẩy quá trình chuyển đổi số trong mọi lĩnh vực, ngành nghề và ngành hàng hải cũng không ngoại lệ. Việc áp dụng và sử dụng vận đơn đường biển điện tử thay thế cho vận đơn giấy truyền thống không những cần thiết và phù hợp với xu thế chung của thế giới mà còn là yêu cầu tất yếu của Việt Nam trong tương lai. Tuy nhiên, để e-B/L thực sự được công nhận và áp dụng rộng rãi tại Việt Nam đòi hỏi chúng ta phải có chiến lược và sự chuẩn bị thật chu đáo.

Tài liệu tham khảo

- ADB (2021), “Digitalizing trade in Asia needs legislative reform report”, <https://www.adb.org/publications/digitalizing-trade-asia-legislative-reform#:~:text=This%20report%20is%20the%20first,with%20governments%20to%20identify%20solutions.&text=Digitalization%20makes%20global%20trade%20and,robust%20and%20supports%20economic%20growth.>, truy cập ngày 21/07/2022
- Atamer, K. (2010), “Construction problems in the Rotterdam rules regarding the performing and maritime performing parties”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 41 No. 4, pp. 469-497.
- Dương, T. (2022), “Tiếp tục triển khai phần mềm khai hải quan miễn phí trên toàn quốc”, *Báo điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam*, <https://www.vietnamplus.vn/tiep-tuc-trien-khai-phan-mem-khai-hai-quan-mien-phi-tren-toan-quoc/778284.vnp>, truy cập ngày 20/03/2022.
- Castellani, L. & Yuh, K.R. (2021), “MLETR legal principles and implementation & Singapore trade trust”, <https://cn.hyperledger.org/learn/webinars/mletr-legal-principles-and-implementation-singapore-trade-trust>, truy cập ngày 27/04/2021.
- Chan, F.W.H. (2007), “E-commerce all at sea: China welcomes digital bills of lading under the electronic signature law 2005”, *Oklahoma Journal of Law and Technology*, Vol. 3 No. 1, pp. 1-15.
- Choi, S.B. (2019), “Compliance of electronic bill of lading regulation in Korea with model law on electronic transferable records”, *Journal of Korea Trade*, Vol. 23 No. 3, pp. 68-83.
- CMI (1990), “Rules for electronic bills of lading 1990”, <https://comitemaritime.org/work/rules-for-electronic-billing-of-lading/>, truy cập ngày 10/11/2021.
- DCSA (2022), “Streamlining international trade by digitalising end-to-end documentation”, <https://go.dcsa.org/ebook-eb/>, truy cập ngày 24/07/2022
- Dubovec, M. (2006), “The problems and possibilities for using electronic bills of lading as collateral”, *Arizona Journal of International and Comparative Law*, Vol. 23 No. 2, pp. 437-466.
- Dương, V.B. (2011), “Những thay đổi căn bản của Công ước Rotterdam và hướng sửa đổi luật Hàng hải Việt Nam”, *Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải*, Số 25, tr. 33-37.
- Đoàn, T.M.A. (2018), “Switching paper to electronic bills of lading: legal perspective and reform options for Vietnam”, *World Maritime University Dissertations*, https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1663&context=all_dissertations, truy cập ngày 21/03/2022.
- ICC (2018), “The legal status of electronic bills of lading”, <https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2018/10/the-legal-status-of-e-bills-of-lading-oct2018.pdf>, truy cập ngày 24/03/2022.
- Li, J. (2020), “Research on private international law of electronic bill of lading”, *International Journal of Frontiers in Engineering Technology*, Vol. 2, pp. 41-.
- Luff, D., Pham, D.T., Bui, T.B.G., Ngo, D.M., Nguyen, M.H. & Trinh, T.T.H. (2011), “Đánh giá tác động của việc Việt Nam gia nhập các công ước quốc tế về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển”, Báo cáo của Dự án EU-MUTRAP III, No. WTO-6.
- MSC (2021), “MSC introduces new electronic bill of lading for customers worldwide using wave BL’s platform”, <https://www.msc.com/chn/press/press-releases/2021-april/msc-introduces-new-electronic-bill-of-lading?lang=es-ar>, truy cập ngày 20/03/2022.

- Nguyễn, T.S. (2015), “Vận đơn đường biển điện tử và khả năng áp dụng ở Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, Số 212, tr. 135-141.
- ONE - Ocean Network Express (2021), “ONE Taps WAVE BL to Advance e-B/L operations and scale global collaboration in digital trade”, <https://www.one-line.com/en/news/one-taps-wave-bl-advance-e-B/L-operations-and-scale-global-collaboration-digital-trade>, truy cập ngày 20/03/2022.
- UNCITRAL (2017), “UNCITRAL model law on electronic transferable records”, https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/mletr_ebook_e.pdf, truy cập ngày 10/11/2021.
- UNCITRAL (2022), “Status: united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules")”, https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status, truy cập ngày 20/03/.
- UK P&I Club (2017), “Legal briefing electronic bills of lading”, www.ukpandi.com/publications, truy cập ngày 22/03/2022.
- Schiltz, Q. (2019), “Legal compliance of the electronic Bill of Lading”, *Atlantis Highlights in Computer Sciences*, Vol. 1, pp. 439-444.
- Storhaug, A.T. (2018), “Electronic bills of lading. a legal study of the development of e-B/Ls”, *The University of Bergen Thesis*, <https://bora.uib.no/bora-xmlui/handle/1956/18500>, truy cập ngày 25/03/2022.
- Xiaohao, Z., Zhipeng, C. & Pengfei, Z. (2022), “The role of electronic bill of lading and challenges to the current legal framework”, *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, Vol.12, No.3, pp. 19-26.
- Yang, J.H. (2019), “Applicability of blockchain based bill of lading under the rotterdam rules and UNCITRAL model law on electronic transferable records”, *Journal of Korea Trade*, Vol. 23 No. 6, pp. 113-130.
- Ziakas, V. (2018), “Challenges regarding the electronic bill of lading (eBoL)”, *International Journal of Commerce and Finance*, Vol. 4 No. 2, pp. 40-45.