

B2.552

TS. TRẦN NGUYỄN HỢP CHÂU (CHỦ BIÊN)

VẬN TẢI VÀ BẢO HIỂM TRONG NGOẠI THƯƠNG



THƯ VIỆN
HUBT



NHÀ XUẤT BẢN HỒNG ĐỨC

TS. TRẦN NGUYỄN HỢP CHÂU (Chủ biên)

VẬN TẢI VÀ BẢO HIỂM TRONG NGOẠI THƯƠNG

Tham gia biên soạn:

TS. Trần Nguyễn Hợp Châu

TS. Nguyễn Thị Cẩm Thủy

TS. Nguyễn Thị Thanh Tân

TRƯỜNG Đ.H. KINH DOANH VÀ CÔNG NGHỆ HÀ NỘI
Đ. 55 & 19/10
THƯ VIỆN





**THƯ VIỆN
HUBT**

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

LỜI NÓI ĐẦU

Vận tải và bảo hiểm là một mắt xích không thể thiếu trong toàn bộ dây chuyền của hoạt động ngoại thương. Bất cứ một quá trình sản xuất nào của xã hội cũng đòi hỏi sự tham gia của hoạt động vận tải. Vận tải hàng hóa rất cần thiết đối với tất cả các giai đoạn của quá trình sản xuất, từ khâu đầu vào khi vận chuyển nguyên vật liệu, nhiên liệu cho quá trình sản xuất, đến khâu đầu ra là vận chuyển thành phẩm. Hoạt động vận tải quốc tế góp phần quan trọng trong lưu thông hàng hóa giữa các nước.

Bên cạnh hoạt động vận tải, bảo hiểm ngày càng chứng minh được vai trò của mình đối với đời sống kinh tế xã hội. Bảo hiểm với tư cách là một loại hình dịch vụ tài chính nhằm đảm bảo quyền lợi đầy đủ cho các nhà xuất nhập khẩu trước những rủi ro có thể xảy ra khi tiến hành các hoạt động giao dịch thương mại quốc tế.

Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương là môn học nghiệp vụ cơ bản của các trường đại học khối kinh tế và trở thành nhu cầu ngày càng cao tại Việt Nam. Nhằm trang bị những kiến thức cho người học, nhóm Tác giả thuộc Khoa Kinh doanh quốc tế, Học viện Ngân hàng đã biên soạn cuốn sách: "Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương" với đầy đủ kiến thức cơ bản, mở rộng và chuyên sâu, có tính lý luận, nghiệp vụ và cập nhật thực tế về hoạt động vận tải và bảo hiểm. Cuốn sách đã hệ thống hóa các kiến thức mới nhất về hoạt động vận tải quốc tế và bảo hiểm đối với hàng hóa xuất nhập khẩu được chuyên chở bằng đường biển cùng với hệ thống câu hỏi, bài tập theo từng nội dung và các tình huống phong phú, trở thành công cụ hỗ trợ hữu ích cho giảng viên, sinh viên trong quá trình giảng dạy, nghiên cứu và tự

học. Cuốn sách là cơ sở tham khảo hữu ích cho cán bộ kinh doanh tại các công ty xuất nhập khẩu, công ty vận tải và giao nhận, công ty bảo hiểm hay bộ phận tài trợ thương mại của các ngân hàng. Cuốn sách được biên soạn bởi các tác giả sau đây:

- TS. Trần Nguyễn Hợp Châu: chương 2,3,5
- TS. Nguyễn Thị Cẩm Thủy: chương 4,6
- TS. Nguyễn Thị Thanh Tân, TS. Nguyễn Thị Cẩm Thủy: chương 1

Trong quá trình biên soạn cuốn sách này, nhóm tác giả bỏ nhiều công sức nghiên cứu, sưu tầm tài liệu, tìm hiểu thực tế, tuy nhiên khó có thể tránh khỏi các thiếu sót. Tập thể tác giả trân trọng đón nhận ý kiến đóng góp của Quý Độc giả để cuốn sách được hoàn thiện hơn.

Xin chân thành cảm ơn!

Thay mặt Tập thể tác giả

CHỦ BIÊN

TS. Trần Nguyễn Hợp Châu

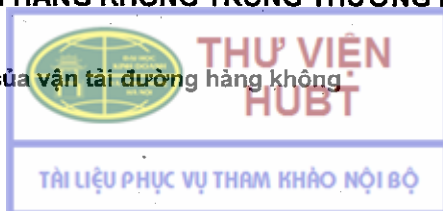


**THƯ VIỆN
HUBT**

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

MỤC LỤC

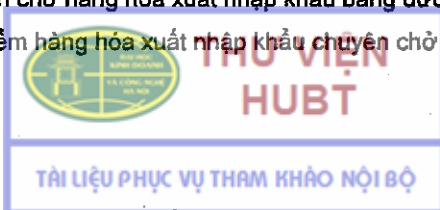
<i>Lời nói đầu</i>	3
CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VỀ VẬN TẢI QUỐC TẾ	9
1. Khái quát về vận tải quốc tế	9
1.1. Khái niệm và đặc điểm	9
1.2. Phân loại	10
1.3. Các chủ thể chính trong vận tải quốc tế	13
1.4. Vai trò của vận tải quốc tế	15
2. Cơ sở pháp lý điều chỉnh vận tải quốc tế	17
2.1. Văn bản pháp lý điều chỉnh vận tải đường biển	17
2.2. Văn bản pháp lý điều chỉnh vận tải đường không	19
2.3. Các văn bản pháp lý khác	19
2.4. Các văn bản pháp lý của Việt Nam	20
3. Phân chia trách nhiệm về vận tải trong thương mại quốc tế	21
4. Mối quan hệ giữa chi phí vận tải và giá cả hàng hóa trong thương mại quốc tế	25
CÂU HỎI VÀ BÀI TẬP CHƯƠNG 1	27
TÀI LIỆU THAM KHẢO	28
CHƯƠNG 2. VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN TRONG THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ	29
1. Khái quát về vận tải đường biển	29
1.1. Hệ thống cơ sở vật chất của ngành vận tải biển	29
1.2. Vai trò của vận tải đường biển trong thương mại quốc tế	45
2. Các phương thức thuê tàu	46
2.1. Phương thức thuê tàu chợ	46
2.2. Phương thức thuê tàu chuyến	81
CÂU HỎI VÀ BÀI TẬP CHƯƠNG 2	119
TÀI LIỆU THAM KHẢO	121
CHƯƠNG 3: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG TRONG THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ	122
1. Vai trò và đặc điểm của vận tải đường hàng không	122



1.1.Vai trò	122
1.2.Đặc điểm	123
2.Tổ chức chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không	124
2.1.Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không	124
2.2.Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không	127
3.Vận đơn hàng không	147
3.1.Khái niệm	147
3.2.Chức năng	147
3.3.Nội dung	148
3.4.Phân loại	152
3.5.Lập và phân phối vận đơn hàng không	153
CÂU HỎI VÀ BÀI TẬP CHƯƠNG 3	156
TÀI LIỆU THAM KHẢO	157
CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA BẰNG CONTAINER	158
1. Quá trình hình thành và phát triển vận tải container	158
1.1.Lịch sử ra đời vận tải container	158
1.2. Quá trình phát triển của vận tải container	160
1.3.Lợi ích của việc ra đời vận tải container	161
2. Khái niệm và phân loại container	162
2.1. Khái niệm container	162
2.2. Kích thước container	163
2.3. Phân loại container	164
3. Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải container	169
3.1. Cảng container	169
3.2. Bãi container	170
3.3. Trạm đóng gói hàng lẻ	171
3.4. Tàu container	171
3.5. Công cụ xếp dỡ container	172
4. Nghiệp vụ chuyên chở hàng hóa bằng container	175
4.1. Quy trình xếp hàng vào container	175
4.2. Phương pháp gửi hàng bằng container	183
4.3. Trách nhiệm của người chuyên chở đối với vận chuyển hàng hóa bằng container	187
4.4. Chứng từ vận tải hàng hóa bằng container	189



5. Cước phí vận tải container	193
5.1. Cước vận chuyển container tính theo mặt hàng	194
5.2. Cước vận chuyển container tính chung cho tất cả mặt hàng	195
5.3. Cước phí hàng lẻ	195
CÂU HỎI VÀ BÀI TẬP CHƯƠNG 4	196
TÀI LIỆU THAM KHẢO	197
CHƯƠNG 5: GOM HÀNG VÀ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC	198
1. Gom hàng	198
1.1. Khái niệm và quy trình gom hàng	198
1.2. Lợi ích của dịch vụ gom hàng	200
1.3. Vai trò, trách nhiệm của người gom hàng	202
1.4. Vận đơn được sử dụng trong dịch vụ gom hàng	203
2. Vận tải đa phương thức quốc tế	204
2.1. Khái niệm và đặc điểm	205
2.2. Quá trình phát triển	209
2.3. Các hình thức tổ chức vận tải đa phương thức quốc tế	211
2.4. Cơ sở pháp lý của vận tải đa phương thức	214
2.5. Chứng từ vận tải đa phương thức quốc tế	219
CÂU HỎI VÀ BÀI TẬP CHƯƠNG 5	223
TÀI LIỆU THAM KHẢO	224
CHƯƠNG 6: BẢO HIỂM HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU CHUYÊN CHỜ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN	225
1. Tổng quan về bảo hiểm	225
1.1. Lịch sử ra đời của ngành bảo hiểm	225
1.2. Khái niệm và bản chất của bảo hiểm	226
1.3. Các nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm	228
1.4. Phân loại bảo hiểm	232
2. Bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu chuyên chờ bằng đường biển	234
2.1. Sự cần thiết phải bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu chuyên chờ bằng đường biển	234
2.2. Rủi ro trong chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển	236
2.3. Tổn thất trong chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển	237
2.4. Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu chuyên chờ bằng đường biển	241



2.5. Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển	255
2.6. Thủ tục giám định, khiếu nại, bồi thường trong bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển	269
CÂU HỎI VÀ BÀI TẬP CHƯƠNG 6	278
TÀI LIỆU THAM KHẢO	286
PHỤ LỤC 1: Công Brussels 1924	287
PHỤ LỤC 2: Nghị định thư Visby 1968	296
PHỤ LỤC 3: Công ước Hamburg 1978	300
PHỤ LỤC: Quy tắc Rotterdam 2009	324
GIẤY PHÉP XUẤT BẢN	372



**THƯ VIỆN
HUBT**

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

CHƯƠNG 1 TỔNG QUAN VỀ VẬN TẢI QUỐC TẾ

1. KHÁI QUÁT VỀ VẬN TẢI QUỐC TẾ

1.1. KHÁI NIỆM VÀ ĐẶC ĐIỂM

Theo nghĩa rộng, vận tải là sự vận chuyển hay chuyển động của người, động vật và hàng hóa từ nơi này đến nơi khác. Hay nói một cách khác, vận tải là một quy trình kỹ thuật nhằm di chuyển vị trí của con người và vật phẩm. Có nhiều phương thức để vận chuyển bao gồm đường hàng không, đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường cáp, đường ống,...

Dưới góc độ kinh tế, vận tải là sự thay đổi vị trí của hành khách và hàng hóa nhằm mục đích kinh tế (lợi nhuận).

Theo chủ nghĩa Mác – Lê nin, vận tải là một ngành sản xuất vật chất, vì nó đảm bảo có sự kết hợp của 3 yếu tố: sức lao động, tư liệu lao động và đối tượng lao động, cụ thể:

- Sức lao động: bao gồm người lao động trực tiếp và gián tiếp tham gia vào quá trình vận tải như: người lái tàu, lái xe, thủy thủ, phi công, người phục vụ, người quản lý, điều hành quá trình vận tải...

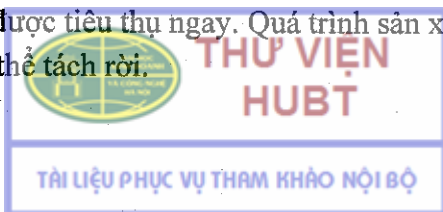
- Tư liệu lao động: là các phương tiện vận tải như máy bay, tàu thủy, tàu hỏa, ô tô ... và các thiết bị máy móc hỗ trợ cho quá trình vận tải.

- Đối tượng lao động: là hàng hóa và hành khách.

Tuy nhiên, vận tải lại là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt bởi có những đặc điểm khác biệt với các ngành sản xuất vật chất thông thường khác:

- Quá trình sản xuất trong vận tải không tác động làm thay đổi hình dạng, tính chất lý, hóa ... của đối tượng lao động mà chỉ tác động về mặt không gian lên đối tượng lao động, di chuyển đối tượng lao động từ vị trí này đến vị trí khác. Vì vậy vận tải không tạo ra sản phẩm mới, nhận ở nơi đi như thế nào thì sẽ giao ở nơi đến nguyên như vậy.

- Sản phẩm vận tải có tính vô hình, khi quá trình vận tải kết thúc thì sản phẩm vận tải cũng được tiêu thụ ngay. Quá trình sản xuất và tiêu thụ của ngành vận tải là không thể tách rời.



- Do tính vô hình nên sản phẩm vận tải không thể dự trữ được, tuy nhiên lại có thể dự trữ năng lực vận tải. Vào những thời điểm cao điểm, nhu cầu vận chuyển tăng cao, các phương tiện vận chuyển được tăng cường nhằm thỏa mãn nhu cầu này.

- Quy đổi sản phẩm vận tải thành khái niệm tấn hàng hóa, tấn km hàng hóa, lượt hành khách ... để thuận tiện trong việc thanh toán, thống kê, quản lý.

Tóm lại, vận tải là một ngành kinh tế – kỹ thuật tổng hợp, đa dạng, được gắn liền với kết cấu hạ tầng quốc gia, giải quyết những vấn đề sản xuất kinh doanh và lưu thông phân phối cho mỗi nước và toàn cầu bằng khoa học công nghệ hiện đại, luật pháp vận tải, giao nhận minh bạch do một đội ngũ lao động có tay nghề thực thực hiện. Đây là một ngành vật chất đặc biệt, luôn đồng hành với sự phát triển của nền văn minh nhân loại, tạo ra những sản phẩm mới như: vận tải đa phương thức, giao nhận, kho vận, logistics...

Từ khái niệm vận tải, suy ra *vận tải quốc tế là việc vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách giữa hai hay nhiều nước*. Hay nói cách khác, vận tải là sự di chuyển vị trí của con người hay hàng hóa qua khỏi biên giới quốc gia.

Như vậy, từ khái niệm có thể thấy những đặc điểm nổi bật của vận tải quốc tế là do yếu tố quốc tế mang lại, cụ thể là:

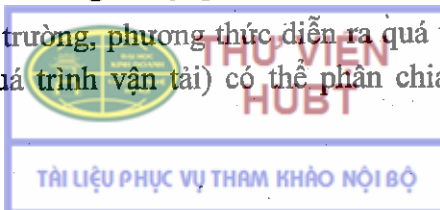
- Việc chuyên chở diễn ra trên lãnh thổ của ít nhất là hai nước.
- Nơi đi và nơi đến phải thuộc hai quốc gia khác nhau.
- Các mối quan hệ phát sinh trong quá trình vận chuyển là các mối quan hệ có yếu tố quốc tế, do đó phải do các quy phạm pháp luật quốc tế điều chỉnh. Yếu tố quốc tế ở đây không bắt buộc phải là quốc tế với tất cả các bên mà có thể chỉ là quốc tế với một bên nào đó, tức là hoàn toàn có thể dùng luật quốc gia của một bên để điều chỉnh.

1.2. PHÂN LOẠI

Có nhiều loại vận tải quốc tế, phụ thuộc vào tiêu chuẩn, cách thức lựa chọn có thể chia ra làm các loại sau đây:

1.2.1. Dựa vào môi trường di động

Dựa vào môi trường, phương thức diễn ra quá trình vận chuyển (trên chặng chính của quá trình vận tải) có thể phân chia thành 5 loại vận tải



thông dụng đó là:

- Vận tải đường thủy (water): bao gồm vận tải biển (ocean shipping) và vận tải thủy nội địa (inland water transport). Vận tải biển sử dụng tàu biển vận chuyển hàng hóa trong nước và quốc tế, vận tải biển ra đời rất sớm, là cầu nối giao thông giữa các quốc gia với nhau. Ngày nay vận tải biển rất phát triển, đóng vai trò quan trọng trong hệ thống vận tải quốc tế.

- Vận tải đường bộ (roadways): là phương thức vận tải phổ biến nhất hiện nay, hàng hóa được vận chuyển bằng ô tô. Vận tải đường bộ thích hợp vận chuyển hàng hóa có khối lượng nhỏ, cự ly vận chuyển ngắn, hàng hóa cần giao hàng nhanh, vì vậy vận tải đường bộ chủ yếu phục vụ vận chuyển chặng nội địa, đối với chặng quốc tế chỉ thích hợp với các quốc gia chung đường biên giới, khoảng cách vận chuyển ngắn. Vận tốc vận tải đường bộ phụ thuộc rất nhiều vào hệ thống cơ sở hạ tầng bao gồm đường xá, cầu...

- Vận tải đường sắt (railways): được vận hành bởi đầu máy kết nối với các toa xe dưới dạng mặt phẳng hoặc kín chạy trên đường ray khổ tiêu chuẩn. Vận tải đường sắt thích hợp vận chuyển hàng hóa có khối lượng lớn, tính chất đồng nhất, vận chuyển trên cự ly dài. Ví dụ như các loại nguyên liệu phục vụ sản xuất: than đá, gỗ, xi măng, hóa chất... , các mặt hàng tiêu dùng có giá trị thấp như: gạo, hoa quả, thực phẩm...

- Vận tải đường hàng không (airways): sử dụng các loại máy bay để chuyên chở hàng hóa trong nước và quốc tế. Vận tải hàng không ngày càng phát triển nhờ sự tiến bộ của khoa học kỹ thuật với tốc độ vận chuyển nhanh gấp nhiều lần các phương thức vận tải khác.

- Vận tải đường ống (pipeline transport): phương thức vận tải này rất hiệu quả, an toàn trong vận chuyển những loại hàng hóa ở thể lỏng và khí hóa lỏng. Tuy nhiên hiện nay vận tải đường ống mới chỉ áp dụng giới hạn trong một số khu vực trong và ngoài nước trên thế giới đối với việc vận chuyển một số mặt hàng nhất định như khí đốt hóa lỏng, xăng, dầu, hóa chất... vì chi phí ban đầu cho việc xây dựng hệ thống đường ống rất lớn, thiết kế phức tạp.

Các phương thức vận tải thường được sử dụng trong vận tải quốc tế là vận tải đường biển, vận tải đường hàng không và vận tải đường sắt. Mỗi phương thức vận tải này đều có những ưu và nhược điểm riêng. Tùy thuộc

vào tính chất hàng hóa, điều kiện buôn bán, giá cả, nhu cầu của bên mua và bên bán mà các bên sẽ lựa chọn sử dụng những phương thức phù hợp dựa trên việc phân tích so sánh ưu nhược điểm cụ thể của từng phương thức vận tải. Sau đây là bảng so sánh ưu nhược điểm của các phương thức vận tải theo một số tiêu chí như: tốc độ, tính đều đặn, độ tin cậy, năng lực vận chuyển, tính linh hoạt, chi phí.

Bảng 1.1: So sánh ưu nhược điểm của các phương thức vận tải

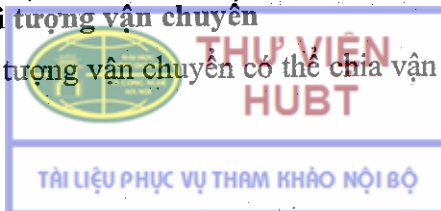
	Đường thủy	Đường bộ	Đường không	Đường sắt	Đường ống
Tốc độ	4	2	1	3	5
Tính đều đặn	5	2	3	4	1
Độ tin cậy	4	2	5	3	1
Năng lực vận chuyển	1	4	2	3	5
Tính linh hoạt	4	1	3	2	5
Chi phí	1	3	5	2	4

Chú thích: Lấy thang đo từ 1 đến 5, theo đó 1 là tốt nhất và 5 là kém nhất.

Qua bảng trên có thể thấy rằng vận tải hàng không có tốc độ nhanh nhưng chi phí lại rất cao và năng lực vận tải thấp, trong khi đó vận tải đường thủy (đường biển) lại có ưu điểm là chi phí rất rẻ và năng lực vận tải rất lớn nhưng nhược điểm lại là thời gian vận tải dài. Vì vậy, tùy thuộc vào từng loại hàng hóa và hành trình của hàng hóa mà chúng ta sẽ có lựa chọn phương thức vận tải phù hợp, hoặc có thể áp dụng kết hợp để hạn chế nhược điểm và phát huy tối đa ưu điểm của các phương thức vận tải nhằm đạt được hiệu quả vận tải tốt nhất.

1.2.2. Dựa vào đối tượng vận chuyển

Dựa vào đối tượng vận chuyển có thể chia vận tải thành 3 loại: vận tải



hành khách, vận tải hàng hóa, và vận tải hỗn hợp.

1.2.3. Dựa vào cách thức tổ chức quá trình vận tải

Dựa vào cách thức tổ chức quá trình vận tải, cũng có thể chia thành 3 loại là: vận tải đơn phương thức (unimodal transport), vận tải đa phương thức (multimodal transport), và vận tải từng chặng (segmented transport).

- Vận tải đơn phương thức là trường hợp hành khách hay hàng hóa được vận chuyển từ nơi đi đến nơi đến chỉ bằng một phương thức vận tải duy nhất.

- Vận tải đa phương thức là trường hợp hành khách hay hàng hóa được vận chuyển từ nơi đi đến nơi đến bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trong đó chỉ sử dụng duy nhất một chứng từ vận tải và chỉ có một người chịu trách nhiệm trong suốt quá trình vận chuyển đó.

- Vận tải từng chặng là việc vận chuyển hàng hóa từ nơi đi đến nơi đến bằng hai hay nhiều phương thức vận tải, trong đó sử dụng hai hay nhiều chứng từ vận tải khác nhau và có hai hay nhiều người phải chịu trách nhiệm về hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

1.2.4. Dựa vào kỹ thuật tổ chức chuyên chở

Dựa vào kỹ thuật tổ chức chuyên chở hàng hóa, chúng ta có thể chia vận tải thành 3 loại bao gồm: vận tải hàng nguyên (nguyên toa, nguyên xe, nguyên container), vận tải hàng lẻ, và vận tải hỗn hợp.

1.3. CÁC CHỦ THỂ CHÍNH TRONG VẬN TẢI QUỐC TẾ

Có rất nhiều chủ thể tham gia vào vận tải quốc tế, trong đó có thể kể đến 4 chủ thể chính đó là: người chuyên chở (carrier), người (công ty) giao nhận (freight forwarder), người gửi hàng (shipper), và người nhận hàng (consignee).

1.3.1. Người chuyên chở

Người chuyên chở (carrier) thông thường là các hãng tàu, hãng hàng không, công ty xe khách... sở hữu những phương tiện vận tải (tàu biển, máy bay, ô tô, tàu hỏa...) và các công cụ phụ trợ vận tải như container với nhiều kích thước khác nhau. Người chuyên chở là người chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển, và là người ký phát chứng từ vận tải. Thực tế, người chuyên chở thường sẽ chỉ làm việc với các khách hàng

lớn, mức tối thiểu mà họ nhận đặt hàng sẽ được tính theo đơn vị container. Do đó, với các khách hàng có nhu cầu vận chuyển lượng hàng ít hơn 1 container thì sẽ khó có thể đặt hàng trực tiếp với người vận chuyển bởi sẽ phải chịu chi phí của nguyên container mà lượng hàng thực gửi có thể chỉ chiếm một phần rất nhỏ dẫn đến chi phí bị tăng cao. Chính vì vậy mà lúc này sẽ cần đến vai trò của các trung gian đứng ra gom hàng lẻ để đóng vào một container đầy để tối đa hóa công suất sử dụng và giảm thiểu chi phí.

1.3.2. Người giao nhận

Người giao nhận (forwarder) là các công ty trung gian cung cấp các dịch vụ vận tải cho khách hàng lẻ có nhu cầu gửi hàng ít hơn một container. Do có nhiều khách hàng, và thậm chí các công ty giao nhận còn kết nối với nhau nên họ rất dễ dàng dồn chung hàng hóa lẻ của các khách hàng để đạt được một container đầy và đặt chỗ trực tiếp với người vận chuyển. Bằng việc gom chung như vậy, các công ty giao nhận giúp các khách hàng có thể chia sẻ chi phí vận tải một cách hiệu quả. Bên cạnh đó, các công ty giao nhận cũng thường cung cấp cả các dịch vụ kèm theo (như là: thủ tục hải quan, C/O, C/Q, lấy hàng tại xưởng, giao hàng tận nơi,...) nhằm giúp cho việc vận chuyển hàng hóa của các khách hàng được thực hiện một cách dễ dàng và thuận tiện hơn.

1.3.3. Người gửi hàng

Người gửi hàng (shipper) là người đứng ra gửi hàng hóa, đó có thể là người bán (seller) trong hợp đồng ngoại thương, cũng có thể là người sản xuất, hay đơn giản chỉ là một công ty đóng tại nơi mà hàng hóa được gửi đi (đại diện cho người bán để gửi hàng). Tuy nhiên, thông thường người gửi hàng chính là nhà xuất khẩu (exporter).

1.3.4. Người nhận hàng

Người nhận hàng (consignee) là người sẽ nhận hàng hóa ở nơi đến, và là người mà người chuyên chở có nghĩa vụ phải thông báo về hàng hóa khi hàng tới nơi. Người nhận hàng có thể chính là người nhập khẩu (buyer) trong hợp đồng ngoại thương, hay chỉ là một người đại diện của người mua để nhận hàng tại nơi đến. Thông thường, người nhận hàng cũng chính là nhà nhập khẩu (importer).



THƯ VIỆN
HUBT

1.4. VAI TRÒ CỦA VẬN TẢI QUỐC TẾ

1.4.1. Vai trò của vận tải quốc tế đối với nền kinh tế

Vận tải đóng vai trò rất quan trọng trong việc thúc đẩy nền kinh tế quốc dân phát triển. Hệ thống vận tải của một quốc gia bao gồm hai phần chính: cơ sở hạ tầng (hệ thống đường bộ, đường sắt, đường hàng không, đường thủy, kênh mương, cảng biển, nhà ga,...) và phương tiện vận chuyển (tàu thủy, máy bay, ô tô, tàu hỏa, xe buýt,...). Do đó, hệ thống vận tải sẽ phản ánh trình độ phát triển của một nước. Vận tải phục vụ mọi hoạt động của đời sống xã hội, nếu không có vận tải sẽ không có mọi hoạt động đời sống. Trong sản xuất ngành vận tải giúp vận chuyển nguyên vật liệu, nhiên liệu, bán thành phẩm, thành phẩm, lao động,... để phục vụ cho quá trình sản xuất, và đồng thời lưu thông phân phối sản phẩm tới người tiêu dùng, tạo ra khả năng thực hiện giá trị sử dụng của hàng hóa. Việc thúc đẩy nền kinh tế phát triển có thể thấy thông qua những mặt sau:

- Ngành vận tải đóng góp một phần đáng kể vào tổng sản phẩm xã hội và thu nhập quốc dân. Theo số liệu thống kê, vào những thập niên 80 của thế kỷ XX, nước Mỹ đã chi khoảng 700 tỷ USD/năm – một chi phí rất lớn - cho chi phí vận tải của ngành công nghiệp.

- Vận tải góp phần khắc phục sự phát triển không đồng đều giữa các vùng, các địa phương, các quốc gia. Giúp tận dụng được lợi thế cạnh tranh của các vùng, các quốc gia, tạo điều kiện cho quá trình chuyên môn hóa, nhờ đó giúp tối ưu hóa lợi ích kinh tế của các vùng, thúc đẩy nền kinh tế toàn quốc cùng phát triển, giúp rút ngắn khoảng cách thành thị và nông thôn, đồng bằng và miền núi, góp phần cải thiện đời sống nhân dân

- Vận tải đáp ứng nhu cầu di chuyển, vận chuyển hàng hóa và khách hàng ngày càng tăng cao, góp phần thúc đẩy phát triển kinh doanh và qua đó phát triển nền kinh tế quốc dân. Thông qua phân phối hàng hóa từ vùng này đến vùng khác góp phần tạo khả năng cân bằng chất lượng cuộc sống các vùng miền (người dân các vùng khác nhau có khả năng tiếp cận được các sản phẩm giống nhau).

- Vận tải là yếu tố quan trọng trong hệ thống logistics của từng công ty, nhà máy, xí nghiệp và chiếm phần chi phí lớn nhất trong hệ thống logistics. Khoa học công nghệ phát triển giúp giảm chi phí vận tải từ đó

giảm giá thành sản phẩm sẽ giúp tăng năng lực cạnh tranh cho sản phẩm, tăng năng lực xuất cho doanh nghiệp và nhờ đó mà thúc đẩy các doanh nghiệp phát triển.

- Thúc đẩy ngoại thương phát triển, mở rộng quan hệ kinh tế quốc tế trong bối cảnh toàn cầu hóa kinh tế diễn ra mạnh mẽ và ngày càng sâu rộng. Khối lượng hàng hoá lưu chuyển giữa hai nước phụ thuộc vào nhiều điều kiện: tiềm năng kinh tế của hai nước, sự chuyên môn hóa và hợp tác hóa sản xuất của mỗi nước trong phân công lao động quốc tế, tình hình chính trị, điều kiện và khả năng vận tải, chi phí vận tải giữa hai nước đó. Do tiến bộ khoa học kỹ thuật và tăng năng suất lao động trong ngành vận tải mà giá cước trung bình trong vận tải quốc tế có xu hướng giảm xuống, và vì thế mà làm giảm giá thành góp phần thúc đẩy hoạt động buôn bán quốc tế phát triển hơn.

1.4.2. Vai trò của vận tải quốc tế đối với thương mại quốc tế

Thương mại quốc tế và vận tải có mối quan hệ chặt chẽ và hữu cơ với nhau. Vận tải được phát triển trên cơ sở sản xuất và trao đổi hàng hóa. Khi hoạt động buôn bán quốc tế phát triển thì nhu cầu vận tải quốc tế tăng lên, thúc đẩy vận tải quốc tế phát triển. Ngược lại vận tải phát triển sẽ làm giảm giá thành chuyên chở, tức là giảm chi phí giá thành hàng hóa tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng thị trường tiêu thụ quốc tế, tự do hoá thương mại, thúc đẩy sản xuất phát triển. Hiện nay trong thương mại cho thấy, hợp đồng mua bán hàng hoá có vai trò quan trọng và liên quan chặt chẽ đến hợp đồng vận tải thậm chí bao gồm cả hợp đồng vận tải bởi vì hợp đồng mua bán hàng hoá là cơ sở pháp lý điều chỉnh quan hệ giữa người bán và người mua còn hợp đồng vận tải điều chỉnh quan hệ giữa người thuê chở và người chuyên chở mà người thuê chở là người bán hoặc người mua lại phụ thuộc vào quy định của hợp đồng mua bán.

Ở những thập kỷ tiền công nghiệp trước đây, người ta ít đề cập đến chiến lược vận tải hoàn chỉnh của thế giới. Song từ khi container hóa và toàn cầu hóa ra đời, chúng ta được nghe và tiếp cận với hoạt động này thường xuyên hơn. Các tập đoàn vận tải đa quốc gia hay công ty xuyên quốc gia bắt đầu nghiên cứu tổng quát tình hình phát triển GTVT, giá cước hàng hóa và hành khách của một số đối tượng, đồng thời cũng nghiên cứu các

phương thức vận chuyển, tuyến đường kinh doanh mang lại hiệu quả cao nhất... Việc vận dụng logistics phổ biến trong lưu thông phân phối không ngoài mục đích hạ giá thành từ nơi sản xuất đến nơi tiêu dùng.

Nói tóm lại, vận tải có vai trò đặc biệt quan trọng trong hoạt động xuất nhập khẩu và vai trò này sẽ tăng lên bởi chi phí cho vận chuyển chiếm tỷ trọng ngày càng lớn trong việc cấu thành giá thành sản phẩm. Do đó, những nhà xuất khẩu, các quốc gia ngày càng cố gắng đưa hiệu quả sản xuất kinh doanh và khả năng cạnh tranh của hàng hóa của doanh nghiệp, của đất nước lên cao bằng cách giảm chi phí vận tải thông qua sử dụng công nghệ hiện đại để phát triển hệ thống vận tải hay tối ưu hóa quy trình, phương thức vận tải.

2. CƠ SỞ PHÁP LÝ ĐIỀU CHỈNH VẬN TẢI QUỐC TẾ

Mỗi quốc gia đều có hệ thống luật pháp riêng phù hợp với thể chế chính trị xã hội, điều kiện kinh tế văn hóa, cũng như trình độ phát triển của quốc gia đó. Chính vì vậy, luật pháp các quốc gia khác nhau thường khác biệt nhau. Tuy nhiên, khi tham gia thương mại quốc tế với các mối quan hệ mang tính quốc tế thì yêu cầu đặt ra là cần có những quy phạm pháp luật quốc tế thống nhất để điều chỉnh các hoạt động quốc tế nhằm đảm bảo sự bình đẳng trong quan hệ kinh tế quốc tế của các quốc gia, cũng như giải quyết vấn đề mâu thuẫn trong luật quốc gia của các nước. Đối với hoạt động vận tải quốc tế, có 2 mối quan hệ cơ bản mà nó điều chỉnh đó là mối quan hệ giữa người gửi hàng - người vận chuyển và người vận chuyển - người nhận hàng. Một số những quy phạm pháp luật quốc tế thông dụng thường được áp dụng trong vận tải quốc tế hiện nay là:

2.1. VĂN BẢN PHÁP LÝ ĐIỀU CHỈNH VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN

- Công ước Brussels năm 1924 có tên đầy đủ là International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển) được kí kết công ước vào ngày 25/8/1924 tại Brussels (Bi), có hiệu lực năm 1931, đến nay đã có hơn 70 quốc gia trên thế giới là thành viên công ước hoặc đưa công ước vào luật nước mình. Công ước Brussels 1924 còn được gọi là quy tắc Hague.

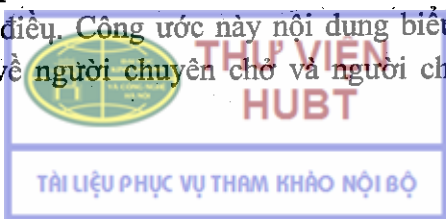
Công ước Brussels năm 1924 được bổ sung, sửa đổi 2 lần. Lần 1

vào ngày 23/2/1968 tại Visby (Thụy Điển), lần sửa đổi này thay đổi giới hạn trách nhiệm bồi thường của người chuyên chở là 30 francs vàng (1 franc vàng tương đương 65,5 miligram vàng 900/1000) cho 1 kg hàng mất hỏng hoặc 10000 francs vàng cho 1 kiện hoặc 1 đơn vị đóng hàng; Thời hiệu tố tụng có thể thỏa thuận chung giữa các bên, kéo dài hơn 1 năm; Đối với hàng đóng container, palet hay đơn vị đóng hàng khác, số kiện hay đơn vị liệt kê trong vận đơn được coi là số liệu hoặc đơn vị để tính giới hạn bồi thường. Còn nếu không liệt kê đơn vị đóng trong kiện thì tất cả container, kiện, palet hay đơn vị đóng hàng khác chỉ được tính là một kiện. Với những bổ sung này, quy tắc Hague cộng thêm với nghị định thư Visby được coi là quy tắc Hague – Visby.

Ngày 21/12/1979, giới thẩm quyền lại kí một nghị định thư bổ sung nữa, được gọi tắt là Nghị định thư SDR 1979, đưa vào một điểm lấy đơn vị tính toán tiền bồi thường là SDR, chữ tắt của Special Drawing Right (quyền rút vốn đặc biệt) là một đơn vị tiền tệ quốc tế được Quỹ tiền tệ quốc tế IMF dùng để tính toán giới hạn bồi thường của người chuyên chở, theo đó giới hạn bồi thường của người chuyên chở là 2 SDR/1kg hàng hóa hoặc 666,7 SDR cho một kiện hàng mất hỏng.

- Công ước Hamburg 1978 có tên đầy đủ là UN Convention on transport of goods by sea (Công ước Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển) được ký thông qua ngày 31/3/1978 tại thành phố Hamburg (Đức). Công ước này có hiệu lực từ ngày 1/11/1992 sau 1 năm tính từ ngày có 20 nước nộp văn bản phê chuẩn, thông qua gia nhập.

- Công ước Rotterdam 2009 của Liên hợp quốc về hợp đồng vận tải hàng hóa quốc tế toàn bộ hành trình hoặc một phần bằng đường biển - United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by sea, được ký ngày 23/9/2009 tại Rotterdam, Hà Lan. Công ước Rotterdam 2009 do hội đồng UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law - Hội đồng của Liên hiệp quốc về luật Thương mại quốc tế) cùng với CMI (Comité maritime international - Ủy ban Hàng hải quốc tế của Liên hiệp quốc) xây dựng rất công phu, gồm có 18 chương, 96 điều. Công ước này nội dung biểu hiện tính công bằng, không thiên lệch về người chuyên chở và người chủ hàng, dung hòa hai



công ước trước đó, hứa hẹn là công ước sẽ được áp dụng phổ biến trong vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở nhiều quốc gia trên thế giới trong tương lai.

2.2. VĂN BẢN PHÁP LÝ ĐIỀU CHỈNH VẬN TẢI ĐƯỜNG KHÔNG

- Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận tải hàng không quốc tế được ký tại Warszawa ngày 12/10/1929 gọi tắt là Công ước Warszawa 1929.

- Nghị định thư sửa đổi Công ước Warszawa, Nghị định thư này ký tại Hague 28/9/1955, nên gọi tắt là Nghị định thư Hague 1955.

- Công ước bổ sung cho Công ước Warszawa được ký kết tại Guadalazala ngày 18/9/1961, nên gọi tắt là Công ước Guadalazala 1961.

- Hiệp định liên quan tới giới hạn của Công ước Warszawa và nghị định thư Hague. Hiệp định này được thông qua tại Montreal 13/5/1966, nên gọi tắt là Hiệp định Montreal 1966.

- Nghị định thư sửa đổi Công ước Warszawa 1929 được sửa đổi bởi nghị định thư Hague 1995. Nghị định này ký tại thành phố Guatemala 8/3/1971, nên gọi tắt là Nghị định thư Guatemala 1971.

- Nghị định thư bổ sung số 1,2,3,4 Montreal 1975 được ký ngày 25/9/1975.

Các công ước, hiệp định, nghị định thư nêu trên... chủ yếu sửa đổi bổ sung giới hạn trách nhiệm bồi thường của người chuyên chở hàng không đối với tai nạn về hành khách, thiệt hại về hàng hoá, hành lý và thời hạn thông báo tổn thất, khiếu nại người chuyên chở...

- Công ước thống nhất một số quy tắc liên quan đến vận tải hàng không quốc tế được ký tại Montreal ngày 28/5/1999 ra đời nhằm sửa đổi hệ thống công ước Warszawa. Trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng, Việt Nam đang xem xét gia nhập công ước này.

2.3. CÁC VĂN BẢN PHÁP LÝ KHÁC

- Công ước của Liên hợp quốc về vận tải hàng hóa đa phương thức quốc tế được ký tại Geneva ngày 24/8/1980 - UN Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980.



- Quy tắc số 481/1992 về Chứng từ vận tải đa phương thức - UNCTAD ICC Rules for Multimodal Transport Documents do Ủy ban của Liên hợp quốc về thương mại và phát triển (UNCTAD) và Phòng Thương mại quốc tế (ICC) ban hành có hiệu lực từ 1/1/1992

- Các văn bản pháp lý do Phòng thương mại quốc tế (ICC) ban hành, như: Incoterms 2010, UCP 600, ISBP 681, ISBP 745

2.4. CÁC VĂN BẢN PHÁP LÝ CỦA VIỆT NAM

Bên cạnh các nguồn luật và công ước quốc tế, các quy phạm pháp luật quốc tế thì luật các quốc gia cũng là một nguồn pháp lý điều chỉnh hoạt động vận tải quốc tế, được ưu tiên áp dụng thứ hai chỉ sau các công ước và luật quốc tế khi có các tranh chấp xảy ra. Các quốc gia khác nhau có thể có những quy định riêng biệt liên quan đến vận tải quốc tế. Tại Việt Nam hiện nay, ngoài các quy phạm pháp luật nêu trên, còn có các nguồn luật và nghị định điều chỉnh hoạt động vận tải như sau:

- Bộ Luật hàng hải số 95/2015/QH13 ngày 25/11/2015 có hiệu lực từ ngày 1/7/2017 (thay thế cho bộ Luật hàng hải số 40/2005/QH11 ngày 14/6/2005 trước đó).

- Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, số 66/2006/QH11, ban hành ngày 29 tháng 06 năm 2006, có hiệu lực từ ngày 01 tháng 01 năm 2007

- Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, số 61/2014/QH13, ban hành ngày 21 tháng 11 năm 2014, có hiệu lực từ ngày 01 tháng 7 năm 2015

- Luật đường sắt số 06/2017/QH14 ngày 4/7/2017

- Luật giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 ngày 13/11/2008

- Nghị định 58/2017/NĐ-CP quy định chi tiết Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải ngày 10/5/2017

- Nghị định 16/2018/NĐ-CP quy định về việc công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam ngày 2/2/2018

- Nghị định 125/2015/NĐ-CP quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay ngày 4/12/2015

- Nghị định 65/2018/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật đường sắt ngày 12/5/2018

3. PHÂN CHIA TRÁCH NHIỆM VỀ VẬN TẢI TRONG THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ

Trong thương mại quốc tế, hàng hóa được vận chuyển từ người bán sang người mua thông qua một bên thứ ba gọi là người chuyên chở (carrier) hay người vận tải. Nghĩa vụ thuê vận tải và chịu chi phí vận tải được quy định trong hợp đồng ngoại thương ký kết giữa người mua và người bán. Người nào chịu trách nhiệm và chi phí thuê phương tiện vận tải để chuyên chở hàng hóa trên chặng đường chính (tùy thuộc vào phương thức vận tải) thì được coi là giành được quyền vận tải.

Bên giành được quyền vận tải sẽ có thể chủ động trong việc tổ chức chuyên chở, đàm phán ký kết hợp đồng chuyên chở: có thể lựa chọn người chuyên chở, hành trình vận tải, phương thức vận tải, điều kiện vận tải có lợi nhất cho mình nếu trong hợp đồng ngoại thương không quy định cụ thể chi tiết. Điều này giúp đạt được tối ưu trong vận chuyển: đáp ứng nhu cầu, vận chuyển an toàn với hành trình ngắn nhất hay chi phí rẻ nhất. Trong trường hợp doanh nghiệp lớn và có sức mạnh đàm phán, thì việc giành quyền vận tải có thể sẽ giúp doanh nghiệp có được chi phí rẻ hơn cho việc mua bán hàng hóa và do đó mà có thể đem lại lợi nhuận lớn hơn. Bên cạnh đó, nếu trong hợp đồng không quy định cụ thể về thời gian giao hàng chính xác, thì bên giành được quyền vận tải sẽ có thể chủ động lựa chọn thời gian thuê tàu vận chuyển. Ví dụ, bên bán giành được quyền vận tải và trong hợp đồng ngoại thương chỉ quy định thời gian giao hàng là vào quý II năm 2017 thì khi đó, nếu hàng hóa đang sẵn có trong kho, thì nhà xuất khẩu sẽ nhanh chóng thuê tàu và giao hàng sớm vào những ngày đầu tiên của quý II (ví dụ ngày 1/4/2017) để giải phóng kho hàng; và ngược lại, nếu thời điểm đầu quý II hàng hóa đang khan hiếm, hay mùa này cao điểm giá cước vận tải đang cao và có xu hướng giảm trong thời gian tới thì nhà xuất khẩu sẽ có thể đợi đến cuối quý II (vào khoảng 15/6/2017) mới thuê tàu giao hàng để có thời gian gom hàng hoặc chờ cho cước vận tải giảm xuống.

Giành được quyền vận tải không chỉ mang lại nhiều lợi ích cho bản thân bên giành được quyền vận tải mà còn có ý nghĩa vĩ mô cho cả quốc gia của doanh nghiệp đó. Việc chủ động lựa chọn người chuyên chở cho phép bên giành được quyền vận tải có thể ưu tiên sử dụng hãng vận tải trong

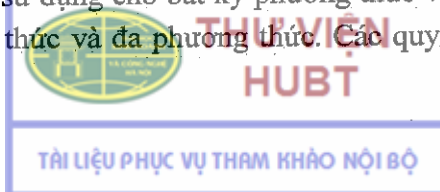
nước, đội tàu trong nước, giúp phát triển ngành vận tải quốc gia và các ngành khác liên quan (như dịch vụ bảo hiểm, môi giới hải quan, kho vận, logistics). Đồng thời việc lựa chọn đơn vị vận tải nội địa, thanh toán phí vận tải bằng đồng nội tệ cũng giúp cho việc tăng thu và giảm chi ngoại tệ, cải thiện cán cân thanh toán.

Muốn giành được quyền vận tải thì doanh nghiệp cần ký kết hợp đồng ngoại thương theo những điều kiện thích hợp. Hợp đồng ngoại thương thường được ký kết sử dụng các điều kiện cơ sở giao hàng quốc tế Incoterms, theo đó các điều kiện khác nhau sẽ có những quy định cụ thể và rõ ràng về phân chia nghĩa vụ và quyền lợi giữa người mua và người bán khác nhau liên quan đến việc vận tải hàng hóa. Dựa vào phương thức vận tải, phiên bản Incoterm 2010 gồm 11 quy tắc giao hàng được chia thành 2 nhóm:

Bảng 1.2. Phân nhóm Incoterms 2010 theo phương thức vận tải

Tên nhóm	Tên quy tắc
Các quy tắc áp dụng cho mọi phương thức vận tải	- EXW (Ex works) – giao hàng tại xưởng
	- FCA (Free carrier) – giao hàng cho người chuyên chở
	- CPT (Carriage paid to) – cước phí trả tới
	- CIP (Carriage, insurance paid to) – cước phí, phí bảo hiểm trả tới
	- DDP (Delivered duty paid) – giao hàng đã nộp thuế
	- DAT (Delivered at terminal) – giao hàng tại bến
Các quy tắc áp dụng cho vận tải đường biển và thủy nội địa	- DAP (Delivered at place) – giao hàng tại nơi đến
	- FAS (Free alongside ship) – giao hàng dọc mạn tàu
	- FOB (Free on board) – giao hàng lên tàu
	- CFR (Cost and freight) – tiền hàng và cước phí
- CIF (Cost, insurance and freight) - tiền hàng, phí bảo hiểm và cước phí	

Theo sự phân chia ở trên, nhóm thứ nhất bao gồm 7 quy tắc, các quy tắc của nhóm này được sử dụng cho bất kỳ phương thức vận tải nào bao gồm cả vận tải đơn phương thức và đa phương thức. Các quy tắc của nhóm này áp



dụng cho cả phương thức vận tải biển và các phương thức vận tải khác.

Nhóm thứ hai bao gồm 4 quy tắc FAS, FOB, CFR, CIF, các quy tắc này đều có địa điểm giao hàng và địa điểm hàng đến đều là cảng biển vì vậy chúng chỉ được áp dụng cho vận tải biển và thủy nội địa không thể áp dụng khi sử dụng các phương thức vận tải khác như đường không, đường bộ...

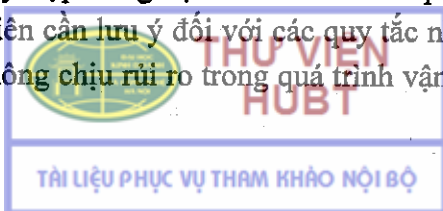
Việc phân chia các quy tắc theo tiêu chí phương thức vận tải giúp cho người sử dụng dễ dàng lựa chọn quy tắc phù hợp, tránh nhầm lẫn trong việc sử dụng quy tắc chỉ áp dụng trong vận tải đường biển cho vận tải bằng phương thức khác như đường không, đường bộ hay vận tải đa phương thức.

Tuy nhiên, khi xét về quyền vận tải (trách nhiệm thuê và trả chi phí vận tải chuyên chở hàng hóa) thì chúng ta có thể phân chia các quy tắc Incoterms 2010 thành 2 nhóm như sau:

Bảng 1.3. Phân nhóm Incoterms 2010 theo quyền vận tải

Tên nhóm	Tên quy tắc
Người bán dành quyền vận tải	- CFR (Cost and freight) – tiền hàng và cước phí
	- CIF (Cost, insurance and freight) - tiền hàng, phí bảo hiểm và cước phí
	- CPT (Carriage paid to) – cước phí trả tới
	- CIP (Carriage, insurance paid to) – cước phí, phí bảo hiểm trả tới
	- DDP (Delivered duty paid) – giao hàng đã nộp thuế
	- DAT (Delivered at terminal) – giao hàng tại bến
	- DAP (Delivered at place) – giao hàng tại nơi đến
Người mua dành quyền vận tải	- EXW (Ex works) – giao hàng tại xưởng
	- FAS (Free alongside ship) – giao hàng dọc mạn tàu
	- FOB (Free on board) – giao hàng lên tàu
	- FCA (Free carrier) – giao hàng cho người chuyên chở

Theo cách phân chia này, nhóm thứ nhất bao gồm 7 quy tắc, người bán chịu trách nhiệm ký hợp đồng vận tải và trả cước phí vận tải đến nơi đến thỏa thuận. Tuy nhiên cần lưu ý đối với các quy tắc nhóm C (CFR, CIF, CPT, CIP) người bán không chịu rủi ro trong quá trình vận chuyển hàng hóa



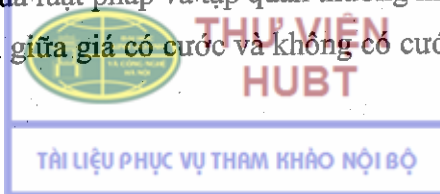
vì người bán đã hết trách nhiệm đối với hàng hóa khi giao hàng cho người chuyên chở ở nơi đi (nước người bán). Còn đối với các quy tắc nhóm D (DAT, DAP, DDP) thì người bán phải chịu rủi ro đối với hàng hóa cho đến khi giao hàng cho người mua ở nơi đến (nước người mua) mà hai bên thỏa thuận.

Nhóm thứ hai gồm 4 quy tắc còn lại, người mua chịu trách nhiệm ký hợp đồng vận tải và trả chi phí vận tải và chịu rủi ro đối với hàng hóa từ nơi đi đến nơi đến.

Ở Việt Nam hiện nay, các doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu vẫn thường có thói quen “bán FOB mua CIF”, nhường quyền vận tải cho phía đối tác do quan niệm “càng ít trách nhiệm càng có lợi”, gây thất thu về ngoại tệ và không phát triển được ngành vận tải nước nhà. Đây là một quan niệm sai lầm mang lại do thương mại quốc tế ở Việt Nam còn khá non trẻ và các doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu chưa thực sự am hiểu về các nghiệp vụ xuất nhập khẩu dẫn đến tâm lý e ngại, sợ rủi ro và không dám đứng ra thuê tàu. Tuy nhiên, với sự phát triển ngày càng mạnh mẽ của thương mại quốc tế tại Việt Nam hiện nay cùng với sự phát triển của ngành dịch vụ logistics, các doanh nghiệp Việt Nam cũng đã nhận ra được những lợi ích của việc giành quyền vận tải và đang chuyển mình ngày càng mạnh dạn hơn trong việc thay đổi sang thói quen mới là “mua FOB bán CIF”.

Mặc dù giành quyền vận tải có nhiều lợi ích nhưng bên cạnh đó là đi kèm với trách nhiệm và nghĩa vụ nhất định. Chính vì vậy, các doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu cũng cần phải cân nhắc giữa lợi ích và điều kiện bản thân doanh nghiệp để lựa chọn có nên giành quyền vận tải hay không. Sau đây là một số trường hợp mà doanh nghiệp không nên giành quyền vận tải vì có thể sẽ gặp phải rủi ro và thiệt hại:

- Không có sự am hiểu về thị trường vận tải
- Xét thấy khó khăn trong việc thuê phương tiện vận tải
- Cước vận tải có xu hướng tăng mạnh
- Thị trường thuộc về đối tác: đang cần mua gấp hay bán gấp
- Quy định của luật pháp và tập quán thương mại
- Chênh lệch giữa giá có cước và không có cước (ví dụ chênh lệch giá



FOB và CIF) không bù đắp được chi phí vận tải phải bỏ ra.

4. MỐI QUAN HỆ GIỮA CHI PHÍ VẬN TẢI VÀ GIÁ CẢ HÀNG HÓA TRONG THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ

Trong thương mại quốc tế, chi phí vận tải được hiểu là toàn bộ chi phí liên quan đến việc chuyên chở hàng hóa từ người bán đến người mua theo điều kiện giao hàng thỏa thuận trong hợp đồng mua bán hàng hóa. Thông thường, chi phí vận tải bao gồm: cước phí vận tải (F), chi phí xếp dỡ san cào sắp xếp hàng hóa (I/O/S/T), chi phí bảo quản hàng hóa trong quá trình vận chuyển (ví dụ như hàng đông lạnh, hàng tươi sống,...), và các chi phí khác (ví dụ như: phụ phí nhiên liệu, cầu đường, qua vùng đặc biệt,...). Chi phí vận tải có thể do người bán hoặc người mua chịu tùy theo điều kiện cơ sở giao hàng, tuy nhiên về bản chất cuối cùng, người mua vẫn là người phải chi trả toàn bộ chi phí đó thông qua việc thanh toán giá trị hợp đồng cho người bán, và sau đó chi phí này sẽ được phân bổ vào giá bán cuối cùng đến tay người tiêu dùng hàng hóa. Như vậy, chi phí vận tải chính là một bộ phận chi phí cấu thành nên giá bán cuối cùng của hàng hóa.

Chi phí vận tải là một trong các yếu tố ảnh hưởng trực tiếp và mạnh mẽ đến việc hình thành và biến động giá cả trên thị trường quốc tế. Giá cả của cùng một loại hàng hóa theo quy tắc CIF (cảng đến) thường có xu hướng gần bằng nhau đối với cùng một thị trường tiêu thụ bởi khi nhập khẩu theo quy tắc CIF, các nhà nhập khẩu không giành được quyền vận tải nên cũng không cần quan tâm đến cước phí vận tải, giá CIF là giá phải bỏ ra để nhận được hàng hóa đó tại cảng đến ở nước nhập khẩu. Do đó mà các nhà nhập khẩu thường sẽ cân nhắc lựa chọn mua ở thị trường nào chào bán với giá CIF thấp nhất trong các điều kiện khác là tương tự nhau để phải bỏ ra chi phí thấp nhất, vì thế để cạnh tranh thì buộc lòng giá chào bán CIF của cùng một hàng hóa tại một thị trường tiêu thụ nhất định sẽ gần như là tương đồng nhau, không có sự chênh lệch lớn.

Ngược lại, nếu nhập khẩu theo quy tắc FOB (cảng đi) thì người nhập khẩu giành được quyền vận tải và do đó buộc phải tính toán đến yếu tố cước phí. Lúc này, các nhà nhập khẩu sẽ phải tính toán tổng chi phí vận tải, bảo hiểm và giá mua FOB (tiến hành quy đổi về giá CIF) để cân nhắc lựa chọn giữa các thị trường chào bán khác nhau. Do khoảng cách địa lý giữa các

nước và mức độ phát triển vận tải ở các nước là khác nhau dẫn đến chi phí vận tải khác nhau, ảnh hưởng đến tổng chi phí cuối cùng của nhà nhập khẩu phải bỏ ra, nên trong nhiều trường hợp nhà nhập khẩu hoàn toàn có thể chọn mua hàng giá FOB của đối tác cao hơn nhưng tổng chi phí lại sẽ thấp hơn. Chính vì vậy, nhà xuất khẩu dù chào giá FOB hay giá CIF thì đều cần phải cân nhắc đến vấn đề chi phí vận tải để sao cho giá cả cuối cùng đối với nhà nhập khẩu theo quan điểm như đã phân tích ở trên đảm bảo được tính cạnh tranh với chào bán của các thị trường khác thì mới có cơ hội chào bán thành công, xuất khẩu được hàng hóa.

Như vậy có thể thấy rằng, các nước có vị trí địa lý gần nhau và điều kiện vận tải thuận lợi thì sẽ có được lợi thế về chi phí vận tải thấp và do đó mà có lợi thế cạnh tranh khi chào bán xuất khẩu hàng hóa cho nhau, cũng như có khả năng thu được các khoản lợi nhuận cao hơn. Phần chênh lệch lợi nhuận do chênh lệch chi phí vận tải đem lại này còn được gọi là các khoản “địa tô chênh lệch về cước phí”. Ví dụ như trường hợp hai nước xuất khẩu gạo lớn ở châu Á là Thái Lan và Việt Nam, tuy giá thành gạo của hai nước gần như tương đương nhưng trong vòng 20 năm qua, gạo của Thái Lan vẫn chiếm lĩnh thị trường thế giới và Đông Nam Á vì chi phí vận tải của Thái Lan thấp và thuận lợi hơn Việt Nam. Có thể nói rằng, vận tải ảnh hưởng rất lớn đến giá thành trong lưu thông phân phối và sản xuất kinh doanh của các nước trên thế giới.

Nói tóm lại, chi phí vận tải là một bộ phận quan trọng và có xu hướng chiếm tỷ trọng ngày càng lớn trong việc hình thành giá cả hàng hóa trong thương mại quốc tế, và do đó ảnh hưởng tới hiệu quả hoạt động ngoại thương. Các nhà xuất khẩu, các quốc gia đang ngày càng cố gắng nghiên cứu áp dụng công nghệ cũng như tính toán các phương thức tối ưu hóa hệ thống vận tải nhằm giảm chi phí vận tải để tăng tính cạnh tranh cho hàng hóa xuất khẩu. Cuộc cách mạng công nghệ 4.0 về “điện tử - số hóa” và “thông tin - liên lạc” càng thúc đẩy vận tải phát triển nhanh về khoa học - công nghệ, nhằm tạo ra hiệu quả và sự cạnh tranh trên thương trường. Chỉ trong vòng chưa đầy một thế kỷ đã xuất hiện container hóa các cảng biển và logistics hóa toàn cầu. Đây sẽ là tiền đề thuận lợi để các nhà vận tải cũng như hoạt động logistics cùng hoạch định chiến lược vận tải phù hợp với thực tế, mang lại hiệu quả cao, thúc đẩy ngoại thương phát triển.

CÂU HỎI CHƯƠNG 1

1. Tại sao vận tải là ngành sản xuất vật chất đặc biệt?
2. Trình bày phân loại vận tải?
3. Tác dụng của vận tải quốc tế?
4. Định nghĩa và đặc điểm của vận tải quốc tế?
5. Phân tích mối quan hệ giữa vận tải và thương mại quốc tế?
6. Trình bày cơ sở phân chia quyền vận tải/quyền thuê tàu trong ngoại thương?
7. Các quy tắc giao hàng mà người bán giành được quyền vận tải theo Incoterms 2010?
8. Các quy tắc giao hàng mà người mua giành được quyền vận tải theo Incoterms 2010?
9. Các quy tắc giao hàng trong Incoterms 2010 áp dụng cho mọi phương thức vận tải?
10. Các quy tắc giao hàng trong Incoterms 2010 chỉ áp dụng cho phương thức vận tải biển và thủy nội địa?
11. Phân tích những lợi ích khi giành được quyền vận tải?
12. Phân tích những trường hợp không nên giành quyền vận tải?



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Trịnh Thị Thu Hương (Chủ biên - 2011), Giáo trình Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương, NXB thông tin và truyền thông, Hà nội.
2. Triệu Hồng Cẩm (2014), Vận tải quốc tế, bảo hiểm vận tải quốc tế, NXB Văn hóa Sài Gòn
3. Võ Thanh Thu (2011), Kỹ thuật kinh doanh XNK, NXB Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh.
4. ICC (2010) – Incoterm 2010, song ngữ Việt Anh, NXB Thông tin và truyền thông, Hà nội.

**THƯ VIỆN
HUBT****TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ**

CHƯƠNG 2

VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN TRONG THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ

1. KHÁI QUÁT VỀ VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN

1.1. HỆ THỐNG CƠ SỞ VẬT CHẤT CỦA NGÀNH VẬN TẢI BIỂN

1.1.1. TÀU BIỂN

a. Khái niệm

Trong vận tải đường biển, phương tiện sử dụng phổ biến nhất là tàu biển. *Tàu biển là những cấu trúc nổi di động trên biển, vận chuyển người và hàng hóa nhằm mục đích kiếm lời.*

Theo chương II, mục 1, điều 13 của bộ luật Hàng Hải 2015 của Việt Nam, tàu biển được định nghĩa như sau:

Tàu biển là phương tiện nổi di động chuyên dùng hoạt động trên biển.

Tàu biển quy định trong Bộ luật này không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi.

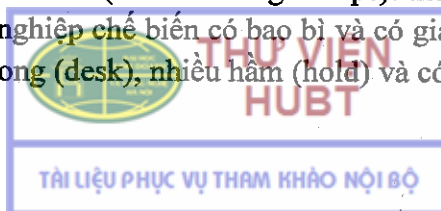
Trong phạm vi nghiên cứu của cuốn sách này, chỉ đề cập đến các loại tàu biển hoạt động vì mục đích thương mại hay còn gọi là tàu buôn. Cùng với sự phát triển của ngành vận tải hàng không, trong cơ cấu đội tàu buôn hiện nay thì tàu chở hàng là chủ yếu.

b. Phân loại tàu buôn:

Căn cứ vào công dụng của tàu, tàu buôn bao gồm tàu chở hàng và tàu chở người. Tàu chở hàng có thể được chia thành 3 nhóm:

+ *Tàu chở hàng khô (Dry Cargo Ships)*, bao gồm các loại chính sau:

- *Tàu chở hàng bách hóa (General Cargo Ships)*: thường chở các mặt hàng công nghiệp, nông nghiệp chế biến có bao bì và có giá trị kinh tế cao... Loại tàu này có nhiều boong (desk), nhiều hầm (hold) và có các phương tiện xếp, dỡ riêng.



- Tàu chở hàng khô có khối lượng lớn (Bulk Carrier): thường chở các mặt hàng ở thể rắn, không có bao bì như: than đá, quặng, ngũ cốc, gỗ... đặc điểm chung của các loại tàu này thường có một boong, nhiều hầm, trọng tải lớn, có trang thiết bị chuyên dụng.

- Tàu container (Container Ships): là loại tàu chuyên dụng được thiết kế để chở container, thường có hai boong, nhiều hầm, trọng tải lớn và có tốc độ tương đối nhanh.

- Tàu chở xà lan (Light Aboard ships-LASH): là hệ thống vận tải gồm một tàu mẹ có trọng tải lớn và các xà lan có trọng tải nhỏ hơn. Các xà lan được xếp đầy hàng hoặc container được kéo ra từ hệ thống sông ngòi và xếp lên tàu mẹ bằng các cần cầu chuyên dụng. Tàu mẹ vận chuyển các xà lan đến cảng đến. Các xà lan được dỡ xuống và được đưa vào các cảng sâu trong nội địa để dỡ hàng.

+ **Tàu chở hàng lỏng (Tankers)** gồm:

- Tàu chở dầu (Oil Tankers): chuyên dùng để chở dầu và các sản phẩm từ dầu mỏ. Tàu thường có nhiều hầm (tank) riêng biệt để chứa dầu, vừa để cân bằng tàu, vừa để hạn chế việc dầu chảy ra ngoài trong trường hợp có tai nạn.

- Tàu chở các hàng lỏng khác như rượu, nước ngọt, hơi đốt thiên nhiên hóa lỏng, khí hóa lỏng...

+ **Nhóm tàu đặc biệt (Special ships)**: là các tàu chuyên dùng để vận chuyển những mặt hàng cần bảo quản đặc biệt trong quá trình vận chuyển như hàng đông lạnh, rau quả tươi, súc vật sống.

Theo cỡ tàu:

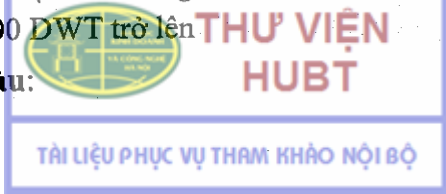
Tàu nhỏ: là những tàu biển có trọng tải nhỏ, nhưng tối thiểu cũng phải là từ 300DWT trở lên.

Tàu trung bình: là những tàu có tải trọng dưới 200.000DWT, thường được dùng để chở hàng bách hóa

Tàu rất lớn (Very Large Crude Carrier – VLCC): là những tàu có trọng tải từ 200.000 DWT đến 350.000 DWT

Tàu cực lớn (Ultra Large Crude Carrier – VLCC): là những tàu có trọng tải từ 350.000 DWT trở lên

Theo cỡ tàu:



Tàu treo cờ thường (Conventional flag): Là tàu của nước nào thì đăng ký và treo cờ của nước đó. Ví dụ: tàu biển của Việt Nam đăng ký tại Việt Nam và treo quốc kỳ của Việt Nam.

Tàu treo cờ phương tiện (Flag of Convenience): Trong ngành vận tải biển, khái niệm tàu treo cờ phương tiện có lẽ đã không còn xa lạ với nhiều người. Luật pháp quốc tế quy định tàu hoạt động trên biển phải được đăng ký tại một quốc gia và tàu đăng ký ở quốc gia nào sẽ mang quốc tịch của quốc gia đó. Tàu treo cờ phương tiện là tàu của nước này nhưng lại đăng ký tại nước khác và treo cờ của nước đó. Ví dụ: Tàu Mỹ đăng ký tại Panama và treo cờ của Panama.

Ý nghĩa của việc cắm cờ phương tiện

- Trên thế giới có nhiều nước áp dụng chính sách đăng ký mở (Open Registry) hầu hết các nước thuộc thế giới thứ 3 có nền kinh tế kém phát triển, những nước này cho phép chủ tàu của nước khác đăng ký tàu tại nước mình để thu lệ phí và tạo điều kiện sử dụng nguồn nhân lực thừa của nước mình. Các nước phát triển đăng ký tàu tại các nước thứ 3 sẽ được hưởng chi phí đăng ký, tiền lương thủy thủ thấp, yêu cầu về điều kiện và an toàn lao động không cao.

- Về chính trị, bằng cách treo cờ phương tiện có thể khắc phục được chính sách bao vây, phong tỏa của các nước thù địch. Đội tàu buôn treo cờ phương tiện hiện nay chiếm 1/3 đội tàu buôn của thế giới.

Mặc dù lịch sử đã ghi nhận sự xuất hiện của cờ phương tiện từ thời kỳ Trung cổ, khi mà các tàu buôn tại một số nước có chiến tranh thực hiện việc treo cờ giả để đánh lừa các tàu quân sự của các nước thù địch, nhưng thuật ngữ “cờ phương tiện” (flag of convenience) mới được sử dụng vào những năm 1950. Điều 5, khoản 1 của Công ước Geneva về Hải phận Quốc tế 1958 (Geneva Convention on the High Seas 1958) quy định các quốc gia sẽ đề ra các tiêu chuẩn đăng ký quốc tịch tàu. Tàu đăng ký quốc tịch ở quốc gia nào thì treo cờ của quốc gia đó. Phải có một mối liên hệ mật thiết giữa tàu và quốc gia mà tàu mang cờ. Các quốc gia phải thực hiện quyền tài phán và quản lý về hành chính, kỹ thuật và các vấn đề xã hội của con tàu đăng ký cờ của quốc gia đó.

Quy định trên một lần nữa được tái khẳng định tại Điều 91 của Công ước Liên Hiệp Quốc về Luật biển 1982 (United Nations Convention on Law



of the Sea – UNCLOS). Năm 1986, Hội nghị Liên Hiệp Quốc về Thương mại và Phát triển UNCTAD đã cụ thể hóa hơn mối liên hệ giữa tàu và quốc gia mà tàu mang cờ thông qua Công ước của Liên Hợp Quốc về điều kiện đăng ký tàu biển 1986. Theo đó, nước cho đăng ký tàu phải tham gia sở hữu một phần con tàu hoặc có công dân làm việc trên tàu. Tuy nhiên, hiện nay, công ước này chưa có hiệu lực do chưa đủ số nước phê chuẩn.

Còn luật Hàng Hải của Việt Nam quy định như sau:

Điều 14. Tàu biển Việt Nam

1. Tàu biển Việt Nam là tàu biển đã được đăng ký vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam hoặc đã được cơ quan đại diện của Việt Nam ở nước ngoài cấp giấy phép tạm thời mang cờ quốc tịch Việt Nam.
2. Tàu biển Việt Nam có quyền và nghĩa vụ mang cờ quốc tịch Việt Nam.
3. Chỉ có tàu biển Việt Nam mới được mang cờ quốc tịch Việt Nam.

Điều 16. Treo cờ đối với tàu thuyền

1. Tàu biển Việt Nam phải treo Quốc kỳ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Tàu thuyền khác khi hoạt động tại cảng biển Việt Nam phải treo Quốc kỳ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

2. Tàu thuyền mang cờ quốc tịch nước ngoài hoạt động tại cảng biển Việt Nam khi muốn treo cờ hoặc kéo còi trong các dịp nghi lễ của quốc gia tàu mang cờ phải thực hiện theo quy định.

3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Theo phạm vi kinh doanh:

Tàu chạy vùng biển xa: là những tàu có trọng tải lớn, kinh doanh trên những vùng biển xa, vượt đại dương hoặc các tuyến vòng quang thế giới.

Tàu chạy vùng biển gần: là những tàu có tải trọng không lớn, kinh doanh chuyên chở giữa các cảng gần nhau, tập trung nguồn hàng cho các cảng lớn để tàu chạy vùng biển xa vận chuyển tiếp tục.

Theo phương thức kinh doanh:

Tàu chợ (Liner): Tàu chợ là tàu chạy thường xuyên trên một tuyến

đường nhất định, ghé qua những cảng nhất định theo một lịch trình định trước. Tàu chợ hoạt động trên tuyến đường nhất định nên người ta còn gọi là tàu định tuyến. Lịch chạy tàu thường được các hãng tàu công bố trên các phương tiện thông tin đại chúng để phục vụ khách hàng.

Căn cứ vào hoạt động của tàu chợ, chúng ta có thể rút ra những đặc điểm cơ bản của tàu chợ như sau:

- Tàu chợ thường chở hàng bách hoá có khối lượng nhỏ.
- Cấu tạo của tàu chợ phức tạp hơn các loại tàu khác
- Điều kiện chuyên chở do các hãng tàu quy định và in sẵn trên vận đơn đường biển để phát hành cho người gửi hàng.

Tàu chạy rông (Tramp): là tàu chuyên chở hàng hóa giữa các cảng theo yêu cầu của chủ hàng mà không theo một tuyến đường nhất định. Tàu chạy rông bao gồm các tàu kinh doanh theo kiểu cho thuê chuyên (Voyage Charter) và cho thuê định hạn (Time Charter).

c. Đặc trưng kinh tế kỹ thuật của tàu buôn

Các tàu chở hàng rất đa dạng, song đều có các đặc trưng kinh tế kỹ thuật sau:

Tên tàu (Ship's name): là tên gọi của con tàu do chủ tàu đặt và được cơ quan đăng kiểm chấp nhận. tại Việt Nam, việc đặt tên cho tàu biển được quy định tại điều 21 của bộ luật Hàng Hải:

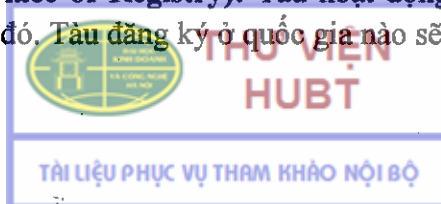
Tàu biển Việt Nam phải được đặt tên và theo nguyên tắc sau đây:

1. Tên tàu biển do chủ tàu đặt nhưng không được trùng với tên tàu biển đã đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam;

2. Không sử dụng tên cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang, tổ chức chính trị, tổ chức chính trị - xã hội để làm toàn bộ hoặc một phần tên của tàu biển, trừ trường hợp có sự chấp thuận của cơ quan, đơn vị hoặc tổ chức đó;

3. Không sử dụng từ ngữ, ký hiệu vi phạm truyền thống lịch sử, văn hóa, đạo đức và thuần phong mỹ tục của dân tộc.

Nơi đăng ký (Place of Registry): Tàu hoạt động ở trên biển phải đăng ký ở quốc gia nào đó. Tàu đăng ký ở quốc gia nào sẽ mang quốc tịch ở quốc gia đó.



Tại Việt Nam, đăng ký tàu biển là việc ghi, lưu trữ các thông tin về tàu biển vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam và cấp Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển Việt Nam theo quy định của Bộ luật Hàng Hải 2015 và quy định khác của pháp luật có liên quan.

Điều 18. Nguyên tắc đăng ký tàu biển

1. Việc đăng ký tàu biển Việt Nam được thực hiện theo nguyên tắc sau đây:

a) Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam, bao gồm đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam và đăng ký quyền sở hữu tàu biển đó. Trường hợp tàu biển thuộc sở hữu của từ hai tổ chức, cá nhân trở lên thì việc đăng ký phải ghi rõ các chủ sở hữu và tỷ lệ sở hữu tàu biển đó.

Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài có đủ điều kiện quy định tại Điều 20 của Bộ luật này được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam. Việc đăng ký tàu biển Việt Nam thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài bao gồm đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam và đăng ký quyền sở hữu tàu biển đó hoặc chỉ đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam.

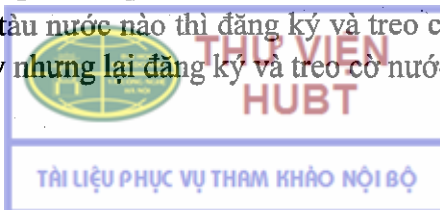
Tàu biển nước ngoài do tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê theo hình thức thuê tàu trần, thuê mua tàu có thể được đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam;

b) Tàu biển đã đăng ký ở nước ngoài không được đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam, trừ trường hợp đăng ký cũ đã được tạm ngừng hoặc đã bị xóa;

c) Việc đăng ký tàu biển Việt Nam do Cơ quan đăng ký tàu biển Việt Nam thực hiện công khai và thu lệ phí; tổ chức, cá nhân có quyền yêu cầu được cấp trích lục hoặc bản sao từ Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam và phải nộp lệ phí.

2. Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam có thể được đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài.

Cờ tàu (Flag of Ship): cờ tàu có 2 loại, cờ thường và cờ phương tiện. Cờ thường là tàu nước nào thì đăng ký và treo cờ nước đó. Cờ phương tiện là tàu nước này nhưng lại đăng ký và treo cờ nước khác.



Chủ tàu (Shipowner): là người sở hữu tàu biển. Chủ tàu có thể khai thác chính con tàu của mình để kinh doanh dịch vụ chuyên chở. Trong trường hợp này chủ tàu đồng thời là người chuyên chở. Ngoài ra, chủ tàu có thể cho người khác thuê tại con tàu của mình để kinh doanh. Theo điều 15, bộ luật Hàng Hải:

1. Chủ tàu là người sở hữu tàu biển.

2. Người quản lý, người khai thác và người thuê tàu trần được thực hiện các quyền, nghĩa vụ của chủ tàu quy định tại Bộ luật này theo hợp đồng ký kết với chủ tàu.

3. Tổ chức được Nhà nước giao quản lý, khai thác tàu biển cũng được áp dụng các quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan như đối với chủ tàu.

Kích thước của tàu: bao gồm chiều dài và chiều rộng của tàu.

Chiều dài của tàu (Length over all): là khoảng cách thẳng góc từ mũi tàu đến đuôi tàu.

Chiều rộng của tàu (Breadth extreme) là khoảng cách thẳng góc giữa hai điểm rộng nhất của thành tàu.

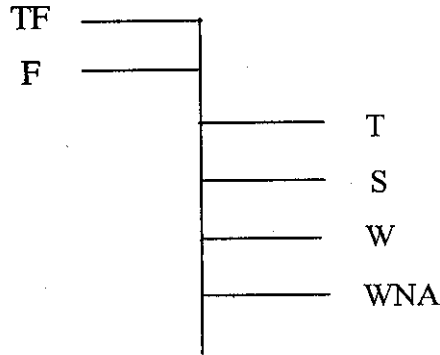
Mớn nước của tàu (Draft, Draught): là chiều cao thẳng đứng từ đáy tàu lên mặt nước. Đây là một đại lượng thay đổi tùy theo khối lượng hàng hóa chuyên chở, mùa và vùng biển tàu đi qua. Do đó, mớn nước cho biết tàu có thể ra vào các cảng, sông ngòi,... có độ sâu bao nhiêu. Mớn nước còn phụ thuộc vào trọng lượng vật phẩm trên tàu. Mớn nước có thể dùng để xác định lượng hàng hóa trên tàu, nghĩa là dùng mớn nước để cân hàng.

Mớn nước tối thiểu (Light Draught): là chiều cao thẳng góc từ đáy tàu lên đến mặt nước khi tàu không chở hàng. Mớn nước tối thiểu còn được gọi là mớn nước cấu tạo.

Mớn nước tối đa (Loaded draught): là chiều cao thẳng góc từ đáy tàu lên đến mặt nước khi tàu chở đầy hàng và đứng trọng tải quy định.

Căn cứ vào mớn nước của tàu, mùa và vùng biển tàu đi qua, người ta kẻ lên thành tàu các vạch xếp hàng (Load line) còn được gọi là vạch Plimsoll. Hàng hóa được xếp lên tàu căn cứ vào vạch xếp hàng nhằm đảm bảo an toàn cho tàu và hàng trong hành trình vận chuyển.

Vạch xếp hàng được kẻ trên thành tàu như sau:



Trong đó:

TF (Tropical Fresh Water Load Line): Vạch xếp hàng ở vùng nước ngọt nhiệt đới.

F (Fresh Water Load Line): Vạch xếp hàng ở vùng nước ngọt.

T (Tropical Load Line): Vạch xếp hàng ở vùng nhiệt đới.

S (Summer Load Line): Vạch xếp hàng vào mùa hè.

W (Winter Load Line): Vạch xếp hàng vào mùa đông.

WNA (Winter North Atlantic Load Line): Vạch xếp hàng ở vùng Bắc Đại Tây Dương vào mùa đông.

Các vạch T, S, W, WNA là mức nước tối đa của tàu ở vùng nước mặn, cho nên khi tàu đi từ vùng biển này sang vùng biển khác có các vạch xếp hàng khác thì tàu phải xếp hàng để đảm bảo an toàn, không lớn hơn mức nước tối đa ở vùng biển khác.

Trọng lượng của tàu (Displacement Tonnage): Trọng lượng của tàu bằng trọng lượng của khối nước mà tàu chiếm chỗ, tương ứng với thể tích phần tàu chìm dưới nước. Trọng lượng tàu có thể được đo bằng mét khối hay tấn khối của anh (feet) hoặc tấn dài (long ton). Trọng lượng của khối nước mà tàu chiếm chỗ có thể tính được bằng cách lấy thể tích của khối nước mà tàu chiếm chỗ tính bằng feet chia cho 35.

Công thức tính trọng lượng của tàu như sau:



Trong đó:

- D: Trọng lượng của tàu
- M: Thể tích khối nước tàu chiếm chỗ

Có hai loại trọng lượng tàu:

Trọng lượng tàu không hàng (Light Displacement): là trọng lượng của vỏ tàu, máy móc, các trang thiết bị có ở trên tàu, nước trong nồi hơi, thuyền viên, hành lý.

Trọng lượng tàu đầy hàng (Heavy Displacement): là trọng lượng của tàu không hàng cộng với trọng lượng của hàng hóa và các vật phẩm cung ứng cho chuyến đi mà tàu có thể chở được.

Trọng tải của tàu: (Dead Weight Tonnage - DWT) DWT biểu thị khả năng chuyên chở của con tàu tính bằng tấn dài (long ton) ở mức nước tối đa.

Trọng tải toàn phần (Deadweight Capacity – DWC): bằng trọng lượng của tàu đầy hàng trừ đi trọng lượng của tàu không hàng. Như vậy, trọng tải toàn phần của tàu tính bằng trọng lượng của hàng hóa và các vật phẩm cung ứng cho chuyến đi mà tàu có thể chở được ở mức nước tối đa.

Trọng tải tịnh (Deadweight Cargo Capacity – DWCC): bằng trọng tải toàn phần của tàu trừ đi trọng lượng các vật phẩm cung ứng cho chuyến đi. Như vậy, trọng tải tịnh của tàu chính là trọng lượng hàng hóa thương mại tàu có thể chở được. Trọng tải tịnh của tàu là một đại lượng thay đổi, nó phụ thuộc vào khối lượng vật phẩm cung ứng cho chuyến đi.

Dung tích đăng ký của tàu (Register Tonnage): bằng tổng thể tích của các khoang trống khép kín ở trên tàu được tính bằng tấn đăng ký (Register Ton). Trong đó, 1 Register Ton = 100 cubicfeet = 2.83m³

Có hai loại dung tích đăng ký:

Dung tích đăng ký toàn phần (Gross Registered Tonnage - GRT): là tổng dung tích của các khoang trống khép kín có ở trên tàu, từ boong trở xuống nhưng trừ đi các khoang trống để chứa nước, lối đi, buồng lái, buồng hải đồ, buồng tắm, buồng vệ sinh, kho...

Dung tích đăng ký tịnh (Net Registered Tonnage - NRT): là dung tích của các khoang trống khép kín dùng để chứa hàng.

Dung tích hàng chứa của tàu (Cargo capacity): là tổng dung tích

của các khoang dùng để chứa hàng.

Dung tích chứa hàng rời (Grain Capacity): là khả năng xếp hàng rời của hầm tàu

Dung tích chứa hàng bao kiện (Bale Capacity): là khả năng chứa hàng đóng kiện của tàu

Hệ số xếp hàng của tàu (Coefficient of Loading): là tỷ lệ giữa dung tích chứa hàng của tàu và trọng tải tịnh của tàu. Hệ số xếp hàng của tàu được xác định bằng công thức sau:

$$CL \text{ (Coefficient of Loading)} = \frac{CC \text{ (Cargo Capacity)}}{DWC \text{ (Deadweight Cargo)}}$$

Do dung tích chứa hàng của tàu có hai loại nên hệ số xếp hàng của tàu cũng có hai loại: hệ số xếp hàng rời và hệ số xếp hàng bao kiện. Hệ số xếp hàng của tàu cho biết một tấn trọng tải tịnh của tàu tương đương với bao nhiêu đơn vị dung tích chứa hàng của tàu. Vì vậy, muốn tận dụng hết đồng thời trọng tải tịnh của tàu cũng như dung tích chứa hàng của tàu thì phải chọn được mặt hàng có hệ số xếp hàng của tàu bằng hệ số xếp hàng của tàu.

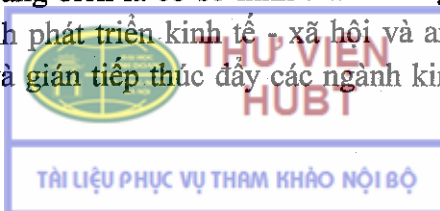
Hệ số xếp hàng của hàng (Stowage Factor – SF): là mối quan hệ tỷ lệ giữa thể tích và trọng lượng của mặt hàng đó. Hệ số xếp hàng của hàng cho biết một tấn hàng hóa chiếm bao nhiêu đơn vị thể tích trong hầm tàu, có tính cả dung sai cho phép. Các hàng hóa khác nhau có hệ số xếp hàng khác nhau. Hàng được coi là hàng nặng nếu có $SF \leq 40$, được coi là hàng nhẹ nếu $SF \geq 40$.

Khi xếp hàng xuống tàu, muốn tận dụng hết trọng tải và dung tích của tàu, tức là xếp hàng đạt tối ưu thì hệ số xếp hàng của hàng phải bằng hệ số xếp hàng của tàu ($CL = SF$).

1.1.2. CẢNG BIỂN

a. Khái niệm:

Cảng biển là đầu mối trong vận chuyển hàng hóa, hành khách, là hạt nhân trong quy hoạch phát triển các loại hình giao thông vận tải; lưu chuyển hàng hóa trong nước, xuất nhập khẩu với số lượng lớn, giá thành thấp so với phương tiện khác. Cảng biển là cơ sở hình thành trung tâm chuỗi logistics, là nhân tố quyết định phát triển kinh tế - xã hội và an ninh - quốc phòng, góp phần trực tiếp và gián tiếp thúc đẩy các ngành kinh tế khác, phát triển



kinh tế xã hội khu vực, vùng miền, quốc gia.

Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng.

Bến cảng bao gồm cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, luồng vào bến cảng và các công trình phụ trợ khác.

Cầu cảng là kết cấu cố định thuộc bến cảng, được sử dụng cho tàu biển neo đậu, bốc dỡ hàng hoá, đón, trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.

b. Chức năng

Cảng biển có những chức năng cơ bản như: Cung cấp các phương tiện, thiết bị, nhân lực cần thiết cho tàu biển neo đậu, bốc dỡ hàng hóa, đón trả khách, cung cấp luồng hàng hải, đường giao thông trong cảng kết nối với hệ thống giao thông bên ngoài, cung cấp dịch vụ cung ứng, hỗ trợ tàu thuyền, sửa chữa... Bên cạnh đó, cảng biển có chức năng bổ sung như: Bảo đảm an toàn cho tàu thuyền ra vào cảng, bảo đảm vệ sinh môi trường, phòng chống cháy nổ.

Ngoài ra, cảng biển có những chức năng cá biệt: Kiểm tra, giám sát tiêu chuẩn an toàn của tàu thuyền kiểm soát ô nhiễm môi trường; đăng ký tàu thuyền, khảo sát thủy đạo, lập hải đồ; thực hiện dịch vụ kinh tế, thương mại: Dự án khu công nghiệp, hậu cần sau cảng, dịch vụ tư vấn...

Theo điều 76 của bộ luật Hàng Hải Việt Nam, chức năng cơ bản của cảng biển được quy định như sau:

1. *Cung cấp dịch vụ hỗ trợ tàu thuyền đến, rời cảng.*
2. *Cung cấp phương tiện, thiết bị và nhân lực cần thiết cho tàu thuyền neo đậu, bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách.*
3. *Cung cấp dịch vụ vận chuyển, bốc dỡ, lưu kho bãi và bảo quản hàng hóa trong cảng.*
4. *Đầu mối kết nối hệ thống giao thông ngoài cảng biển.*
5. *Là nơi để tàu thuyền trú ẩn, sửa chữa, bảo dưỡng hoặc thực hiện những dịch vụ cần thiết trong trường hợp khẩn cấp.*

6. Cung cấp các dịch vụ khác cho tàu thuyền, người và hàng hóa.

c. Hệ thống cơ sở vật chất tại cảng biển

Kết cấu hạ tầng cảng biển bao gồm cầu cảng, vùng nước trước cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước và các công trình phụ trợ khác được xây dựng, lắp đặt cố định tại vùng đất cảng và vùng nước trước cầu cảng.

Khu nước, vùng nước trước cầu cảng bao gồm vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch, vùng quay trở tàu, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão trong vùng nước cảng biển.

d. Hệ thống cảng biển tại Việt Nam

Việt Nam là quốc gia có vùng biển rộng, bờ biển dài và có chỉ số hàng hải (maritime index) là 0,01 (trung bình 100km² đất liền có 01 km bờ biển), cao gấp 6 lần tỷ lệ này của thế giới. Dọc bờ biển có nhiều eo vụng, vũng vịnh sâu, lại gần các trung tâm đô thị lớn, các trung tâm du lịch biển, đảo, các khu vực sản xuất hàng hóa có nhu cầu xuất nhập khẩu.

Ngoài ra, có gần 3.000 đảo ven bờ tạo thành hệ thống đảo "che chắn" hầu hết các vùng biển ven bờ và vùng ven biển của Việt Nam ở mức độ khác nhau. Tuyến giao thông quốc tế cắt qua khu vực Biển Đông được ví như con đường giao thương nhộn nhịp nhất nhì trên thế giới.

Vì vậy, xây dựng và phát triển hệ thống cảng biển mang tính sống còn đối với vận tải biển của nước ta và là kết cấu hạ tầng quan trọng quyết định sự phát triển và tốc độ tăng trưởng kinh tế biển thời gian tới. Đến nay, nước ta có khoảng 90 cảng biển lớn nhỏ và gần 100 địa điểm ven biển, ven đảo có thể xây dựng cảng, kể cả cảng ở quy mô trung chuyển quốc tế.

Ngày 24/06/2014 Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1037/QĐ-TTg về phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030. Theo đó, hệ thống cảng biển Việt Nam được phát triển theo vùng lãnh thổ, gồm 6 nhóm:

d.1) Theo vùng lãnh thổ, hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 gồm 06 nhóm cảng:

- Nhóm 1: Nhóm cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình;
- Nhóm 2: Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà

Tĩnh;



- Nhóm 3: Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi;

- Nhóm 4: Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận;

- Nhóm 5: Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (bao gồm cả Côn Đảo và trên sông Soài Rạp thuộc địa bàn tỉnh Long An);

- Nhóm 6: Nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long (bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam).

d.2) Theo quy mô, chức năng nhiệm vụ, hệ thống cảng biển Việt Nam có các loại cảng:

- Cảng tổng hợp quốc gia là các cảng chính trong hệ thống cảng biển Việt Nam, bao gồm:

+ Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu và cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong, tỉnh Khánh Hòa (Loại IA);

+ Cảng đầu mối khu vực (Loại I), gồm: Quảng Ninh, Nghi Sơn (Thanh Hóa), Nghệ An, Hà Tĩnh, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Dung Quất (Quảng Ngãi), Quy Nhơn (Bình Định), Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Cần Thơ.

- Các cảng tổng hợp địa phương (Loại II) có phạm vi hấp dẫn và chức năng phục vụ chủ yếu trong phạm vi địa phương (tỉnh, thành phố);

- Cảng chuyên dùng (Loại III) phục vụ trực tiếp cho các cơ sở công nghiệp tập trung, hàng qua cảng có tính đặc thù (dầu thô, sản phẩm dầu, than, quặng, xi măng, clinke, hành khách,...) và là một hạng mục trong tổng thể cơ sở công nghiệp. Riêng cảng chuyên dùng trung chuyển than nhập khẩu cho các nhà máy nhiệt điện sẽ bố trí đầu mối tiếp nhận, trung chuyển chung cho từng cụm nhà máy.

Trong mỗi cảng biển có thể có nhiều khu bến cảng, mỗi khu bến cảng có thể có nhiều bến cảng, mỗi bến cảng có thể có nhiều cầu cảng với công năng và quy mô khác nhau, bổ trợ nhau về tổng thể. Tại cảng biển chuyên dùng có thể có bến xếp, dỡ hàng tổng hợp phục vụ trực tiếp cho cơ sở công nghiệp.

Các cảng biển tiềm năng xác định trong quy hoạch được phát triển khi có nhu cầu và khả năng đầu tư, chủ yếu được đầu tư vào giai đoạn sau



của quy hoạch; cần dành quỹ đất thích hợp để phát triển các cảng này đáp ứng các yêu cầu về kinh tế - kỹ thuật nhằm đảm bảo hiệu quả đầu tư trong tương lai.

Theo Quyết định số 70/2013/QĐ-TTg ngày 19 tháng 11 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ), cảng biển ở Việt nam được phân loại như sau:

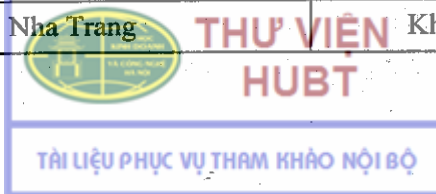
- **Cảng biển loại I** là cảng biển đặc biệt quan trọng phục vụ chủ yếu cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng. Đối với cảng biển loại I có vai trò là cảng cửa ngõ hoặc cảng trung chuyển quốc tế, phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước được ký hiệu là cảng biển loại IA;

- **Cảng biển loại II** là cảng biển quan trọng phục vụ chủ yếu cho việc phát triển kinh tế - xã hội của vùng, địa phương;

- **Cảng biển loại III** là cảng biển chuyên dùng phục vụ chủ yếu cho hoạt động của doanh nghiệp.

Bảng 2.1: Danh sách cảng biển Việt Nam hiện nay

	Tên cảng biển	Trực thuộc tỉnh, thành phố
Cảng loại I		
1	Cẩm Phá	Quảng Ninh
2	Hòn Gai	Quảng Ninh
3	Nghi Sơn	Thanh Hóa
4	Hải Phòng	Hải Phòng
5	Cửa Lò	Nghệ An
6	Vũng Áng	Hà Tĩnh
7	Chân Mây	Thừa Thiên Huế
8	Đà Nẵng	Đà Nẵng
9	Dung Quất	Quảng Ngãi
10	Quy Nhơn	Bình định
11	Vân Phong	Khánh Hòa
12	Nha Trang	Khánh Hòa



13	Ba ngòi	Khánh Hòa
14	TP. Hồ Chí Minh	Hồ Chí Minh
15	Vũng Tàu	Vũng Tàu
16	Đồng Nai	Đồng Nai
17	Cần Thơ	Cần Thơ
Cảng loại II		
1	Mũi Chùa	Quảng Ninh
2	Diêm Điền	Thái Bình
3	Lệ Môn	Nam Định
4	Nam Định	Thanh Hóa
5	Bến Thủy	Nghệ An
6	Xuân Hải	Hà Tĩnh
7	Cửa Việt	Quảng Bình
8	Quảng Bình	Quảng trị
9	Thuận An	Thừa Thiên Huế
10	Quảng Nam	Quảng nam
11	Sa Kỳ	Quảng Ngãi
12	Vũng Rô	Phú Yên
13	Cà Ná	Ninh Thuận
14	Phú Quý	Bình Thuận
15	Bình Dương	Bình Dương
16	Đồng Tháp	Đồng Tháp
17	Mỹ Thới	An Giang
18	Vĩnh Long	Vĩnh Long
19	Mỹ Tho	Tiền Giang
20	Năm Căn	Cà Mau
21	Hòn Chông	Kiên Giang
22	Bình Trị	Kiên Giang
23	Côn Đảo	Vũng Tàu

Cảng loại III		
1	Mỏ Hồng Ngọc	Vũng Tàu
2	Mỏ Rạng Đông	Vũng Tàu
3	Mỏ Lan Tây	Vũng Tàu
4	Mỏ Rồng Đồi	Vũng Tàu
5	Mỏ Sư Tử Đen	Vũng Tàu
6	Mỏ Chí Linh	Vũng Tàu
7	Mỏ Ba Vì	Vũng Tàu
8	Mỏ Đại Hùng	Vũng Tàu
9	Mỏ Vietsopetro 01	Vũng Tàu

Nguồn: Phụ lục III Bảng tiêu chí đánh giá, phân loại cảng biển, bến cảng (Ban hành kèm theo Quyết định số 70/2013/QĐ-TTg ngày 19 tháng 11 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ)

1.1.3. TUYẾN ĐƯỜNG BIỂN

Là các tuyến đường nối hai hay nhiều cảng với nhau trên đó tàu biển hoạt động chở khách hoặc hàng hoá

Các tuyến đường vận tải biển hai chiều xuất và nhập khẩu từ các cảng Việt Nam (Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Cái Mép) đi đến các quốc gia và vùng lãnh thổ trên khắp thế giới:

- Cảng chính Châu Âu như: cảng Hamburg, Leharve, Rotterdam, Anwerp, Felixtowe, Zeebrugge,...
- Cảng chính Hoa Kỳ như: cảng Los Angeles, Long Beach, Oak Land, New York, Savannah, Chicago,...
- Khu vực Trung - Nam Mỹ: cảng Panama, Callao, San Vicente, Santiago, Rio De Janeiro,...
- Nam Phi, Trung - Bắc Phi: cảng Capetown, Durban, Port Elizabeth, Luanda Douala, Casablanca,...
- Úc: cảng Melbourne Sydney, Adelaide, Brisbane, Perth, Auckland, Christchurch,...
- Trung Quốc: cảng Shanghai, Ningbo, Shenzhen, Shekou, Qingdao, Xiamen, Tianjin, Dalian,...



Các thị trường truyền thống của đội tàu Việt Nam đa số là các thị trường có tỷ suất lợi nhuận thấp. Các tuyến có giá cước khá cao như Hàn Quốc, Nhật Bản, Bắc Trung Quốc thì tàu Việt Nam không đủ điều kiện để đi đến, hoặc có thể đến nhưng thường xuyên bị bắt giữ, làm phát sinh nhiều chi phí không dự kiến trước được. Ngoài ra, Việt Nam hiện nay không có một cảng biển trung chuyển tầm cỡ khu vực, chính điều này khiến hàng hóa xuất khẩu đi thị trường Tây Âu và Bắc Mỹ phải trung chuyển ở các cảng Singapore và Malaysia đã làm tăng chi phí vận tải.

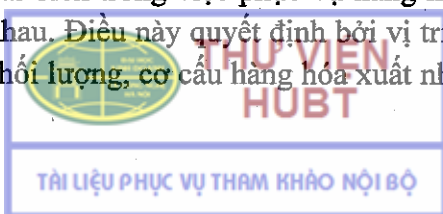
1.2. VAI TRÒ CỦA VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN TRONG THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ

Vận tải đường biển là việc chuyên chở hàng hóa hay hành khách trong nước hoặc giữa nước này và nước khác bằng đường biển. Vận tải biển là hoạt động vận tải có liên quan đến việc sử dụng kết cấu hạ tầng và phương tiện vận tải biển, đó là việc sử dụng những khu đất, khu nước gắn liền với các tuyến đường biển nối liền các quốc gia, các vùng lãnh thổ, hoặc các khu vực trong phạm vi một quốc gia, và việc sử dụng tàu biển, các thiết bị xếp dỡ... để phục vụ việc dịch chuyển hành khách và hàng hoá trên những tuyến đường biển.

Vận tải biển ra đời khá sớm so với các phương thức vận tải khác. Ngay từ thế kỷ V trước công nguyên con người đã biết lợi dụng biển làm các tuyến đường giao thông để giao lưu các vùng, các miền, các quốc gia với nhau trên thế giới. Cho đến nay vận tải biển trở thành ngành vận tải hiện đại trong hệ thống vận tải quốc tế.

Vận tải biển có thể phục vụ chuyên chở hầu hết các loại hàng hóa. Hiện nay, vận tải đường biển giữ vị trí số một trong chuyên chở hàng hóa trên thị trường thế giới. Nó đảm bảo chuyên chở gần 80% tổng khối lượng hàng hóa trong buôn bán quốc tế. Nguyên tắc “tự do hàng hải” đã tạo thuận lợi cho ngành vận tải đường biển và nhờ đó tàu thuyền mang mọi quốc tịch được tự do hoạt động trên các tuyến thương mại quốc tế. Khối lượng hàng hóa chuyên chở bằng đường biển tăng nhanh hơn trong các năm qua.

Vai trò của vận tải biển trong việc phục vụ hàng hóa xuất khẩu của mỗi nước không giống nhau. Điều này quyết định bởi vị trí địa lý, khả năng phát triển đội tàu biển, khối lượng, cơ cấu hàng hóa xuất nhập khẩu của mỗi nước.



- Vận tải biển mang đến khả năng thúc đẩy giao lưu buôn bán quốc tế một cách nhanh chóng và sự đa dạng trong tất cả các loại hàng hóa trên khắp thế giới và hình thức này cũng góp phần mang đến sự thay đổi cơ cấu trong thương mại hàng hóa của quốc tế.

- Vai trò của vận tải đường biển còn được thể hiện là có thể vận chuyển được một số lượng hàng hóa lớn với giá thành siêu rẻ so với các hình thức thông thường khác giúp cho những người mua bán có thể tối ưu hóa được các khoản lợi nhuận.

- Vận tải đường biển là một hình thức vận chuyển an toàn nhất tính đến thời điểm hiện tại bởi giao thông trên biển khá rộng rãi thoải mái, hơn nữa di chuyển trên nước nên rất hiếm khi hàng hóa trên tàu bị ảnh hưởng. Vận tải đường biển còn có khả năng vận chuyển được các loại hàng hóa với kích thước siêu trường, siêu trọng. Một điều mà các hình thức vận chuyển khác không thể làm được.

2. CÁC PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU

2.1. PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU CHỢ (liner charter)

2.1.1. KHÁI NIỆM

a. Khái niệm và đặc điểm của tàu chợ

Khái niệm

Tàu chợ (Liner) là tàu chạy thường xuyên trên một tuyến đường nhất định, ghé qua những cảng nhất định theo một lịch trình định trước.

Tàu chợ hoạt động trên tuyến đường nhất định nên còn có tên gọi khác là tàu định tuyến. Lịch chạy tàu thường được các hãng tàu công bố trên các phương tiện thông tin đại chúng để phục vụ khách hàng.

Đặc điểm tàu chợ

Căn cứ vào hoạt động của tàu chợ, chúng ta có thể rút ra những đặc điểm cơ bản như sau:

- Là những tàu chở hàng bách hoá, tốc độ tương đối nhanh, 18-20 hải lý/giờ.

- Có trang thiết bị xếp dỡ riêng.

- Chạy giữa các cảng theo một lịch trình công bố trước.

- Quan hệ của chủ tàu và chủ hàng được điều chỉnh bởi Vận đơn

đường biển (Bill of Lading).

- Điều kiện, điều khoản chuyên chở được in sẵn trên vận đơn.
- Cước phí tàu chợ thường bao gồm cả chi phí xếp dỡ, được tính theo biểu cước (Tariff) của hãng tàu.

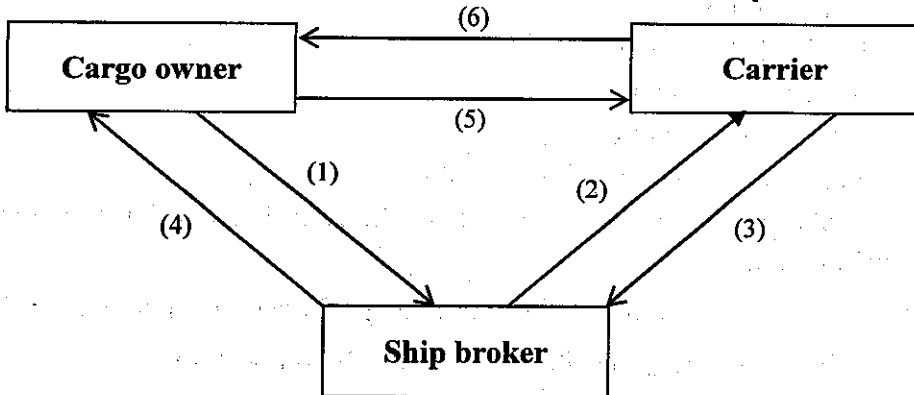
b. Khái niệm phương thức thuê tàu chợ

Là phương thức thuê tàu mà người thuê tàu hay còn gọi là chủ hàng (cargo owner) thông qua người môi giới (broker) hoặc liên hệ trực tiếp với người chuyên chở (carrier) yêu cầu họ dành cho mình một phần chiếc tàu để chuyên chở hàng hoá từ cảng này đến cảng khác và trả cước phí theo biểu cước định trước.

Mối quan hệ giữa người chuyên chở và người thuê tàu được điều chỉnh bằng vận đơn đường biển (Bill of lading – B/L).

2.1.2. CÁC BƯỚC THUÊ TÀU

Sơ đồ 2.1: Các bước thuê tàu chợ



Quy trình thuê tàu chợ có thể khái quát thành các bước cụ thể như sau:

- + Bước 1: Chủ hàng thông qua người môi giới, tìm con tàu phù hợp để vận chuyên hàng hoá cho mình.
- + Bước 2: Người môi giới tìm đến các hãng tàu để hỏi tàu
- + Bước 3: Người chuyên chở cung cấp thông tin về con tàu.
- + Bước 4: Người môi giới thông báo cho chủ hàng về việc đã tìm được con tàu phù hợp.
- + Bước 5: Chủ hàng gửi giấy lưu cước (Booking Note) đến hãng tàu



+ Bước 6: Hãng tàu ký chấp nhận lên giấy lưu cước

Qua các bước tiến hành thuê tàu chợ chúng ta thấy người ta không ký hợp đồng thuê tàu. Khi chủ hàng có nhu cầu gửi hàng bằng tàu chợ chỉ cần thể hiện trên giấy lưu cước với hãng tàu và khi hãng tàu đồng ý nhận hàng để chở thì khi nhận hàng, hãng tàu sẽ phát hành vận đơn cho người gửi hàng. Vận đơn khi đã phát hành nghĩa là hãng tàu có trách nhiệm thực hiện việc vận chuyển lô hàng.

2.1.3. VẬN ĐƠN ĐƯỜNG BIỂN

a. Khái niệm

Vận đơn đường biển (Bill of Lading - B/L) là chứng từ vận tải bằng đường biển do người có chức năng phát hành cho người gửi hàng sau khi hàng được bốc lên tàu hoặc sau khi hàng được nhận để xếp

Vận đơn thông thường có các tên sau:

- Bill of Lading
- Ocean Bill of Lading
- Marine Bill of Lading
- Sea Bill of Lading
- Liner Bill of Lading
- Port to Port Shipment Bill of Lading

Từ khái niệm trên ta rút ra một số đặc điểm khi nói đến vận đơn đường biển như sau:

- Việc chuyên chở hàng hóa bằng đường biển bắt buộc phải xảy ra.
- Đây là loại chứng từ *sở hữu* hàng hóa ghi trên vận đơn.
- Người phát hành vận đơn phải là người có chức năng chuyên chở, tức là phải có giấy phép kinh doanh vận tải theo luật định
- Thời điểm cấp vận đơn có thể là:
 - + Sau khi hàng hóa đã được bốc xong lên tàu
 - + Sau khi hàng hóa được nhận để chở

b. Chức năng

B/L là chứng từ vận tải được sử dụng nhiều nhất đối với hàng hoá xuất nhập khẩu bởi hàng hoá chủ yếu được chuyên chở bằng đường biển. Đây cũng là chứng từ quan trọng nhất trong bộ chứng từ thanh toán, vận đơn có 3 chức năng chính sau đây:

- Vận đơn là bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận lên tàu hàng hoá với số lượng, chủng loại, tình trạng như ghi rõ trong vận đơn để vận chuyển đến nơi đến. Thực hiện chức năng này, vận đơn là biên lai nhận hàng của người chuyên chở cấp cho người xếp hàng. Nếu không có ghi chú gì trên vận đơn thì những hàng hoá ghi trong đó đương nhiên được thừa nhận có "Tình trạng bên ngoài thích hợp" (In apperent good order and condition). Điều này cũng có nghĩa là người gửi đã giao hàng cho người nhận thông qua người chuyên chở và người chuyên chở nhận hàng hoá như thế nào thì phải giao cho người xuất trình vận đơn gốc một cách hợp pháp như đã ghi trên vận đơn ở cảng dỡ hàng.

- Vận đơn gốc là chứng từ có giá trị, dùng để định đoạt và nhận hàng hay nói đơn giản hơn vận đơn là chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hoá ghi trong vận đơn. Vì vậy, vận đơn có thể mua bán, chuyển nhượng được. Việc mua bán, chuyển nhượng có thể được thực hiện nhiều lần trước khi hàng hoá được giao. Cứ mỗi lần chuyển nhượng như vậy, người cầm vận đơn gốc trong tay là chủ của hàng hoá ghi trong vận đơn, có quyền đòi người chuyên chở giao hàng cho mình theo điều kiện đã quy định trong vận đơn tại cảng đến.

- Vận đơn đường biển là bằng chứng xác nhận hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng đường biển đã được ký kết. Trong trường hợp thuê tàu chuyên, trước khi cấp vận đơn đường biển, người thuê tàu và người cho thuê tàu đã ký kết với nhau một hợp đồng thuê tàu chuyên (charter party). Khi hàng hoá được xếp hay được nhận để xếp lên tàu, người chuyên chở cấp cho người gửi hàng vận đơn đường biển. Vận đơn được cấp xác nhận hợp đồng vận tải đã được ký kết. Trong trường hợp thuê tàu chợ thì không có sự ký kết trước một hợp đồng thuê tàu như thuê tàu chuyên mà chỉ có sự cam kết (từ phía tàu hay người chuyên chở) sẽ dành chỗ xếp hàng cho người thuê tàu. Sự cam kết này được ghi thành một văn bản, gọi là giấy lưu cước (Booking Note). Vậy, vận đơn được cấp là bằng chứng duy nhất xác nhận hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển đã được ký kết. Nội dung của vận đơn là cơ sở pháp lý để giải quyết mọi tranh chấp xảy ra sau này giữa người phát hành và người cầm giữ vận đơn.

Các ngân hàng thương mại khi tham gia vào phương thức thanh toán tín dụng chứng từ thường tận dụng chức năng thứ hai của B/L để không chế

vận đơn, kiểm soát hàng hoá và chỉ giao B/L cho người nhập khẩu khi họ thanh toán bộ chứng từ xuất trình đòi tiền.

c. Tác dụng của B/L

- Vận đơn là cơ sở pháp lý điều chỉnh mối quan hệ giữa người xếp hàng, nhận hàng và người chuyên chở.

- Vận đơn là căn cứ để khai hải quan và làm thủ tục xuất nhập khẩu hàng hoá.

- Vận đơn là căn cứ để nhận hàng và xác định số lượng hàng hoá người bán gửi cho người mua và dựa vào đó để ghi sổ, thống kê, theo dõi xem người bán (người chuyên chở) đã hoặc không hoàn thành trách nhiệm của mình như quy định trong hợp đồng mua bán ngoại thương (vận đơn).

- Vận đơn cùng các chứng từ khác của hàng hoá lập thành bộ chứng từ thanh toán tiền hàng.

- Vận đơn là chứng từ quan trọng trong bộ chứng từ khiếu nại người bảo hiểm, hay những người khác có liên quan.

- Vận đơn còn được sử dụng làm chứng từ để cầm cố, mua bán, chuyển nhượng hàng hoá ghi trên vận đơn

d. Nội dung chủ yếu của B/L

Theo thông lệ, tập quán quốc tế, B/L gồm hai mặt, mặt trước bao gồm những nội dung:

- Tên tàu & tên người vận chuyển và trụ sở giao dịch chính
- Cảng xếp hàng (Port of loading), cảng chuyên tải (Port of transhipment) nếu có
- Cảng dỡ hàng (Port of discharge)
- Tên người nhận hàng (Consignee)
- Tên hàng, ký mã hiệu (Marking), số lượng kiện (Number of packages), trọng lượng cả bì.
- Cước phí (Freight), phụ phí (Charge) phải trả cho người vận chuyển và điều kiện thanh toán: đã trả (Freight prepaid) hay cước thu sau (Freight collect/ Freight payable at destination).
- Thời gian và địa điểm cấp B/L (Date and place of issue).
- Số bản gốc B/L đã cấp cho người gửi hàng (Number of original

B/L)

- Chữ ký của người vận chuyển hoặc thuyền trưởng hoặc của người đại diện cho thuyền trưởng.

Mặt sau của B/L thường nêu rõ nguồn luật áp dụng cùng các điều khoản, điều kiện của hợp đồng vận chuyển hàng hoá.

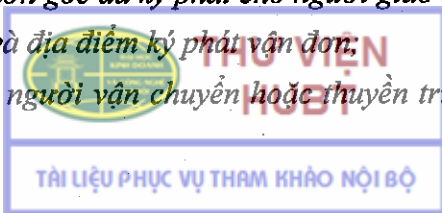
- Cơ sở pháp lý của B/L: quy định các điều khoản của B/L phải phù hợp với luật pháp nước nào hay công ước quốc tế nào.

- Các điều khoản về trách nhiệm và miễn trách của người vận chuyển.

Ngoài ra, tại Việt Nam, nội dung của vận đơn được quy định tại điều 160, Bộ luật Hàng hải

1. Vận đơn bao gồm nội dung sau đây:

- a) Tên và trụ sở chính của người vận chuyển;
- b) Tên người giao hàng;
- c) Tên người nhận hàng hoặc ghi rõ vận đơn được ký phát dưới dạng vận đơn theo lệnh hoặc vận đơn vô danh;
- d) Tên tàu biển;
- đ) Tên hàng, mô tả về chủng loại, kích thước, thể tích, số lượng đơn vị, trọng lượng hoặc giá trị hàng hóa, nếu xét thấy cần thiết;
- e) Mô tả tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hóa;
- g) Ký, mã hiệu và đặc điểm nhận biết hàng hóa mà người giao hàng đã thông báo bằng văn bản trước khi bốc hàng lên tàu biển và được đánh dấu trên từng đơn vị hàng hóa hoặc bao bì;
- h) Giá dịch vụ vận chuyển và các khoản thu khác của người vận chuyển; phương thức thanh toán;
- i) Nơi bốc hàng và cảng nhận hàng;
- k) Cảng trả hàng hoặc chỉ dẫn thời gian, địa điểm sẽ chỉ định cảng trả hàng;
- l) Số bản vận đơn gốc đã ký phát cho người giao hàng;
- m) Thời điểm và địa điểm ký phát vận đơn;
- n) Chữ ký của người vận chuyển hoặc thuyền trưởng hoặc đại diện



khác có thẩm quyền của người vận chuyển.

Trong vận đơn, nếu thiếu một hoặc một số nội dung quy định tại khoản này nhưng phù hợp với quy định tại Điều 148 của Bộ luật này thì không ảnh hưởng đến giá trị pháp lý của vận đơn.

2. Trường hợp tên người vận chuyển không được xác định cụ thể trong vận đơn thì chủ tàu được coi là người vận chuyển. Trường hợp vận đơn được lập theo quy định tại khoản 1 Điều này ghi không chính xác hoặc không đúng sự thật về người vận chuyển thì chủ tàu chịu trách nhiệm bồi thường các tổn thất phát sinh và sau đó được quyền yêu cầu người vận chuyển bồi hoàn.

Ngoài những nội dung nêu trên, trong quá trình lập và phát hành B/L trong phương thức thanh toán tín dụng chứng từ, người xuất khẩu cần lưu ý một số điểm sau đây:

- Mô tả hàng hóa và số kiện hàng phải phù hợp với hoá đơn. Từ “Shipped on board” (đã xếp hàng lên tàu) phải được ghi trên B/L.

- B/L có các từ: “Received for shipment” (nhận hàng để chở...) hoặc “Received from the shipper” (đã nhận từ người gửi hàng), đây là loại B/L không được ngân hàng chấp nhận thanh toán, trừ khi B/L này được công ty tàu biển, thuyền trưởng hoặc đại lý của họ xác nhận với các từ “Shipped on board on a named vessel and date of loading” (đã xếp hàng lên tàu được chỉ định và ngày tháng xếp hàng lên tàu).

- Bộ vận đơn đầy đủ (Full set of B/L) phải được xuất trình phù hợp với quy định của thư tín dụng.

- Mọi sửa đổi B/L phải được xác nhận bởi người chuyên chở, thuyền trưởng hoặc đại lý của họ, người xuất khẩu không được phép tự ý sửa đổi. Khi sửa đổi B/L phải đóng dấu “correction”.

- Nếu vận đơn được lập “theo lệnh” (To order) hoặc “theo lệnh của người gửi hàng” (To order of shipper), thì nó phải được người gửi hàng ký hậu để trống hợp pháp (Endorsed in blank), tức ký tên, đóng dấu vào mặt sau B/L. Ngược lại, nếu vận đơn được lập “theo lệnh” của một bên nào khác, thì người gửi hàng không cần ký hậu.



MẪU VẬN ĐƠN ĐƯỜNG BIỂN

BILL OF LADING FOR COMBINED TRANSPORT SHIPMENT OR PORT TO PORT SHIPMENT (1)			
Shipper: (4)		B/L No: (2)	
Consignee: (5)		SHIPPING COMPANY: (3)	
Notify party/ Address (No claim shall attach for failure to notify) (6)			
Pre-carriage (7)		Place of receipt (8)	
Port of loading (9)		Place of delivery (10)	
Port of discharge (11)		Vessel and Voy. No (12)	
Marks and Number (14)	Number and kind of Packages: Description of goods (15)	Gross weight (16)	Measurement (17)
Total No. of containers of Packages (in words): (18)			
ABOVE PARTICULARS AS DECLARED BY SHIPPER (19)			
Freight details, charges, etc... (20)		<p>RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill fo Lading, any local privileges and customs notwithstanding.</p> <p>The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier.</p> <p>In WITNESS whereof one (1) original Bill of lading has been signed if not otherwise stated above, the same being accomplished the other(s), if any, to be void. If required by</p>	

	the Carrier one (1) original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods of delivery order (21)	
SHIPPED on Board the Vessel No..... Date:..... By:..... (signed).... (22)	Place and date of issue: (23)	Number of Original Bills of lading (13)
	Signature: (24)(signed)....	

Chú thích:	(13) Số lượng B/L bản gốc
(1) Tiêu đề của vận đơn	(14) Dấu hiệu và số thứ tự
(2) Số vận đơn	(15) Mô tả hàng hoá
(3) Công ty vận chuyển	(16) Tổng trọng lượng
(4) Người gửi hàng	(17) Đo lường
(5) Người nhận hàng	(18) Tổng số containers
(6) Người nhận thông báo hàng đến	(19) Thông tin được cung cấp bởi người gửi hàng
(7) Vận chuyển hàng nội địa trước khi xếp hàng lên tàu	(20) Loại phí trả
(8) Địa điểm cấp đơn	(21) Ghi chú
(9) Cảng xếp hàng	(22) Ngày và chữ ký chủ tàu
(10) Cảng đến	(23) Địa điểm và thời gian phát hành
(11) Cảng chuyển tải	(24) Chữ ký
(12) Số hiệu chuyển/tên tàu	

e. Phân loại B/L

Căn cứ vào tính chất chuyển nhượng: theo thực tiễn thương mại và hàng hải quốc tế cũng như quy định của luật Hàng hải Việt Nam, người ta chia vận đơn thành ba loại sau:

- Vận đơn đích danh (Straight B/L): là vận đơn cấp phát cho một người nhận cụ thể, chỉ người có ghi tên trên B/L mới nhận được hàng.
- Vận đơn theo lệnh (To order B/L): là vận đơn trên đó ghi người

nhận hàng theo lệnh của một người nào đó. Có thể là của ngân hàng (To order of bank), của người nhận hàng (To order of consignee) hoặc của người gửi hàng (To order of shipper, to order of...). Theo tập quán thương mại quốc tế và theo điều E13 của ISBP 745, nếu vận đơn được phát hành theo lệnh để trống (to order of...) thì được hiểu rằng đó là theo lệnh của người gửi hàng.

- Vận đơn để trống (To bearer B/L): là vận đơn trên đó không ghi rõ tên người nhận hàng vì vậy ai cầm B/L này sẽ được nhận hàng.

Điều 159, Bộ luật Hàng hải quy định như sau:

1. Theo yêu cầu của người giao hàng, người vận chuyển có nghĩa vụ ký phát cho người giao hàng một bộ vận đơn.

2. Vận đơn có thể được ký phát dưới dạng sau đây:

a) Ghi rõ tên người nhận hàng, gọi là vận đơn đích danh;

b) Ghi rõ tên người giao hàng hoặc tên những người do người giao hàng chỉ định phát lệnh trả hàng, gọi là vận đơn theo lệnh;

c) Không ghi rõ tên người nhận hàng hoặc người phát lệnh trả hàng, gọi là vận đơn vô danh.

3. Trường hợp trong vận đơn theo lệnh không ghi rõ tên người phát lệnh trả hàng thì người giao hàng mặc nhiên được coi là người có quyền đó.

Trong ba loại vận đơn trên, vận đơn theo lệnh được dùng thông dụng trong buôn bán và vận tải quốc tế. Người nhận hàng có thể chuyển nhượng vận đơn cho người khác bằng cách ký hậu vận đơn (Endorsement). Ngoài ra vận đơn vô danh cũng có thể chuyển nhượng được mà không cần đến thủ tục ký hậu, chỉ cần trao tay cho người được chuyển nhượng. Vận đơn đích danh không chuyển nhượng được. Người có tên trong vận đơn đích danh là người nhận hàng hợp pháp cuối cùng. Vì vậy, đây cũng là loại vận đơn ít được sử dụng hơn cả.

Điều 162 Bộ luật Hàng hải Việt Nam quy định về việc chuyển nhượng vận đơn như sau:

1. Vận đơn theo lệnh được chuyển nhượng bằng cách ký hậu vận đơn. Người ký hậu cuối cùng có quyền phát lệnh trả hàng trong vận đơn theo lệnh là người nhận hàng hợp pháp.

2. Vận đơn vô danh được chuyển nhượng bằng cách người vận

chuyển trao vận đơn vô danh đó cho người được chuyển nhượng. Người xuất trình vận đơn vô danh là người nhận hàng hợp pháp.

3. Vận đơn đích danh không được chuyển nhượng. Người có tên trong vận đơn đích danh là người nhận hàng hợp pháp.

Ký hậu là thủ tục chuyển nhượng quyền sở hữu hàng hóa ghi trên vận đơn từ người hưởng lợi này sang người hưởng lợi khác. Người hưởng lợi phải ký tên, đóng dấu vào mặt sau của tờ vận đơn và trao vận đơn cho người hưởng lợi mới. Trong buôn bán quốc tế thường có ba loại ký hậu sau:

+Ký hậu đích danh: đối với loại ký hậu này, ở mặt sau của vận đơn, người ký hậu sẽ ký và ghi đích danh tên người nhận hàng mới của vận đơn.

VD: Delivery to ABC company, only

Signed

Sau khi ký hậu xong thì vận đơn này sẽ trở thành vận đơn đích danh và chỉ có người hưởng lợi mới của vận đơn mới có quyền nhận hàng ở cảng đến.

+Ký hậu theo lệnh: ở mặt sau của tờ vận đơn, người ký hậu sẽ ký và ghi theo lệnh của người hưởng lợi mới.

VD: Delivery to order of ABC company

Signed

Tờ vận đơn này sau khi ký hậu xong vẫn là vận đơn theo lệnh nên có thể tiếp tục được chuyển nhượng thông qua thủ tục ký hậu.

+Ký hậu để trống: người ký hậu vận đơn không ghi rõ sẽ chuyển nhượng vận đơn cho ai mà chỉ ký tên lên mặt sau của tờ vận đơn.

VD: Delivery to...

Signed

Tờ vận đơn này sau khi ký hậu xong trở thành vận đơn vô danh nên có thể tiếp tục được chuyển nhượng mà không cần thông qua thủ tục ký hậu, chỉ cần trao tay là được.

Căn cứ vào lời ghi chú trên B/L

- Vận đơn hoàn hảo: (Clean B/L): là vận đơn được thuyền trưởng cấp khi hàng đã xếp lên tàu "trông bề ngoài có vẻ tốt và ở trong điều kiện tốt", là B/L không có những phê chú xấu về hàng hóa và bao bì. Những điều

ghi chung chung như “không biết về số lượng, phẩm chất bên trong”, “bao bì cũ dùng lại”... không làm mất đi tính hoàn hảo của vận đơn. Một vận đơn mà người chuyên chở hay đại diện của họ không ghi chú gì thì cũng coi là vận đơn hoàn hảo.

- Vận đơn không hoàn hảo (Unclean B/L, clause B/L): là vận đơn trên đó có ghi chú, nhận xét xấu về tình trạng hàng hóa và bao bì như: hàng thiếu, bao rách, thùng ướt, ký mã hiệu không rõ ràng...

Căn cứ vào thời gian cấp B/L và thời gian xếp hàng

- Vận đơn đã xếp hàng (Shipped on board B/L hoặc On board B/L): là vận đơn được cấp phát cho người gửi hàng sau khi hàng đã được xếp lên tàu. Trên vận đơn này, ngoài các nội dung kê khai, người ta ghi chú là “On board”, hoặc “Shipped on board”.

- Vận đơn nhận hàng để xếp (Received for shipment B/L): là vận đơn trong đó hàng chưa thực sự xếp lên tàu mà còn ở trong kho của người vận chuyên hoặc còn để trên bến. Trên vận đơn này có ghi rõ hàng nhận để xếp (Received for shipment). Khi hàng thực sự được xếp lên tàu thì người gửi hàng yêu cầu người chuyên chở đổi vận đơn đã xếp bằng cách đóng dấu lên vận đơn ngày giờ xếp hàng lên tàu.

Căn cứ vào phương thức thuê tàu

- Vận đơn tàu chợ (Liner B/L): là vận đơn được ký phát cho người gửi hàng khi sử dụng tàu chợ để vận chuyên hàng, vận đơn này ngoài giá trị là chứng từ sở hữu hàng hoá mà còn có giá trị pháp lý như một hợp đồng chuyên chở.

- Vận đơn tàu chuyến (Voyage Charter B/L): là loại vận đơn được ký phát cho người gửi hàng khi sử dụng phương thức thuê tàu chuyến, và thường có câu " sử dụng với hợp đồng thuê tàu - to be used with charter party".

Căn cứ vào hành trình chuyên chở

- Vận đơn đi thẳng (Direct B/L): là vận đơn được cấp trong trường hợp hàng hoá được vận chuyên thẳng từ cảng bốc đến cảng dỡ mà không chuyên tải dọc đường.

- Vận đơn chở suốt (Through B/L): là loại vận đơn được sử dụng trong trường hợp hàng hóa được chuyên chở từ cảng xếp đến cảng dỡ hàng cuối cùng bằng hai hay nhiều con tàu, tức là hàng hóa phải được chuyên tải

đọc đường, vận đơn chở suốt có các đặc điểm:

+ Ghi cảng đi, cảng đến, cảng chuyển tải.

+ Người cấp vận đơn chở suốt phải chịu trách nhiệm về hàng hóa trong suốt hành trình vận chuyển từ cảng đi cho đến cảng đến, kể cả trên chặng đường do người chuyển chở khác thực hiện.

- Vận đơn đa phương thức (Multimodal B/L, Intermodal B/L or Combined B/L): hay còn gọi là chứng từ vận tải liên hợp (Combined transport document) là chứng từ dùng trong vận tải đa phương thức, tức có ít nhất hai phương thức vận chuyển khác nhau tham gia vào quá trình chuyên chở hàng hoá từ nơi đi đến nơi đến. Vận đơn vận tải đa phương thức có nhiều loại do nhiều tổ chức, hãng vận chuyển phát hành nhưng phổ biến nhất và được chấp nhận rộng rãi là vận đơn do Liên đoàn quốc tế các hiệp hội giao nhận (International Federation of Freight Forwarders Association – FIATA) phát hành gọi là vận đơn FIATA - “Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading” (FIATA Bill of Lading - FBL), được Phòng Thương mại quốc tế (ICC) và các ngân hàng chấp nhận khi thanh toán bằng thư tín dụng. Sở dĩ như vậy vì khi cấp vận đơn này, người giao nhận hoạt động với tư cách là người vận chuyển hoặc người kinh doanh vận tải đa phương thức (Multi-modal Transport Operator). Tuy chủ yếu dùng cho vận tải đa phương thức nhưng vận đơn này cũng được soạn thảo để có thể dùng vận chuyển đơn phương thức, như vận tải đường biển (từ cảng biển đến cảng biển), vận tải bằng đường bộ...

Vận đơn này có đặc điểm:

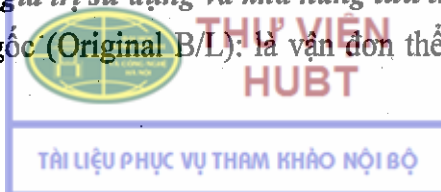
+ Trên vận đơn thường ghi rõ nơi nhận hàng để chở và nơi giao hàng; người cấp vận đơn này phải là người vận chuyển hoặc người kinh doanh vận tải đa phương thức;

+ Ghi rõ việc được phép chuyển tải, các phương thức vận tải tham gia và nơi chuyển tải;

+ Người cấp vận đơn này phải chịu trách nhiệm về hàng hóa từ nơi nhận hàng để chở (có thể nằm sâu trong nội địa của nước đi) đến nơi giao hàng (có thể nằm sâu trong nội địa của nước đến).

Căn cứ vào giá trị sử dụng và khả năng lưu thông:

- Vận đơn gốc (Original B/L): là vận đơn thể hiện ra bên ngoài có



chữ ký, dấu, nhãn hiệu gốc... của người phát hành, trừ khi nó được ghi rõ ràng là bản sao.

Theo khoản 3, điều 14 của Quy tắc Hamburg quy định: "*Chữ ký trên vận đơn có thể được ký bằng tay, in chữ ký tay, đục lỗ, đóng dấu, ký hiệu tương trưng hoặc bằng các phương tiện cơ khí hoặc điện tử khác, nếu các cách ký này không trái với luật của nước này với luật của nước mà tại đó vận đơn được phát hành*".

Các bản sao, chụp (photocopy), in, đánh máy mà được ký bằng tay thì cũng được coi là vận đơn gốc.

Thông thường thì người ta phát hành 1 bộ vận đơn bao gồm 03 bản gốc giống nhau cả về hình thức lẫn nội dung nhưng cũng có nhiều hãng tàu muốn phân biệt một cách rõ ràng hơn, có thể in vào vận đơn các chữ như "First Original", "Second Original" và "Third Original", trong khi đó một số hãng khác thì lại ghi là "Original", "Duplicate" và sau đó là "Triplicate" tương tự với tiếng Việt là "Vận đơn bản gốc 1", "Vận đơn bản gốc 2" và cuối cùng là "Vận đơn bản gốc 3" và tất cả đều có giá trị pháp lý như nhau. Các bản gốc của vận đơn rất quan trọng, được dùng để nhận hàng, thanh toán, chuyển nhượng, khiếu nại, kiện tụng...

- Vận đơn bản sao (Copy B/L): các vận đơn có thể là các bản in, bản đánh máy, bản photo,... mà không có chữ ký, dấu, nhãn hiệu gốc ... của người phát hành được coi là bản sao.

Nhìn chung bản sao sẽ được in sẵn, in thêm hoặc đóng dấu chữ "Copy" lên mặt trước của vận đơn. Để cẩn thận hơn, trên một số vận đơn được in thêm dòng chữ "Non-negotiable". Vận đơn bản sao chỉ in một mặt, mặt sau của vận đơn thường được bỏ trống. Vận đơn bản sao không có giá trị lưu thông, chuyển nhượng..., chủ yếu để làm các thủ tục hành chính, tham khảo hoặc lưu trữ hồ sơ.

Các loại vận đơn khác

- Vận đơn nộp tại cảng bốc hàng (Surrendered B/L): Trong thực tiễn vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, sau khi bốc hàng lên tàu, theo yêu cầu của người giao hàng (người gửi hàng), người vận chuyển có nghĩa vụ cấp cho họ một vận đơn. Vận đơn này tùy theo yêu cầu của người giao hàng, có thể là vận đơn đích danh (Straight B/L) và cũng có thể là vận đơn theo lệnh (To Order B/L). Nguyên tắc chung luật hàng hải của khá nhiều

nước dù là vận đơn đích danh hay vận đơn theo lệnh, khi hàng đến cảng đích, người nhận hàng đều phải nộp bản gốc vận đơn thì mới nhận được hàng. Trên thực tế, có nhiều trường hợp hàng đã đến cảng đích nhưng vận đơn lại chưa đến, do đó không nhận được hàng bằng vận đơn.

Để khắc phục tình trạng vận đơn đến chậm và để tiết kiệm chi phí gửi vận đơn gốc, trong những năm gần đây người ta dùng một loại vận đơn gọi là “Vận đơn đã nộp tại cảng bốc hàng” (Surrendered Bill of Lading). Đây là loại vận đơn thông thường, chỉ khác là khi ký phát vận đơn, người vận chuyển hoặc đại lý tàu đóng thêm dấu “đã nộp vận đơn” (surrendered) lên vận đơn và thu hồi vận đơn đồng thời thông báo cho đại lý tàu tại cảng đích biết để đại lý trả hàng cho người nhận mà không cần thu hồi vận đơn gốc. Việc thông báo này thường thể hiện qua hình thức một văn bản (điện báo, email, fax) gọi là “trả hàng ngay” (Express Release). Sau khi thu hồi vận đơn, nếu người giao hàng có yêu cầu, đại lý tàu sẽ cấp cho họ một bản chụp vận đơn có ghi dòng chữ “surrendered”. Người giao hàng chỉ cần gửi bản sao vận đơn này đến người nhận hàng là họ có thể nhận được hàng.

- Vận đơn bên thứ ba (Third party B/L): là vận đơn mà người thụ hưởng (beneficiary) thư tín dụng (Letter of Credit – L/C) không phải là người gửi hàng hay người giao hàng (Shipper) mà là người khác. Vận đơn loại này thường được sử dụng trong xuất khẩu ủy thác khi đơn vị sản xuất, kinh doanh không trực tiếp xuất khẩu mà làm việc này thông qua một đơn vị kinh doanh xuất nhập khẩu. Nếu L/C có quy định chấp nhận vận đơn bên thứ ba thì có nghĩa là vận đơn và các chứng từ gửi hàng khác được phép ghi tên người giao hàng (người gửi hàng) không phải là người thụ hưởng L/C.

- Vận đơn chủ (Master bill of lading - MBL): Vận đơn chủ hay vận đơn đường biển là vận đơn do người chuyên chở chính thức (effective carrier) phát hành cho công ty giao nhận khi giao hàng cho người chuyên chở. Theo đó, các công ty giao nhận này sẽ phát hành ra House bill of lading cho khách hàng trực tiếp.

Thông tin trên MBL:

Shipper: Forwarder

Consignee: Forwarder Agent

- Vận đơn nhà (House bill of lading - HBL): Vận đơn nhà hay vận đơn thứ cấp do người chuyên chở không chính thức (contracting carrier) hay

còn gọi là người giao nhận phát hành trên cơ sở vận đơn chủ. Trên B/L có thể hiện logo của người giao nhận (không có logo của hãng tàu). Trên HBL người gửi hàng là chủ hàng và người nhận hàng là người mua hàng trực tiếp. Thông tin trên HBL:

Shipper: Real shipper

Consignee: Real consignee

Đây là cơ sở pháp lý điều chỉnh quan hệ giữa người cung cấp dịch vụ giao nhận kho vận với khách hàng. Muốn phân biệt một vận đơn là Master bill hay House bill phải căn cứ vào nội dung và hình thức của vận đơn. Vận đơn đường biển thường có dẫn chiếu một số công ước quốc tế phổ biến như Hague Rules, Hague Visby Rules hoặc Hamburge Rules. Ngược lại, trên thế giới không có một công ước nào điều chỉnh vận đơn thứ cấp.

- Vận đơn theo hợp đồng thuê tàu (Charter party bill of lading): Trong thực tiễn vận tải quốc tế, có những trường hợp người xuất khẩu và người nhập khẩu thoả thuận trong hợp đồng thương mại thuê toàn bộ một con tàu để chuyên chở hàng hoá từ một hay nhiều cảng này đến một hay nhiều cảng khác, gọi là thuê tàu chuyến. Hai bên người thuê tàu và chủ tàu ký kết với nhau một hợp đồng thuê tàu chuyến, theo đó các điều kiện và điều khoản vận tải đã được thoả thuận. Khi áp dụng phương thức thuê tàu chuyến thì vận đơn theo hợp đồng thuê tàu chuyến được sử dụng, đây là loại vận đơn được lập theo các điều khoản của hợp đồng thuê tàu.

Nội dung của loại vận đơn này chỉ gồm có các chi tiết ở mặt trước của vận đơn đường biển còn mặt sau để trống; các điều khoản nói về quyền lợi, nghĩa vụ của các bên được dẫn chứng đến hợp đồng thuê tàu bằng câu "Các điều khoản khác theo hợp đồng thuê tàu" (Other conditions to be used with charter of party). Do tính chất đặc thù, vận đơn theo hợp đồng thuê tàu chỉ được ký phát bởi thuyền trưởng hoặc chủ tàu và đại lý của họ (chứ không phải người chuyên chở hay đại lý của họ như vận đơn đường biển truyền thống).

Vận đơn theo hợp đồng thuê tàu chỉ có tác dụng đầy đủ khi đi kèm với hợp đồng thuê tàu. Do vậy, một số thư tín dụng yêu cầu vận đơn xuất trình kèm hợp đồng thuê tàu. Mặc dù vậy ngân hàng không kiểm tra hợp đồng thuê tàu, chỉ chuyên giao tới người nhập khẩu mà không có bất cứ trách nhiệm gì.

- Ngoài các loại vận đơn trên, gần đây có xuất hiện một loại chứng từ vận chuyển có tên gọi là Seawaybill.

Seawaybill ra đời vì các lý do sau:

Thứ nhất, khi hàng hoá đã đến cảng dỡ hàng nhưng người nhận không có vận đơn gốc để nhận hàng vì thời gian vận chuyển của hàng hoá trên biển ngắn hơn thời gian gửi vận đơn gốc từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng.

Thứ hai, vận đơn không thích hợp với việc áp dụng các phương tiện truyền số liệu hiện đại tự động (fax, teleax...) bởi việc sử dụng vận đơn trong thanh toán, nhận hàng.... đòi hỏi phải có chứng từ gốc.

Thứ ba, việc in ấn vận đơn đòi hỏi nhiều công sức và tốn kém bởi chữ in mặt sau của vận đơn thường rất nhỏ, khoảng 0,3mm để chống làm giả.

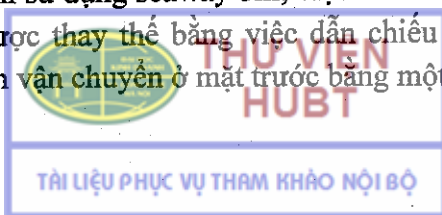
Thứ tư, việc sử dụng vận đơn có thể gặp rủi ro trong việc giao nhận hàng hoá (nếu đơn vị bị mất cắp) vì vận đơn là chứng từ sở hữu hàng hoá....

Như vậy một loại chứng từ mới có thể thay thế được cho vận đơn và có chức năng tương tự như vận đơn đã ra đời. Đó là giấy gửi hàng đường biển (Seaway bill). Sử dụng seaway bill có thể khắc phục được những tồn tại đã phát sinh của vận đơn.

Thứ nhất, khi sử dụng seaway bill người nhận hàng có thể nhận được hàng hoá ngay khi tàu đến cảng dỡ hàng hoá mà không nhất thiết phải xuất trình vận đơn đường biển gốc vì seaway bill không phải là chứng từ sở hữu hàng hoá. Hàng hoá sẽ được người chuyên chở giao cho người nhận hàng trên cơ sở những điều kiện của người chuyên chở hoặc một tổ chức quản lý hàng hoá tại cảng đến.

Thứ hai, seaway bill không phải là chứng từ sở hữu hàng hoá, do đó người ta không nhất thiết phải gửi ngay bản gốc cho người nhận hàng ở cảng đến mà có thể gửi bản sao qua hệ thống truyền số liệu tự động. Như vậy đồng thời với việc xếp hàng lên tàu, người xuất khẩu có thể gửi ngay lập tức seaway bill cho người nhận hàng trong vòng vài phút. Người nhận hàng cũng như người chuyên chở không phải lo lắng khi giao nhận mà không có chứng từ.

Thứ ba, khi sử dụng seaway bill, việc in các điều khoản bằng chữ rất nhỏ ở mặt sau được thay thế bằng việc dẫn chiếu đến các điều kiện, quy định liên quan đến vận chuyển ở mặt trước bằng một điều khoản ngắn gọn.



Thứ tư, seaway bill cho phép giao hàng cho một người duy nhất khi họ chứng minh họ là người nhận hàng hợp pháp. Điều này giúp cho các bên hữu quan hạn chế được rất nhiều rủi ro trong việc giao nhận hàng, không những thế, vì seaway bill không phải là chứng từ sở hữu hàng hoá nên khi bị mất hay thất lạc thì cũng không ra hậu quả nghiêm trọng nào.

Tuy nhiên, việc áp dụng seaway bill chưa thông dụng vì các lý do sau:

Việc sử dụng vận đơn đã ăn sâu vào tiềm thức và là một tập quán hàng hải được hình thành từ xa xưa, khó thay đổi.

Seawaybill không có chức năng là chứng từ chứng nhận quyền sở hữu hàng hóa nên không thể thực hiện được việc bán hàng trên đường vận chuyển.

Thông thường nhà nhập khẩu phải ký quỹ 100% khi sử dụng loại chứng từ này.

Ở Việt nam, việc áp dụng seaway bill vẫn còn rất mới mẻ, mặc dù đã có cơ sở pháp lý để áp dụng seaway bill. Mục 1, 4 - điều 148 Bộ luật Hàng Hải Việt Nam quy định: “*Chứng từ vận chuyển bao gồm vận đơn, vận đơn suốt đường biển, giấy gửi hàng đường biển và chứng từ vận chuyển khác. Mẫu vận đơn, vận đơn suốt đường biển do doanh nghiệp phát hành và phải được gửi, lưu tại cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải*” và “*Giấy gửi hàng đường biển là bằng chứng về việc hàng hóa được nhận như được ghi trong giấy gửi hàng đường biển; là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Giấy gửi hàng đường biển không được chuyển nhượng*”. Điều 163 Bộ luật Hàng hải Việt Nam quy định: “*Người giao hàng có thể thỏa thuận với người vận chuyển việc thay vận đơn bằng giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác và thỏa thuận về nội dung, giá trị của các chứng từ này theo tập quán hàng hải quốc tế*”.

f. Nguồn luật điều chỉnh vận đơn

Vận đơn của các hãng tàu có thể khác nhau về hình thức và nội dung chi tiết các điều khoản. Nhưng tất cả các vận đơn được phát hành liên quan đến vận chuyển hàng hoá bằng đường biển quốc tế chủ yếu đều được điều chỉnh bởi các Công ước quốc tế về vận đơn và vận tải đường biển. Các quy phạm pháp luật quốc tế này quy định những vấn đề quan trọng trong chuyên

chờ hàng hoá bằng đường biển như: Trách nhiệm của người chuyên chở, người gửi hàng, hình thức và nội dung vận đơn, thông báo tổn thất, khiếu nại và kiện tụng...

Công ước BRUXELL 1924

Do sự đấu tranh của giới kinh doanh, các chủ hàng xuất nhập khẩu nên ngày 25/08/1924 bản công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc pháp luật về vận đơn đường biển đã được 26 quốc gia ký kết tại Bruxell (Bi). Đây là công ước quốc tế đầu tiên áp dụng cho vận đơn đường biển và có hiệu lực từ ngày 02/06/1931. Công ước Bruxell 1924 hay còn gọi là Quy tắc Hague (Hague rules) sau nhiều năm thực hiện cho thấy nhiều điểm chưa hợp lý. Vì vậy, ngày 23/2/1968, nghị định thư Visby hay còn gọi là Visby Rules (Nghị định thư sửa đổi công ước quốc tế để thống nhất một số thể lệ về vận đơn đường biển) đã được ký kết và có hiệu lực từ ngày 23/06/1977. Việc áp dụng thống nhất quy tắc Hague và nghị định thư Visby dẫn đến sự ra đời của quy tắc Hague-Visby.

Công ước HAMBURG 1978

Quy tắc Hague bị chỉ trích là quá thiên về bảo vệ quyền lợi của người chuyên chở, quy tắc Hague-Visby đã có những cố gắng để khắc phục sự thiên lệch này nhưng nhìn chung nhiều người cho rằng đây là công ước của người chuyên chở. Vì vậy, năm 1978 do có sự đấu tranh của các chủ hàng đòi cân bằng quyền lợi và nghĩa vụ giữa người chuyên chở và chủ hàng nên Liên Hợp quốc đã họp và cho ra đời công ước Liên Hợp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển. Bản công ước này được ký tại Hamburg (Đức). Quy tắc Hamburg có hiệu lực ngày 1/11/1992.

Công ước ROTTERDAM 2009

Một điều đáng lưu ý là quy tắc Hague, Hague-Visby và Quy tắc Hamburg trong nhiều trường hợp và ở những mức độ khác nhau đã không bắt kịp với sự tiến bộ khoa học và sự phát triển trong lĩnh vực thương mại quốc tế nói chung, cũng như trong hoạt động vận tải hàng hóa nói riêng. Các quy tắc trên đã không đề cập đến các chứng từ điện tử hay không giải quyết được những phát sinh trong chuyên chở hàng hóa bằng đường biển nhưng có sự kết hợp với các hình thức chuyên chở khác. Công ước của Liên hiệp quốc về hợp đồng vận tải hàng hóa quốc tế toàn bộ hành trình hoặc một phần bằng đường biển (United Nations Convention on Contracts for the

International Carriage of Goods wholly or partly by sea) đã được thông qua bởi Liên Hợp Quốc ngày 11/12/2008, được mở cho thủ tục ký kết của các quốc gia từ ngày 23/9/2009 tại Rotterdam (do vậy còn gọi là Quy tắc Rotterdam. Công ước do hội đồng UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law - Hội đồng của Liên hiệp quốc về luật Thương mại quốc tế) cùng với CMI (Committee maritime international - Ủy ban Hàng hải quốc tế của Liên hiệp quốc) phối hợp ban hành. Quy tắc này thiết lập một chế độ pháp lý hiện đại, quy định chi tiết và đầy đủ hơn trách nhiệm và nghĩa vụ của các bên trong một hợp đồng vận tải hàng hóa từ cửa đến cửa trong đó có chặng vận tải biển.

Nguồn luật quốc gia

Đối với hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng tàu chợ, việc áp dụng các bộ luật chuyên biệt của các quốc gia gặp nhiều hạn chế do đã có hai công ước quốc tế: Công ước Bruxell 1924 và Công ước quốc tế Hamburg 1978 điều chỉnh. Hơn nữa Luật quốc gia giữa các nước có thể có những xung đột mà vận đơn tàu chợ không thể điều chỉnh, điều này đòi hỏi có sự thống nhất về các quy phạm pháp luật, các Công ước quốc tế đã đáp ứng được điều đó.

Ở Việt Nam, bộ luật Hàng hải đầu tiên được Quốc hội thông qua ngày 30/06/1991. Đến tháng 5/2005, bộ luật Hàng hải mới được ban hành để thay thế bộ luật năm 1990. Bộ luật này có hiệu lực từ 01/01/2006 đến 31/12/2016. Ngày 25/11/2015, bộ luật Hàng hải 2015 đã ra đời và có hiệu lực từ ngày 01/07/2017 cho đến nay.

Tập quán hàng hải quốc tế

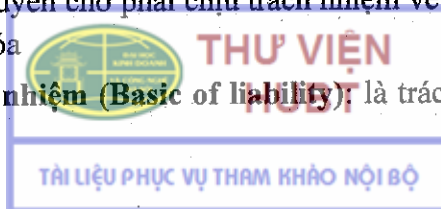
Tập quán hàng hải được áp dụng khi vận đơn quy định, luật áp dụng cho vận đơn quy định hoặc khi tất cả các nguồn luật ở trên không quy định.

2.1.4. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ ĐƯỜNG BIỂN ĐỐI VỚI HÀNG HÓA VẬN CHUYỂN THEO VẬN ĐƠN ĐƯỜNG BIỂN

Các khái niệm chung:

- **Thời hạn trách nhiệm (Period of Responsibility):** là một khoảng thời gian mà người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng của hàng hàng hóa

- **Cơ sở trách nhiệm (Basic of liability):** là trách nhiệm của người



chuyên chở về những mất mát, hư hỏng của hàng hóa.

- **Giới hạn trách nhiệm (Limit of Liability):** là số tiền tối đa mà người chuyên chở phải bồi thường cho một đơn vị hàng hóa bị tổn thất trong trường hợp giá trị và tính chất của hàng hóa đó không được kê khai trên B/L hay các chứng từ vận tải khác.

a. Trách nhiệm của người chuyên chở theo công ước Brussels - quy tắc Hague

- **Thời hạn trách nhiệm:** được quy định tại điều 1, khoản e như sau:

"Chuyên chở hàng hoá" bao gồm khoảng thời gian từ lúc xếp hàng xuống tàu đến lúc dỡ hàng ấy khỏi tàu.

Điều này được hiểu là trách nhiệm của người chuyên chở bắt đầu từ "cầu đến cầu" (khi cần cầu móc vào kiện hàng ở cảng bốc và kết thúc khi móc cầu rời khỏi kiện hàng ở cảng dỡ)

- **Cơ sở trách nhiệm:**

* Trách nhiệm chính của người chuyên chở:

+ Trách nhiệm cung cấp tàu có khả năng đi biển, được quy định tại điều 3, khoản 1 như sau:

1. Trước và lúc bắt đầu hành trình, người chuyên chở phải có sự cẩn mẫn đáng kể:

a. Làm cho tàu có đủ khả năng đi biển.

b. Biển chế, trang bị và cung ứng thiết bị cho tàu.

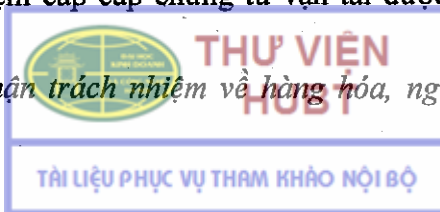
c. Làm cho các hầm, phòng lạnh và phòng phát lạnh và tất cả các bộ phận khác của con tàu dùng vào công việc chuyên chở hàng hóa, thích ứng và an toàn cho việc tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hoá.

+ Trách nhiệm đối với hàng, được quy định tại điều 3, khoản 2 như sau:

2. Trừ những quy định của Điều 4, người chuyên chở phải tiến hành một cách thích hợp và cẩn thận việc xếp, chuyển dịch, sắp xếp, chuyên chở, coi giữ, chăm sóc và dỡ những hàng hoá được chuyên chở

+ Trách nhiệm cấp cấp chứng từ vận tải được quy định tại điều 3, khoản 3:

3. Sau khi nhận trách nhiệm về hàng hóa, người chuyên chở hoặc



thuyền trưởng hoặc đại lý của người chuyên chở sẽ, theo yêu cầu của người gửi hàng, cấp cho họ một vận đơn đường biển, trong đó, ngoài những chi tiết khác, có ghi:

a. Những ký mã hiệu chính cần thiết để nhận biết hàng hoá như tài liệu bằng văn bản do người gửi hàng cung cấp trước lúc bắt đầu xếp hàng, với điều kiện là những ký mã hiệu này phải được in và thể hiện rõ ràng bằng một cách nào khác lên trên hàng hoá không đóng bao bì hoặc lên trên những hòm kiện chứa hàng hoá đó để cho những ký mã hiệu đó trong điều kiện bình thường vẫn đọc được cho đến khi kết thúc hành trình.

b. Số kiện, số chiếc hoặc số lượng hay trọng lượng tùy từng trường hợp, như người gửi hàng đã cung cấp bằng văn bản.

c. Trạng thái và điều kiện bên ngoài của hàng hoá:

Tuy nhiên người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở không buộc phải kê hay ghi trên vận đơn những ký mã hiệu, số hiệu, số lượng hay trọng lượng mà họ có cơ sở hợp lý để nghi ngờ là không thể hiện đúng hàng hoá thực tế được tiếp nhận hoặc họ đã không có phương pháp hợp lý để kiểm tra.

*Những trường hợp được miễn trách nhiệm của người chuyên chở được quy định tại điều 4 của công ước:

1. Người chuyên chở và tàu không chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng do tàu không đủ khả năng đi biển gây nên trừ khi tình trạng đó là do thiếu sự cẩn mẫn thích đáng của người chuyên chở trong việc làm cho tàu có đủ khả năng đi biển và đảm bảo cho tàu được biên chế, trang bị và cung ứng thích hợp và làm cho các hầm tàu, phòng lạnh và phát lạnh và tất cả các bộ phận khác của tàu dùng để chở hàng, thích hợp và an toàn cho việc tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hoá phù hợp với những quy định của Điều 3 đoạn 1. Một khi có mất mát hay hư hỏng hàng hoá do tàu không đủ khả năng đi biển thì người chuyên chở hay bất cứ người nào khác muốn được miễn trách nhiệm theo quy định của điều này có nhiệm vụ chứng minh đã có sự cẩn mẫn thích đáng.

2. Cả người chuyên chở và tàu không chịu trách nhiệm về những mất mát hư hỏng hàng hoá phát sinh và gây ra bởi:

a. Hành vi, sơ suất hay khuyết điểm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa

tiêu hay người giúp việc cho người chuyên chở trong việc điều khiển hay quản trị tàu.

b. Cháy, trừ khi do lỗi lầm thực sự hay hàng động cố ý của người chuyên chở gây ra.

c. Những tai hoạ, nguy hiểm hoặc tai nạn trên biển hay sông nước.

d. Thiên tai.

e. Hành động chiến tranh.

f. Hành động thù địch.

g. Bắt giữ hay kiềm chế của vua chúa, chính quyền hay nhân dân hoặc bị tịch thu theo pháp luật.

h. Hạn chế vì kiểm dịch.

i. Hành vi hay thiếu sót của người gửi hàng hay chủ hàng, của đại lý hay đại diện của họ.

j. Đình công hay bế xưởng, đình chỉ hay cản trở lao động bộ phận hay toàn bộ không kể vì lý do gì.

k. Bao động và nổi loạn.

l. Cứu hay mưu toan cứu sinh mệnh và tài sản trên biển.

m. Hao hụt thể tích hay trọng lượng hoặc bất kỳ mất mát hư hỏng nào khác xảy ra do nội tỳ, phẩm chất hay khuyết tật của hàng hoá.

n. Bao bì không đầy đủ.

o. Thiếu sót hay sự không chính xác về ký mã hiệu.

p. Những ấn tỳ không phát hiện được dù đã có sự cẩn mẫn thích đáng

q. Mọi nguyên nhân khác không phải do lỗi lầm thực sự hay cố ý của người chuyên chở cũng như không phải do sơ suất hay lỗi lầm của đại lý hay người làm công của người chuyên chở, nhưng người muốn được hưởng quyền miễn trách nhiệm này phải chứng minh không phải lỗi lầm thực sự hay cố ý của người chuyên chở hoặc sơ suất, lỗi lầm của đại lý hay người làm công của người chuyên chở đã góp phần vào mất mát hay hư hỏng đó.

Ngoài ra, điều 4 của công ước còn đề cập đến các trường hợp miễn trách nhiệm cho người chuyên chở như sau:

+ Bất kỳ sự đi chệch đường nào để cứu trợ hay mưu toan cứu trợ sinh mệnh hoặc tài sản trên biển hoặc bất kỳ một sự đi chệch đường hợp lý

nào khác sẽ không coi là vi phạm Công ước này hay hợp đồng vận tải và người chuyên chở sẽ không chịu trách nhiệm về bất kỳ mất mát hay hư hỏng nào xảy ra từ việc đó.

+ Trong bất kỳ trường hợp nào người chuyên chở và tàu cũng không chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng hàng hoá nếu người gửi hàng đã cố tình khai sai tính chất hoặc giá trị hàng hoá đó trên vận đơn.

+ Trong mọi trường hợp, người chuyên chở và tàu sẽ không chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng nếu việc kiện cáo không được đưa ra trong vòng một năm kể từ ngày giao hàng hoặc kể từ ngày đáng lẽ phải giao hàng.

+ Hàng hoá có tính chất dễ cháy, dễ nổ hay nguy hiểm mà nếu biết tính chất và đặc điểm của nó, người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở sẽ không nhận chở, có thể được người chuyên chở đưa lên bờ, vào bất kỳ lúc nào, trước khi đến cảng dỡ hàng, ở bất kỳ nơi nào hoặc tiêu huỷ hay để làm mất tác hại mà không phải bồi thường gì cả và người gửi hàng sẽ chịu trách nhiệm về mọi tổn hại và chi phí do hậu quả trực tiếp hay gián tiếp của việc gửi hàng hoá ấy. Nếu người chuyên chở đã biết tính chất của những hàng hoá ấy và đã đồng ý cho xếp xuống tàu và sau đó những hàng hoá ấy trở thành mối nguy hiểm cho tàu hay cho hàng hoá chở trên tàu, thì cũng tương tự như trên hàng hoá đó có thể được người chuyên chở đưa lên bờ hoặc tiêu huỷ hoặc làm mất tác hại, và người chuyên chở không chịu trách nhiệm gì trừ trường hợp tổn thất chung, nếu có.

- **Giới hạn trách nhiệm:** được quy định tại điều 4, khoản 5 như sau:

5. Trong bất kỳ trường hợp nào, người chuyên chở và tàu cũng không chịu trách nhiệm về những mất mát hay hư hỏng của hàng hoá vượt qua số tiền 100 bảng Anh một kiện hay một đơn vị hoặc một số tiền tương đương bằng ngoại tệ khác, trừ khi người gửi hàng đã khai tính chất và trị giá hàng hoá trước khi xếp hàng xuống tàu và lời khai đó có ghi vào vận đơn.

Lời khai, nếu có ghi vào vận đơn, sẽ là bằng chứng hiển nhiên nhưng không có tính chất ràng buộc và quyết định đối với người chuyên chở.

Người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở và người gửi hàng, có thể thoả thuận với nhau một số tiền tối đa, khác với

số tiền ghi trong đoạn này miễn là số tiền tối đa đã thoả thuận này không được thấp hơn con số nói trên.

b. Trách nhiệm của người chuyên chở theo quy tắc Hague-Visby

- **Thời hạn trách nhiệm:** tương tự như công ước Brussel, quy tắc Hague

- **Cơ sở trách nhiệm:**

+ Trách nhiệm trong việc cung cấp tàu: tương tự như công ước Brussel, quy tắc Hague

+ Trách nhiệm đối với hàng hóa: tương tự như công ước Brussel, quy tắc Hague

+ Trách nhiệm cấp cấp chứng từ vận tải: tương tự như công ước Brussel, quy tắc Hague và có bổ sung thêm nội dung "Tuy nhiên, khi vận đơn đã được chuyển sang bên thứ ba hành động với thiện ý thì chứng minh ngược lại sẽ không được thừa nhận".

- **Giới hạn trách nhiệm:** được quy định tại điều 2 của quy tắc như sau:

a. Trừ phi tính chất và giá trị của hàng hoá đã được người gửi hàng khai trước khi xếp hàng và được ghi vào vận đơn, cả người chuyên chở và tàu trong bất cứ trường hợp nào đều không chịu trách nhiệm về bất cứ mất mát, hư hỏng nào của hàng hoá hay liên quan đến hàng hoá vượt quá số tiền tương đương với 10.000 francs một kiện hay đơn vị hoặc 30 francs một kilô trọng lượng hàng hoá cả bì bị mất mát hoặc hư hỏng, tùy theo cách tính nào cao hơn.

b. Tổng số tiền bồi thường được tính toán có tham khảo giá trị hàng hoá đó ở địa điểm và vào thời gian hàng được dỡ khỏi tàu phù hợp với hợp đồng hoặc đáng lẽ phải dỡ như vậy.

Trị giá hàng hoá được ấn định theo giá trị của sở giao dịch hàng hoá, hoặc nếu không có giá đó, thì theo giá thị trường hiện hành hoặc nếu không có giá của sở giao dịch hay giá thị trường hiện hành thì tham khảo giá trị bình thường của hàng hoá cùng loại và chất lượng.

c. Khi container, palet hay công cụ vận tải tương tự dùng để gom hàng, số kiện hay đơn vị liệt kê trong vận đơn và đóng gói trong các công cụ vận tải đó được coi là số kiện hoặc đơn vị để thực hiện quy định của



đoạn này trong chừng mực mà những kiện, những đơn vị đó có liên quan. Ngoài trừ như đã nói trên, đơn vị vận tải đó được coi là kiện hay đơn vị.

d. Một Francs có nghĩa là một đơn vị gồm 65,5 miligam vàng có độ nguyên chất 900/1000. Ngày quy đổi số tiền bồi hoàn ra tiền quốc gia do luật của Tòa án thụ lý vụ việc điều chỉnh.

e. Cả người chuyên chở và tàu sẽ không có quyền hưởng lợi ích của giới hạn trách nhiệm quy định trong đoạn này nếu có chứng minh được rằng tổn thất xảy ra là do hành vi hoặc thiếu sót của người chuyên chở nhằm gây ra thiệt hại hay đã cố ý khi biết rằng tổn thất có thể xảy ra.

f. Lời khai nói trong tiểu mục (a) của mục này, nếu thể hiện trong vận đơn, sẽ là bằng chứng hiển nhiên nhưng không ràng buộc và quyết định đối với người chuyên chở.

g. Người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở và người gửi hàng có thể thoả thuận các mức tiền tối đa khác với mức nêu trong tiểu mục (a) của mục này nhưng không được thấp hơn mức đã nêu trong tiểu mục (a).

h. Người chuyên chở và tàu trong bất cứ trường hợp nào đều không chịu trách nhiệm về mất mát, hư hỏng của hàng hoá hay liên quan đến hàng hoá nếu người gửi hàng đã cố tình khai sai tính chất hoặc trị giá hàng trong vận đơn".

c. Trách nhiệm của người chuyên chở theo công ước Hamburg 1978

- **Thời hạn trách nhiệm:** được quy định tại điều 4, như sau:

1. Trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa, theo Công ước này, bao gồm khoảng thời gian mà người chuyên chở đã chịu trách nhiệm về hàng hóa ở cảng xếp hàng, trong quá trình chuyên chở và ở cảng dỡ hàng.

2. Theo Mục 1 của Điều này, người chuyên chở được coi là đã chịu trách nhiệm về hàng hóa:

a. Kể từ khi người chuyên chở đã nhận hàng từ:

(1). Người gửi hàng hoặc người làm thay người gửi hàng hoặc

(2). Một cơ quan hoặc người thứ ba khác mà theo luật lệ hoặc quy định ở cảng xếp hàng, hàng hoá phải được trao cho họ để gửi đi.

b. Cho đến khi người chuyên chở đã giao hàng:

(1). Bằng cách chuyển giao hàng cho người nhận, hoặc

(2). Trong trường hợp người nhận không nhận hàng từ người chuyên chở, bằng cách đặt hàng hóa dưới sự định đoạt của người nhận hàng, phù hợp với hợp đồng hoặc luật lệ hay tập quán buôn bán mặt hàng đó tại cảng dỡ, hoặc

(3). Bằng cách chuyển giao cho một cơ quan hoặc cho một người thứ ba khác mà, theo luật lệ hoặc quy định áp dụng ở cảng dỡ, hàng hóa phải được chuyển giao cho họ.

3. Trong Mục 1 và 2 của Điều này, khi nói đến người chuyên chở hoặc người nhận hàng, thì ngoài người chuyên chở và người nhận hàng ra, còn có nghĩa là nói đến cả người làm công hay đại lý của họ.

- **Cơ sở trách nhiệm**, được quy định tại điều 5, trong đó:

*Trách nhiệm của người chuyên chở: khoản 1, 2, 3, 4:

1. Người chuyên chở chịu trách nhiệm về những thiệt hại do hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng cũng như do việc chậm giao hàng nếu sự cố gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra trong khi hàng hóa đang thuộc trách nhiệm của người chuyên chở theo quy định của **Điều 4**, trừ khi người chuyên chở chứng minh được rằng bản thân mình, những người làm công hoặc người đại lý của mình đã áp dụng mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để tránh sự cố và hậu quả của nó.

2. Được coi là chậm giao hàng, khi hàng không được giao ở cảng dỡ hàng quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển trong thời gian đã thỏa thuận rõ ràng hoặc nếu không có sự thỏa thuận như vậy thì trong thời gian hợp lý có thể đòi hỏi ở một người chuyên chở cần mẫn, có xét đến hoàn cảnh của sự việc.

3. Người có quyền khiếu nại về việc mất hàng có thể coi là hàng hóa đã bị mất nếu hàng đó không được giao, theo quy định của **Điều 4**, trong vòng 60 ngày liên tục tiếp sau ngày hết hạn giao hàng nói trong Mục 2 của Điều này.

4. a. Người chuyên chở chịu trách nhiệm về:

(1). Mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng do cháy gây ra, nếu người khiếu nại chứng minh được rằng cháy xảy ra là do lỗi hoặc sơ suất của người chuyên chở, người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở;



(2.) *Mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng mà người khiếu nại chứng minh được là do lỗi hoặc do sơ suất của người chuyên chở, người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở gây ra trong khi thi hành mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để dập tắt lửa và để tránh, hạn chế hậu quả của cháy.*

b. *Trong trường hợp cháy trên tàu ảnh hưởng đến hàng hóa, nếu người khiếu nại hoặc người chuyên chở yêu cầu thì phải tiến hành giám định theo đúng thực tiễn hàng hải để xác định nguyên nhân và tình hình của vụ cháy và một bản sao biên bản giám định phải được chuyển cho người chuyên chở và người khiếu nại theo yêu cầu của họ.*

*Trường hợp được miễn trách nhiệm của người chuyên chở:

+ Khoản 1, điều 5: người chuyên chở được miễn trách nhiệm khi người chuyên chở chứng minh được rằng bản thân mình, những người làm công hoặc người đại lý của mình đã áp dụng mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để tránh sự cố và hậu quả của việc hàng hóa bị mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng

+ Khoản 5, 6, 7 điều 5:

5. *Đối với súc vật sống, người chuyên chở không chịu trách nhiệm về mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra do bất kỳ rủi ro đặc biệt nào vốn có trong loại chuyên chở này. Nếu người chuyên chở đã chứng minh được rằng mình đã làm đúng mọi chỉ dẫn đặc biệt của người gửi hàng liên quan đến súc vật và chứng minh được rằng trong hoàn cảnh đó, sự mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng có thể đã do những rủi ro nói trên thì việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng được suy đoán là do nguyên nhân đó gây ra trừ phi có bằng chứng là toàn bộ hoặc một phần mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra do lỗi hoặc sơ suất của người chuyên chở, người làm công đại lý hoặc người chuyên chở.*

6. *Trừ trường hợp tổn thất chung, người chuyên chở không chịu trách nhiệm khi mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra do thi hành những biện pháp nhằm cứu sinh mạng hay những biện pháp hợp lý nhằm cứu tài sản trên biển.*

7. *Khi lỗi làm hoặc sơ suất của người chuyên chở, người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở cùng với một nguyên nhân khác gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng thì người chuyên chở chỉ chịu trách*

nhiệm trong phạm vi việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra do lỗi hoặc do sơ suất đó, với điều kiện là người chuyên chở chứng minh được phần mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng không do lỗi hoặc do sơ suất đó gây nên.

- **Giới hạn trách nhiệm**, được quy định tại điều 6 như sau:

1. a. Trách nhiệm của người chuyên chở về thiệt hại do hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng theo những quy định của **Điều 5** được giới hạn bằng số tiền tương đương 835 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc đơn vị chuyên chở khác hoặc tương đương 2,5 đơn vị tính toán cho mỗi kilôgram trọng lượng cả bì của hàng hóa bị mất mát hoặc bị hư hỏng, tùy theo cách tính nào cao hơn.

b. Trách nhiệm của người chuyên chở về việc chậm giao hàng theo những quy định của **Điều 5** được giới hạn bởi số tiền tương đương 2,5 lần tiền cước phải trả cho số hàng giao chậm nhưng không vượt quá tổng số tiền cước phải trả theo quy định của hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển.

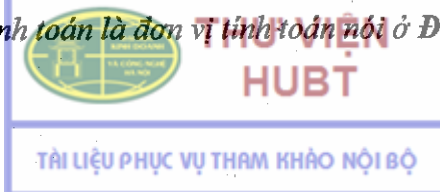
c. Trong mọi trường hợp, tổng trách nhiệm của người chuyên chở theo tiểu mục (a) và (b) của mục này không được vượt quá giới hạn trách nhiệm được xác định theo tiểu mục (a) của điều này đối với trường hợp tổn thất toàn bộ hàng hóa mà người chuyên chở có trách nhiệm.

2. Để tính toán số tiền nào lớn hơn theo Mục 1 (a) của Điều này, những quy tắc sau đây được áp dụng:

a. Nếu container, pallet hay công cụ vận tải tương tự dùng để đóng hàng thì những kiện hoặc những đơn vị chuyên chở khác liệt kê trong vận đơn, nếu vận đơn được ký phát, hoặc trong bất cứ chứng từ nào làm bằng chứng cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển, và được đóng trong công cụ vận tải đó, nếu được coi là những kiện hoặc những đơn vị chở hàng. Ngoài cách nói trên, những hàng hoá chứa trong công cụ vận tải đó chỉ được coi là một đơn vị chuyên chở.

b. Trong những trường hợp mà bản thân công cụ vận tải bị mất hoặc hư hỏng thì công cụ vận tải đó được coi là một đơn vị chuyên chở riêng biệt nếu nó không do người chuyên chở sở hữu, hoặc cung cấp.

3. Đơn vị tính toán là đơn vị tính toán nói ở **Điều 26**.



4. Người chuyên chở và người gửi hàng có thể thỏa thuận quy định những giới hạn trách nhiệm vượt quá các giới hạn quy định của mục 1.

d. Trách nhiệm của người chuyên chở theo công ước Rotterdam 2009

- **Thời hạn trách nhiệm:** được quy định tại điều 12, khoản 1, 2:

1. Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa theo Công ước này bắt đầu từ khi người chuyên chở hoặc bên thực hiện nhận hàng để chở, kết thúc khi hàng hóa được giao.

2. (a) Nếu luật pháp hoặc nơi quy định nhận hàng yêu cầu hàng hóa phải được giao cho một cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ ba khác mà từ đó người chuyên chở có thể tập hợp lại, thì thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở bắt đầu khi người chuyên chở tập hợp hàng hóa từ cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ 3.

(b) Nếu luật pháp hoặc quy định của nơi giao hàng yêu cầu người chuyên chở giao hàng cho một cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ 3 mà từ đó người nhận hàng có thể nhận được chúng, thì thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở sẽ kết thúc khi người chuyên chở giao hàng cho cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ ba đó.

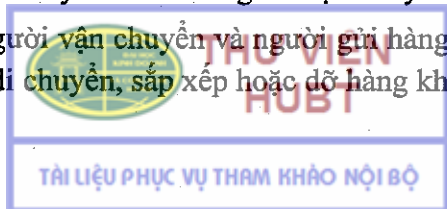
- **Cơ sở trách nhiệm:** quy định ở Điều 17 là người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về những mất mát hoặc hư hỏng của hàng hóa, cũng như chậm giao hàng, nếu người khiếu nại chứng minh được rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra trong phạm vi thời hạn trách nhiệm của người vận chuyển.

Công ước Rotterdam liệt kê những người hợp người vận chuyển phải chịu trách nhiệm và những trường hợp miễn trách như sau:

Những trường hợp mà người vận chuyển phải chịu trách nhiệm

Theo Điều 13 của Công ước, người vận chuyển trong suốt thời hạn trách nhiệm phải tiến hành một cách cẩn thận và thích hợp việc tiếp nhận, xếp hàng lên tàu, dịch chuyển, sắp xếp, bảo quản, chăm sóc, dỡ hàng khỏi tàu và giao hàng. Đây còn được coi là trách nhiệm thương mại của người vận chuyển đối với hàng hóa (tức là trách nhiệm chăm sóc và bảo quản hàng hóa trong suốt quá trình chuyên chở của người vận chuyển).

Đương nhiên người vận chuyển và người gửi hàng có thể thỏa thuận việc xếp hàng lên tàu, di chuyển, sắp xếp hoặc dỡ hàng khỏi tàu sẽ do người



gửi hàng, người gửi hàng theo chứng từ hoặc người nhận hàng đảm nhận.

Trong trường hợp hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển, trách nhiệm của người chuyên chở được quy định thêm tại điều 14

Người chuyên chở cam kết trước, vào lúc bắt đầu và trong suốt hành trình đường biển phải cần mẫn hợp lý để:

- a) *Thực hiện và đảm bảo cho con tàu có đủ khả năng đi biển;*
- b) *Biên chế, trang bị, cung ứng một cách thích hợp cho tàu và duy trì con tàu được biên chế, trang bị và cung ứng như vậy trong suốt hành trình;*
- c) *Thực hiện và đảm bảo các hầm hàng và các bộ phận chứa hàng khác của con tàu, các container chứa hàng do người vận chuyển cung cấp thích hợp và an toàn cho việc tiếp nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa.*

Những trường hợp miễn trách nhiệm:

Điều 17, khoản 3 của Công ước Rotterdam, người vận chuyển được miễn trách toàn bộ hoặc một phần trách nhiệm nếu họ chứng minh được rằng mất mát, hư hỏng của hàng hóa hoặc chậm trễ là do một trong những sự cố hoặc tình huống sau đây gây ra:

- a) *Thiên tai;*
- b) *Tai họa của biển, tai nạn đường biển hoặc nước biển;*
- c) *Chiến tranh, thù địch, xung đột vũ trang, cướp biển, khủng bố, bạo động và nổi loạn của dân chúng;*
- d) *Hạn chế vì kiểm dịch, sự can thiệp hoặc ngăn cấm của Chính phủ, nhà cầm quyền, kẻ thống trị hoặc nhân dân kể cả bị kiểm chế, bắt giữ hoặc tịch thu mà nguyên nhân không phải từ người vận chuyển hoặc người làm công của người vận chuyển;*
- e) *Đình công, cấm xưởng, ngưng trệ hoặc hạn chế lao động;*
- f) *Cháy trên tàu;*
- g) *Án tử không phát hiện được dù đã mẫn cán hợp lý;*
- h) *Hành vi hoặc thiếu sót của người gửi hàng, người gửi hàng theo chứng từ, bên kiểm soát hoặc bất cứ bên nào khác mà người gửi hàng và người gửi hàng theo chứng từ phải chịu trách nhiệm về hành vi của họ;*
- i) *Xếp hàng, di chuyển, sắp xếp hoặc dỡ hàng được thực hiện theo thỏa thuận tại điều 13, khoản 2, trừ khi người vận chuyển hoặc bên thực*



hiện tiến hành các hoạt động này thay mặt cho người gửi hàng, người gửi hàng theo chứng từ hoặc người nhận hàng;

j) Hao hụt tự nhiên về khối lượng hoặc trọng lượng hoặc bất kỳ mất mát hoặc hư hỏng khác do nội tì, chất lượng hoặc do bản chất hàng hóa;

k) Bao bì hoặc ký mã hiệu không đầy đủ hoặc khiếm khuyết mà không do người vận chuyển hoặc đại lý của họ thực hiện;

l) Cứu hộ hoặc cố gắng cứu hộ ngoài biển;

m) Các biện pháp hợp lý để cứu hoặc cố gắng cứu tài sản ở biển;

n) Các biện pháp hợp lý để tránh hoặc cố gắng tránh thiệt hại cho môi trường, hoặc

+ Hành vi của người vận chuyển khi quy định tại điều 15 và 16.

- **Giới hạn trách nhiệm:** Điều 59 của Công ước Rotterdam 2009 quy định giới hạn bồi thường của người vận chuyển khi vi phạm nghĩa vụ là: 875 đơn vị tính toán cho một kiện hoặc một đơn vị vận tải khác hoặc 3 đơn vị tính toán cho mỗi kg hàng hóa cả bì, tùy theo cách tính nào cao hơn, trừ phi giá trị của hàng hóa đã được kê khai và ghi vào hợp đồng hoặc người vận chuyển và người gửi hàng đã thỏa thuận một số tiền cao hơn số tiền trên. Đơn vị tính toán ở đây chính là Quyền rút vốn đặc biệt (SDR) do Quỹ Tiền tệ quốc tế (IMF) định nghĩa.

e. Trách nhiệm của người chuyên chở theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015

- **Thời hạn trách nhiệm,** được quy định tại khoản 1, 2, 3 điều 170 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 như sau:

1. **Trách nhiệm của người vận chuyển phát sinh từ khi người vận chuyển nhận hàng tại cảng nhận hàng, được duy trì trong suốt quá trình vận chuyển và chấm dứt khi kết thúc việc trả hàng tại cảng trả hàng.**

2. **Việc nhận hàng được tính từ thời điểm người vận chuyển đã nhận hàng hóa từ người giao hàng, cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc bên thứ ba theo quy định của pháp luật hoặc theo quy định tại cảng nhận hàng.**

3. **Việc trả hàng kết thúc trong trường hợp sau đây:**

a) Người vận chuyển hoàn thành việc trả hàng cho người nhận hàng; trong trường hợp người nhận hàng không trực tiếp nhận hàng từ người vận chuyển thì bằng cách trả hàng theo yêu cầu của người nhận hàng

phù hợp với hợp đồng, pháp luật hoặc tập quán thương mại áp dụng tại cảng trả hàng;

b) Người vận chuyển hoàn thành việc trả hàng cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc cho bên thứ ba theo quy định của pháp luật hoặc quy định tại cảng trả hàng.

- Cơ sở trách nhiệm:

*Trách nhiệm của người vận chuyển được quy định tại Điều 150 Bộ luật Hàng hải Việt Nam như sau:

Người vận chuyển phải mãn cán để trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu biển có đủ khả năng đi biển, có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ; các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hóa có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa.

Theo điều 171, Bộ luật Hàng hải Việt Nam, ngoài nghĩa vụ quy định tại Điều 150 của Bộ luật này, người vận chuyển hàng hóa theo chứng từ vận chuyển còn phải có nghĩa vụ sau đây:

1. Chịu trách nhiệm về việc bốc hàng, dỡ hàng cẩn thận và thích hợp, bảo quản chu đáo hàng hóa trong quá trình vận chuyển;

2. Phải thông báo trong thời gian hợp lý cho người giao hàng biết trước về nơi bốc hàng lên tàu biển, thời điểm mà tàu sẵn sàng nhận hàng và thời hạn tập kết hàng hóa. Việc thông báo này không áp dụng đối với tàu chuyên tuyến, trừ trường hợp lịch tàu có sự thay đổi.

* Trường hợp miễn trách nhiệm cho người chuyên chở, được quy định tại điều 151 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015

1. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường đối với mất mát, hư hỏng hàng hóa do việc tàu biển không đủ khả năng đi biển, nếu đã thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ quy định tại Điều 150 của Bộ luật này. Trong trường hợp này, người vận chuyển có nghĩa vụ chứng minh đã thực hiện nhiệm vụ một cách mãn cán.

2. Người vận chuyển được miễn hoàn toàn trách nhiệm, nếu tổn thất hàng hóa xảy ra trong trường hợp sau đây:

a) Lỗi của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hàng hải hoặc người làm công của người vận chuyển trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu;

- b) Hỏa hoạn không do người vận chuyển gây ra;
- c) Thảm họa hoặc tai nạn hàng hải trên biển, vùng nước cảng biển mà tàu biển được phép hoạt động;
- d) Thiên tai;
- đ) Chiến tranh;
- e) Hành động xâm phạm trật tự và an toàn công cộng mà bản thân người vận chuyển không gây ra;
- g) Hành động bắt giữ của người dân hoặc cưỡng chế của Tòa án hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền khác;
- h) Hạn chế về phòng dịch;
- i) Hành động hoặc sự sơ suất của người giao hàng, chủ sở hữu hàng, đại lý hoặc đại diện của họ;
- k) Đình công hoặc các hành động tương tự khác của người lao động do bất kỳ nguyên nhân nào làm đình trệ hoàn toàn hoặc một phần công việc;
- l) Bạo động hoặc gây rối;
- m) Hành động cứu người hoặc cứu tài sản trên biển;
- n) Hao hụt về khối lượng, trọng lượng hoặc mất mát, hư hỏng khác của hàng hóa xảy ra do chất lượng, khuyết tật ẩn tỳ hoặc khuyết tật khác của hàng hóa;
- o) Hàng hóa không được đóng gói đúng quy cách;
- p) Hàng hóa không được đánh dấu ký, mã hiệu đúng quy cách hoặc không phù hợp;
- q) Khuyết tật ẩn tỳ của tàu biển mà những người có trách nhiệm không phát hiện được, mặc dù đã thực hiện nhiệm vụ một cách cẩn cẩn;
- r) Bất kỳ nguyên nhân nào khác xảy ra mà người vận chuyển không có lỗi hoặc không cố ý gây ra tổn thất hoặc không phải do người làm công, đại lý của người vận chuyển có lỗi gây ra. Trường hợp có người được hưởng quyền miễn hoàn toàn trách nhiệm của người vận chuyển theo quy định của pháp luật hoặc theo sự thỏa thuận ghi trong hợp đồng thì người đó phải chứng minh rằng người vận chuyển đã không có lỗi, không cố ý hoặc những người làm công, đại lý của người vận chuyển cũng không có lỗi hoặc

không cố ý gây ra sự mất mát, hư hỏng của hàng hóa.

3. Chậm trả hàng là việc hàng hóa không được trả trong khoảng thời gian đã thỏa thuận theo hợp đồng hoặc trong khoảng thời gian hợp lý cần thiết mà người vận chuyển miễn căn có thể trả hàng đối với trường hợp không có thỏa thuận. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm đối với việc chậm trả hàng trong trường hợp sau đây:

a) Đi chệch tuyến đường khi đã có sự chấp thuận của người giao hàng;

b) Nguyên nhân bất khả kháng;

c) Phải cứu người hoặc trợ giúp tàu khác đang gặp nguy hiểm khi tính mạng con người trên tàu có thể bị đe dọa;

d) Cần thời gian để cấp cứu cho thuyền viên hoặc người trên tàu.

- **Giới hạn trách nhiệm:** được quy định tại điều 152 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 như sau:

1. Trong trường hợp tính chất, giá trị của hàng hóa không được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng hoặc không được ghi rõ trong vận đơn, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác thì người vận chuyển chỉ có nghĩa vụ bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc tổn thất khác liên quan đến hàng hóa trong giới hạn tối đa tương đương với 666,67 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc cho mỗi đơn vị hàng hóa hoặc 02 đơn vị tính toán cho mỗi kilôgam trọng lượng cả bì của số hàng hóa bị mất mát, hư hỏng tùy theo giá trị nào cao hơn.

Đơn vị tính toán quy định trong Bộ luật này là đơn vị tiền tệ do Quỹ tiền tệ quốc tế xác định và được quy ước là Quyền rút vốn đặc biệt.

Tiền bồi thường được chuyển đổi thành tiền Việt Nam theo tỷ giá tại thời điểm thanh toán bồi thường.

2. Khi container hoặc công cụ tương tự được dùng để đóng hàng hóa thì mỗi kiện hoặc đơn vị hàng hóa đã ghi trong chứng từ vận chuyển, đã đóng vào công cụ được coi là một kiện hoặc 01 đơn vị hàng hóa quy định tại khoản 1 Điều này. Trường hợp chứng từ vận chuyển không ghi rõ số kiện hoặc đơn vị hàng hóa thì container hoặc công cụ đó chỉ được xem là 01 kiện hoặc 01 đơn vị hàng hóa.

3. Trong trường hợp chủng loại và giá trị hàng hóa được người giao

hàng khai báo trước khi bốc hàng và được người vận chuyển chấp nhận, ghi vào chứng từ vận chuyển thì người vận chuyển chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa trên cơ sở giá trị đó theo nguyên tắc sau đây:

a) Đối với hàng hóa bị mất mát thì bồi thường bằng giá trị đã khai báo;

b) Đối với hàng hóa bị hư hỏng thì bồi thường bằng mức chênh lệch giữa giá trị khai báo và giá trị còn lại của hàng hóa.

Giá trị còn lại của hàng hóa được xác định trên cơ sở giá thị trường tại thời điểm và địa điểm dỡ hàng hoặc dỡ ra phải dỡ hàng; nếu không xác định được thì căn cứ vào giá thị trường tại thời điểm và địa điểm bốc hàng cộng thêm chi phí vận chuyển đến cảng trả hàng.

4. Trách nhiệm của người vận chuyển đối với việc chậm trả hàng được giới hạn số tiền bằng hai phần năm lần giá dịch vụ vận chuyển của số hàng trả chậm, nhưng không vượt quá tổng số giá dịch vụ vận chuyển phải trả theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

2.2. PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU CHUYỂN

2.2.1. KHÁI NIỆM VÀ ĐẶC ĐIỂM TÀU CHUYỂN

a. Khái niệm tàu chuyển

Tàu chuyển là tàu kinh doanh chuyên chở hàng hoá không theo một lịch trình định trước, không chạy theo một tuyến đường nhất định, không ghé qua các cảng nhất định

b. Đặc điểm của tàu chuyển

Căn cứ vào hoạt động của tàu chuyển, chúng ta có thể rút ra những đặc điểm của tàu chuyển như sau:

- Về đối tượng chuyên chở: tàu chuyển thường chuyên chở những loại hàng có khối lượng lớn, tính chất của hàng hoá chuyên chở tương đối đồng nhất.

- Về cấu trúc của tàu: tàu chuyển thường có cấu tạo một boong, miệng hầm lớn để thuận tiện cho việc bốc hàng.

- Về các điều kiện chuyên chở: khác với tàu chợ, đối với tàu chuyển, điều kiện chuyên chở, cước phí, chi phí dỡ hàng hoá lên xuống được quy định cụ thể trong hợp đồng thuê tàu do người thuê và người cho thuê thoả thuận.

- Về cước phí: do người thuê và người cho thuê thỏa thuận đưa vào hợp đồng, nó có thể bao gồm cả chi phí xếp dỡ hoặc không tùy quy định. Cước tàu chuyến thường biển động hơn cước tàu chợ vì mức cước này được thỏa thuận theo từng lần ký hợp đồng thuê tàu.

2.2.2. KHÁI NIỆM PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU CHUYỂN

a. Khái niệm

Là phương thức thuê tàu trong đó người chủ tàu cho người chủ hàng thuê toàn bộ chiếc tàu để chuyên chở một khối lượng hàng hoá nhất định giữa 2 hay nhiều cảng khác nhau và được hưởng tiền cước thuê tàu do 2 bên thỏa thuận

Mối quan hệ giữa người chuyên chở và người thuê tàu được điều chỉnh bằng Hợp đồng thuê tàu chuyến (Voyage Charter of Party – C/P)

b. Đặc điểm của phương thức thuê tàu chuyến

- Tàu chuyến không chạy theo một hành trình hoặc một lịch trình sẵn. Do hàng hóa được vận chuyển thường là của một chủ hàng nên các bên thỏa thuận với nhau về hành trình và lịch trình phù hợp nhất.

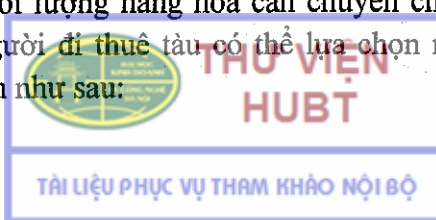
- Văn bản điều chỉnh giữa các bên gồm có hợp đồng thuê tàu chuyến và vận đơn đường biển. Trong đó mối quan hệ giữa người đi thuê tàu (chủ hàng) và người cho thuê tàu (chủ tàu) được điều chỉnh bằng hợp đồng thuê tàu chuyến (Voyage Charter party = C/P). Mặc dù đã có hợp đồng nhưng khi nhận hàng để chở, người chuyên chở vẫn phát hành vận đơn (Charter Party Bill of Lading - vận đơn theo hợp đồng thuê tàu chuyến). Người nhận hàng muốn lấy hàng từ người chuyên chở phải xuất trình bản gốc của vận đơn này.

- Các bên trong hợp đồng thuê tàu chuyến có thể tự do thỏa thuận các nội dung trong hợp đồng thuê tàu như điều khoản, điều kiện chuyên chở, giá cước...

- Cước phí: khác với tàu chợ, cước tàu chuyến do người đi thuê và người cho thuê thỏa thuận và được ghi rõ trong hợp đồng thuê tàu.

c. Các hình thức thuê tàu chuyến

Tùy theo khối lượng hàng hoá cần chuyên chở cũng như đặc điểm của nguồn hàng, người đi thuê tàu có thể lựa chọn một trong những hình thức thuê tàu chuyến như sau:



- Thuê chuyến đơn (single voyage): Với hình thức này chủ hàng thuê chở hàng từ một cảng xếp đến một số cảng dỡ. Sau khi hàng được giao đến người nhận ở cảng đến thì hợp đồng thuê tàu hết hiệu lực

- Thuê chuyến khứ hồi (round voyage) Với hình thức này chủ hàng thuê tàu chuyên chở hàng hóa từ cảng này đến cảng khác rồi lại chuyên chở hàng ngược lại cảng ban đầu hoặc cảng lân cận

- Thuê tàu chuyến liên tục (consecutive voyage): Với hình thức này, chủ hàng thuê tàu chuyên chở hàng liên tục trong một khoảng thời gian nhất định. Chủ hàng dùng hình thức này khi có khối lượng hàng lớn, nhu cầu chuyên chở hàng thường xuyên

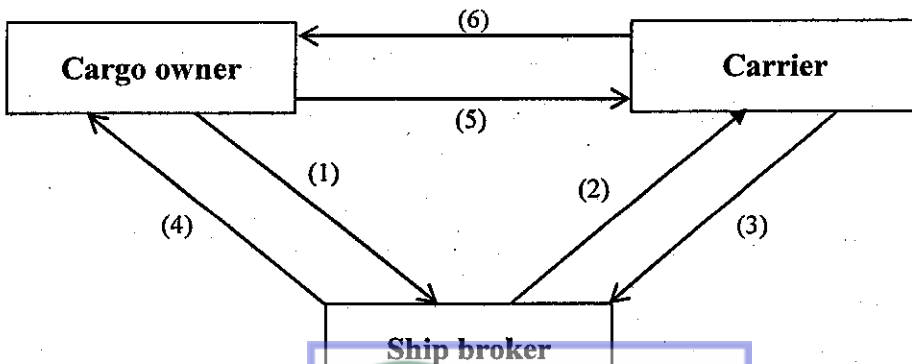
- Thuê khoán (C.O.A) với hình thức này chủ hàng căn cứ vào nhu cầu chuyên chở của hàng hóa để khoán cho tàu vận chuyển trong thời gian nhất định

- Thuê bao (lumpsum): Với hình thức này, chủ hàng thuê tàu trong một thời gian nhất định để chuyên chở hàng hóa. Mục đích của chủ hàng khi áp dụng hình thức thuê định hạn để tránh sự biến động của thị trường tàu, đồng thời chủ động trong vận chuyển hàng hóa

- Thuê định hạn: với hình thức này, chủ hàng thuê tàu trong một thời gian nhất định để chuyên chở hàng hoá. Mục đích của chủ hàng khi áp dụng hình thức thuê bao định hạn để tránh sự biến động trên thị trường tàu và chủ động trong vận chuyển hàng hóa.

2.2.2. CÁC BƯỚC THUÊ TÀU

Sơ đồ 2.2. Các bước thuê tàu chuyển



- Bước 1: Người thuê tàu tìm đến người môi giới (Broker), đề nghị

người môi giới thuê tàu để vận chuyển hàng hoá cho mình.

Ở bước này người thuê tàu phải cung cấp cho người môi giới tất cả các thông tin về hàng hoá như: tên hàng, bao bì đóng gói, số lượng hàng, hành trình của hàng.... để người môi giới có cơ sở tìm tàu.

- Bước 2: Người môi giới tiến hành tìm tàu.

Trên cơ sở những thông tin về hàng hoá và hành trình vận chuyển của hàng hoá do người thuê tàu cung cấp, người môi giới sẽ tìm tàu phù hợp và đáp ứng với nhu cầu chuyên chở hàng hoá của người thuê tàu.

- Bước 3: Người môi giới đàm phán, thỏa thuận với chủ tàu

Sau khi tìm được tàu phù hợp, chủ tàu và người môi giới sẽ đàm phán, thỏa thuận với nhau về tất cả các điều khoản của hợp đồng thuê tàu chuyên như điều kiện chuyên chở, cước phí, chi xếp dỡ, thời gian xếp dỡ....

- Bước 4: Người môi giới thông báo kết quả đàm phán với người thuê tàu

Sau khi có kết quả đàm phán với chủ tàu, người môi giới sẽ thông báo kết quả đàm phán cho người thuê tàu để người thuê tàu biết và chuẩn bị cho việc ký kết hợp đồng thuê tàu.

- Bước 5: Người thuê tàu với chủ tàu ký kết hợp đồng

Trước khi ký kết hợp đồng người thuê tàu phải rà soát lại toàn bộ các điều khoản của hợp đồng. Các bên sẽ điều chỉnh lại các nội dung cho phù hợp vì khi thuê tàu chuyên, hợp đồng mẫu mới chỉ bao gồm những nội dung cơ bản.

- Bước 6: Thực hiện hợp đồng thuê tàu

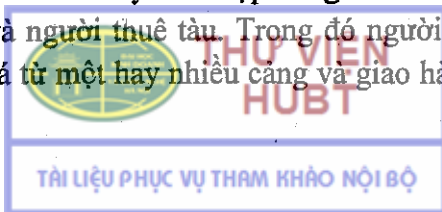
Sau khi được ký kết, các bên sẽ thực hiện hợp đồng thuê tàu.

Căn cứ vào lịch tàu, chủ hàng vận chuyển hàng hoá ra cảng để xếp lên tàu. Khi hàng hoá đã được xếp lên tàu, chủ tàu hoặc đại lý của tàu sẽ cấp vận đơn theo hợp đồng thuê tàu cho người gửi hàng.

2.2.3. HỢP ĐỒNG THUÊ TÀU CHUYÊN (Voyage Charter of Party – C/P)

a. Khái niệm

Hợp đồng thuê tàu chuyên là hợp đồng điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở và người thuê tàu. Trong đó người chuyên chở cam kết vận chuyển hàng hoá từ một hay nhiều cảng và giao hàng cho người nhận ở



một hay nhiều cảng khác, người thuê tàu cam kết trả cước phí thuê tàu như hai bên thoả thuận trong hợp đồng thuê tàu.

Người chuyên chở (Carrier) trong hợp đồng thuê tàu có thể là chủ tàu (Shipowner) hoặc người kinh doanh chuyên chở bằng tàu đi thuê của người khác. Còn người thuê tàu có thể là người xuất khẩu, người nhập khẩu hoặc là đại lý của họ tùy thuộc điều kiện cơ sở giao hàng đã quy định trong hợp đồng mua bán ngoại thương.

Nghiệp vụ thuê tàu chuyên là một nghiệp vụ phức tạp nên thực tế người đi thuê tàu và người cho thuê tàu rất ít khi giao dịch ký hợp đồng trực tiếp với nhau, mà thường thông qua các đại lý hoặc người môi giới. Đại lý và môi giới thường là những người có chuyên môn, nghiệp vụ, có kinh nghiệm và rất thông thạo về thị trường thuê tàu, luật hàng hải, tập quán của các cảng.... sẽ giúp các bên đạt được các thỏa thuận tốt nhất cho mình.

b. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu chuyên

**Điều khoản về chủ thể của hợp đồng:*

Ví dụ:

*It has this day (09th MARCH 2018) been mutually agreed between,
Messrs.*

*TRANSPORT AND CHARTERING CORPORATION (DAI
DUONG), 574, Nguyen Du street, Ha Noi, Viet Nam*

-as Owners -

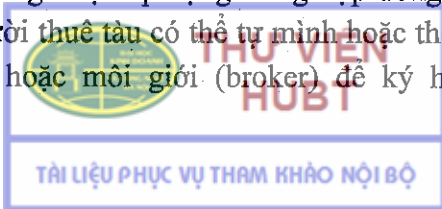
And

Messrs.

*LH SHIPPING PTE LTD (FULLY OWNED BY HOLCIM TRADING
PTE LTD), 152 Beach Road, gateway 02, Singapore*

-as Charterers-

Các bên của hợp đồng thuê tàu chuyên bao gồm: người cho thuê (chủ tàu – shipowner/owner hoặc người chuyên chở - carrier) và người thuê tàu – charterers (có thể là người xuất khẩu hoặc người nhập khẩu tùy theo điều kiện cơ sở giao hàng được áp dụng trong hợp đồng mua bán quốc tế). Người cho thuê và người thuê tàu có thể tự mình hoặc thông qua một người khác đại lý (agency) hoặc môi giới (broker) để ký hợp đồng thuê tàu



chuyên. Đại lý hoặc môi giới có thể thay mặt người chuyên chở ký kết hợp đồng thuê tàu chuyên. Trong trường hợp đó, hợp đồng thuê tàu cần ghi rõ là đại lý hay môi giới ký (as agency only) ở cuối hợp đồng. Người thuê tàu lưu ý rằng khi có khiếu nại về hàng hóa thì cần liên hệ với người cho thuê tàu để giải quyết.

Trong hợp đồng thuê tàu cần ghi rõ tên, địa chỉ, số điện thoại, số fax của người cho thuê, người thuê tàu và đại lý hay môi giới, nếu có.

***Điều khoản về con tàu (Ship clause)**

Ví dụ:

MV. Maritime 01 DWT, IMO (International Maritime Organization): 956387

MMSI (Maritime Mobile Service Identity): 574000780

Call sign: 3WEM9

Flag: VIETNAM [VN]

AIS (Automatic Identification System) vessel type: cargo

Gross tonnage: 2997

Deadweight: 5177T

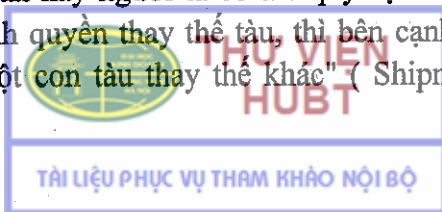
Length overall x breadth extreme: 91.94m x 15.33m

Year build: 2011

Status: Active

Các bên trong hợp đồng thuê tàu cần thỏa thuận rõ ràng các đặc trưng cơ bản của con tàu như: tên tàu, quốc tịch tàu, năm đóng, nơi đóng, cờ tàu, trọng tải toàn phần, dung tích đăng ký toàn phần, dung tích đăng ký tịnh, dung tích chứa hàng rời, hàng bao kiện, mớn nước, chiều dài tàu, chiều ngang tàu, vận tốc, cấu trúc của tàu (một boong hay nhiều boong), số lượng thuyền viên, vị trí của con tàu lúc ký hợp đồng, số lượng cần cẩu và sức nâng... Việc quy định cụ thể như thế này giúp cho các bên lựa chọn được một con tàu thích hợp cho việc chuyên chở nhằm đảm bảo cho an toàn của hàng hóa và tiết kiệm được chi phí.

Ở điều khoản này người ta có thể quy định thêm trong trường hợp chủ tàu muốn giành quyền thay thế tàu, thì bên cạnh tên con tàu thuê nên ghi thêm "hoặc một con thay thế khác" (Shipname and/or Substitute



Sister Ship). Khi thay thế con tàu bằng một con tàu khác, chủ tàu phải báo trước cho người thuê biết và phải đảm bảo rằng con tàu thay thế đó cũng có những đặc điểm kỹ thuật tương tự như con tàu đã quy định trong hợp đồng.

***Điều khoản về thời gian tàu đến cảng xếp hàng và ngày hủy hợp đồng (Lay/can - laydays/cancelling date)**

Ví dụ:

LAYCAN : 12th-15th JAN 2017 0001 hours to 2359 hours

Là ngày tàu phải đến cảng để nhận hàng và người thuê tàu phải có hàng sẵn sàng để giao vào lúc ấy. Nếu tàu đến sớm hơn thì người thuê tàu không chịu trách nhiệm về việc hàng hóa chưa sẵn sàng để giao (Laydays not to commence before...). Nếu vì bất cứ lý do nào mà tàu đến chậm hơn ngày hủy hợp đồng (Cancelling date) thì người thuê có quyền đơn phương hủy hợp đồng mà không chịu bất cứ trách nhiệm nào.

Khi ký kết hợp đồng thuê tàu, các bên có thể tách việc tàu đến cảng bốc hàng và việc hủy hợp đồng thành hai điều khoản riêng biệt (Laydays clause and cancelling clause) nhằm làm rõ hơn trách nhiệm của chủ tàu phải đưa tàu đến cảng nhận hàng đúng thời gian quy định và quyền của người thuê tàu hủy hợp đồng vận tải đã ký nếu tàu không đến cảng bốc đúng ngày quy định.

Có 2 cách quy định thời gian tàu đến cảng xếp hàng:

- Cách 1: Quy định ngày cụ thể, ví dụ: "ngày 12/01/2017 tàu phải đến cảng Hải Phòng xếp hàng"

- Cách 2: Quy định một khoản thời gian, ví dụ "tàu đến cảng Đà Nẵng để nhận hàng vào khoảng từ ngày 12 đến ngày 15/01/2017".

Người cho thuê tàu phải thông báo cho người thuê tàu biết dự kiến thời gian tàu đến cảng xếp hàng (Estimated Time of Arrival - ETA). Một con tàu được coi là đã đến cảng (arrived ship) khi thỏa mãn những điều kiện sau :

- Nếu trong hợp đồng quy định một điều khoản chung chung chứ không quy định tàu phải cập một cảng nào. Trường hợp này hợp đồng đó gọi là hợp đồng đến cảng (Port Charter), thì tàu phải đến vùng thương mại của cảng (là vùng nơi tàu phải neo đậu để chờ đợi vào cảng). Còn nếu hợp đồng quy định một cầu cảng cụ thể thì tàu phải cập cảng đó. Trường hợp

này gọi là hợp đồng cầu cảng. (Berth Charter).

- Tàu phải sẵn sàng để xếp dỡ về mọi mặt:
- + Làm xong các thủ tục vào cảng: thủ tục hải quan, biên phòng, vệ sinh y tế, có giấy chứng nhận kiểm dịch (Free Practique).
- + Phải sẵn sàng các điều kiện kỹ thuật cho việc xếp hàng: cần cầu đầy đủ, hầm hàng sạch sẽ....
- Thông báo sẵn sàng xếp dỡ (Notice Of Readiness - NOR) đã được trao cho người thuê tàu hay người nhận hàng. Có thể trao NOR bằng thư, fax, điện tín...

Vì một lý do đặc biệt nằm ngoài sự kiểm soát của chủ tàu mà tàu không thể đến cảng xếp hàng đúng thời gian quy định, chủ tàu phải thông báo cho người đi thuê tàu biết lý do và dự kiến ngày tàu đến cảng xếp hàng. Khi nhận được thông báo đó người đi thuê tàu cũng phải có trách nhiệm thông báo cho chủ tàu biết quyết định của mình là tiếp tục thực hiện hợp đồng hay huỷ hợp đồng.

*** Điều khoản về hàng hoá (Cargo Clause)**

Ví dụ:

4,000 MT +/-10% more or less Owners' option of cement in bags of 40KGS in slings and 4,000 MT +/-10% more or less Owners' option of cement in jumbo bags of 1.0 MT.

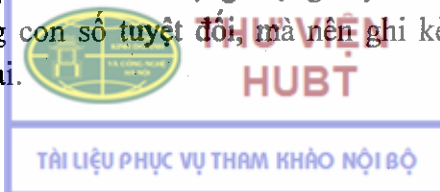
Vessel can load 8,200MT with H1/H2: 3,800MT /4,400MT.

Owners guarantee that the vessel is fully suitable to load, carry and discharge the above mentioned commodity.

As sole cargo only. No partial shipments nor combine shipments allowed.

Khi đi thuê tàu để chuyên chở một khối lượng hàng hoá nhất định, hai bên phải quy định rõ tên hàng, loại bao bì, các đặc điểm của hàng hoá. Nếu người thuê tàu chở hai loại hàng hoá trên cùng một chuyến tàu thì phải chú ý ghi chữ "và/ hoặc" (and/ or) để tránh tranh chấp xảy ra sau này.

Khi quy định số lượng hàng hoá, tùy theo đặc điểm của từng mặt hàng có thể quy định chở theo trọng lượng hay thể tích. Tuy nhiên, không nên quy định bằng con số tuyệt đối, mà nên ghi kèm theo một tỷ lệ hơn kém, gọi là dung sai.



Có nhiều cách quy định số lượng hàng hoá, ví dụ:

"Tối thiểu 3,600 MT, tối đa 4,400 MT" (Min 3,600 MT/Max 4,400 MT).

"Khoảng 4,000 MT" (About 10000 MT).

"4,000 MT hơn kém 5% do thuyền trưởng lựa chọn"(10000 MT more or less 5 % at Master's option).

Trong điều khoản này các bên cũng có thể đề cập đến việc giao hàng từng phần và chuyên tải có được phép hay không. Đồng thời, thuyền trưởng sẽ chính thức tuyên bố số lượng hàng chuyên chở. Người thuê tàu có trách nhiệm xếp đầy đủ số hàng đã được thông báo (Full and Complete Cargo).

*** Điều khoản về cảng xếp/dỡ (loading/Discharging Port Clause)**

Ví dụ:

-Loading Port : *1 safe anchorage, 1 safe port Hong Gai or in Charterers' option 1 safe anchorage 1 safe port Quang Ninh, Vietnam always afloat always accessible.*

- Discharge port: *1 safe berth 1 safe port Bacolod, Philippines always afloat always accessible.*

Trong các hợp đồng thuê tàu chuyên, các bên thường quy định tên một cảng hoặc vài cảng xếp hàng (LoadingPort) và tên một hoặc vài cảng dỡ hàng (DischargingPort). Trong trường hợp phải xếp dỡ tại nhiều cảng, nhiều cầu, cần quy định rõ thứ tự xếp, dỡ của cảng của cầu. Có hai cách quy định:

+ Quy định chung chung, ví dụ: "một cầu cảng an toàn ở cảng Hải Phòng" (one safe berth, Haiphong port).

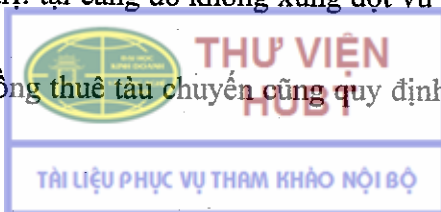
+ Quy định cụ thể ở cầu cảng số mấy, khu vực nào.

Cầu, cảng xếp và dỡ quy định trong hợp đồng phải là cảng an toàn (safe port), tức là cảng đó phải đảm bảo:

- Về mặt an toàn hàng hải: đủ độ sâu, mớn nước thích hợp để tàu có thể đến và đỗ luôn luôn nổi, hoặc có chạm bùn đất nhưng vẫn an toàn.

- Về mặt chính trị: tại cảng đó không xung đột vũ trang, chiến tranh, đình công.

Ngoài ra, hợp đồng thuê tàu chuyên cũng quy định thêm về việc các



cầu, cảng đó phải luôn có thể tiếp cận được (always accessible) để tạo điều kiện thuận lợi cho việc xếp, dỡ hàng hóa.

Số lượng cảng xếp/dỡ nhiều hay ít có ảnh hưởng trực tiếp đến mức cước thuê tàu. Vì thế người thuê tàu cố gắng xác định cảng xếp/dỡ cụ thể, tránh những quy định chung chung về cảng xếp/dỡ. Mặt khác cũng nên quy định chi phí di chuyển cầu (Shifting expenses) do ai chịu.

*** Điều khoản về chi phí xếp dỡ (Loading/Discharging Charges Clause):**

Vi dụ:

Thông thường, trong hợp đồng thuê tàu chuyên, điều khoản về chi phí xếp, dỡ được quy định trong điều khoản về cước phí vận chuyển.

Freight rates PMT (per metric ton) on bills of lading quantity FIOST basis 1/1.

FREIGHT: US\$14.00 PMT FIOST

Chi phí xếp, dỡ hàng hóa là một bộ phận của chi phí vận tải và chiếm một tỷ trọng khá lớn trong tổng chi phí xuất, nhập khẩu hàng hóa. Chi phí xếp, dỡ của hàng hóa được thỏa thuận giữa người thuê tàu và người cho thuê trong hợp đồng thuê tàu chuyên. Thực tiễn cho thấy có khá nhiều những công thức mẫu khác nhau về phân chia chi phí xếp dỡ. Và được áp dụng phổ biến nhất là các điều kiện chi phí xếp dỡ dưới đây:

- Điều kiện tàu chỢ (Liner Terms): Theo cách quy định này, người vận chuyển phải chịu trách nhiệm và chi phí về việc vận chuyển, xếp hàng lên tàu (loading), sắp xếp hàng hóa trong tàu (Stowage), chèn lót (Dunnage), ngăn cách (Separation) và dỡ hàng (Discharging).

- Điều kiện miễn xếp hàng FI (Free in): Theo cách quy định này người vận chuyển được miễn trách nhiệm và chi phí xếp hàng lên tàu ở cảng xếp hàng nhưng phải chịu trách nhiệm và chi phí dỡ hàng ở cảng dỡ hàng.

- Điều kiện miễn dỡ hàng FO (Free out): Theo cách quy định này người vận chuyển phải chịu trách nhiệm và chi phí xếp hàng lên tàu ở cảng xếp hàng nhưng họ được miễn trách nhiệm và chi phí dỡ hàng khỏi tàu ở cảng dỡ hàng.

- Điều kiện miễn xếp dỡ hàng FIO (Free in and out): Theo cách quy định này người vận chuyển được miễn trách nhiệm và chi phí xếp hàng lên

tàu và dỡ hàng khỏi tàu. Điều kiện FIO không nói rõ người vận chuyển có được miễn phí sắp xếp hàng (Stowage), san cào hàng (Trimming) trong hầm tàu hay không, vì vậy tốt nhất cần ghi rõ FIOST (Free in and out, stowed and trimmed): miễn chi phí và trách nhiệm xếp, dỡ hàng cũng như sắp xếp và san cào hàng.

Như vậy, nếu có chi phí sắp xếp hàng hóa (Stowage) đối với hàng đóng bao và chi phí san cào hàng hóa (Trimming) đối với hàng rời thì trong hợp đồng thuê tàu phải nói rõ do ai chịu. Người vận chuyển hay người thuê tàu? Nếu miễn cho người vận chuyển thì thêm chữ S và T sau các thuật ngữ FI, FO, FIO để thành FIS hay FOS hay FIOT.

Việc quy định theo điều kiện và chi phí xếp dỡ nào phụ thuộc vào điều kiện cơ sở giao hàng trong hợp đồng mua bán ngoại thương. Mục đích của việc lựa chọn này là nhằm phân tích rõ ràng trách nhiệm của các bên nhằm tránh cho người chuyên chở và người bán hàng phải trả chi phí xếp dỡ hàng 2 lần, tránh phải trả những chi phí không thuộc trách nhiệm của mình, đồng thời tạo điều kiện dễ dàng, thuận tiện cho việc tổ chức dỡ hàng.

Trong số các điều kiện của Incoterms 2010 thì các điều kiện sau thường hay được sử dụng trong chuyên chở hàng hóa bằng đường biển: FCA, FAS, FOB, CFR, CPT, CIF, CIP, DAT. Cụ thể chi phí xếp, dỡ hàng hóa trong các điều kiện của Incoterms 2010 được phân định như sau:

- Đối với điều kiện FCA (Free Carrier): người bán giao hàng cho người chuyên chở do người mua chỉ định tại cơ sở của người bán hoặc tại một địa điểm chỉ định khác. Mọi rủi ro và chi phí về hàng hóa sẽ được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi hàng hóa được giao cho người chuyên chở. Khi chuyên chở hàng hóa bằng container đường biển người bán nên sử dụng điều kiện FCA và việc giao hàng sẽ được thực hiện tại bãi container (CY). Do vậy, người mua sẽ chịu chi phí xếp, dỡ hàng cũng như cước phí vận tải. Trong trường hợp này người mua khi ký hợp đồng thuê tàu chuyên nên chọn điều kiện tàu chợ (Liner Terms). Theo điều kiện này người chuyên chở sẽ chịu cước phí vận chuyển, phí xếp và dỡ hàng và người mua đã tránh được việc trả các khoản phí đó hai lần.

- Đối với điều kiện FAS (Free alongside ship): Người bán giao hàng khi hàng hóa được đặt dọc mạn con tàu do người mua chỉ định (có thể đặt trên cầu cảng hoặc trên xà lan) tại cảng giao hàng chỉ định. Mọi rủi ro và chi

phí về hàng hóa sẽ được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi hàng hóa được đặt dọc mạn tàu. Lúc này, tất cả các phí xếp, dỡ hay sắp đặt hàng hóa ở trên tàu hoàn toàn thuộc về người mua nên khi người mua ký hợp đồng thuê tàu chuyển nên thỏa thuận sử dụng điều kiện tàu chợ (Liner Terms).

- Đối với điều kiện FOB (Free on Board): Người bán giao hàng lên con tàu do người mua chỉ định tại cảng xếp hàng chỉ định. Mọi rủi ro và chi phí về hàng hóa sẽ được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi hàng hóa được giao lên boong tàu. Như vậy, theo điều kiện FOB, khi thuê tàu chuyển người bán phải trả phí xếp hàng nhưng người mua lại là người đi thuê tàu và trả tiền cước vận chuyển cho người chuyên chở. Chính vì vậy trong hợp đồng thuê tàu người mua nên thỏa thuận với người vận chuyển sử dụng điều kiện FI (Free in)-miễn phí xếp hàng lên tàu cho người vận chuyển. Nếu hợp đồng mua bán sử dụng FOB Stowed (FOB đã xếp hàng) thì trong hợp đồng thuê tàu nên sử dụng FIS. Còn chi phí dỡ hàng ở cảng đến, để tiết kiệm ngoại tệ có thể sử dụng nhân công trong nước thực hiện việc dỡ hàng. Khi đó, người mua là người thuê tàu nên sử dụng điều kiện FIO (Free in and out).

- Đối với điều kiện CFR (Cost and Freight): Người bán phải ký hợp đồng và trả các chi phí và cước phí cần thiết để đưa hàng hóa đến cảng đến quy định. Tuy nhiên, mọi rủi ro về hàng hóa sẽ được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi hàng hóa được giao lên tàu. Điều kiện này có hai điểm tới hạn vì rủi ro di chuyển và chi phí được phân chia ở hai nơi khác nhau. Theo điều kiện CFR người bán là người thuê tàu nhưng phí dỡ hàng ở cảng đến lại do người mua chịu nên khi người bán ký hợp đồng vận chuyển với người chuyên chở nên thỏa thuận sử dụng điều kiện FO. Lúc này người chuyên chở được miễn phí dỡ hàng và phí đó là do người mua phải chịu.

- Đối với điều kiện CPT (Carriage Paid To): Người bán phải ký hợp đồng và trả chi phí vận tải cần thiết để đưa hàng hóa tới nơi đến quy định. Tuy nhiên, rủi ro được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi giao hàng cho người vận chuyển ở nơi đi. Tương tự như CFR, điều kiện CPT cũng có hai điểm tới hạn vì điểm phân chia rủi ro và chi phí là khác nhau, nhưng trong chuyên chở hàng hóa bằng container đường biển, điều kiện CPT sẽ hợp lý hơn so với điều kiện CFR. Với điều kiện CPT người mua là



THU VIỆN
HUBT

người chịu chi phí dỡ hàng nên khi người bán ký hợp đồng vận chuyển thì nên sử dụng điều kiện FO.

- Đối với điều kiện CIF (Cost Insurance and Freight): Người bán phải ký hợp đồng vận tải và bảo hiểm để đưa hàng hóa đến cảng đến quy định. Tuy nhiên, rủi ro về mất mát hay hư hỏng hàng hóa sẽ được di chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi hàng hóa được giao lên tàu. Như vậy, phí dỡ hàng sẽ do người mua chịu và việc người bán ký hợp đồng vận chuyển với điều kiện về phí xếp dỡ FO là phù hợp nhất. Trong trường hợp hợp đồng mua bán sử dụng điều kiện CIF landed, nghĩa là người bán phải trả phí dỡ hàng ở cảng đến thì có thể sử dụng điều kiện FIO.

- Đối với điều kiện CIP (Carriage and Insurance Paid to): Người bán phải trả chi phí vận tải và ký hợp đồng bảo hiểm cần thiết để đưa hàng hóa đến nơi đến quy định, còn rủi ro sẽ được chuyển từ người bán sang người mua kể từ khi người bán giao hàng cho người vận chuyển. Do đó, người mua phải chịu phí dỡ hàng nên trong hợp đồng vận chuyển do người bán ký với người chuyên chở nên sử dụng điều kiện FO. Tương tự như CPT, điều kiện CIP phù hợp với chuyên chở hàng hóa bằng container đường biển.

- Đối với điều kiện DAT (Delivered at Terminal): Người bán giao hàng cho người mua sau khi đã dỡ hàng ra khỏi phương tiện vận tải, đặt hàng dưới sự định đoạt của người mua tại một bến chỉ định, tại cảng hoặc tại nơi đến chỉ định. Với điều kiện này người bán phải chịu cả phí xếp và dỡ hàng nên khi ký hợp đồng vận chuyển với người chuyên chở, người bán nên sử dụng điều kiện Liner term.

Cần lưu ý các thuật ngữ trên là thuật ngữ hàng hải về thuê tàu quy định về trách nhiệm và nghĩa vụ giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển trong việc xếp dỡ hàng hóa chứ không phải giữa người bán và người mua, đây không phải thuật ngữ thương mại vì vậy nên tránh việc lắp ghép tùy tiện với các điều kiện thương mại trong Incoterms như kiểu CIF FO hay FOB FI v.v... rất dễ hiểu nhầm, gây ra tranh chấp. Ví dụ: nếu một người muốn mua theo giá CIF một lô hàng rời nhưng không muốn trả phí dỡ hàng tại cảng đích thì phải thỏa thuận với người bán một cách rõ ràng rằng "người mua được miễn mọi chi phí dỡ hàng kể cả phí lóng hàng ở cảng đích : the buyer shall be free of all the cost of goods discharging at the destination port including lighterage if any". Trên cơ sở đó người bán khi

thuê tàu sẽ thỏa thuận với người vận chuyển một cách phù hợp với hợp đồng mua bán.

Mặc dù chi phí xếp dỡ được quy định ở hai văn bản khác nhau nhưng lại có sự liên quan mật thiết đến nhau. Vì vậy, người thuê tàu cần đặc biệt chú ý thỏa thuận các điều kiện về chi phí xếp, dỡ phù hợp với các điều kiện cơ sở giao hàng để đảm bảo quyền lợi cho các bên có liên quan.

*** Điều khoản về cước phí thuê tàu (Freight Clause) và thanh toán tiền cước (Freight payment):**

Ví dụ:

Freight rates:

Freight rates PMT (per metric ton) on bills of lading quantity FIOST basis 1/1.

Freight: US\$14.00 PMT FIOST

Cargo quantity to be ascertained by draft survey which is arranged by shipper/ charterers/ receivers at their own time and expenses both ends accompanied by master or chief officer. However, Owners to remain responsible for the numbers of bags loaded.

Freight payment:

95 per cent freight, less 3.75 per cent total commission to be paid to Owners' nominated bank account by Charterers within 5 (five) banking days after completion of loading and after receiving Owners' freight invoice on Owners' letterhead. Freight is deemed earned and payable discountless and non returnable whether vessel and/or cargo is lost or not. The balance of freight less despatch and demurrage, if any, to be paid to Owners latest 30 days after completion of discharge operations.

Charterers have the option to ask for 'prepaid bill of lading'. Charterers to instructs loadport agents to release original bills of lading immediately after receiving Charterers bank's slip/swift copy confirming that 100% freight has been irrevocably transferred to Owners bank account.

Owners' Bank details:

Acct name:

USD account number:



At: Maritime bank (operation center)

Bank's address: 44 Nguyen Du, Hai Ba Trung, Hanoi, Viet Nam

Cước phí (Freight) là số tiền mà người thuê tàu phải trả cho việc vận chuyển hàng hoá hoặc những dịch vụ liên quan đến việc vận chuyển.

Cước phí thuê tàu chuyên do chủ tàu và người đi thuê tàu thương lượng và quy định rõ trong hợp đồng thuê tàu. Trong nghiệp vụ thuê tàu, các bên đều rất quan tâm đến cước phí vì nó ảnh hưởng không nhỏ tới hiệu quả kinh. Do đó, đây là một điều khoản rất quan trọng của hợp đồng thuê tàu chuyên. Trong điều khoản này, hai bên thỏa thuận một số nội dung chính như sau:

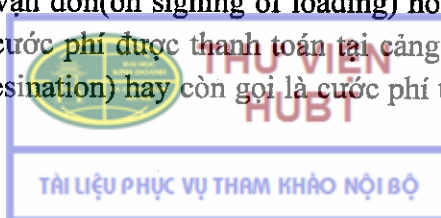
- Mức cước (Rate of freight): là tiền cước tính cho mỗi đơn vị cước (Freight unit). Đơn vị tính cước có thể là đơn vị trọng lượng (tấn phổ thông, tấn Anh, tấn Mỹ) đối với hàng nặng (weight cargo) hay đơn vị thể tích (mét khối, cubic feet) đối với hàng cồng kềnh (measurement cargo) hoặc một đơn vị tính cước khác như: Standard (hàng gỗ), gallon (dầu mỏ), Bushels (lúa mì) v,v,,, mức cước thuê bao (lumpsum freight) không phụ thuộc vào loại và số lượng hàng hoá chuyên chở mà tính theo đơn vị trọng tải hoặc dung tích tàu.

- Số lượng hàng hoá tính tiền cước:

Tiền cước có thể tính theo số lượng hàng hoá xếp lên tàu ở cảng gửi hàng (intaken quantity) hay còn gọi là tiền cước tính theo số lượng hàng hoá ghi trên vận đơn (Bill of lading quantity), hoặc tính theo số lượng hàng giao tại cảng dỡ hàng (Delivery quantity).

Khi chuyên chở hàng rời, giá trị thấp như quặng sắt, than đá việc cân lại hàng ở bến cảng đến rất tốn kém, nên trong hợp đồng thường quy định cước phí tính theo số lượng ghi trên vận đơn nhưng khấu trừ 1- 2% tổng tiền cước phí để dùng cho chi phí không cân lại hàng (2% discount in lieu of weighting)

- Thời gian thanh toán tiền cước: cước phí có thể được thanh toán tại cảng bốc hàng (Freight payable at port of loading), tức là toàn bộ chi phí phải thanh toán khi ký vận đơn (on signing of loading) hoặc sau khi ký vận đơn vài ngày. Hoặc là cước phí được thanh toán tại cảng dỡ hàng (Freight payable at the port of desination) hay còn gọi là cước phí trả sau (Freight to



collect).

Thời gian thanh toán cước phí tại cảng dỡ có thể quy định cụ thể hơn như: cước phí trả trước khi dỡ hàng (Freight payable before breaking bulk); cước phí trả sau khi dỡ hàng xong (Freight payable after complete of discharge); cước phải trả cùng với việc bốc dỡ hàng trong mỗi ngày (Freight payable concurrent with discharge)v.v..Nhưng cách tốt nhất là quy định cước phí thuê tàu, cước phí trả trước một phần, trả sau một phần. Với quy định này, người thuê tàu giữ lại được một phần cước phí để sau này bù trừ vào việc tính tiền thưởng phạt (nếu có).

Về nguyên tắc, người chuyên chở chỉ được thanh toán cước phí thuê tàu khi hàng hoá thực sự được chuyên chở đến cảng dỡ hàng quy định. Nhưng trong vận đơn hoặc hợp đồng thuê tàu thường ghi câu: cước phí được coi như tiền thu nhập về chuyên chở khi bốc hàng lên tàu và trả không phụ thuộc vào việc tàu hoặc hàng hoá bị mất hay không mất. (Freight to be considered as earned upon shipment and must be paid ship and/ or cargo lost or not lost).

- Ngoài ra trong điều khoản cước phí hai bên còn thoả thuận về địa điểm thanh toán, tỷ giá hối đoái của đồng tiền thanh toán, phương thức thanh toán, tiền cước phí ứng trước (advance freight)v.v....

***Điều khoản về thời gian xếp dỡ (Despatch/Demurrage clause)**

Loading rate: 2,000 MT per weather working day of 24 consecutive hours Sundays, holidays included but BIMCO super holidays always excluded.

Discharge rate: 1,500 MT per weather working day of 24 consecutive hours Sundays, holidays included but BIMCO super holidays always excluded

Lay-time to commence 13:00 hrs if valid NOR tendered before 12:00 hrs and at 08:00 hrs next working day if valid NOR tendered at or after 12:00 unless sooner commenced in which case actual time used to count.

Laytime to stop to count once the loading has been completed however Owners allowing 6 hours grace period after completion of loading for final draft survey/documents clearance.

Super holidays:



As per holidays listed in the BIMCO holiday calendar 2016 (publication ISBN 87-90342-53-4) and in BIMCO calendar supplement 2016.

Laytime used during a super holiday not to count as laytime, unless used.

Thời gian xếp, dỡ là số ngày hoặc thời gian mà hợp đồng thuê tàu qui định cho người thuê tàu được sử dụng để bốc và dỡ hàng tại cảng khâu có liên quan (Time allowed for loading and discharging). Quy định như vậy để người đi thuê tàu có trách nhiệm trong việc xếp dỡ hàng hoá. Tùy theo thỏa thuận giữa chủ tàu và người thuê, thời gian bốc và dỡ hàng có thể có các cách quy định như sau:

Cách 1: Quy định chung chung, không dứt khoát. Thí dụ:

- Bốc/dỡ theo mức nhanh thường lệ của cảng (With customary quick despatch = CQD)

- Bốc/dỡ nhanh theo khả năng tàu tiếp nhận và giao hàng (As fast as the ship can receive and deliver). Cách quy định này không kèm theo quy định thưởng phạt bốc/dỡ nhanh, chậm.

Cách 2: Quy định rõ, dứt khoát thời gian bốc dỡ bằng một số ngày hay mức bốc/dỡ bằng bao nhiêu tấn cho một ngày.

Ví dụ:

Thời gian cho bốc hàng là 10 ngày... (10 running days for loading).

Ở đây, khái niệm “ngày” dễ gây ra nhầm lẫn, tranh chấp. Do vậy, cần quy định rõ trong hợp đồng là “ngày” ở đây được hiểu như thế nào. Có một số khái niệm như sau:

- Ngày niên lịch (Calendar days)

- Ngày liên tục (Consecutive or running days): Dài 24 tiếng đồng hồ bắt đầu từ 0 giờ nửa đêm này đến 24 giờ nửa đêm sau, không phân biệt ngày làm việc, ngày nghỉ hay ngày lễ.

- Ngày làm việc (Working days) do nhà chức trách địa phương hoặc tập quán cảng bốc/dỡ quy định loại trừ những ngày nghỉ và ngày lễ (Non-working days and holidays excluded). Thông thường, phần lớn các cảng trên thế giới quy định ngày làm việc dài 24 tiếng đồng hồ bắt đầu từ 0 giờ nửa đêm này đến 24 giờ nửa đêm sau bất kể công việc bốc dỡ hàng có sử dụng

hết hoặc không hết thời gian.

- Ngày làm việc 24 tiếng liên tục (Working days of 24 consecutive hours): là ngày làm việc 24 giờ, chứ không phải là ngày làm việc 8 giờ một ngày được tính từ nửa đêm hôm trước đến nửa đêm hôm sau. Điều này có nghĩa là cứ 24 giờ làm việc được tính là 1 ngày dù mất nhiều ngày mới làm được tổng 24 giờ.

- Ngày làm việc thời tiết tốt (Weather Working Day = WWD): là ngày làm việc chính thức tại cảng có liên quan mà trong ngày đó thời tiết tốt cho phép tiến hành công việc xếp dỡ hàng. Ngày mưa, bão, có gió to, không thể tiến hành xếp hay dỡ hàng nên không được tính vào thời gian làm hàng.

+ Ngày chủ nhật (Sundays) là ngày nghỉ cuối tuần do luật pháp của từng nước quy định. Ngày chủ nhật thường là ngày nghỉ làm việc, nhưng cũng có thể tiến hành bốc dỡ được, tùy theo quy định của hợp đồng.

+ Ngày lễ (holidays) bao gồm những ngày lễ quốc gia và ngày lễ quốc tế. Trong ngày lễ này thường nghỉ làm việc, nhưng cũng có thể tiến hành bốc dỡ hàng tùy theo quy định của hợp đồng.

Trong hàng hải quốc tế, ngày làm việc 24 giờ thời tiết tốt được áp dụng phổ biến nhất.

Cách 3: Quy định mức xếp dỡ hàng hóa. Ví dụ:

- Hàng được bốc và dỡ trong vòng 20 ngày làm việc thời tiết tốt (cho phép), không kể Chủ nhật, ngày lễ ở hai đầu trừ khi có sử dụng (Cargo to be loaded and discharged in 20 weather working days both ends, Sundays holidays excluded unless used).

- Hàng được bốc theo mức 2500 MT và dỡ theo mức 2100 MT cho mỗi ngày làm việc thời tiết tốt không kể chủ nhật và ngày lễ cho dù có sử dụng (Cargo to be loaded at a rate of 2100MT and discharged at a rate of 2100 MT per weather working day, Sundays holidays excepted even if used).

- Mức bốc hàng cho cả tàu/ngày là 800 MT (Loading at a rate of 800 metric-tons per day and ship).

- Mức bốc hàng cho mỗi máng/ngày là 100 MT (Loading at a rate of 100 metric-tons per day and hatch).

Mốc tính thời gian làm hàng được quy định phụ thuộc vào việc

thuyền trưởng trao thông báo sẵn sàng xếp dỡ (Notice of Readiness- NOR) và việc chủ hàng nhận thông báo sẵn sàng xếp dỡ.

***Điều khoản về thưởng phạt xếp dỡ (Despatch/Demurrage clause)**

Demurrage rate USD2,500 per day pro rata for all time lost with despatch half demurrage rate on working time saved at both ends.

Laytime is non reversible between all the ports.

Demurrage and/or despatch at both ends to be settled within 30 working days after completion of discharge against emailed/faxed copies of Owners' time-sheets and copies of supporting documents.

Statement of Facts issued by vessel's agent at load/discharge port and countersigned by Ship's Master and Shippers'/Receivers' representatives.

Copy of the Notice of Readiness, duly tendered and accepted.

Laytime sheets issued and signed by Shipowners.

Khi thỏa thuận về thời gian xếp dỡ phải quy định cả mức thưởng xếp dỡ nhanh và phạt xếp dỡ chậm. Nếu người thuê tàu hoàn thành công việc xếp hàng hoặc dỡ hàng sớm hơn thời gian cho phép đã quy định trong hợp đồng thì được thưởng tiền xếp hàng hoặc dỡ hàng nhanh (Despatch Money). Ngược lại, nếu hết thời gian cho phép mà người thuê tàu vẫn chưa hoàn thành việc xếp hàng hay dỡ hàng thì sẽ bị phạt xếp dỡ hàng chậm (Demurrage Money).

Thời gian làm hàng có thể tính quy định riêng cho việc xếp hàng hoặc cho dỡ hàng tức là tính thưởng phạt riêng cho từng cảng, hoặc quy định thời gian cho phép chung cả xếp và dỡ hàng, tức là sau khi hoàn thành tất cả việc xếp và dỡ hàng mới tính thưởng phạt.

*** Điều khoản về trách nhiệm và miễn trách của người chuyên chở (Liability and Immunity Clause):**

Ví dụ:

The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence, on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the

personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.

Trong hợp đồng mẫu GENCON có quy định trách nhiệm của người chuyên chở như sau:

"Chủ tàu phải chịu trách nhiệm về những tổn thất hoặc thiệt hại của hàng hóa hay việc giao hàng chậm do thiếu sự cẩn mẫn hợp lý của chủ tàu hoặc của người quản lý trong việc duy trì khả năng đi biển của tàu trên mọi phương diện, do thiếu mẫn cán trong việc đảm bảo rằng tàu được biên chế, trang thiết bị và cung ứng đầy đủ hoặc do hành động hay lỗi của bản thân chủ tàu hay của người quản lý của họ.

Chủ tàu sẽ được miễn trách đối với những tổn thất, thiệt hại hay sự chậm trễ phát sinh từ bất kỳ lý do nào khác (ngoài nguyên nhân nêu trên)" kể cả nguyên nhân do sai sót hay bất cẩn của thuyền trưởng, thuyền viên, hay những người làm thuê cho chủ tàu trên tàu hoặc trên bờ mà đáng ra chủ tàu phải chịu trách nhiệm về hành vi của họ nếu như không có điều khoản này, đồng thời cũng miễn trách khi nguyên nhân bắt nguồn từ việc tàu thiếu khả năng đi biển vào thời điểm xếp hàng hay vào bất cứ lúc nào của chuyến đi".

Ngoài ra, trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam, trách nhiệm và miễn trách nhiệm của người chuyên chở cũng được quy định lần lượt tại điều 150 và 151.

Nhìn chung, trong hợp đồng thuê tàu chuyến, đều quy định người chuyên chở có trách nhiệm đối với hư hỏng, mất mát của hàng hóa trong trường hợp sau:

- Do thiếu sự cẩn mẫn hợp lý (Due Diligence) làm cho tàu không đủ khả năng đi biển.

- Do xếp đặt hàng hóa không tốt (Bad Stowage) hay do bảo quản hàng hóa không chu đáo....



Tuy nhiên hầu như trong các loại hợp đồng cũng đều chỉ rõ người chuyên chở được miễn trách nhiệm (Exemptions from Liability) đối với hư hỏng mất mát của hàng hóa do các nguyên nhân sau:

- Do thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển, cướp biển
- Do ẩn tỳ của tàu và máy móc
- Do bản chất của hàng hóa
- Do cháy, nhưng không do lỗi của sỹ quan thủy thủ trên tàu.
- Do chiến tranh và các hoạt động bắt, tịch thu... của chính phủ

*** Điều khoản về trọng tài (Arbitration Clause)**

Ví dụ:

This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall be final.

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in C/P the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.

Trọng tài là một biện pháp dùng người thứ 3 để giải quyết tranh chấp giữa các bên giao dịch khi các bên không thể giải quyết tranh chấp bằng phương pháp thương lượng. Trong điều khoản về trọng tài, người ta đề cập đến trọng tài xét xử khi có tranh chấp xảy ra.

Điều khoản trọng tài thông thường ngắn gọn vì nó chỉ xác định trước ý định của 2 bên về việc giải quyết tranh chấp bằng trọng tài chứ chưa xác định được loại hình và bản chất của tranh chấp đó là gì.

*** Điều khoản về cầm giữ hàng (Lien on Cargo Clause)**

Ví dụ:

The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.

Theo luật pháp Hàng hải thế giới, quyền cầm giữ (Lien) có nghĩa là quyền của chủ tàu được phép chi phối kiểm soát tài sản của người khác cho tới khi khoản nợ liên quan được hoàn trả. Trong các hợp đồng thuê tàu chuyên thường có điều khoản cầm giữ nợ cho phép chủ tàu có quyền cầm giữ hàng cho tới khi tiền cước, cước không hoặc tiền phạt được thanh toán.

Điều 41, Bộ luật Hàng hải Việt Nam quy định các khoản nợ ưu tiên khi chủ tàu thực hiện quyền cầm giữ hàng là:

- Tiền lương, chi phí hồi hương, chi phí đóng góp bảo hiểm xã hội và các khoản tiền khác phải trả cho thuyền trưởng, sĩ quan và các thuyền viên khác trong thuyền bộ của tàu biển.

- Tiền bồi thường tính mạng, thương tích và tổn hại khác về sức khỏe con người liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển.

- Phí trọng tải, phí bảo đảm hàng hải và về phí, lệ phí cảng biển khác.

- Tiền công cứu hộ tàu biển.

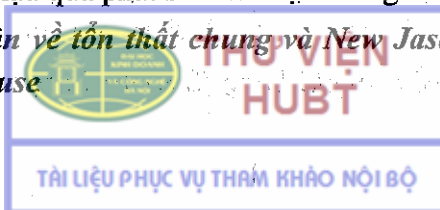
- Tổn thất và thiệt hại tài sản ngoài hợp đồng liên quan trực tiếp đến hoạt động của tàu biển.

Điều 8 trong hợp đồng mẫu GENCON 1994 quy định:

"Chủ tàu có quyền cầm giữ hàng hoá và các khoản thu của người thuê tàu để khấu trừ tiền cước, tiền cước không, tiền phạt và những thiệt hại khác cũng như tất cả các khoản tiền phải trả cho hợp đồng, kể cả chi phí phát sinh từ việc khiếu nại đòi bồi thường các khoản tiền trên".

Trong mọi trường hợp, người chuyên chở đều phải đảm bảo là sẽ thu được tiền cước và các khoản tiền phạt khác từ người thuê tàu, đặc biệt là khi người thuê tàu thanh toán cước phí trả sau. Suy cho cùng người thuê tàu phải gánh chịu mọi quả phát sinh từ việc cầm giữ hàng.

* *Điều khoản về tổn thất chung và New Jason (General Average and New Jason Clause*



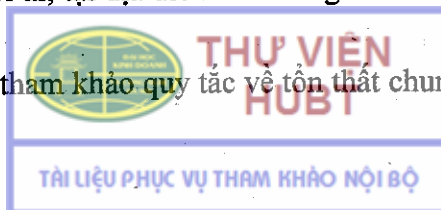
Vi dụ:

General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2). If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."

Tồn thất chung là những hy sinh và chi phí bất thường được thực hiện một cách có ý thức và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hóa, hành lý, giá dịch vụ vận chuyên hàng hóa, hành khách thoát khỏi hiểm họa chung

Tồn thất chung được thực hiện vì tất cả các chủ thể có liên quan (người chuyên chở, thuyền trưởng, thủy thủ, hàng hóa, tàu...) nên chi phí này cần được phân bổ cho tất cả các chủ thể đó. Việc phân chia tồn thất chung thường là phức tạp và dễ gây tranh chấp. Do đó trong hợp đồng thuê tàu phải thỏa thuận rõ ràng việc phân chia tồn thất chung được tiến hành như thế nào, giữa ai với ai, tại địa điểm và thời gian nào và đồng tiền thanh toán là gì.

Các bên có thể tham khảo quy tắc về tồn thất chung York – Antwerp



(ra đời ở York, Anh năm 1864, sau đó được bổ sung và sửa đổi ở Antwerp, Bỉ năm 1924 và được sửa đổi tiếp vào các năm 1974, 1990, 1994)

Ngoài ra, trọng hợp đồng thuê tàu chuyên còn có các điều khoản các như: điều khoản về chiến tranh đình công (Strikes, Was Clause), điều khoản hai tàu đâm va cùng có lỗi (Both to Blame Collision Clause), thuế và lệ phí...

c. Nguồn luật điều chỉnh Hợp đồng thuê tàu chuyên.

Đối với hợp đồng cho thuê tàu chợ thì nguồn luật điều chỉnh là các điều ước quốc tế thì với hợp đồng thuê tàu chuyên lại là luật quốc gia, các tập quán hàng hải và các án lệ.

Luật quốc gia.

Hợp đồng thuê tàu chuyên là kết quả đàm phán giữa người thuê và người cho thuê tàu. Trong hợp đồng người ta quy định rất rõ và cụ thể quyền lợi và nghĩa vụ của người thuê và người cho thuê bằng các điều khoản ghi trên hợp đồng. Chính vì thế, trong quá trình thực hiện hợp đồng nếu có tranh chấp xảy ra giữa người chuyên chở và người thuê người ta sẽ lấy hợp đồng để giải quyết các tranh chấp. Tất cả các điều khoản quy định trong hợp đồng đều có giá trị pháp lý để điều chỉnh hành vi giữa các bên. Các điều khoản này buộc các bên ký kết phải thực hiện đúng như nội dung của nó. Bên nào thực hiện không đúng những quy định của hợp đồng có nghĩa là vi phạm hợp đồng. Khi vi phạm những điều khoản đã cam kết, bên vi phạm sẽ phải chịu hoàn toàn trách nhiệm đối với những hậu quả do hành động vi phạm của mình gây ra.

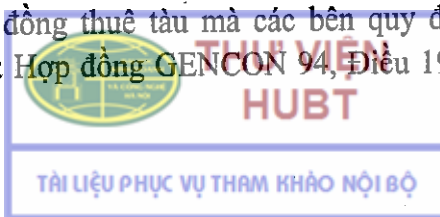
Nguồn luật điều chỉnh hợp đồng thuê tàu chuyên là luật quốc gia chứ không phải các quy tắc quốc tế điều chỉnh vận đơn.

Luật quốc gia là những văn bản pháp luật có hiệu lực cao do cơ quan đặc biệt phát hành (Quốc hội) nhằm điều chỉnh những mối quan hệ trong các lĩnh vực lớn của xác hội trên cơ sở Hiến pháp.

Luật quốc gia được áp dụng khi:

- Khi xảy ra tranh chấp, các bên có thỏa thuận áp dụng và làm thành văn bản riêng.

- Ký hợp đồng thuê tàu mà các bên quy định điều khoản luật áp dụng. *Chẳng hạn:* Hợp đồng GENCON 94, Điều 19 quy định áp dụng luật



Anh và luật Mỹ.

- Khi Tòa án hoặc Trọng tài có thẩm quyền xét xử các tranh chấp phát sinh từ hợp đồng thuê tàu chọn luật quốc gia để áp dụng.

Lưu ý: Khi chọn luật quốc gia làm nguồn luật điều chỉnh không có nghĩa là toàn bộ hệ thống luật quốc gia đó được đem ra điều chỉnh mà chỉ được áp dụng theo các nguyên tắc sau:

- Chỉ những luật liên quan đến hợp đồng thuê tàu mới được áp dụng. Chẳng hạn: Luật Hợp đồng thương mại, Luật Thương mại, Luật Hàng hải...

- Đối với hệ thống luật mà không có luật chuyên biệt hợp đồng thuê tàu thì có thể áp dụng luật có nội dung trực tiếp điều chỉnh hợp đồng chuyên chở như Luật Hàng hải Việt Nam 2015.

- Nếu hệ thống luật nước được chọn không có luật liên quan trực tiếp đến hợp đồng chuyên chở thì áp dụng theo nguyên tắc hợp đồng trong luật dân sự.

Tập quán hàng hải.

Các trường hợp áp dụng tập quán hàng hải:

- Khi hợp đồng thuê tàu quy định.

- Khi hợp đồng không quy định những luật quốc gia áp dụng cho hợp đồng thuê tàu dẫn chiếu tới.

- Khi hợp đồng thuê tàu không quy định, các nguồn luật áp dụng cho hợp đồng thuê tài không có quy định cụ thể cho vấn đề đang tranh chấp

Lưu ý: Khi hợp đồng có quy định áp dụng tập quán:

- Có những hợp đồng chỉ bao gồm các điều khoản chính như việc quy định về thời gian, địa điểm thuê tàu, giá cước, số lượng hàng hóa... còn các vấn đề khác thì chỉ khái quát bằng điều khoản “ Theo các điều kiện thông thường vẫn áp dụng” thì ngoài những điều kiện đã được quy định cụ thể trong hợp đồng thì các vấn đề khác các bên cứ áp dụng theo tập quán mà không cần phải thỏa thuận gì thêm.

Trong trường hợp hợp đồng không quy định thì khi có tranh chấp phát sinh, các bên có thể thỏa thuận thực hiện một tập quán nào đó mà các bên thấy cần thiết và cơ lợi nhất.

Tiền lệ pháp (án lệ).



Án lệ là những bản án hoặc quyết định của tòa án hoặc quyết định của cơ quan hành chính về một hành vi cụ thể nào đó đã xảy ra những được sử dụng làm khuôn mẫu để ứng xử cho các hành vi vi phạm sau này.

Án lệ được áp dụng khi:

- Hợp đồng thuê tàu chọn luật của các nước theo hệ thống Anh, Mỹ làm luật điều chỉnh hợp đồng.

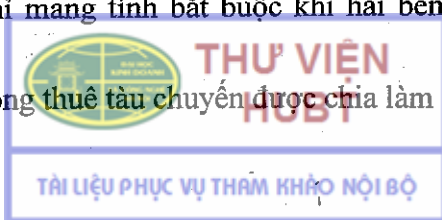
- Tòa án, trọng tài mà hợp đồng chỉ định được quyền chọn luật áp dụng thì họ có thể chọn bất cứ án lệ nào mà họ cho là đúng và cần thiết.

Hiện nay chưa có một điều ước quốc tế nào được ký kết để điều chỉnh hợp đồng chuyên chở hàng hóa nhập khẩu bằng tàu chuyên. Do vậy, luật quốc gia vẫn được xem là nguồn luật quan trọng nhất. Tuy nhiên, việc áp dụng luật quốc gia nào vào hợp đồng thuê tàu chuyên là một điều hết sức phức tạp, nó phụ thuộc vào sự tương quan, thuận lợi, khó khăn của cả hai bên. Thông thường khi đàm phán điều luật áp dụng thì các bên nên chọn luật của các quốc gia mà mình hiểu rõ và luật của các nước phát triển để áp dụng như Anh, Pháp, Singapore hoặc Mỹ.

d. Mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên

Hợp đồng thuê tàu chuyên là một văn bản pháp lý ký kết giữa chủ tàu và người đi thuê tàu để chuyên chở hàng hoá. Hợp đồng thuê tàu chuyên ký kết nhằm thực hiện hợp đồng mua bán ngoại thương. Vì vậy nội dung, các điều khoản qui định của hợp đồng thuê tàu chuyên phải phù hợp với những quy định về thuê tàu của hợp đồng mua bán. Chính vì vậy để đi đến việc ký kết hợp đồng chủ tàu cũng như người thuê tàu phải tốn phí nhiều thời gian để giao dịch đàm phán. Để đơn giản hoá các thủ tục hành chính, giảm bớt thời gian giao dịch đàm phán, đồng thời hạn chế các tranh chấp xảy ra trong quá trình thực hiện, các tổ chức hàng hải quốc tế và quốc gia, các luật sư đã quan tâm đặc biệt đến việc tiêu chuẩn hoá hợp đồng thuê tàu, phát hành những hợp đồng thuê tàu chuyên mẫu để sử dụng trong thuê tàu. Sau khi thống nhất, người lập hợp đồng chỉ cần điền thêm những điều khoản cụ thể vào chỗ trống đồng thời để gạch đi những câu những từ không có thoả thuận và bổ sung theo những điều không có trong mẫu. Hợp đồng thuê tàu chuyên mẫu chỉ mang tính bắt buộc khi hai bên đã thống nhất ký kết quốc tế.

Mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên được chia làm hai loại chính:



- Mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên mang tính tổng hợp:

+ Mẫu hợp đồng SCANCON do Hiệp hội Hàng hải quốc tế và Baltic soạn thảo và phát hành năm 1956;

+ Mẫu hợp đồng GENCON dùng để thuê tàu chuyên chở các loại hàng bách hóa, hợp đồng này do Hội đồng hàng hải quốc tế Baltic (BIMCO) soạn thảo năm 1922 và đã được sửa đổi gần nhất vào năm 1994.

- Hợp đồng mẫu mang tính chuyên dụng dùng để chuyên chở các loại hàng hóa có khối lượng lớn như:

+ Mẫu CUBASUGAR của Cuba phát hành để thuê chở đường.

+ Mẫu POLCOAL của Ba lan phát hành năm 1971 để thuê chở than.

+ Mẫu NORGRAIN 89 của Hiệp hội môi giới và đại lý Hoa kỳ dùng để thuê chở ngũ cốc.

+ Một số mẫu khác như EXONVOY, MOBILVOY, SHELLVOY... do Hoa Kỳ phát hành dùng để thuê chở dầu.

Hợp đồng thuê tàu chuyên rất đa dạng nên doanh nghiệp cần tùy thuộc vào loại mặt hàng cụ thể mà lựa chọn mẫu hợp đồng cho phù hợp và cũng không quên xem xét, tính toán từng điều khoản cụ thể, không bỏ qua một điều khoản nào để hạn chế thấp nhất các tranh chấp xảy ra.

Mẫu hợp đồng GENCON 1994

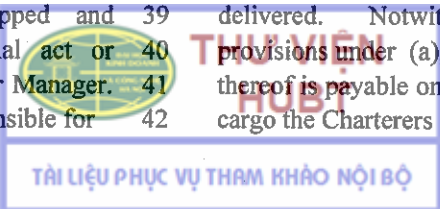
1. Shipbroker	<p>RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"</p>	Part 1
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	2. Place and Date	
5. Vessel's name (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)

7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether reight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	a. Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	b. Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	c. Total Laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)
	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 13 (c))	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
25. Law and Arbitration (state 19(a), 19(b) or 19(c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed
It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict	
Signature (Owners)	Signature (Charterers)



Part 2

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that:	1	loss, damage or delay arising from any 3 other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.	43 44 45 46 47 48 49 50 51 52
The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.	12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29	3. Deviation Clause The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	53 54 55 56 57 58 59 60
2. Owners' Responsibility Clause The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are not responsible for	30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42	4. Payment of Freight (a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo. (b) Prepaid. If according to Box freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid. (c) On delivery. If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the	61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83



number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.	168 169 170 171 172	count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/ discharging berth shall not count as laytime. If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/ discharge time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/discharge shall not count as laytime. Time used before commencement of laytime shall count.	211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226
(b) Total laytime for loading and discharging The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.	173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186	* Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.	227 228
(c) Commencement of laytime (loading and discharging) Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19. If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then	187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 197 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210	7. Demurrage Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice. In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby	229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248
		8. Lien Clause The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable	249 250 251

deadfreight, demurrage, claims for	252	in respect of the cargo, for freight,	293
damages and for all other amounts due	253	provided written authority has been	294
under this Charter Party including costs	254	given by Owners to the agents, a	295
of recovering same.	255	copy of which is to be furnished to	296
		the Charterers. The Charterers shall	297
9. Cancelling Clause	256	indemnify the Owners against all	298
(a) Should the Vessel not be ready to	257	consequences or liabilities that may	299
load (whether in berth or not) on the	258	arise from the signing of bills of lading	300
cancelling date indicated in Box 21, the	259	as presented to the extent that the terms	301
Charterers shall have the option of	260	or contents of such bills of lading	302
cancelling this Charter Party.	261	impose or result in the imposition of	203
(b) Should the Owners anticipate that,	262	more onerous liabilities upon the	304
despite the exercise of due diligence, the	263	Owners than those assumed by the	305
Vessel will not be ready to load by the	264	Owners under this Charter Party.	306
cancelling date, they shall notify the	265		307
Charterers thereof without delay stating	266	11. Both-to-Blame Collision Clause	
the expected date of the Vessel's	267	If the Vessel comes into collision with	308
readiness to load and asking whether the	268	another vessel as a result of the	309
Charterers will exercise their option of	269	negligence of the other vessel and any	310
cancelling the Charter Party, or agree to	270	act, neglect or default of the Master,	311
a new cancelling date. Such option must	271	Mariner, Pilot or the servants of the	312
be declared by the Charterers within 48	272	Owners in the navigation or in the	313
running hours after the receipt of the	273	management of the Vessel, the owners	314
Owners' notice. If the Charterers do not	274	of the cargo carried hereunder will	315
exercise their option of cancelling, then	275	indemnify the Owners against all loss	316
this Charter Party shall be deemed to be	276	or liability to the other or non-carrying	317
amended such that the seventh day after	277	vessel or her owners in so far as such	318
the new readiness date stated in the	278	loss or liability represents loss of, or	319
Owners' notification to the Charterers	279	damage to, or any claim whatsoever of	320
shall be the new cancelling date. The	280	the owners of said cargo, paid or	321
provisions of sub-clause (b) of this	281	payable by the other or non-carrying	322
Clause shall operate only once, and in	282	vessel or her owners to the owners of	323
case of the Vessel's further delay, the	283	said cargo and set-off, recouped or	324
Charterers shall have the option of	284	recovered by the other or non-carrying	325
cancelling the Charter Party as per sub-	285	vessel or her owners as	326
clause (a) of this Clause.	286	part of their claim against the Vessel or	327
		the Owners. The foregoing	328
10. Bills of Lading	287	provisions shall also apply where the	329
Bills of Lading shall be presented and	288	owners, operators or those in charge of	330
signed by the Master as per the	289	any vessel or vessels or objects other	331
"Congenbill" Bill of Lading form,	290	than, or in addition to, the colliding	332
Edition 1994, without prejudice to this	291	vessels or objects are at fault in respect	333
Charter Party, or by the Owners' agents	292	of a collision or contact.	334

12. General Average and New Jason Clause	335	(a) On Vessel -The Owners shall pay	377
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2).	336	all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.	378 379 380 381
If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."	337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375	(b) On cargo -The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed. (c) On freight -Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight shall be for the Charterers' account.	382 383 384 385 386 387 388 389 390
13. Taxes and Dues Clause	376	14. Agency In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of 208 loading and the port of discharge.209	391 392 393 394 395
		15. Brokerage A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24. In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.	396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408
		16. General Strike Clause 217 (a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the 218 cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival	409 410 411 412 413 414 415 416



THƯ VIỆN
HỘI

there, the Master or the Owners may ask	417	proportion.	460
the Charterers to declare, that they agree	418	(c) Except for the obligations	461
to reckon the laydays as if there were no	419	described above, neither the	462
strike or lock-out. Unless the Charterers	420	Charterers nor the Owners shall be	463
have given such declaration in writing	421	responsible for the consequences of	464
(by telegram, if necessary) within 24	422	any strikes or lock-outs	465
hours, the Owners shall have the option	423	preventing or affecting the actual	466
of cancelling this Charter Party. If part	424	loading or discharging of the cargo.	467
cargo has already been loaded, the	425		
Owners must proceed with same,	426	17. War Risks ("Voywar 1993")	468
(freight payable on loaded quantity only)	427	(1) For the purpose of this Clause, the	469
having liberty to complete with other	428	words:	470
cargo on the way for their own account.	429	(a) The "Owners" shall include the	471
(b) If there is a strike or lock-out	430	shipowners, bareboat charterers,	472
affecting or preventing the actual	431	disponent owners, managers or other	473
discharging of the cargo on or after the	432	operators who are charged with the	474
Vessel's arrival at or off port of	433	management of the Vessel, and the	475
discharge and same has not been settled	434	Master; and	476
within 48 hours, the Charterers shall	435	(b) "War Risks" shall include any war	477
have the option of keeping the Vessel	436	(whether actual or threatened), act of	478
waiting until such strike or lock-out is at	437	war, civil war, hostilities, revolution,	479
an end against paying half demurrage	438	rebellion, civil commotion, warlike	480
after expiration of the time provided for	439	operations, the laying of mines	481
discharging until the strike or lock-out	440	(whether actual or reported), acts of	482
terminates and thereafter full demurrage	441	piracy, acts of terrorists, acts of	483
shall be payable until the completion of	442	hostility or malicious damage,	484
discharging, or of ordering the Vessel to	443	blockades (whether imposed	485
a safe port where she can safely	444	against all Vessels or imposed	486
discharge without risk of being detained	445	selectively against Vessels of certain	487
by strike or lock-out. Such orders to be	446	flags or ownership, or against certain	488
given within 48 hours after the Master or	447	cargoes or crews or otherwise	489
the Owners have given notice to the	448	howsoever), by any person, body,	490
Charterers of the strike or lock-out	449	terrorist or political group, or the	491
affecting the discharge. On delivery of	450	Government of any state whatsoever,	492
the cargo at such port, all conditions of	451	which, in the reasonable judgement	493
this Charter Party and of the Bill of	452	of the Master and/or the Owners, may	494
Lading shall apply and the Vessel shall	453	be dangerous or are likely to be or to	495
receive the same freight as if she had	454	become dangerous to the Vessel, her	496
discharged at the original port of	455	cargo, crew or other persons on board	497
destination, except that if the distance to	456	the Vessel.	498
the substituted port exceeds 100 nautical	457	(2) If at any time before the Vessel	499
miles, the freight on the cargo delivered	458	commences loading, it appears that,	500
at the substituted port to be increased in	459	in the reasonable judgement of the	501



Master and/or the Owners, performance 502
of the Contract of Carriage, or any part 503
of it, may expose, or is likely to expose, 504
the Vessel, her cargo, crew or other 505
persons on board the Vessel to War 506
Risks, the Owners may give notice to the 507
Charterers cancelling this Contract of 508
Carriage, or may refuse to perform such 509
part of it as may expose, or may be 510
likely to expose, the Vessel, her cargo, 511
crew or other persons on board the 512
Vessel to War Risks; provided always 513
that if this Contract of Carriage provides 514
that loading or discharging is to take 515
place within a range of ports, and at the 516
port or ports nominated by the 517
Charterers the Vessel, her cargo, crew, 518
or other persons onboard the Vessel may 519
be exposed, or may be likely to be 520
exposed, to War Risks, the Owners shall 521
first require the Charterers to nominate 522
any other safe port which lies within the 523
range for loading or discharging, and 524
may only cancel this Contract of 525
Carriage if the Charterers shall not have 526
nominated such safe port or ports within 527
48 hours of receipt of notice of such 528
requirement. 529

(3) The Owners shall not be required to 530
continue to load cargo for any voyage, 531
or to sign Bills of Lading for any port or 532
place, or to proceed or continue on 533
any voyage, or on any part thereof, or to 534
proceed through any canal or 535
waterway, or to proceed to or remain at 536
any port or place whatsoever, where it 537
appears, either after the loading of the 538
cargo commences, or at any stage of the 539
voyage thereafter before the discharge of 540
the cargo is completed, that, in the 541
reasonable judgement of the Master 542
and/or the Owners, the Vessel, her cargo 543
(or any part thereof), crew or other 544

persons on board the Vessel (or any 545
one or more of them) may be, or are 546
likely to be, exposed to War Risks. If 547
it should so appear, the Owners may 548
by notice request the Charterers 549
to nominate a safe port for the 550
discharge of the cargo or any part 551
thereof, and if within 48 hours of the 552
receipt of such notice, the Charterers 553
shall not have nominated such a port, 554
the Owners may discharge the cargo 555
at any safe port of their choice 556
(including the port of loading) in 557
complete fulfilment of the Contract 558
of Carriage. The Owners shall be 559
entitled to recover from the 560
Charterers the extra expenses of such 561
discharge and, if the discharge takes 562
place at any port other than the 563
loading port, to receive the full 564
freight as though the cargo had been 565
carried to the discharging port and if 566
the extra distance exceeds 100 miles, 567
to additional freight which shall be 568
the same percentage of the freight 569
contracted for as the percentage 570
which the extra distance represents to 571
the distance of the normal and 572
customary route, the Owners having a 573
lien on the cargo for such expenses 574
and freight. 575

(4) If at any stage of the voyage after 576
the loading of the cargo commences, 577
it appears that, in the reasonable 578
judgement of the Master and/or the 579
Owners, the Vessel, her cargo, crew 580
or other persons on board the Vessel 581
may be, or are likely to be, exposed 582
to War Risks on any part of the route 583
(including any canal or waterway) 584
which is normally and customarily 585
used in a voyage of the nature 586
contracted for, and there is another 587

longer route to the discharging port, the	588	thereof which may render the Vessel	631
Owners shall give notice to the	589	liable to confiscation as a contraband	632
Charterers that this route will be taken.	590	carrier;	633
In this event the Owners shall be	591	(e) to call at any other port to change	634
entitled, if the total extra distance	592	the crew or any part thereof or other	635
exceeds 100 miles, to additional freight	593	persons on board the Vessel when	636
which shall be the same percentage of	594	there is reason to believe that they	637
the freight contracted for as the	595	may be subject to internment,	638
percentage which the extra distance	596	imprisonment or other sanctions;	639
represents to the distance of the normal	597	(f) where cargo has not been loaded	640
and customary route.	598	or has been discharged by the	641
(5) The Vessel shall have liberty:	599	Owners under any provisions of this	642
(a) to comply with all orders, directions,	600	Clause, to load other cargo for the	643
recommendations or advice as to	601	Owners' own benefit and carry it to	644
departure, arrival, routes, sailing in	602	any other port or ports whatsoever,	645
convoy, ports of call, stoppages,	603	whether backwards or forwards or in	646
destinations, discharge of cargo, delivery	604	a contrary direction to the ordinary or	647
or in any way whatsoever which are	605	customary route.	648
given by the Government of the Nation	606	(6) If in compliance with any of the	649
under whose flag the Vessel sails, or	607	provisions of sub-clauses (2) to (5) of	650
other Government to whose laws the	608	this Clause anything is done or not	651
Owners are subject, or any other	609	done, such shall not be deemed to be	652
Government which so requires, or any	610	a deviation, but shall be considered as	653
body or group acting with the power to	611	due fulfilment of the Contract of	654
compel compliance with their orders or	612	Carriage.	655
directions;	613		
(b) to comply with the orders, directions	614	18. General Ice Clause	656
or recommendations of any war risks	615	Port of loading	657
underwriters who have the authority to	616	(a) In the event of the loading port	658
give the same under the terms of the war	617	being inaccessible by reason of ice	659
risks insurance;	618	when the Vessel is ready to proceed	660
(c) to comply with the terms of any	619	from her last port or at any time	661
resolution of the Security Council of the	620	during the voyage or on the Vessel's	662
United Nations, any directives of the	621	arrival or in case frost sets in after the	663
European Community, the effective	622	Vessel's arrival, the Master for fear of	664
orders of any other Supranational body	623	being frozen in is at liberty to leave	665
which has the right to issue and give the	624	without cargo, and this Charter	666
same, and with national laws aimed at	625	Party shall be null and void.	667
enforcing the same to which the Owners	626	(b) If during loading the Master, for	668
are subject, and to obey the orders and	627	fear of the Vessel being frozen in,	669
directions of those who are charged with	628	deems it advisable to leave, he has	670
their enforcement;	629	where she can safely discharge.	671
(d) to discharge at any other cargo or part	630	(c) On delivery of the cargo at such	672

liberty to do so with what cargo he has	673	port, all conditions of the Bill of	715
on board and to proceed to any other	674	Lading shall apply and the Vessel	716
port or ports with option of completing	675	shall receive the same freight as if	717
cargo for the Owners' benefit for any	676	she had discharged at the original	718
port or ports including port of discharge.	677	port of destination, except that if the	719
Any part cargo thus loaded under this	678	distance of the substituted port	720
Charter Party to be forwarded to	679	exceeds 100 nautical miles, the	721
destination at the Vessel's expense but	680	freight on the cargo delivered at the	722
against payment of freight, provided that	681	substituted port to be increased in	723
no extra expenses be thereby caused to	682	proportion.	724
the Charterers, freight being paid on	683		725
quantity delivered (in proportion if	684	19. Law and Arbitration	726
lumpsum), all other conditions as per	685	(a) This Charter Party shall be	727
this Charter Party.	686	governed by and construed in	828
(c) In case of more than one loading	687	accordance with English law and	729
port, and if one or more of the ports are	688	any dispute arising out of this Charter	730
closed by ice, the Master or the Owners	689	Party shall be referred to	731
to be at liberty either to load the part	690	arbitration in London in accordance	732
cargo at the open port and fill up	691	with the Arbitration Acts 1950 and	733
elsewhere for their own account as under	692	1979 or any statutory modification	734
section (b) or to declare the Charter	693	or re-enactment thereof for the time	735
Party null and void unless the Charterers	694	being in force. Unless the parties	736
agree to load full cargo at the open port.	695	agree upon a sole arbitrator, one	737
		arbitrator shall be appointed by	738
Port of discharge	696	each party and the arbitrators so	739
(a) Should ice prevent the Vessel from	697	appointed shall appoint a third	740
reaching port of discharge the Charterers	698	arbitrator, the decision of the three-	741
shall have the option of keeping the	699	man tribunal thus constituted or any	742
Vessel waiting until the re-opening of	700	two of them, shall be final. On the	743
navigation and paying demurrage or of	701	receipt by one party of the	744
ordering the Vessel to a safe and	702	nomination in writing of the other	745
immediately accessible port where she	703	party's arbitrator, that party shall	746
can safely discharge without risk of	704	appoint their arbitrator within	747
detention by ice. Such orders to be given	705	fourteen days, failing which the	748
within 48 hours after the Master or the	706	decision of the single arbitrator	749
Owners have given notice to the	707	appointed shall be final.	750
Charterers of the impossibility of	708	For disputes where the total amount	751
reaching port of destination.	709	claimed by either party does not	752
(b) If during discharging the Master for	710	exceed the amount stated in Box	753
fear of the Vessel being frozen in deems	711	claimed by either party does not	754
it advisable to leave, he has liberty to do	712	exceed the amount stated in Box	755
so with what cargo he has on board and	713	25** the arbitration shall be	756
to proceed to the nearest accessible port	714	conducted in accordance with the the	757

Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.	758	amount stated in Box 25 the	779
	759	arbitration shall be conducted in	780
(b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc..	760	accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc..	781
	761		782
	762		783
	763	(c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party.	784
	764		785
	765		786
	766		787
	767		788
	768		789
	769	(d) If Box 25 in Part 1 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.	790
	770		791
	771	(a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25.	792
	772		793
	773		794
	774	Where no figure is supplied in Box 25 in Part 1, this provision only shall be void but the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect.	795
	775		796
	776		797
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed	777		798
	778		799



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

CÂU HỎI VÀ BÀI TẬP CHƯƠNG 2

Câu 1: Ưu nhược điểm của vận tải biển?

Câu 2: Vai trò của vận tải biển đối với buôn bán quốc tế

Câu 3: Nêu khái niệm cảng biển, chức năng cảng biển, các trang thiết bị cơ bản của một cảng biển

Câu 4: Khái niệm tàu buôn và các cách phân loại tàu buôn

Câu 5: Đặc trưng kinh tế kỹ thuật tàu buôn

Câu 6: Cờ tàu là gì? Ý nghĩa của việc cắm cờ thường và cắm cờ phương tiện

Câu 7: Khái niệm, đặc điểm và phương thức thuê tàu chợ

Câu 8: Trình bày khái niệm của phương thức thuê tàu chợ và trình tự các bước thuê tàu.

Câu 9: Khái niệm và các chức năng vận đơn đường biển. Theo UCP 600, Hãy cho biết ai là người được phép ký phát B/L?

Câu 10: Phân biệt giữa vận đơn đã xếp hàng lên tàu và vận đơn nhận hàng để xếp.

Câu 11: Phân biệt vận đơn đích danh, vận đơn theo lệnh, vận đơn vô danh.

Câu 12: Ký hậu chuyển nhượng chứng từ vận tải là gì? Có những cách ký hậu chuyển nhượng nào?

Câu 13: Phân biệt vận đơn đi thẳng, vận đơn chở suốt, vận đơn (chứng từ) vận tải đa phương thức (vận tải liên hợp)

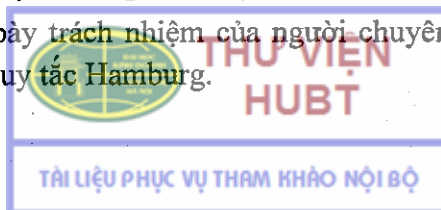
Câu 14: Trình bày về Surrendered Bill of Lading và Sea Way Bill.

Câu 15: Để bảo vệ quyền lợi của mình, ngân hàng phát hành thường quy định B/L phải được lập như thế nào?

Câu 16: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa theo Quy tắc Hague.

Câu 17: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa theo Quy tắc Hague-Visby.

Câu 18: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa theo Quy tắc Hamburg.



Câu 19: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa theo Quy tắc Rotterdam

Câu 20: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo vận đơn theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015.

Câu 21: Khái niệm và đặc điểm của tàu chuyên

Câu 22: Khái niệm phương thức thuê tàu chuyên, trình tự các bước thuê tàu chuyên

Câu 23: Quy định về tàu của hợp đồng thuê tàu chuyên

Câu 24: Quy định về thời gian tàu đến cảng xếp hàng của hợp đồng thuê tàu chuyên

Câu 25: Quy định về hàng hóa của hợp đồng thuê tàu chuyên

Câu 26: Quy định về cảng xếp dỡ của hợp đồng thuê tàu chuyên

Câu 27: Quy định về chi phí xếp dỡ của hợp đồng thuê tàu chuyên

Câu 28: Quy định về cước phí thuê tàu của hợp đồng thuê tàu chuyên

Câu 29: Trình bày điều khoản quy định về thưởng/phạt xếp dỡ trong hợp đồng thuê tàu chuyên.

Câu 30: So sánh phương thức thuê tàu chợ và phương thức thuê tàu chuyên

Câu 31: So sánh hợp đồng thuê tàu (C/P) và vận đơn đường biển (B/L)



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Luật hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015
2. Công ước Bruxell 1924 hay còn gọi là Quy tắc Hague (Hague rules)
3. Nghị định thư Visby 1968 (Nghị định thư sửa đổi công ước quốc tế để thống nhất một số thể lệ về vận đơn đường biển)
4. Công ước HAMBURG 1978 (Công ước Liên Hợp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển)
5. Công ước ROTTERDAM 2009 (Công ước của Liên hiệp quốc về hợp đồng vận tải hàng hóa quốc tế toàn bộ hành trình hoặc một phần bằng đường biển - United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by sea)
6. Giáo trình Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương, NXB thông tin và truyền thông 2012, TS. Trịnh Thị Thu Hương (chủ biên)



THƯ VIỆN
HUBT

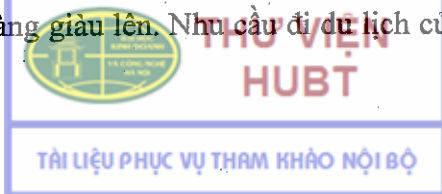
TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

CHƯƠNG 3**VẬN TẢI HÀNG KHÔNG TRONG THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ****1. VAI TRÒ VÀ ĐẶC ĐIỂM CỦA VẬN TẢI ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG****1.1.VAI TRÒ**

Trong hệ thống giao thông vận tải thì hệ thống đường hàng không và hàng hải đảm đương chính trong vận tải hàng hoá liên quốc gia. Các liên minh vận tải biển, vận tải hàng không toàn cầu giờ đây đã thống lĩnh các dịch vụ vận chuyển, sử dụng các hợp đồng vận chuyển đa phương thức và liên doanh từ đó cung cấp cho khách hàng các dịch vụ trọn gói với các hành trình ổn định. Sự hữu hiệu của các liên minh này có ảnh hưởng quan trọng đến tương lai của toàn cầu hoá nhưng chúng cần phải được giám sát để có thể hạn chế sự lợi dụng thế mạnh thương mại, từ đó đảm bảo rằng các khách hàng thực sự được hưởng lợi từ việc cải thiện hiệu quả.

Vận tải hàng không là ngành kinh tế kỹ thuật mũi nhọn đóng vai trò quan trọng trong việc giải quyết các vấn đề về kinh tế, xã hội, chính trị, văn hoá cả ở phạm vi toàn cầu, khu vực và quốc gia. Giá trị về kinh tế do ngành vận tải hàng không thế giới đóng góp cho toàn xã hội là rất lớn. Đặc biệt trong điều kiện hội nhập kinh tế như hiện nay vận tải hàng không lại càng trở nên quan trọng và là bộ phận trọng yếu trong kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đồng thời cũng là nhân tố tích cực đẩy nhanh quá trình hội nhập của mỗi quốc gia.

Vận tải hàng không có vị trí quan trọng trong giao lưu kinh tế giữa các nước, là cầu nối giữa các nền văn hoá của các dân tộc, là phương tiện chính trong du lịch quốc tế. Trong bối cảnh hội nhập, sự giao lưu trên mọi lĩnh vực kinh tế, chính trị, văn hoá là tất yếu, vận tải hàng không đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân, của các thương gia, hay thậm chí là của các nguyên thủ quốc gia... nhằm tiết kiệm thời gian. Thực tế cho thấy nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hoá bằng máy bay của người dân đang tăng vì số người nghèo ngày càng giảm lên. Nhu cầu đi du lịch của người dân vẫn tiếp



tục tăng, trong khi nhiều hãng hàng không khai thác theo hình thức giá rẻ hoặc có các hình thức khuyến mại hấp dẫn khác nên thu hút được nhiều hành khách đi lại bằng máy bay. Nhờ sự phát triển của ngành hàng không mà việc đi lại cũng như trao đổi hàng hoá được thực hiện dễ dàng hơn phục vụ đắc lực cho sự phát triển trên mọi mặt cho mỗi quốc gia.

Trong thời gian qua vận tải hàng không cũng chiếm vị trí số 1 trong chuyên chở hàng hoá cần được giao khẩn cấp như động vật sống, hàng nhạy cảm với thời gian, hàng cứu trợ... đồng thời phục vụ đắc lực cho công tác cứu nạn, cứu hộ. Chiến tranh, thiên tai xảy ra ở khắp nơi trên thế giới, nhu cầu về cứu nạn, cứu hộ là rất lớn, với ưu thế của mình ngành hàng không đã trực tiếp tham gia và phục vụ có hiệu quả vào các hoạt động đó.

Ngày nay, vận chuyển hàng không đóng vai trò trọng đại trong buôn bán quốc tế. Ngày càng nhiều hàng hoá đặc biệt, hàng có giá trị cao, hàng nhạy cảm về thời gian và hàng mau hỏng được vận chuyển bằng đường hàng không. Cùng với sự phát triển của vận tải đa phương thức quốc tế và thấy vận chuyển bằng đường hàng không là phù hợp.

1.2. ĐẶC ĐIỂM

Tuyến đường vận chuyển hàng hóa

Một trong những điểm thuận lợi của vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không so với các phương tiện vận chuyển khác là các tuyến đường vận tải hàng không hầu hết là các đường thẳng nối hai điểm vận tải với nhau. Điều này giúp thời gian vận chuyển nhanh hơn, nhưng kinh phí lại cao hơn so với những phương tiện vận chuyển khác.

Độ an toàn vận chuyển hàng hóa

Tùy vào từng loại hàng hóa khác nhau và số lượng của hàng hóa cũng khác nhau mà khách hàng lựa chọn vận chuyển hàng hóa bằng hàng không. Trong các phương tiện vận chuyển hàng hóa thì vận chuyển bằng hàng không sẽ an toàn hơn rất nhiều so với các phương tiện vận tải khác.

Tốc độ vận chuyển hàng hóa

Xét về tốc độ vận tải của các phương tiện vận chuyển thì tốc độ của vận tải hàng không là cao hơn so với các loại vận tải khác, không những thế



tốc độ khai thác còn rất lớn, thời gian vận chuyển nhanh được rút ngắn rất nhiều. Tuy nhiên, để được ưu việt này thì mức kinh phí chi trả lại rất cao.

Yêu cầu về công nghệ trong vận chuyển hàng hóa

Vận chuyển hàng hóa bằng hàng không có nhiều đặc điểm ưu việt như vậy là do vận tải bằng đường hàng không luôn đòi hỏi sử dụng công nghệ cao, hiện đại mang lại nhiều tiện ích và thuận tiện nhất cho người dùng.

Dịch vụ tiêu chuẩn trong vận chuyển hàng hóa

Bên cạnh những đặc điểm trên thì vận tải hàng không luôn cung cấp các dịch vụ tiêu chuẩn hơn hẳn so với các phương thức vận tải khác. Đây cũng được coi là ưu điểm của vận tải hàng không làm thu hút sự tin dùng của khách hàng.

Đơn giản hóa chứng từ trong vận chuyển hàng hóa

Nếu bạn sử dụng phương tiện vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ thì các chứng từ cần thiết rất phức tạp, ngược lại, vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không do các chặng bay được quy định sẵn và theo quy định của hàng không sẽ giảm bớt sự phức tạp hơn nên đây là phương tiện đơn giản hoá về về chứng từ thủ tục so với các phương thức vận tải khác.

2. TỔ CHỨC CHUYÊN CHỜ HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG.

2.1. CƠ SỞ VẬT CHẤT KỸ THUẬT CỦA VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

2.1.1. CẢNG HÀNG KHÔNG (Airport):

Theo Luật số 61/2014/QH13 ngày 21 tháng 11 năm 2014 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015, cảng hàng không là khu vực xác định, bao gồm sân bay, nhà ga và trang bị, thiết bị, công trình cần thiết khác được sử dụng cho tàu bay đi, đến và thực hiện vận chuyển hàng không.

Cảng hàng không được phân thành các loại sau đây:

- a) Cảng hàng không quốc tế là cảng hàng không phục vụ cho vận chuyển quốc tế và vận chuyển nội địa;
- b) Cảng hàng không nội địa là cảng hàng không phục vụ cho vận chuyển nội địa.



**THƯ VIỆN
HUBT**

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

Sân bay là khu vực xác định được xây dựng để bảo đảm cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển. Sân bay chỉ phục vụ mục đích khai thác hàng không chung hoặc mục đích vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu phẩm, bưu kiện, thư mà không phải vận chuyển công cộng là sân bay chuyên dùng.

2.1.2. MÁY BAY (Aircraft/Airplane)

Máy bay, còn được gọi theo âm Hán-Việt là phi cơ hay cách gọi dân dã là tàu bay, là phương tiện bay hiện đại, cao cấp, ngày nay đóng vai trò không thể thiếu trong kinh tế và đặc biệt trong quân sự. Máy bay dân dụng là phương tiện chuyên chở chính của ngành giao thông vận tải Hàng không dân dụng. Có các loại máy bay chủ yếu như sau:

a. Máy bay chở khách

Là loại máy bay được thiết kế để chở hành khách. Tuy nhiên, trong thực tế loại máy bay cũng có thể chở kèm theo hàng hóa. Hàng được chở ở khoang bụng (belly) của máy bay trong khi hành khách được chở ở khoang chính. Số lượng hàng trên một chuyến máy bay bị hạn chế nhưng có những thuận lợi là số chuyến nhiều hơn và kết hợp được cước chở hàng và chở khách để định ra lợi tức thu nhập

b. Máy bay chở hàng

Loại này chỉ chở hàng và thường được dùng bổ sung cho máy bay chở khách. Nó có thuận lợi là có thể chở được những lô hàng lớn và xếp được những hàng có kích thước đặc biệt. Nhưng đồng thời chi phí cao, vì thế loại này chủ yếu do các hãng hàng không ở các nước có nền công nghiệp và kinh tế mạnh mới sử dụng.

c. Máy bay chở kết hợp (mixed/combination aircraft)

Máy bay này có thể chở cả hành khách và hàng hoá trên boong chính và thêm hàng trong khoang bụng. Vì vậy nó tạo ra sự cơ động đối với việc điều chỉnh khả năng chở hàng cho phù hợp với nhu cầu.

2.2.3. PHƯƠNG TIỆN XẾP DỠ VÀ VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA TẠI SÂN BAY

Hiệu quả của vận tải hàng không phụ thuộc nhiều vào phương tiện làm hàng bao gồm phương tiện lưu kho, chuyên, xếp, dỡ hàng. Đặc biệt là đối với những loại hàng lớn hoặc nặng cần thiết những thiết bị xếp dỡ đặc

biệt, một số loại hàng hoá nhất định có thể được lưu kho theo những điều kiện riêng biệt trước khi gửi hàng đi, trong chuyến tải hay sau khi đến nơi, những loại hàng khác như súc vật sống cần phải có sự chăm sóc đặc biệt.

Phương tiện làm hàng giữa các sân bay cũng khác nhau, phụ thuộc chủ yếu vào địa thế của sân bay và lực lượng hàng hóa. Những phương tiện chủ yếu thường có tại các sân bay có thể chia đặt thể ra những loại như sau:

- Phương tiện xếp lên và dỡ xuống khỏi máy bay
- Phương tiện vận tải hàng đến và rời khỏi máy bay
- Kho bãi để lưu tạm thời và kiểm tra hải quan.

Chất lượng và số lượng của từng loại phương tiện này phụ thuộc rất nhiều vào kích cỡ sân bay và công việc đại lý cung ứng phương tiện.

a. Thiết bị xếp dỡ hàng hóa tại sân bay:

Các thiết bị này chủ yếu bao gồm:

- Xe vận chuyển container/pallet trong sân bay
- Xe nâng hàng (forklift/truck)
- Thiết bị nâng container/pallet (high loader)
- Băng chuyền hàng rời
- Giá đỡ (dolly)

b. Thiết bị chất hàng theo đơn vị-Unit load devices ULD

Để cải tiến việc xếp dỡ hàng với số lượng lớn hơn người ta thấy cần gộp hàng vào những đơn vị lớn như pallet, container. Nhằm mục đích đó, sàn của hầm boong máy bay được trang bị những con lăn và hệ thống tự hành thích hợp.

Hầu hết những thiết bị chất hàng theo đơn vị (ULD) hiện đang sử dụng là đơn vị dùng ở máy bay. 1 ULD của máy bay trực tiếp thích ứng với hệ thống chất và tự hành của máy bay. Một vài loại đáp ứng yêu cầu tự hành không phải dùng thiết bị phụ. Thiết bị này được thiết kế chế tạo theo tiêu chuẩn rất chính xác, nên trở thành một bộ phận thành phần của máy bay.

** Palet máy bay*

Một palet máy bay là một tấm bục phẳng thiết kế theo tiêu chuẩn, trên đó hàng được tập hợp, chằng buộc lại bằng lưới và igloo để sau đó chốt

vào trong máy bay. Dùng thiết bị này có thể xếp dỡ nhanh trên hệ thống băng chuyền và tự hành máy bay. Phần lớn palet máy bay là ở kích cỡ tiêu chuẩn, thường không dày quá 1 inch (25 mm) và có rãnh quanh rìa để chằng lưới.

** Igloos:*

Igloo không cấu trúc là một cái vỏ cứng, không đáy, ở phía trước, làm bằng thủy tinh sợi, kim khí hoặc vật liệu khác thích hợp. Độ dốc phù hợp với khung vỏ máy bay. Nó trùm lên khu vực hữu dụng tối đa của một palet máy bay gắn với nó. Cái vỏ này dùng phối hợp với một bộ lưới và palet máy bay. Khi cái vỏ được cấu trúc gắn liền với palet máy bay thành một đơn vị đơn nhất để giữ hàng không phải dùng lưới, thì gọi là igloo cấu trúc

** Container:* Container cũng tương tự như igloo cấu trúc và có thể chia ra các loại sau:

- Container đa phương thức. Container 20 hay 40 feet với chiều rộng và chiều cao 8 feet. Loại này chỉ có thể xếp trên boong chính hoặc máy bay chở hàng/hỗn hợp thân rộng. Container này nhằm chở đường hàng không và chuyển đổi sang các phương thức vận tải khác (bộ, sắt, biển).

- Container boong chính - chỉ xếp được trên boong chính của máy bay chở hàng hỗn hợp.

- Container boong thấp, chỉ có thể xếp ở boong thấp (khoảng ULD) của máy bay thân rộng. Container boong thấp chiếm cả chiều rộng của khoang ULD còn container nữa cỡ có thể xếp 2 chiếc bên nhau.

Chiều cao của những container boong thấp này không được quá 163 cm (64in).

2.2. CHUYỀN CHỜ HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

2.2.1. CÁC TỔ CHỨC VẬN TẢI ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ

a) Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế ICAO (International Civil Aviation organization)

Đó là một cơ quan đặc biệt của Liên hiệp quốc quản lý hàng không trong các nước hội viên. Cơ quan này được thành lập theo công ước về hàng không dân dụng quốc tế được thông qua năm 1944. Mục đích và đối tượng

của ICAO chủ yếu là phát triển những nguyên tắc và kỹ thuật của vận chuyển hàng không quốc tế và khuyến khích việc đặt kế hoạch và phát triển vận chuyển hàng không quốc tế. Cụ thể:

- Bảo đảm an toàn và phát triển có trật tự ngành Hàng không dân dụng quốc tế trên toàn cầu;
- Khuyến khích các kỹ thuật thiết kế và khai thác tàu bay nhằm các mục đích hoà bình;
- Khuyến khích phát triển các đường hàng không, các cảng hàng không và các phương tiện bảo đảm không lưu cho ngành Hàng không dân dụng quốc tế;
- Đáp ứng nhu cầu của nhân dân trên thế giới về vận tải hàng không an toàn, điều hoà, hiệu quả và kinh tế;
- Tránh lãng phí tiền của gây ra bởi sự cạnh tranh vô lý;
- Bảo đảm tôn trọng hoàn toàn các quyền của các Quốc gia ký kết và bảo đảm cho mọi Quốc gia ký kết một cơ hội đồng đều trong việc khai thác các hãng Hàng không quốc tế;
- Tránh sự phân biệt giữa các Quốc gia ký kết;
- Thúc đẩy an toàn bay trong giao lưu Hàng không quốc tế;
- Thúc đẩy toàn bộ sự phát triển tất cả các lĩnh vực Hàng không dân dụng quốc tế;

b) Hiệp hội vận chuyển hàng không quốc tế IATA (International air Transport Association)

Đó là một tổ chức tự nguyện phi chính trị của những hãng hàng không thành lập năm 1945. Thành viên của nó được dành tất cả những hãng hàng không có danh sách đăng ký ở những nước là thành viên của ICAO. Tính đến ngày 18/02/2017, IATA đã có 260 hội viên và ICAO có 190 quốc gia hội viên. Những hãng hàng không tham gia trong hoạt động quốc tế là những hội viên hoạt động, trong khi đó những hãng hàng không nội địa là hội viên cộng tác của IATA.

Mục tiêu của IATA là:

- Đẩy mạnh việc vận chuyển hàng không an toàn, thường xuyên và kinh tế vì lợi ích của mọi người dân thế giới, khuyến khích thương mại

đường hàng không và nghiên cứu những vấn đề có liên quan đến vận chuyển hàng không.

- Cung cấp những phương tiện để phối hợp hành động giữa các xí nghiệp hàng không tham gia trực tiếp hay gián tiếp trong dịch vụ vận tải hàng không quốc tế.

- Hợp tác với Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và các tổ chức quốc tế khác.

IATA cung cấp một bộ máy nhằm tìm ra những giải pháp cho những vấn đề chung mà các hãng hàng không gặp phải. Nó cũng cố gắng đẩy mạnh việc cung cấp cho công chúng những chuẩn mực hoạt động cao và những tập quán kinh doanh an toàn do các hãng hàng không và đại lý của họ thực hiện. Hoạt động của nó bao gồm tất cả những vấn đề có liên quan đến lĩnh vực kỹ thuật, pháp lý và tài chính của vận chuyển hàng không nhưng vai trò quan trọng nhất của nó liên quan đến việc điều chỉnh cơ cấu giá cước và giá vé của các tổ chức hội viên. Các hội nghị lưu thông IATA họp theo định kỳ là diễn đàn cho các tổ chức hàng không thảo luận, những vấn đề liên quan đến giá cước và giá vé, vận chuyển những mặt hàng hạn chế, chứng từ tiêu chuẩn và xử lý thủ tục v.v...

c) Hiệp hội giao nhận vận tải quốc tế.

Là cơ quan quốc tế của những người giao nhận thành lập năm 1926. Tổ chức này bao gồm các hội viên chính thức là những hiệp hội những người giao nhận ở các quốc gia và các hội viên cộng tác là những nhà giao nhận các thể. Tên tắt FIATA bắt nguồn từ tên tiếng Pháp: Fédération Internationale des associations de transitaires et assimilés.

FIATA là một tổ chức phi chính trị tự nguyện hiện nay đại diện cho hơn 35.000 người giao nhận ở trên 130 nước. Các cơ quan của Liên hiệp quốc như Hội đồng kinh tế xã hội LHQ (ECOSOC), Ủy ban của Liên hiệp quốc và thương mại và phát triển (UNCTAD), Ủy ban kinh tế Châu Âu (EEC) và Ủy ban kinh tế và xã hội Châu Á và Thái Bình Dương (ESCAP) đã công nhận địa vị pháp lý toàn cầu của tổ chức này.

Đối với tất cả các tổ chức trên, FIATA được hưởng quy chế tư vấn. FIATA cũng được các tổ chức quốc tế có liên quan đến buôn bán và vận tải thừa nhận như Phòng Thương mại quốc tế (ICC), Hiệp hội vận chuyển hàng

không quốc tế (IATA) cũng như những tổ chức của người vận chuyển và người gửi hàng.

Mục tiêu chính của FIATA là bảo vệ và phát huy lợi ích của người giao nhận ở mức độ quốc tế và cải tiến chất lượng dịch vụ. Để đạt được mục tiêu này, chủ yếu là thông qua ban lãnh đạo các Viện, Ủy ban kỹ thuật cùng nhau giải quyết tất cả các lĩnh vực về nghiệp vụ giao nhận.

Việc vận chuyển hàng không của FIATA giải quyết những vấn đề cước hàng không nhằm bảo vệ lợi ích chung của các đại lý hãng hàng không. Tổ chức này bàn bạc với IATA và những tổ chức quốc tế khác có liên quan đến công nghệ chuyên chở hàng không.

Việc thành lập cơ quan tư vấn là Hội đồng tư vấn liên kết IATA/FIATA đã làm cho FIATA và IATA có thể tổ chức những cuộc thảo luận theo định kỳ về những vấn đề cùng quan tâm chung như đào tạo, vận chuyển hàng nguy hiểm, những yêu cầu nghiệp vụ cần thiết để trở thành đại lý hàng hàng không, vận đơn hàng không, thuận lợi hóa và tự động hóa v.v...

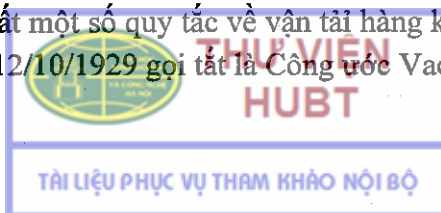
Hai tổ chức này đã cùng nhau phát triển cái gọi là chương trình đào tạo nghiệp vụ cho đại lý hàng không IATA/FIATA. Chương trình này đề ra cho những người muốn có kiến thức cơ bản về những nguyên tắc và tập quán về thực hiện và xử lý việc vận chuyển hàng không quốc tế. Lớp dựa trên cơ sở học tại nhà nghĩa là sinh viên nhận một bộ giáo trình tự học. Lớp học nhập môn lấy bằng cung cấp cho sinh viên đi vào hệ thống vận tải hàng không và những vấn đề hàng không toàn cầu và sẽ làm cho người học thực hiện những chức năng như là định tuyến đường, lập (cutting) vận đơn hàng không, tính giá cước và phí cơ bản và cung cấp những thông tin cơ bản cho khách hàng.

2.2.2. CƠ SỞ PHÁP LÝ CỦA VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

a) Các điều ước quốc tế về vận tải hàng không

* Công ước Vac-sa-va 1929

Vận tải hàng không quốc tế được điều chỉnh chủ yếu bởi Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận tải hàng không quốc tế được ký tại Vác-sa-va ngày 12/10/1929 gọi tắt là Công ước Vac-sa-va 1929.



* Nghị định thư sửa đổi Công ước Vác-sa-va. Nghị định thư này ký tại Hague 28/9/1955, nên gọi tắt là Nghị định thư Hague 1955.

* Công ước bổ sung cho công ước Vac-sa-va được ký kết tại Guadalazala ngày 18/9/1961, nên gọi tắt là Công ước Guadalazala 1961.

* Hiệp định liên quan tới giới hạn của Công ước Vac-sa-va và nghị định thư Hague. Hiệp định này được thông qua tại Montreal 13/5/1966, nên gọi tắt là Hiệp định Montreal 1966.

* Nghị định thư sửa đổi Công ước Vac-sa-va 12/10/1929 được ký tại thành phố Guatemala 8/3/1971, nên gọi tắt là Nghị định thư Guatemala 1971.

* Nghị định thư bổ sung 1

Nghị định thư sửa đổi công ước Vac-sa-va 1929. Nghị định thư này được kết tại Montreal ngày 25 tháng 9 năm 1975 nên gọi tắt là Nghị định thư Montreal 1975 số 1.

* Nghị định thư bổ sung số 2

Nghị định thư sửa đổi công ước Vac-sa-va 1929 đã được sửa đổi bằng Nghị định thư Hague 1955. Nghị định thư này được ký kết tại Montreal ngày 25/9/1975, nên gọi tắt là Nghị định thư Montreal 1975, bản số 2.

* Nghị định thư bổ sung thứ 3

Nghị định thư sửa đổi công ước Vac-sa-va 12/10/1929 đã được sửa đổi bởi các nghị định thư tại Hague ngày 28/9/1955 và tại thành phố Guatemala ngày 8/3/1971. Nghị định thư này được ký kết tại Montreal 25/9/1975, nên gọi tắt là Nghị định thư Montreal năm 1975, bản số 3.

* Nghị định thư bổ sung số 4

Nghị định thư sửa đổi công ước Vac-sa-va 12/10/1929 đã được sửa đổi bởi nghị định thư Hague ngày 28/9/1955. Nghị định thư này ký kết tại Montreal, nên gọi tắt là Nghị định thư Montreal năm 1975, bản số 4.

Các công ước, hiệp định, nghị định thư... chủ yếu sửa đổi bổ sung giới hạn trách nhiệm bồi thường của người chuyên chở hàng không đối với tai nạn về hành khách, thiệt hại về hàng hoá, hành lý và thời hạn thông báo tổn thất, khiếu nại người chuyên chở...

Ngoài ra, tại Việt Nam, chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không còn được thực hiện trên cơ sở Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, số 66/2006/QH11, ban hành ngày 29 tháng 06 năm 2006, có hiệu lực từ ngày 01 tháng 01 năm 2007 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, số 61/2014/QH13, ban hành ngày 21 tháng 11 năm 2014, có hiệu lực từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

2.2.3. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

a. Trách nhiệm của người vận chuyển hàng không theo công ước Vac-sa-va 1929

Khi nói tới trách nhiệm của người vận chuyển hàng không, công ước Vac-sa-va 1929 đề cập tới 3 nội dung: thời hạn trách nhiệm, cơ sở trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển.

* Thời hạn trách nhiệm

Thời hạn trách nhiệm của người vận chuyển là điều khoản quy định trách nhiệm của người vận chuyển về mặt thời gian và không gian đối với hàng hoá.

Theo công ước Vac-sa-va, người vận chuyển phải chịu trách nhiệm đối với hàng hoá trong quá trình vận chuyển bằng máy bay. Người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về thiệt hại xảy ra trong trường hợp mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hành lý hoặc hàng hóa ký gửi, nếu sự việc gây thiệt hại xảy ra trong quá trình vận chuyển bằng tàu bay. Vận chuyển bằng máy bay bao gồm giai đoạn mà hàng hoá nằm trong sự bảo quản của người chuyên chở hàng không ở cảng hàng không, ở trong máy bay, hoặc trong trường hợp hạ cánh ngoài cảng hàng không, sân bay, thì ở bất kỳ nơi nào. Vận chuyển bằng máy bay không mở rộng tới bất kỳ việc vận chuyển nào bằng đường bộ, đường biển hoặc đường sông tiến hành ngoài cảng hàng không. Tuy nhiên, nếu việc vận chuyển như vậy xảy ra trong khi thực hiện hợp đồng vận chuyển bằng máy bay nhằm mục đích lấy hàng, giao hoặc chuyển tải hàng thì thiệt hại được coi là kết quả của sự kiện xảy ra trong quá trình vận chuyển bằng máy bay, trừ khi có chứng minh ngược lại.

* Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở hàng không



Theo công ước Vac-sa-va 1929, người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về thiệt hại xảy ra trong trường hợp mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hành lý hoặc hàng hóa ký gửi, nếu sự việc gây thiệt hại xảy ra trong quá trình vận chuyển bằng tàu bay. Người vận chuyển cũng phải chịu trách nhiệm về thiệt hại do sự chậm trễ xảy ra trong quá trình vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hóa.

Người vận chuyển không chịu trách nhiệm, nếu phía vận chuyển chứng minh được rằng mình và đại lý của mình đã áp dụng mọi biện pháp để tránh thiệt hại hoặc đã không thể áp dụng các biện pháp như vậy.

Trong vận chuyển hàng hóa và hành lý, người vận chuyển không chịu trách nhiệm, nếu chứng minh được rằng thiệt hại xảy ra do lỗi trong việc lái tàu bay trong việc chỉ huy tàu bay hoặc trong không vận và trong mọi phương diện khác mà phía vận chuyển và đại lý của họ đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết để tránh thiệt hại.

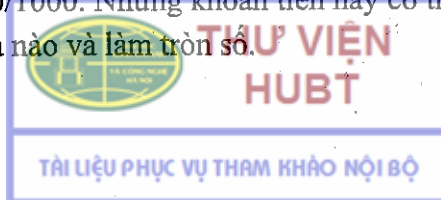
** Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng không*

Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở là điều khoản quy định số tiền lớn nhất mà người chuyên chở phải bồi thường cho một đơn vị hàng hoá trong trường hợp tính chất và trị giá không được kê khai trên vận đơn hàng không.

Theo công ước Vac-sa-va 1929, trong việc vận chuyển hành lý ký gửi và hàng hóa, trách nhiệm của người vận chuyển được giới hạn ở một khoản 250 Franc cho mỗi một kilôgam, trừ khi người gửi hàng công bố giá trị vào lúc giao hàng cho người vận chuyển và trả một khoản tiền bổ sung nếu có yêu cầu như vậy. Trong trường hợp đó, người vận chuyển phải chịu trách nhiệm trả một khoản tiền không vượt quá giá trị đã công bố, trừ khi người vận chuyển chứng minh được rằng khoản tiền bồi thường đó lớn hơn giá trị thực tế của hành lý người gửi giao hàng.

Đối với các đồ vật mà hành khách tự bảo quản, thì trách nhiệm của người vận chuyển được giới hạn 5000 Franc cho mỗi hành khách.

Các khoản tiền đề cập ở trên được coi là đồng Franc Pháp chứa 62 miligram vàng 900/1000. Những khoản tiền này có thể được chuyển ra bất kỳ tiền tệ quốc gia nào và làm tròn số.



b. Những sửa đổi, bổ sung Công ước Vác-sa-va về trách nhiệm của người chuyên chở

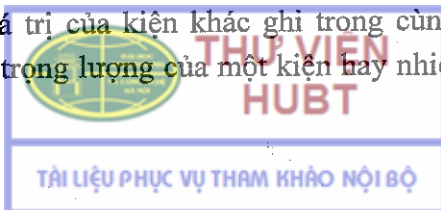
Theo nghị định thư Hague 1955 thì người chuyên chở không được miễn trách đối với những tổn thất về hàng hoá do lỗi trong việc hoa tiêu, chỉ huy và điều hành máy bay. Nhưng theo Hague thì người chuyên chở được miễn trách nhiệm khi mất mát, hư hại hàng hoá là do kết quả của nội tỳ, ẩn tỳ và phẩm chất của hàng hoá chuyên chở (Mục XII, nghị định thư Hague).

Công ước Guadalazara 1961 đã đề cập đến trách nhiệm của người chuyên chở theo hợp đồng và người chuyên chở thực sự mà Công ước Vác-sa-va chưa đề cập tới.

Theo Công ước Guadalazara thì người chuyên chở theo hợp đồng là người ký một hợp đồng vận chuyển được điều chỉnh bằng Công ước Vác-sa-va 1929 với người gửi hàng hay với người thay mặt người gửi hàng (mục I, khoản b). Người chuyên chở thực sự là một người khác, không phải là người chuyên chở theo hợp đồng, thực hiện toàn bộ hay một phần hợp đồng vận chuyển (mục I khoản c). Công ước Guadalazara quy định rằng, cả người chuyên chở thực sự và người chuyên chở theo hợp đồng đều phải chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng. Nhưng khi bao gồm cả vận chuyển kế tiếp thì người chuyên chở theo hợp đồng có trách nhiệm đối với toàn bộ quá trình vận tải, người chuyên chở thực sự chỉ có trách nhiệm đối với phần thực hiện của anh ta. Khi khiếu nại, người nhận hàng có thể lựa chọn khiếu nại từng người chuyên chở thực sự hoặc khiếu nại người chuyên chở theo hợp đồng.

Nghị định thư Guatemala 1971 đã quy định chi tiết hơn cách tính trọng lượng hàng hoá để xét bồi thường. Theo nghị định thư Guatemala, trong trường hợp hàng hoá bị mất mát, hư hại hoặc giao chậm một phần thì trọng lượng được xem xét để tính số tiền mà người chuyên chở phải chịu trách nhiệm bồi thường là trọng lượng của một hay nhiều kiện bị tổn thất.

Nhưng nếu phần hàng hoá bị mất mát, hư hại hay giao chậm lại ảnh hưởng đến giá trị của kiện khác ghi trong cùng một vận đơn hàng không thì toàn bộ trọng lượng của một kiện hay nhiều kiện khác ấy cùng



được xem xét và giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở (mục VIII, khoản 2b). Điều này không được quy định trong Công ước Vác-sa-va cũng như nghị định thư và công ước trước nghị định thư Guatemala.

c. Các nghị định thư Montreal 1975, số 1,2,3,4 quy định một số điểm khác sau đây:

- Giới hạn trách nhiệm được thể hiện bằng đồng SDR chứ không phải đồng Frãng như công ước Vác-sa-va 1929. Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở theo nghị định thư số 1 đối với hàng hoá là 17SDR/kg.

- Với những nước không phải thành viên của Quỹ tiền tệ quốc tế thì có thể đổi đồng SDR ra tiền tệ quốc gia khi bồi thường. Nếu luật quốc gia không cho phép như vậy thì có thể sử dụng giới hạn trách nhiệm là 250 Frãng vàng/kg như đã nói ở trên.

- Tăng thêm những miễn trách sau đây cho người chuyên chở hàng không khi hàng hoá mất mát, hư hại do:

+ Thiếu sót trong đóng gói hàng hoá do người chuyên chở, người phục vụ hay người đại lý của họ thực hiện.

+ Hành động chiến tranh hoặc xung đột vũ trang.

+ Hành động do chính quyền nhân dân thực hiện có liên quan đến xuất nhập khẩu quá cảnh.

d. Quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam

** Thời hạn trách nhiệm*

Được quy định tại điều 161 như sau:

Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hàng hoá do sự kiện xảy ra từ thời điểm người gửi hàng, hành khách giao hàng hoá cho người vận chuyển đến thời điểm người vận chuyển trả hàng hoá cho người có quyền nhận; đối với vận chuyển hàng hoá, thời gian trên không bao gồm quá trình vận chuyển bằng đường biển, đường bộ, đường sắt hoặc đường thủy nội địa được thực hiện ngoài cảng hàng không, sân bay.

** Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở hàng không*

Được quy định tại điều điều 161, 164 và 165 như sau:



- Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt, hư hỏng và vận chuyển chậm hàng hoá.

- Người vận chuyển được miễn, giảm trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các trường hợp sau:

- Trong trường hợp chứng minh được thiệt hại xảy ra do lỗi của bên có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại, người vận chuyển được miễn một phần hoặc toàn bộ trách nhiệm bồi thường thiệt hại tương ứng với mức độ lỗi của bên có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại.

- Người vận chuyển được miễn một phần hoặc toàn bộ trách nhiệm bồi thường đối với hàng hoá bị thiệt hại một cách tương ứng trong các trường hợp sau đây:

- a) Do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật vốn có của hàng hoá;
- b) Do quyết định của Tòa án hoặc của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với hàng hoá;
- c) Do xảy ra chiến tranh hoặc xung đột vũ trang;
- d) Do lỗi của người gửi, người nhận hàng hoá hoặc do lỗi của người áp tải được người gửi hàng hoặc người nhận hàng cử đi kèm hàng hoá.

** Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng không*

Được quy định tại điều điều 166 như sau:

- Đối với vận chuyển hàng hoá, mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc do vận chuyển chậm là mười bảy đơn vị tính toán cho mỗi kilôgam hàng hoá; trường hợp người gửi hàng có kê khai giá trị của việc nhận hàng hoá tại nơi đến và trả một khoản phí bổ sung thì người vận chuyển phải bồi thường theo mức giá trị đã được kê khai, trừ trường hợp người vận chuyển chứng minh được rằng giá trị đã kê khai lớn hơn giá trị thực tế.

- Đơn vị tính toán là đơn vị tiền tệ do Quỹ tiền tệ quốc tế xác định và được quy ước là Quyền rút vốn đặc biệt. Đơn vị tính toán được chuyển đổi sang Đồng Việt Nam theo tỷ giá chính thức do Ngân hàng nhà nước Việt Nam công bố tại thời điểm thanh toán.



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

- Trọng lượng của kiện hàng hóa bị mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc bị vận chuyển chậm được sử dụng để xác định giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển trong trường hợp vận chuyển hàng hoá. Trường hợp phần hàng hoá bị mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc vận chuyển chậm làm ảnh hưởng đến giá trị của các kiện hàng hoá khác trong cùng một vận đơn hàng không hoặc biên lai hàng hóa thì trọng lượng của toàn bộ các kiện hàng hoá được sử dụng để xác định giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển.

- Người vận chuyển chỉ được hưởng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại điểm a khoản 1 Điều này trong trường hợp người vận chuyển chứng minh được rằng thiệt hại xảy ra không phải do lỗi của mình hoặc hoàn toàn do lỗi của bên thứ ba.

- Người vận chuyển không được hưởng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại các điểm b, c và d khoản 1 Điều này trong trường hợp người vận chuyển, nhân viên hoặc đại lý của người vận chuyển thực hiện hành vi gây thiệt hại một cách cố ý hoặc do sự cẩu thả nhưng với nhận thức rằng thiệt hại có thể xảy ra. Trong trường hợp hành vi đó do nhân viên hoặc đại lý thực hiện thì phải chứng minh được rằng nhân viên hoặc đại lý đó đã hành động khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

2.2.4. CƯỚC PHÍ TRONG CHUYÊN CHỜ HÀNG HÓA ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

a. Khái niệm:

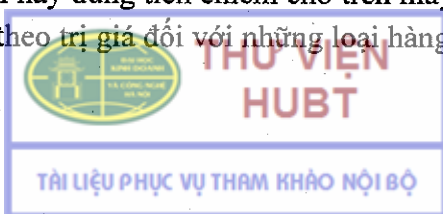
Cước (charge) là số tiền phải trả cho việc chuyên chở một lô hàng và các dịch vụ có liên quan đến vận chuyển.

Mức cước hay giá cước (rate) là số tiền mà người vận chuyển thu trên một khối lượng đơn vị hàng hoá vận chuyển.

Mức cước áp dụng là mức ghi trong biểu cước hàng hoá có hiệu lực vào ngày phát hành vận đơn.

b. Cơ sở tính cước

Hàng hoá chuyên chở có thể phải chịu cước theo trọng lượng nếu hàng nặng, theo thể tích hay dung tích chiếm chỗ trên máy bay đối với hàng hoá nhẹ và công kênh, theo trị giá đối với những loại hàng hoá có giá trị cao



trên một đơn vị thể tích hay trọng lượng. Tuy nhiên cước hàng hoá không được nhỏ hơn cước tối thiểu.

Cước phí trong vận tải hàng không được quy định trong các biểu cước thống nhất. IATA đã có quy định về quy tắc, thể lệ tính cước và cho ấn hành trong biểu cước hàng không, viết tắt là TACT (The Air Cargo Tariff). Việc lập giá cước dùng cho vận chuyển hàng trên các tuyến thuộc khu vực IATA là nhiệm vụ chính của các hãng hàng không trong các "Công hội phối hợp cước IATA". Biểu cước được lưu chiều và được các chính phủ tương ứng chấp nhận.

c. Các loại cước

* Cước hàng bách hoá (GCR- general cargo rate)

Là cước áp dụng cho hàng bách hoá thông thường vận chuyển giữa hai điểm. Cước này được giảm nếu khối lượng hàng hoá gửi tăng lên.

Cước hàng bách hoá được chia làm hai loại:

- Đối với hàng bách hoá từ 45 kg trở xuống thì áp dụng cước hàng bách hoá thông thường (GCR-N: normal general cargo rate)
- Đối với những lô hàng từ 45 kg trở lên thì áp dụng cước bách hoá theo số lượng (GCR-Q: quantity general cargo rate).

Thông thường, cước hàng bách hoá được chia thành các mức khác nhau: từ 45 kg trở xuống; 45 kg đến 100 kg; 100 kg đến 250 kg; 250 kg đến 500 kg; 500 kg đến 1000 kg; 1000 đến 2000 kg...

Cước hàng bách hoá được coi là cước cơ bản, dùng làm cơ sở để tính cước cho những mặt hàng không có cước riêng.

* Cước tối thiểu (M-minimum rate)

Là cước mà thấp hơn thế thì các hãng hàng không coi là không kinh tế đối với việc vận chuyển một lô hàng, thậm chí một kiện rất nhỏ. Trong thực tế, cước tính cho một lô hàng thường bằng hay lớn hơn mức cước tối thiểu. Cước tối thiểu phụ thuộc vào các quy định của IATA.

* Cước hàng đặc biệt (SCR-specific cargo rate)

Thường thấp hơn cước hàng bách hoá và áp dụng cho hàng hoá đặc biệt trên những đường bay nhất định. Mục đích chính của cước đặc biệt là để chào cho người gửi hàng giá cạnh tranh, nhằm tiết kiệm cho người gửi

hàng bằng đường hàng không và cho phép sử dụng tối ưu khả năng chuyên chở của hãng hàng không.

Cước này tùy thuộc vào trọng lượng tối thiểu được ấn hành cùng với giá cước. Cước cũng có thể tùy thuộc vào những điều kiện riêng có liên quan đến cước tối thiểu về những yêu cầu về tỷ trọng.

Mục đích chính của cước hàng hóa đặc biệt là để chào cho người gửi hàng giá cạnh tranh nhằm tiết kiệm cho họ để gửi hàng bằng đường hàng không và tạo cho họ mức sử dụng tối ưu về khả năng vận tải hàng không.

Người gửi hàng có thể xin áp dụng giá cước cho mặt hàng riêng nào đó với những hãng hàng không và hãng hàng không có thể sau đó trình cho IATA cùng với kiến nghị riêng của mình. Sau khi tham khảo ý kiến của các thành viên hàng không, IATA hoặc từ chối việc cho áp dụng hoặc ấn hành giá cước đặc biệt

** Cước phân loại hàng (class rate)*

Được áp dụng đối với những loại hàng hoá không có cước riêng, nó thường được tính theo phần trăm tăng hoặc giảm trên cước hàng hoá bách hoá, áp dụng đối với những loại hàng hoá nhất định trong những khu vực nhất định. Các loại hàng hoá chính áp dụng loại cước này:

- Động vật sống: giá cước đối với động vật sống được tính bằng 150% so với cước hàng hoá thông thường.

Thức ăn và bao gói cũng được chia vào khối lượng tính cước của lô hàng.

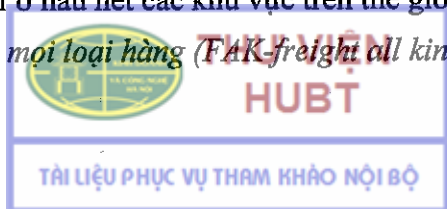
- Hàng trị giá cao như vàng bạc, đồ trang sức được tính bằng 200% cước hàng bách hoá thông thường.

- Sách báo, tạp chí, thiết bị và sách báo cho người mù được tính bằng 50% cước hàng bách hoá thông thường.

- Hành lý được gửi như hàng hoá (baggage shipped as cargo): Cước được tính bằng 50% cước hàng bách hoá thông thường.

- Hải cốt (human remains) và giác mạc loại nước (dehydrated corneas): được miễn phí ở hầu hết các khu vực trên thế giới...

** Cước tính cho mọi loại hàng (FAK - freight all kinds)*



Là cước tính như nhau cho mọi loại hàng xếp trong container, nếu nó chiếm trọng lượng hay thể tích như nhau. Cước này có ưu điểm là đơn giản khi tính, nhưng lại không công bằng, loại hàng có giá trị thấp cũng bị tính cước như hàng có giá trị cao.

** Cước ULD (ULD rate)*

Là cước tính cho hàng hoá chuyên chở trong các ULD được thiết kế theo tiêu chuẩn của IATA. Thông thường, cước này thấp hơn cước hàng rời và khi tính cước không phân biệt số lượng, chủng loại hàng hoá mà chỉ căn cứ vào số lượng, chủng loại ULD. Số ULD càng lớn thì cước càng giảm.

** Cước hàng chậm*

Cước này áp dụng cho những lô hàng không cần chờ gấp và có thể chờ cho đến khi có chỗ xếp hàng trên máy bay. Cước hàng chậm thấp hơn cước hàng không thông thường do các hãng hàng không khuyến khích gửi hàng chậm để họ chủ động hơn cho việc sắp xếp chuyên chở.

** Cước hàng thống nhất (unifined cargo rate)*

Cước này được áp dụng khi hàng hoá được chuyên chở qua nhiều chặng khác nhau. Người chuyên chở chỉ áp dụng một loại giá cước cho tất cả các chặng. Cước này có thể thấp hơn tổng số tiền cước mà chủ hàng phải trả cho tất cả những người chuyên chở riêng biệt, nếu người chủ hàng tự thuê nhiều người chuyên chở khác nhau, không thông qua một người chuyên chở duy nhất.

** Cước hàng gửi nhanh (priority rate)*

Cước này được gọi là cước ưu tiên, áp dụng cho những lô hàng được yêu cầu gửi gấp trong vòng 3 tiếng kể từ khi giao hàng cho người chuyên chở.

Cước gửi nhanh thường bằng 130% đến 140% cước hàng bách hoá thông thường.

** Cước hàng nhóm (group rate)*

Cước này áp dụng đối với khách hàng có hàng gửi thường xuyên trong các container hay pallet, thường là đại lý hay người giao nhận hàng không.

2.2.5. GIAO NHẬN HÀNG HÓA TRONG VẬN TẢI ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG



a. Các chủ thể:

**Đại lý hàng hóa hàng không IATA:* là trung gian, là cầu nối cần thiết giữa một bên là người gửi hàng/người nhận hàng và một bên là người chuyên chở hàng không/hãng hàng không. Các đại lý này được các hãng hàng không thuộc IATA và được IATA chấp nhận, cho phép thay mặt họ làm việc với người gửi hàng, người nhận hàng.

+ Tiêu chuẩn đại lý

Để có thể đăng ký là đại lý IATA, người giao nhận phải đáp ứng được những chỉ tiêu sau đây:

- Chứng minh được khả năng phát triển dịch vụ hàng hoá hàng không

- Có nguồn cơ sở vật chất vật liệu cần thiết kể cả cơ sở làm việc thích hợp.

- Có đội ngũ nhân viên có trình độ, ít nhất cũng phải có hai chuyên viên đủ trình độ để làm hàng nguy hiểm, đã tốt nghiệp lớp học do IATA tổ chức.

- Có đủ khả năng tài chính

Thông qua những hãng hàng không quốc gia, mỗi nước sẽ cung cấp cho cơ quan điều tra cơ bản để báo cáo về việc đại lý có phù hợp với tiêu chuẩn đã có hay không. Trong trường hợp vi phạm quy tắc của IATA, chúng nhận đại lý có thể bị một uỷ ban trọng tài rút lại.

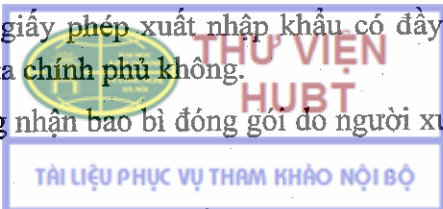
+ Những dịch vụ mà đại lý IATA cung cấp cho người gửi hàng hàng không là:

- Tạo điều kiện cho việc tiếp nhận hay thu gom những chuyến hàng xuất khẩu của khách hàng.

- Chuẩn bị chứng từ hàng không nghĩa là việc lập vận đơn hàng không, kể cả những phí tính trong đó và đảm bảo là hoá đơn và những chứng từ thương mại đáp ứng mọi yêu cầu của việc vận chuyển hàng không và cơ quan hải quan.

- Kiểm tra xem giấy phép xuất nhập khẩu có đầy đủ và hoàn toàn phù hợp với quy định của chính phủ không.

- Đảm bảo chứng nhận bao bì đóng gói do người xuất khẩu cung cấp



phù hợp với thể lệ của IATA và của Nhà nước về hàng nguy hiểm

- Thu xếp vận chuyển và lưu khoang máy bay với hãng hàng không và định lịch trình giao hàng tại sân bay.

- Thu xếp bảo hiểm cho khách hàng

- Theo dõi việc di chuyển hàng. Ngoài ra, đại lý hàng không thể hoạt động như tư vấn về vận tải cho người gửi hàng.

- + Những dịch vụ mà đại lý IATA cung cấp cho hãng hàng không

- Cấp vận đơn hàng không phù hợp với chỉ dẫn của người gửi hàng

- Hoàn thành mọi chứng từ đi kèm với vận đơn hàng không và kiểm tra những chứng từ đó cho mỗi lô hàng.

- Ghi ký mã hiệu và tên, địa chỉ của người nhận hàng trên tất cả các kiện hàng của từng lô hàng.

- Đóng gói hàng hóa theo quy định.

- Dán nhãn bao bì, nhãn phân biệt loại hàng bao gồm những nhãn tiêu chuẩn đối với những lô hàng đặc biệt (hàng mau hỏng, súc vật sống, hàng nguy hiểm) vào từng kiện hàng.

Trách nhiệm của đại lý hàng hoá hàng không IATA kết thúc đối với hãng hàng không khi anh ta giao hàng và chứng từ cho hãng hàng không trong tình trạng hàng được sẵn sàng chuyên chở và được quyền hưởng hoa hồng trên cước phí vận tải từ hãng hàng không.

**Người giao nhận hàng không*

Ngoài các dịch vụ như đại lý hàng hoá hàng không, người giao nhận còn thực hiện những dịch vụ sau:

- + Gom hàng

Khi cung cấp dịch vụ gom hàng, người giao nhận tập trung một số lô hàng riêng lẻ và gửi những lô hàng đó thành một lô lớn trên một vận đơn hàng không đến chung một địa điểm. Đại lý của anh ta tại nơi đến sẽ nhận lô hàng gom và chia lẻ hàng cho từng người nhận một, người này được gọi là đại lý dỡ hàng chia lẻ (breakbulk agent).

Bằng việc gom hàng, người giao nhận được lợi là hưởng giá cước thấp hơn của hãng hàng không cho những lô hàng lớn. Người giao nhận sẽ

chuyển một phần lợi cho người gửi hàng, chào họ giá cước thấp hơn giá mà người gửi hàng thường trả cho hãng hàng không, phần còn lại là để bù đắp chi phí của mình và lợi nhuận.

Thủ tục về dịch vụ thu gom như sau:

- Hãng hàng không cấp vận đơn "chủ" (Master airway bill) đối với lô hàng đã gom, ghi đại lý chia hàng lẻ ở nơi đến là người nhận hàng.

- Người giao nhận hàng không cấp vận đơn riêng của mình, vận đơn "thứ cấp" (House airway bill) cho từng người gửi hàng một. Vận đơn "thứ cấp" sẽ được gửi cùng với chuyến bay.

+ Những dịch vụ về hàng xuất khẩu

Người giao nhận hàng không cung cấp thêm cho giao lưu hàng xuất khẩu những dịch vụ sau:

- Giám sát việc di chuyển hàng của khách hàng bao gồm việc chuyển tải và chuyển tiếp đến địa điểm giao hàng cuối cùng.

- Cung cấp chuyến hàng lớn để thuê chở toàn bộ, thuê một phần hay thuê từng phần nhỏ của máy bay

- Dán nhãn

- Xếp hàng vào container của máy bay để giao cho hãng hàng không nhận chở

- Thu xếp việc thu hoàn lại các khoản thuế phí trước đã thanh toán cho hàng đã tái xuất.

+ Những dịch vụ về hàng nhập khẩu

Người giao nhận hàng không cũng có thể cung cấp những dịch vụ liên quan đến hàng nhập khẩu hoặc thông qua chi nhánh của họ ở nước ngoài hay qua thỏa thuận với đại lý sở tại như sau:

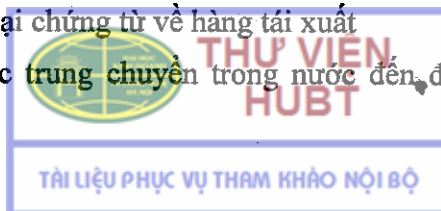
- Thu xếp dỡ hàng gom chia lẻ

- Thu xếp việc khai báo hải quan và giao hàng

- Ứng tiền để thanh toán các khoản thuế phí cho khách hàng

- Thực hiện lập lại chứng từ về hàng tái xuất

- Thực hiện việc trung chuyển trong nước đến địa điểm khai báo cuối cùng



- Lo thu xếp hoàn các khoản thuế phí cho hàng nhập khẩu trước đây đã xuất (hàng tái nhập)

Trách nhiệm của người giao nhận hàng không chưa chấm dứt khi giao hàng cho hãng hàng không, mà nó còn kéo dài cho đến khi nhận hàng tại sân bay đến và khi có yêu cầu, trách nhiệm này còn kéo dài cho đến khi giao hàng cho người nhập khẩu lên phương tiện vận tải.

b. Quy trình giao, nhận hàng hóa

Giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường hàng không đã được quốc tế hoá về những quy định thủ tục, trình tự, chứng từ do tính chất quốc tế của vận tải hàng không.

**Giao hàng xuất khẩu*

Sau khi ký hợp đồng ngoại thương, người xuất khẩu tiến hành chuẩn bị hàng hoá và lập một số chứng từ cần thiết về hàng hoá để giao hàng cho hãng hàng không. Thông thường, họ uỷ thác cho người giao nhận hay đại lý hàng không bằng một hợp đồng uỷ thác giao nhận. Người giao nhận hay đại lý này phải được hãng vận chuyển chỉ định và cho phép khai thác hàng hoá.

Quy trình giao hàng xuất khẩu như sau:

Bước 1: Người gửi hàng giao hàng cho người giao nhận kèm với thư chỉ dẫn của người gửi hàng để người giao nhận giao hàng cho hãng vận chuyển và lập vận đơn.

Thư chỉ dẫn của người gửi hàng được in sẵn thành mẫu và bao gồm những nội dung chính sau: tên và địa chỉ của người gửi hàng; Nơi hàng đến và tuyến đường vận chuyển; Số kiện; Trọng lượng; Kích thước của hàng; Đặc điểm và số lượng hàng hoá; Giá trị hàng; Phương pháp thanh toán cước phí; Ký mã hiệu hàng hoá; Có hay không mua bảo hiểm cho hàng hoá; Liệt kê các chứng từ gửi kèm.

Bước 2: Người giao nhận sẽ cấp cho người gửi hàng giấy chứng nhận đã nhận hàng của người giao nhận (FCR-forwarder's certificate of receipt). Đây là sự thừa nhận chính thức của người giao nhận là họ đã nhận hàng.



FCR gồm những nội dung chính sau: tên, địa chỉ của người uỷ thác; tên, địa chỉ của người nhận hàng; ký mã hiệu và số hiệu hàng hoá; số lượng kiện và cách đóng gói; tên hàng; trọng lượng cả bì; thể tích; nơi và ngày phát hành giấy chứng nhận.

Bước 3: Nếu người giao nhận tiến hành giao hàng ngay cho hãng hàng không thì người giao nhận sẽ cấp giấy chứng nhận vận chuyển của người giao nhận (FTC-forwarder's certificate of transport) cho người gửi hàng. Nội dung chính của FTC gồm: tên địa chỉ của người uỷ thác; tên và địa chỉ của người nhận hàng; địa chỉ thông báo; phương tiện vận chuyển; Nơi hàng đi/đến; Tên hàng; Ký mã và số hiệu hàng hoá; Trọng lượng cả bì; Thể tích; Bảo hiểm; Cước phí; Nơi và ngày phát hành chứng từ.

Nếu hàng được lưu tại kho của người giao nhận trước khi gửi cho hãng hàng không, người giao nhận sẽ cấp biên lai kho hàng cho người xuất khẩu (FWR-forwarder's warehouse receipt). FWR gồm những nội dung chính sau: Tên và người cung cấp hàng; Tên người gửi vào kho; Tên thủ kho; Tên kho; Phương tiện vận tải; Tên hàng; Trọng lượng cả bì; Tình trạng bên ngoài của hàng hoá khi nhận và ai nhận; Mã và số hiệu hàng hoá; Số hiệu và bao bì; Bảo hiểm; Nơi và ngày phát hành FWR.

Bước 4: Trên cơ sở uỷ thác của người gửi hàng, người giao nhận tiến hành tập hợp và các lập chứng từ sau đây để chuẩn bị giao hàng cho hãng hàng không.

- Giấy phép xuất khẩu:
- Bản lược khai hàng hoá:
- Giấy chứng nhận xuất xứ:
- Tờ khai hải quan xuất khẩu
- Hoá đơn thương mại

Bước 5: Người giao nhận giao hàng và chứng từ cho hãng hàng không, thanh toán tiền cước và nhận lại các chứng từ sau:

- Các bản còn lại của Master Airway bill và House Airway Bill
- Hoá đơn thương mại
- Bản kê khai chi tiết hàng hoá
- Giấy chứng nhận xuất xứ



- Phiếu đóng gói
- Lược khai hàng hoá

Và các chứng từ cần thiết khác theo yêu cầu của người nhận hàng ở nước nhập khẩu.

Bước 6: Người giao nhận sẽ giao lại bản gốc số 3 của Master Airway bill và House Airway Bill cho người gửi hàng cùng thông báo thuế và thu tiền cước cùng các khoản chi phí cần thiết có liên quan.

** Nhận hàng nhập khẩu*

Theo sự uỷ thác của người giao nhận nước ngoài hay người nhận hàng, đại lý hay người giao nhận hàng không sẽ tiến hành nhận hàng bằng chứng từ được gửi từ người gửi hàng và những chứng từ do người nhận hàng cung cấp.

- Nếu chỉ có trách nhiệm giao hàng cho người nhập khẩu tại kho hay trạm giao nhận hàng hoá của sân bay thì sau khi nhận được thông báo đã đến của hãng vận chuyên cấp vận đơn thì thực hiện các bước sau:

Bước 1: Người giao nhận trực tiếp lên sân bay nhận bộ hồ sơ gửi kèm theo hàng hoá (đã trình bày ở phần giao hàng xuất khẩu)

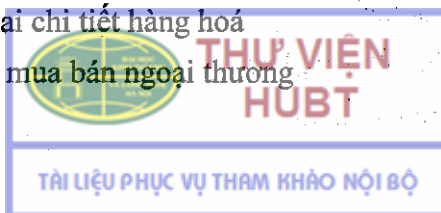
Bước 2: Người giao nhận thu hồi bản vận đơn gốc số 2 từ người nhận hàng, người giao nhận cùng người nhận hàng làm các thủ tục nhận hàng ở sân bay.

Bước 3: Nếu người giao nhận là đại lý gom hàng thì phải nhận lô hàng nguyên bằng vận đơn chủ sau đó chia hàng và giao cho các chủ hàng lẻ và thu hồi lại vận đơn gom hàng.

- Nếu người giao nhận có trách nhiệm giao hàng đến đích thì tiến hành các bước như sau:

Bước 1: Người giao nhận thu hồi bản gốc số 2 của vận đơn chủ hoặc vận đơn gom hàng, người giao nhận còn yêu cầu người nhận hàng cung cấp các chứng từ sau:

- + Giấy phép nhập khẩu
- + Bản kê khai chi tiết hàng hoá
- + Hợp đồng mua bán ngoại thương



- + Chứng từ xuất xứ
 - + Hoá đơn thương mại
 - + Lược khai hàng nếu gửi hàng theo HAWB
 - + Tờ khai hàng nhập khẩu
 - + Giấy chứng nhận phẩm chất
- Và các giấy tờ cần thiết khác.

Bước 2: Người giao nhận xuất trình chứng từ để nhận hàng từ hãng vận chuyển, thanh toán mọi khoản cước phí (nếu có), làm thủ tục và nộp lệ phí với cảng hàng không, thông quan cho hàng hoá.

Bước 3: Giao hàng cho người nhận hàng tại kho của họ cùng giấy tờ hải quan và thông báo thuế.

Bước 4: Người nhận hàng nhận hàng và thanh toán các chi phí mà người giao nhận đã nộp cùng phí giao nhận cho người giao nhận.

3. VẬN ĐƠN HÀNG KHÔNG (AIR WAYBILL-AWB)

3.1. KHÁI NIỆM

Vận đơn hàng không là chứng từ vận chuyển hàng hoá và bằng chứng của việc ký kết hợp đồng và vận chuyển hàng hoá bằng máy bay, về điều kiện của hợp đồng và việc đã tiếp nhận hàng hoá để vận chuyển.

3.2. CHỨC NĂNG

+ Là bằng chức của một hợp đồng vận tải đã được ký kết giữa người chuyên chở và người gửi hàng.

+ Là bằng chứng của việc người chuyên chở hàng không đã nhận hàng.

+ Là giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không. Vận đơn hàng không cũng có thể được dùng như là một giấy chứng nhận về mục đích bảo hiểm nếu như người chuyên chở có khả năng bảo hiểm chuyển hàng và được người gửi hàng yêu cầu.

+ Là chứng từ kê khai hải quan của hàng hoá. Vận đơn hàng không được dùng như một chứng từ cơ bản để xuất trình khai báo hải quan.

+ Là hướng dẫn cho nhân viên hàng không trong quá trình phục vụ chuyên chở hàng hoá vì nó tạo thuận lợi cho việc làm hàng, gửi và giao

hàng. Nó bao gồm những chỉ dẫn là: Hàng sẽ được gửi cho ai, đi đâu và ai thanh toán tiền nếu như việc thanh toán sẽ thực hiện vào lúc giao hàng. Nó đi kèm theo với hàng hóa để dễ nhận biết hàng

Không giống như vận tải đường biển, trong vận tải hàng không, người ta không sử dụng vận đơn có thể giao dịch được, hay nói cách khác vận đơn hàng không không phải là chứng từ sở hữu hàng hoá như vận đơn đường biển thông thường. Nguyên nhân của điều này là do tốc độ vận tải hàng không rất cao, hành trình của máy bay thường kết thúc và hàng hoá được giao ngay ở nơi đến một khoảng thời gian dài trước khi có thể gửi chứng từ hàng không từ người xuất khẩu qua ngân hàng của họ tới ngân hàng của người xuất khẩu để rồi ngân hàng của người nhập khẩu gửi cho người nhập khẩu. Vì những lý do trên mà vận đơn hàng không thường không có chức năng sở hữu hàng hoá, do đó không thể chuyển nhượng được như vận đơn đường biển (loại theo lệnh). Trong trường hợp ngoại lệ, để thanh toán bằng tín dụng thư (L/C), 2 bên mua bán sẽ phải thỏa thuận và phải làm thêm thủ tục cần thiết (chẳng hạn như: thư cam kết đảm bảo) nhờ ngân hàng chấp nhận “ký hậu” vào mặt sau AWB để lấy hàng.

3.3. NỘI DUNG

Vận đơn hàng không được in theo mẫu tiêu chuẩn của Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế IATA (IATA standard form). Một bộ vận đơn bao gồm nhiều bản, trong đó thường bao gồm 3 bản gốc (các bản chính) và các bản phụ. Mỗi bản vận đơn bao gồm hai mặt:

3.3.1. MẶT TRƯỚC CỦA VẬN ĐƠN

Nội dung của mặt trước của các vận đơn giống hệt nhau nếu không kể đến màu sắc và những ghi chú ở phía dưới, ví dụ bản gốc số 1 thì ghi chú ở phía dưới là “bản gốc số 1 dành cho người chuyên chở phát hành vận đơn”, còn bản số 3 thì lại ghi là “bản số 3, dùng làm biên lai giao hàng”, bao gồm các nội dung sau cơ bản sau:

- Số vận đơn (AWB number). Các hãng hàng không hiện đều cho phép tra cứu tình trạng lô hàng trên website của họ thông qua số của vận đơn.

- Nơi và ngày lập;
- Nơi đi và nơi đến;



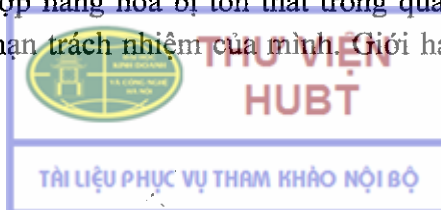
- Các nơi dừng thỏa thuận, với điều kiện người vận chuyển có thể bảo lưu quyền thay đổi các nơi dừng trong trường hợp cần thiết và nếu người vận chuyển thực hiện quyền đó, thì việc thay đổi nơi dừng không ảnh hưởng đến việc tước bỏ tính chất quốc tế của vận chuyển;

- Tên và địa chỉ của người gửi hàng;
- Tên và địa chỉ của người vận chuyển thứ nhất;
- Tên và địa chỉ của người nhận hàng nếu có yêu cầu như vậy;
- Bản chất của hàng hóa;
- Số lượng và phương thức đóng gói và ký mã hiệu chi tiết hoặc số của các kiện hàng;
 - Trọng lượng, số lượng và khối lượng hoặc kích thước hàng hóa;
 - Điều kiện bên ngoài của hàng hóa và hình thức đóng gói;
 - Nếu đã thỏa thuận, thì cước phí, ngày và nơi thanh toán và người thanh toán;
 - Nếu hàng được gửi thanh toán vào lúc giao hàng, thì giá hàng và nếu trường hợp có yêu cầu chi phí phải trả.
 - Giá trị kê khai
 - Số bộ không vận đơn;
 - Các chứng từ đưa cho người vận chuyển kèm theo không vận đơn;
 - Thời gian ấn định hoàn thành việc vận chuyển và tóm tắt hành trình nếu vấn đề này đã được thỏa thuận;
 - Lời tuyên bố rằng việc vận chuyển thường lệ thuộc vào những quy tắc liên quan tới trách nhiệm mà Công ước này lập nên.

3.3.2. MẶT SAU CỦA VẬN ĐƠN

Trong bộ vận đơn gồm nhiều bản, chỉ có ba bản gốc và một số bản copy có những quy định về vận chuyển ở mặt sau, gồm các nội dung sau:

- Thông báo liên quan đến trách nhiệm của người chuyên chở: Tại mục này, người chuyên chở thông báo số tiền lớn nhất mà họ phải bồi thường trong trường hợp hàng hoá bị tổn thất trong quá trình chuyên chở, tức là thông báo giới hạn trách nhiệm của mình. Giới hạn trách nhiệm của



người chuyên chở được quy định ở đây là giới hạn được quy định trong các công ước, quy tắc quốc tế hoặc luật quốc gia về hàng không dân dụng.

- Các điều kiện hợp đồng: Nội dung này bao gồm nhiều điều khoản khác nhau liên quan đến vận chuyển lô hàng được ghi ở mặt trước. Các nội dung đó thường là:

+ Các định nghĩa, như định nghĩa về người chuyên chở, định nghĩa về công ước Vac-sa-va 1929, định nghĩa về vận chuyển, điểm dừng thoả thuận...

+ Thời hạn trách nhiệm chuyên chở của người chuyên chở hàng không

+ Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

+ Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

+ Cước phí của hàng hoá chuyên chở

+ Trọng lượng tính cước của hàng hoá chuyên chở

+ Thời hạn thông báo tổn thất

+ Thời hạn khiếu nại người chuyên chở

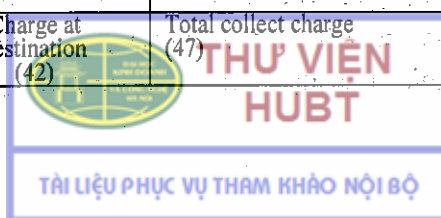
+ Luật áp dụng.

Những quy định này thường phù hợp với quy định của các công ước quốc tế về hàng không như Công ước Vac-sa-va 1929 và các nghị định thư sửa đổi công ước như Nghị định thư Hague 1955, Nghị định thư Montreal...

MẪU VẬN ĐƠN HÀNG KHÔNG



Shipper Name and Address: (3)		Shipper's Number		Account		Not Negotiable Air Waybill.					
						Issued by (1)					
						Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. (2)					
Consignee Name and Address: (4)		Consignee's Account Number		It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF, ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required. (5)							
Issuing Carrier's Name and City (6)		Agent									
Agent's AITA code (7)		Account No (8)		Accounting information (10)							
Airport of Departure and Requested Routing (9)				Optional Shipping Information							
				Reference Number (11)							
To	By first carrier (12)	To	By (13)	To	By	Currency (14)	CHGS Code (15)	WT/VAL	Other	Declared Value for Carriage (16)	Declared Value for Customs (16)
								PP D	CO LL	PP D	COLL
Airport of Destination (17)	For Carrier only Requested Flight Date (18)			Amount of Insurance (19)			INSURANCE- If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance". (20)				
Handling Information (21)											
										SCI	
No. of Pieces RCP (22)	Gross Weight (23)	Kg Ib (24)	Rate class Commodity Item No. (25)		Chargeable Weight (26)	Rate/Charge (27)	Total (28)	Nature and Quantity of Goods (29)			
Prepaid (30)	Weight (31)	Charge	Collect (32)		Other Charge (43)						
Valuation Charge (33)											
Tax (34)											
Total other charges due agent (35)					Shipper certifies that the particulars on this face here of are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous goods regulations. (44)						
Total other charges due Carrier (36)											
Total prepaid (37)		Total Collect (38)			Signature of Shipper or his agent (45)						
Currency Convention Rates (39)		CC charge in Dest Currency (40)			Executed on date at (place) Issuing carrier or its agent (46)				Signature of		
For Carriers use only at destination (41)		Charge at destination (42)			Total collect charge (47)						



CHÚ THÍCH:

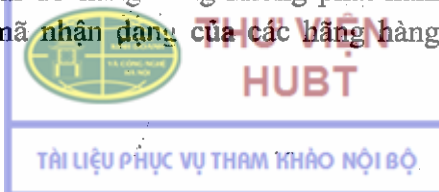
- | | |
|---|--|
| (1) Airwaybill không chuyển nhượng được, công ty phát hành | (25) Số hiệu hàng hoá |
| (2) 3 bản gốc | (26) Cước phí cân nặng |
| (3) Tên, địa chỉ, số hiệu người gửi | (27) Tỷ giá |
| (4) Tên, địa chỉ, số hiệu người nhận | (28) Tổng tiền |
| (5) Điều kiện hàng | (29) Tình trạng, chất lượng hàng hoá |
| (6) Tên và địa chỉ đại lý nhận chuyên chở | (30) Cước và chi phí trả trước |
| (7) Mã AITA | (31) Phí theo cân nặng |
| (8) Số hiệu bản kê khai kế toán | (32) Cước và chi phí trả sau |
| (9) Sân bay khởi hành và và yêu cầu về lộ trình | (33) Phí định giá |
| (10) Thông tin thanh toán | (34) Thuế |
| (11) Số hiệu liên quan | (35) Tổng chi phí khác theo đại lý |
| (12) Người chuyên chở đầu tiên | (36) Tổng chi phí khác theo người chuyên chở |
| (13) Người chuyên chở 1, 2,.. | (37) Tổng cước phí trả trước |
| (14) Tiền tệ | (38) Tổng cước phí trả sau |
| (15) Mã thanh toán | (39) Tỷ giá tiền quy đổi |
| (16) Giá trị kê khai vận chuyển - Giá trị khai báo hải quan | (40) Phí chuyển đổi ngoại tệ |
| (17) Sân bay đích đến | (41) Dành cho người chuyên chở ở nơi đến |
| (18) Ngày bay | (42) Cước phí ở nơi đến |
| (19) Số tiền bảo hiểm | (43) Các khoản phí khác |
| (20) Điều kiện bảo hiểm | (44) Người gửi xác nhận tính chính xác của AWB |
| (21) Thông tin làm hàng | (45) Chữ ký người gửi hàng hoặc đại lý |
| (22) Số kiện | (46) Chữ ký người chuyên chở hoặc đại lý |
| (23) Tổng khối lượng | (47) Tổng phí trả sau |
| (24) Đơn vị | |

3.4..PHÂN LOẠI VẬN ĐƠN

Căn cứ vào người phát hành:

- Vận đơn của hãng hàng không (Airline air waybill): Vận đơn này do hãng hàng không phát hành, trên vận đơn có ghi biểu tượng và mã nhận dạng của người chuyên chở (issuing carrier identification).

- Vận đơn trung lập (Neutral air waybill): Loại vận đơn này do người khác chứ không phải do hãng hàng không phát hành, trên vận đơn không có biểu tượng và mã nhận dạng của các hãng hàng không. Vận đơn này



thường do đại lý của hãng hay người giao nhận phát hành.

Căn cứ vào việc gom hàng:

- Vận đơn chủ (Master Air waybill-MAWB): Là vận đơn do người chuyên chở hàng không cấp cho người gom hàng. Vận đơn này dùng điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở hàng không và người gom hàng và làm chứng từ giao nhận hàng giữa người chuyên chở và người gom hàng.

- Vận đơn của người gom hàng (House air waybill-HAWB): Là vận đơn do người gom hàng cấp cho các chủ hàng lẻ khi nhận hàng từ họ. Vận đơn này dùng để điều chỉnh mối quan hệ giữa người gom hàng và các chủ hàng lẻ và dùng để nhận hàng hoá giữa người gom hàng với các chủ hàng lẻ.

Nhìn chung, chúng ta có thể hình dung quá trình gom hàng trong lĩnh vực hàng không như sau:

Tại sân bay đích, người gom hàng dùng vận đơn chủ để nhận hàng từ người chuyên chở hàng không, sau đó chia lẻ hàng, giao cho từng người chủ hàng lẻ và thu hồi vận đơn gom hàng mà chính mình phát hành khi nhận hàng ở đầu đi.

3.5. LẬP VÀ PHÂN PHỐI VẬN ĐƠN HÀNG KHÔNG

3.5.1. TRÁCH NHIỆM LẬP VẬN ĐƠN

Công ước Vac-sa-va 1929, điều 5 và điều 6 quy định như sau: ở mỗi người chuyên chở có quyền yêu cầu người gửi hàng lập và giao cho mình một chứng từ gọi là giấy gửi hàng hàng không (đến Nghị định thư Hague 1955 đổi tên là vận đơn hàng không), mỗi người gửi hàng có quyền yêu cầu người chuyên chở chấp nhận chứng từ này.

Người gửi hàng phải lập giấy gửi hàng hàng không thành 3 bản gốc và trao cùng với hàng hoá. Bản thứ nhất ghi dành cho người chuyên chở và do người gửi hàng ký. Bản thứ hai dành cho người nhận hàng do người gửi hàng cùng người chuyên chở cùng ký và gửi kèm cùng hàng hoá. Bản thứ ba do người chuyên chở ký và người chuyên chở giao cho người nhận hàng sau khi nhận hàng để chờ.

Người chuyên chở sẽ ký vào vận đơn vào lúc nhận hàng. Chữ ký của người chuyên chở có thể đóng dấu, chữ ký của người gửi hàng có thể ký hoặc đóng dấu.



Theo yêu cầu của người gửi hàng, nếu người chuyên chở lập giấy gửi hàng thì người vận chuyển được coi là làm như vậy để thay thế cho người gửi hàng. Trừ phi có chứng cứ ngược lại.

Như vậy theo công ước Vac-sa-va 1929 thì người gửi hàng có trách nhiệm lập vận đơn.

Người gửi hàng phải có trách nhiệm về sự chính xác của các chi tiết và những tuyên bố có liên quan tới hàng hoá mà anh ta đã ghi trên vận đơn.

Người gửi hàng phải có trách nhiệm đối với tất cả những thiệt hại mà người chuyên chở hay bất kỳ người nào khác phải chịu do những tuyên bố có liên quan đến hàng hoá được ghi trên vận đơn không chính xác, không hoàn chỉnh, không đúng quy tắc dù vận đơn được người gửi hàng hay bất kỳ người nào thay mặt người gửi hàng, kể cả người chuyên chở hay đại lý của người chuyên chở được người gửi hàng uỷ quyền lập vận đơn.

Mặt khác, người gửi hàng đã ký vận đơn thì người gửi hàng đã xác nhận rằng anh ta đồng ý với những điều kiện của hợp đồng vận chuyển được ghi ở mặt sau của vận đơn.

3.5.2. PHÂN PHỐI VẬN ĐƠN

Khi phát hành vận đơn cho một lô hàng, người ta phát hành vận đơn gồm nhiều bản khác nhau. Bộ vận đơn có thể gồm từ 8 đến 14 bản, thông thường là 9 bản, trong đó bao giờ cũng gồm ba bản gốc, hay còn gọi là các bản chính (original), còn lại là các bản phụ (copy), được đánh số từ 4 đến 14. Vận đơn được phân phối như sau:

- Bản gốc số 1, dành cho người chuyên chở, màu xanh lá cây, được người chuyên chở phát hành vận đơn giữ lại nhằm mục đích thanh toán và để dùng làm bằng chứng của hợp đồng vận chuyển. Bản này có chữ ký của người gửi hàng.

- Bản gốc số 2, dành cho người nhận hàng, màu hồng, được gửi cùng lô hàng tới nơi đến cuối cùng và giao cho người nhận khi giao hàng.

- Bản gốc số 3 dành cho người gửi hàng, dùng để làm bằng chứng của việc người chuyên chở đã nhận hàng để chở và làm bằng chứng của hợp đồng chuyên chở. Bản này có chữ ký của cả người chuyên chở và người gửi hàng.



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

- Bản số 4, là biên lai giao hàng, có sẵn ở nơi đến cuối cùng. Bản này có chữ ký của người nhận hàng và được người chuyên chở cuối cùng giữ lại để làm biên lai giao hàng và làm bằng chứng là người chuyên chở đã hoàn thành hợp đồng chuyên chở.

- Bản số 5, dành cho sân bay đến, có sẵn ở sân bay đến.

- Bản số 6, dành cho người chuyên chở thứ 3, dùng khi hàng được chuyên chở tại sân bay thứ 3.

- Bản số 7, dành cho người chuyên chở thứ 2, dùng khi hàng được chuyên tải tại sân bay thứ 2.

- Bản số 8, dành cho người chuyên chở thứ 1, được bộ phận chuyên hàng hoá của người chuyên chở đầu tiên giữ lại khi làm hàng.

- Bản số 9, dành đại lý, bản này được người đại lý hay người chuyên chở phát hành giữ lại.

- Bản số 10 đến 14, là những bản chỉ dùng cho chuyên chở khi cần thiết.



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

CÂU HỎI CHƯƠNG 3

1. Vị trí và đặc điểm của vận tải hàng không?
2. Khái niệm, vai trò, đặc điểm, nội dung của vận đơn hàng không?
3. Ưu điểm và nhược điểm của vận tải đường hàng không?
4. Quy trình giao, nhận hàng hóa xuất nhập khẩu đường hàng không?
5. Trình bày cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không.
6. Các tổ chức vận tải hàng không quốc tế và Việt Nam.
7. Trình bày cơ sở pháp lý điều chỉnh vận tải hàng không trên thế giới và Việt Nam.
8. Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở hàng không theo các nguồn luật điều chỉnh vận tải hàng không quốc tế.
9. Vận đơn hàng không là gì? Các chức năng của vận đơn hàng không?
10. Nêu các loại vận đơn hàng không và trường hợp sử dụng chúng. Trình bày cách lập và phân phối vận đơn hàng không.
11. Cước hàng không là gì? Trình bày các loại cước hàng không.
12. So sánh vận đơn đường biển và vận đơn hàng không?

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận tải hàng không quốc tế được ký tại Vác-sa-va ngày 12/10/1929 gọi tắt là Công ước Vác-sa-va 1929.
2. Nghị định thư sửa đổi Công ước Vác-sa-va. Nghị định thư này ký tại Hague 28/9/1955, nên gọi tắt là Nghị định thư Hague 1955.
3. Công ước bổ sung cho công ước Vác-sa-va được ký kết tại Guadalazala ngày 18/9/1961, nên gọi tắt là Công ước Guadalazala 1961.
4. Hiệp định liên quan tới giới hạn của Công ước Vác-sa-va và nghị định thư Hague. Hiệp định này được thông qua tại Montreal 13/5/1966, nên gọi tắt là Hiệp định Montreal 1966.
5. Nghị định thư sửa đổi Công ước Vác-sa-va 12/10/1929 được ký tại thành phố Guatemala 8/3/1971, nên gọi tắt là Nghị định thư Guatemala 1971.
6. Nghị định thư Montreal 1975 số 1, 2, 3, 4.
7. Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, số 66/2006/QH11, ban hành ngày 29 tháng 06 năm 2006, có hiệu lực từ ngày 01 tháng 01 năm 2007
8. Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, số 61/2014/QH13, ban hành ngày 21 tháng 11 năm 2014, có hiệu lực từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.
9. Giáo trình Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương, NXB thông tin và truyền thông 2012, TS. Trịnh Thị Thu Hương (chủ biên)



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

CHƯƠNG 4

VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG CONTAINER

1. QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN CỦA VẬN TẢI CONTAINER

1.1. LỊCH SỬ RA ĐỜI VẬN TẢI CONTAINER

Quá trình vận tải hàng hóa hướng tới 3 mục tiêu: giảm thời gian vận chuyển, giảm chi phí vận tải và tăng tính an toàn cho hàng hóa và phương tiện vận tải trong quá trình vận chuyển.

Xét về mặt thời gian, thì thời gian vận chuyển hàng hóa được tính theo công thức:

$$T = t_1 + t_2 + t_3$$

Trong đó:

- T: tổng thời gian vận chuyển hàng hóa
- t_1 : thời gian xếp hàng
- t_2 : thời gian tàu thực sự chạy trên đường
- t_3 : thời gian dỡ hàng

=> $t_1 + t_3$ (thời gian tàu đậu đỗ tại các điểm vận tải để làm hàng) thường chiếm tỷ trọng đáng kể so với t_2

=> Để giảm T: +) giảm t_2
 +) giảm $t_1 + t_3$ => cơ giới hóa khâu xếp dỡ => quá trình “*đơn vị hóa hàng hóa*”

Quá trình “*Đơn vị hóa hàng hóa*” (Unitization) phải đảm bảo:

- Đơn vị hàng hóa được tạo ra bằng cách gộp nhiều kiện hàng nhỏ, lẻ với nhau, phải được giữ nguyên hình dạng, kích thước và trọng lượng trong suốt quá trình bảo quản, xếp dỡ và vận chuyển.

- Phải có khả năng tạo điều kiện thuận lợi cho việc cơ giới hóa toàn bộ quá trình xếp dỡ, sử dụng hợp lý kho hàng và công cụ vận tải

- Phải thỏa mãn các yêu cầu đặt ra của sản xuất và lưu thông hàng hóa

Các hình thức đơn vị hóa hàng hóa:

- Dùng bao bì thông thường để đóng gói hàng hóa như kiện bông, thùng rọ, bó sắt thép...

- Khay hàng (pallet): là một cấu trúc phẳng dùng để cố định hàng hóa khi hàng được nâng lên bởi một xe nâng hoặc các thiết bị vận chuyển khác. Pallet cùng các kiện hàng xếp trên đó tạo thành một đơn vị hàng hóa lớn cho phép hàng hóa di chuyển và xếp vào kho, lên xuống phương tiện vận tải một cách hiệu quả. Sử dụng pallet đã làm giảm đáng kể thời gian xếp dỡ hàng hóa lên xuống phương tiện vận tải. Pallet được sử dụng phổ biến trong vận tải hàng hóa từ những năm 70 của thế kỷ 20. Pallet được làm bằng nhiều nguyên liệu khác nhau như gỗ, nhựa, kim loại, tuy nhiên pallet bằng gỗ được sử dụng phổ biến nhất. Nhằm chuẩn hóa pallet nhằm đem lại hiệu quả cao nhất cho quá trình vận tải, Tổ chức tiêu chuẩn quốc tế đã phê duyệt các kích thước chuẩn của pallet, theo ISO 6780, pallet gỗ phẳng có các kích thước sau đây:

Bảng 3.1. Kích thước tiêu chuẩn Pallet theo tiêu chuẩn ISO 6780

WxL (mm)	WxL (inch)	Wasted floor, ISO container	Khu vực địa lý áp dụng
1219 × 1016	48.00 × 40.00	11.7% (20 pallets in 40ft ISO)	Bắc Mỹ
1000 × 1200	39.37 × 47.24	6.7%	Châu Âu, Châu Á, trong tự 48x40"
1165 × 1165	44.88 × 44.88	8.1%	Châu Úc
1067 × 1067	42.00 × 42.00	11.5%	Bắc Mỹ, Châu Âu, Châu Á
1100 × 1100	43.30 × 43.30	14%	Châu Á
800 × 1200	31.50 × 47.24	15.2%	Châu Âu cố định hướng nâng

- Container: xếp dỡ, bảo quản hàng hóa trong suốt quá trình vận tải bằng một dụng cụ vận tải đặc biệt, có kích thước tiêu chuẩn hóa, dùng được nhiều lần và có sức chứa lớn.

1.2 QUÁ TRÌNH PHÁT TRIỂN CỦA VẬN TẢI CONTAINER

Từ thời La Mã, đã sử dụng các thùng lớn để chứa hàng giúp cho việc xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa bằng tàu biển nhanh chóng, thuận tiện. Vận tải hàng hóa bằng container thực sự ra đời từ trước chiến tranh thế giới lần thứ 2. Quá trình phát triển của vận tải hàng hóa bằng container trên thế giới có thể được chia thành 4 giai đoạn:

Giai đoạn thứ nhất là từ năm 1955

Đây là giai đoạn đầu tiên bắt đầu sử dụng container để vận chuyển hàng hóa trên thế giới. Việc phát triển và sử dụng thùng conex của hải quân Hòa Kỳ trong chiến tranh thế giới lần thứ 2, có tiêu chuẩn là 6' được coi là tiền thân của container hiện đại sau này. Và cho đến những năm 50 thì đã có tới 10.000 chiếc thùng conex được sử dụng. Nó không chỉ được sử dụng ở đường biển mà còn được sử dụng cả trọng vận tải đường bộ ở Hoa Kỳ.

Giai đoạn 2 là từ năm 1955 đến năm 1966

Giai đoạn này đánh dấu một bước ngoặt quan trọng trong quá trình container hóa trên thế giới. Container đã được áp dụng để chuyên chở các mặt hàng hóa trên đường biển quốc tế và ngày càng có nhiều container loại lớn được sử dụng. Chính thức năm 1956, tàu chở container đầu tiên trên thế giới ra đời nhờ sự sáng lập của ông Malcomb Mclean. Đến năm 1958 Hoa Kỳ đã có 137.000 container và ở Châu Âu đến năm 1960 là 280.000 container.

Giai đoạn 3 là từ năm 1967 đến năm 1980

Ở giai đoạn này, container đã được áp dụng theo chuẩn ISO, số lượng container loại lớn không ngừng tăng nhanh. Đồng thời ở giai đoạn này tàu container chuyên dụng và thiết bị xếp dỡ container cũng phát triển. Một số nước đã hình thành hệ thống vận tải hàng hóa bằng container và có các tuyến buôn bán quốc tế được container hóa cao. Cũng ở thời điểm này hình thức vận tải đa phương thức bắt đầu manh nha.

Giai đoạn 4 là từ 1980 đến nay

Công ước của Liên hợp quốc về vận tải đa phương thức năm 1980 đã được thông qua giúp cho vận tải container phát triển mạnh mẽ hơn nhất là ở

các nước có nền kinh tế phát triển. Nhiều hãng vận tải hàng hóa được thành lập và có sự cạnh tranh gay gắt. Số lượng hàng hóa được vận chuyển bằng container ngày một tăng lên. Nhiều nước đang phát triển cũng đầu tư mạnh mẽ vào việc xây dựng hệ thống vận tải container.

1.3. LỢI ÍCH CỦA VIỆC RA ĐỜI VẬN TẢI CONTAINER

1.3.1. Đối với nền kinh tế

Container ra đời làm giảm chi phí vận tải, từ đó góp phần giảm chi phí sản xuất, chi phí tiêu thụ hàng hóa... dẫn đến tổng chi phí giảm, lợi nhuận của nền kinh tế tăng lên.

Tạo điều kiện hiện đại hoá cơ sở vật chất kỹ thuật của hệ thống vận tải trong mỗi nước cũng như trong phạm vi toàn thế giới.

Kết nối các ngành vận tải với nhau, làm giảm thời gian, tăng tính an toàn trong quá trình vận chuyển hàng hóa.

Góp phần tăng năng xuất lao động xã hội, nâng cao chất lượng phục vụ của ngành vận tải, thoả mãn nhu cầu chuyên chở ngày càng tăng của xã hội.

1.3.2. Đối với người chuyên chở hàng hoá

Lợi ích của chuyên chở hàng hoá bằng container đối với người chuyên chở được thể hiện :

- Áp dụng container vào chuyên chở hàng hoá là biện pháp hàng đầu để giảm giá thành vận tải. Theo tính toán, giá thành chuyên chở bằng Container thấp hơn 30-40% so với giá thành chuyên chở hàng hoá bao gói thông thường, đây là cơ sở để người chuyên chở tăng khối lượng vận chuyển thu thêm nhiều lợi nhuận.

- Sử dụng tốt nhất thời gian khai thác các công cụ vận tải. Tàu chở hàng bằng container vận chuyển được lượng hàng hóa gấp 4-8 lần so với tàu chở hàng thông thường

- Có điều kiện cơ giới hoá toàn bộ khâu xếp, dỡ ở cảng, ga, bến bãi container.

- Chuyên chở hàng hoá bằng Container là phương pháp an toàn nhất. Do đó, người chuyên chở giảm nhẹ được trách nhiệm đối với tổn thất hàng hoá và giải quyết khâu khiếu nại bồi thường tổn thất đối với các chủ hàng.

1.3.3. Đối với người chủ hàng



Đây là người được hưởng lợi ích nhiều nhất từ vận chuyển hàng hóa bằng container. Lợi ích này được thể hiện ở các mặt chủ yếu sau :

- Giảm chi phí vận tải, trước hết là giảm chi phí thực tế. Hiện nay, cước chuyên chở hàng hoá bằng container thấp hơn nhiều so với giá cước chuyên chở hàng hoá bao gói.

- Giảm chi phí bao bì của hàng hoá, bằng cách : tiết kiệm nguyên liệu, sức lao động trong sản xuất bao bì, thay thế bằng những nguyên liệu nhẹ rẻ tiền, có thể dùng lại bao bì nhiều lần.

- Hàng hoá được chuyên chở an toàn hơn. Chuyên chở hàng hoá bằng Container giảm được 30% hao hụt, mất mát, hư hỏng của hàng hóa so với chuyên chở hàng hoá bao gói thông thường.

- Chuyên chở container rút ngắn thời gian hàng hoá nằm trong quá trình vận tải. Rút ngắn thời gian lưu thông của hàng hoá làm cho đồng vốn quay vòng nhanh.

Ngoài ra, người chủ hàng có thể sử dụng container làm kho tạm, phí bảo hiểm bằng container thấp, giảm bớt số lượng hàng dự trữ trong kho...

2. KHÁI NIỆM VÀ PHÂN LOẠI CONTAINER

2.1. KHÁI NIỆM CONTAINER

Theo tiêu chuẩn ISO 668:1995(E), container hàng hóa là một công cụ vận tải có những đặc điểm sau:

- Có đặc tính bền vững và đủ độ chắc tương ứng phù hợp cho việc sử dụng lại;

- Được thiết kế đặc biệt để có thể chở hàng bằng một hay nhiều phương thức vận tải, mà không cần phải dỡ ra và đóng lại dọc đường;

- Được lắp đặt thiết bị cho phép xếp dỡ thuận tiện, đặc biệt khi chuyển từ một phương thức vận tải này sang phương thức vận tải khác;

- Được thiết kế dễ dàng cho việc đóng hàng vào và rút hàng ra khỏi container;

- Có thể tích bên trong bằng hoặc hơn 1 mét khối (35,3 feet khối).

Thực tế thường hay gặp thuật ngữ container tiêu chuẩn quốc tế (ISO container), đó là những container hàng hóa (như nêu trên) tuân theo tất cả các tiêu chuẩn ISO liên quan về container đang có hiệu lực tại thời điểm sản xuất container.



**THƯ VIỆN
HUBT**

2.2. KÍCH THƯỚC CONTAINER

Theo tiêu chuẩn ISO 668:1995(E), các container ISO đều có chiều rộng là 2,438m (8ft).

Về chiều dài, container 40' được lấy làm chuẩn. Các container ngắn hơn có chiều dài tính toán sao cho có thể sắp xếp để đặt dưới container 40' và vẫn đảm bảo có khe hở 3 inch ở giữa. Chẳng hạn 2 container 20' sẽ đặt khít dưới 1 container 40' với khe hở giữa 2 container 20' này là 3 inch. Vì lý do này, container 20' chỉ có chiều dài xấp xỉ 20 feet (chính xác là còn thiếu 1,5 inch).

Về chiều cao, hiện chủ yếu dùng 2 loại: thường và cao. Loại container thường cao 8 feet 6 inch (8'6"), loại cao có chiều cao 9 feet 6 inch (9'6"). Cách gọi container thường, container cao chỉ mang tính tập quán. Trước đây, người ta gọi loại cao 8 feet là container thường, nhưng hiện nay loại này không còn được sử dụng nhiều nữa, thay vào đó, container thường có chiều cao 8'6".

Bảng 3.2. Kích thước container theo tiêu chuẩn ISO 668:1995(E)

Kích thước		Container 20' (20' DC)		Container 40' thường (40' DC)		Container 40' cao (40' HC)	
		Hệ Anh	Hệ mét	Hệ Anh	Hệ mét	Hệ Anh	Hệ mét
Bên ngoài	Dài	19'10,5"	6,058m	40'	12,192m	40'	12,192m
	Rộng	8'	2,438m	8'	2,438m	8'	2,438m
	Cao	8'6"	2,591m	8'6"	2,591m	9'6"	2,896m
Bên trong (tối thiểu)	Dài		5,867m		11,998m		11,998m
	Rộng		2,330m		2,330m		2,330m
	Cao		2,350m		2,350m		2,655m
Trọng lượng toàn bộ (hàng & vỏ)		52.900 lbs	24.000 kg	67.200 lbs	30.480 kg	67.200 lbs	30.480 kg



**THƯ VIỆN
HUBT**

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

Tiêu chuẩn này cũng cho phép tại một số quốc gia, có thể có các giới hạn về mặt pháp luật đối với chiều cao và tải trọng đối với container. Chẳng hạn tại Việt Nam, tiêu chuẩn Việt Nam mà Cục Đăng kiểm Việt Nam áp dụng là TCVN 6273:2003 - Quy phạm chế tạo và chứng nhận container vận chuyển bằng đường biển, trong đó quy định tải trọng toàn bộ cho container 20' tối đa là 20,32 tấn (nhỏ hơn tiêu chuẩn quốc tế nêu trên là 24 tấn). Tuy nhiên trên thực tế, hàng đóng container tại Việt Nam chạy tuyến nội địa thường quá tải khá nhiều. Nhiều chủ hàng có thể đóng trên 25 tấn đối với container 20' và trên 28 tấn đối với container 40'.

2.3. PHÂN LOẠI CONTAINER

2.3.1. Phân loại theo mục đích sử dụng - tiêu chuẩn của ISO

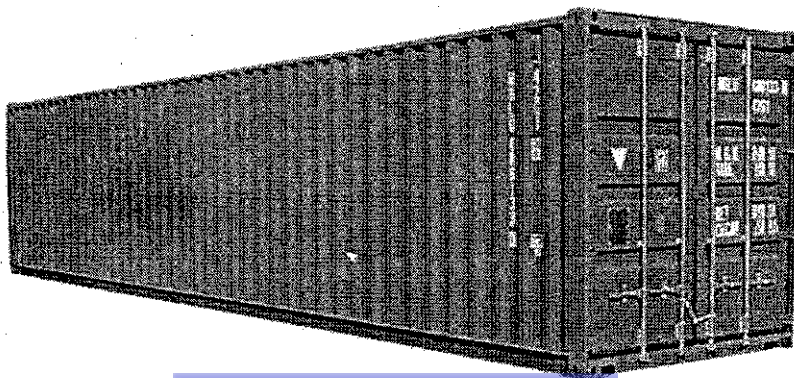
Theo tiêu chuẩn ISO 6346 (1995), container theo mục đích sử dụng được chia làm 7 loại chính bao gồm:

a. Container bách hóa (General purpose container)

Container bách hóa thường được sử dụng để chở hàng khô, nên còn được gọi là container chở hàng khô (Dry container) có 2 kích thước tiêu chuẩn là loại 20 feet loại thường (20'DC) và 40 feet gồm loại thường (40'DC) và loại cao cao (40'HC).

Container bách hóa là loại container này được sử dụng phổ biến nhất hiện nay trong vận tải biển.

Hình 3.1. Container hàng khô – Dry container



**THƯ VIỆN
HUBT**

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

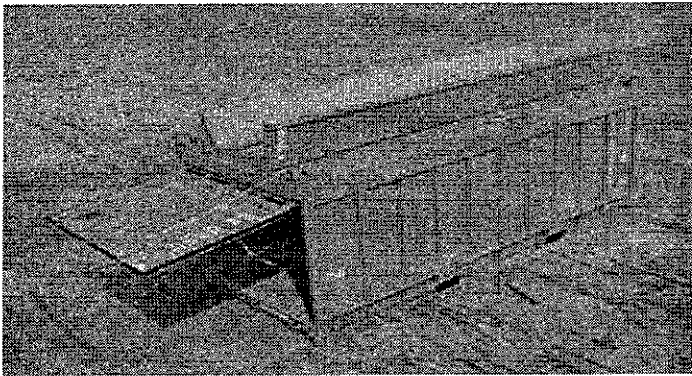
b. Container hàng rời (Bulk container)

Là loại container cho phép xếp hàng rời khô (xi măng, ngũ cốc, quặng...) bằng cách rót hàng từ trên xuống qua miệng xếp hàng (loading hatch), và dỡ hàng dưới đáy hoặc bên cạnh (discharge hatch).

Loại container hàng rời bình thường có hình dáng bên ngoài gần giống với container bách hóa, trừ miệng xếp hàng và cửa dỡ hàng.

Hình dưới đây thể hiện container hàng rời với miệng xếp hàng (phía trên) và cửa dỡ hàng (bên cạnh) đang mở.

Hình 3.2. Container hàng rời – Bulk container



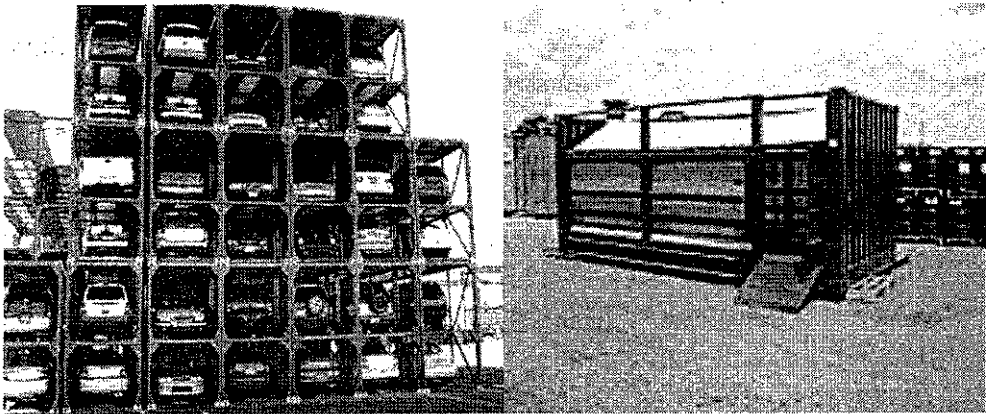
c. Container chuyên dụng (Named cargo container)

Là loại thiết kế đặc thù chuyên để chở một loại hàng nào đó như ô tô, súc vật sống...

- Container chở ô tô: cấu trúc gồm một bộ khung liên kết với mặt sàn, không có vách và mái che bọc chuyên để chở ô tô, bên trong có thể xếp nhiều tầng tùy chiều cao của xe, tuy nhiên hiện nay vẫn chủ yếu sử dụng container bách hóa để chở ô tô.

- Container chở súc vật sống: được thiết kế đặc biệt để chở gia súc, động vật sống. Container có cấu tạo hai bên vách dọc thân có cửa lưới nhỏ để thông hơi. Phần dưới của vách dọc có lỗ thoát chất bẩn để thuận lợi khi làm vệ sinh.

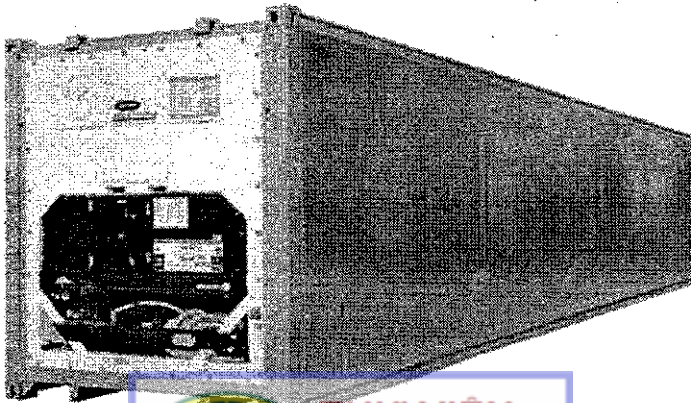
Hình 3.3. Container chuyên dụng – Named cargo container



d. Container bảo ôn (Thermal container)

Được thiết kế để vận chuyển các loại hàng cần được được bảo quản ở một nhiệt nhất định trong suốt hành trình như: thực phẩm, thủy hải sản đông lạnh, hoa quả, dược phẩm... Container bảo ôn có thể duy trì nhiệt độ nóng hoặc lạnh; thực tế thường gặp các container lạnh (refer container). Vách và mái của loại container này được phủ một lớp cách nhiệt, sàn làm bằng nhôm có cấu trúc dạng chữ T cho phép không khí lưu thông dọc theo sàn đến những khoảng trống không có hàng trên sàn. Container được gắn máy làm lạnh, điều chỉnh nhiệt độ.

Hình 3.4. Container bảo ôn – Thermal container



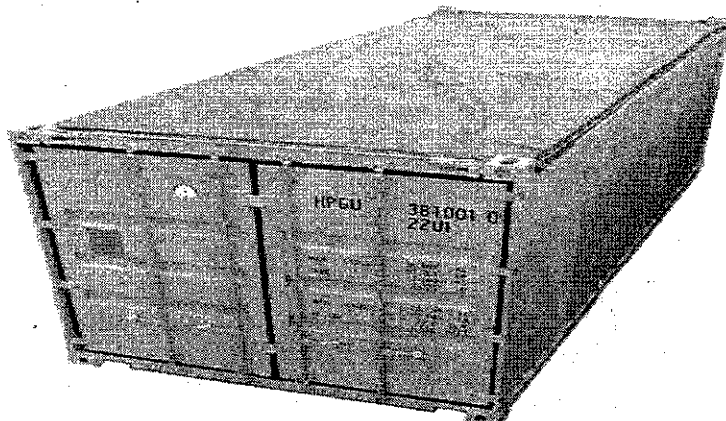
THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

e. Container hở mái (Open – top container)

Container hở mái được thiết kế thuận tiện cho việc đóng hàng vào và rút hàng ra qua mái container. Sau khi đóng hàng, mái sẽ được phủ kín bằng vải dầu, vải chuyên dụng. Loại container này dùng để chuyên chở máy móc, thiết bị, dây chuyền sản xuất....

Hình 3.5. Container hở mái – Open-top container

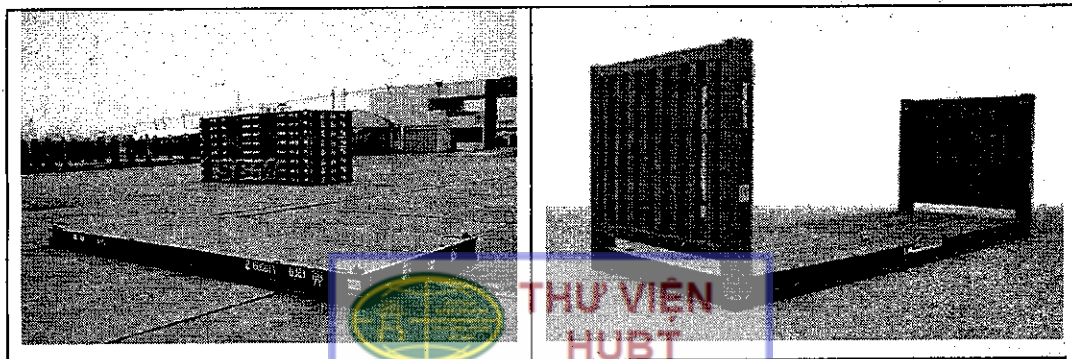


f. Container mặt phẳng (Platform container)

Được thiết kế không vách, không mái, chỉ có sàn là mặt bằng vững chắc, chuyên dụng để vận chuyển những hàng có trọng tải lớn như: máy móc, thiết bị, sắt thép, gỗ tròn...

Container mặt phẳng có loại có vách hai đầu, vách này có thể cố định, kéo lên gập xuống hoặc lắp vào tháo ra. Hai vách này có chức năng cố định hàng hóa chuyên.

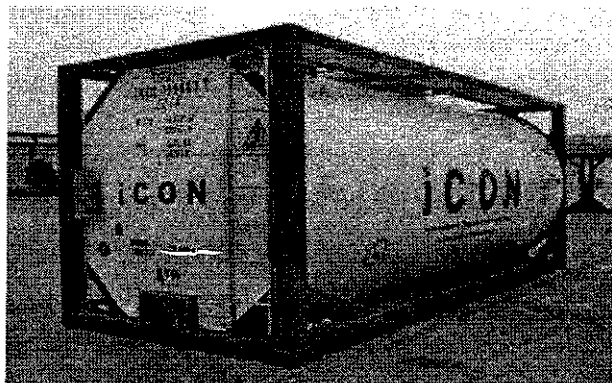
Hình 3.6. Container mặt phẳng – Platform container



g. Container dạng bồn (Tank container)

Container bồn về cơ bản gồm một khung chuẩn theo ISO trong đó gắn một bồn chứa, dùng để vận chuyển hàng ở thể lỏng hoặc khí như: rượu, bia, hóa chất.... Hàng được rót vào qua miệng bồn phía trên mái container và được rút ra qua van xả nhờ tác dụng của trọng lực hoặc rút ra qua miệng bồn bằng bơm.

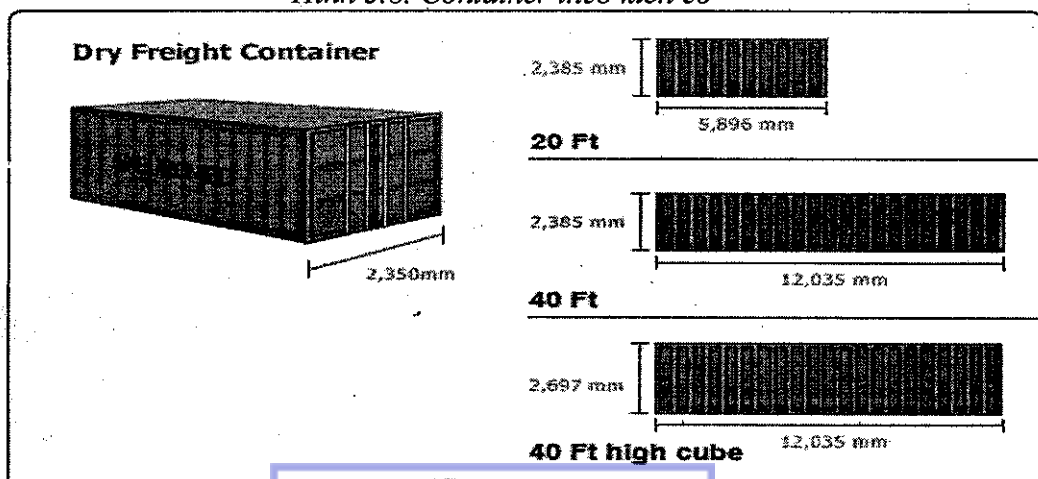
Hình 3.7. Container dạng bồn – Tank container



2.3.2. Phân loại theo kích cỡ container

Căn cứ vào kích thước chia container thành 2 loại tiêu chuẩn là container 20' và container 40' (loại thường và loại cao).

Hình 3.8. Container theo kích cỡ



THƯ VIỆN
HUBT

2.3.3. Phân loại theo vật liệu làm container

Chia container làm các loại theo vật liệu được sử dụng làm container: container thép, container nhôm, container gỗ, container nhựa tổng hợp... Hiện nay các container được sử dụng phổ biến là container làm bằng thép, thép là vật liệu bền chắc, chống va đập, chống gỉ... container thép sử dụng được nhiều lần, an toàn cho hàng hóa đóng bên trong.

3. CƠ SỞ VẬT CHẤT KỸ THUẬT CỦA VẬN TẢI CONTAINER

Để vận chuyển hàng hóa bằng container đem lại hiệu quả kinh tế cao đòi hỏi phải có sự xây dựng và phát triển đồng bộ của hệ thống cơ sở vật chất kỹ thuật bao gồm: ga cảng, bến bãi, trạm đóng gói hàng lẻ, phương tiện vận chuyển, phương tiện xếp dỡ, hệ thống thông tin liên lạc.... Trong vận tải biển bằng container, cơ sở vật chất kỹ thuật bao gồm:

3.1. CẢNG CONTAINER

Cảng container là nơi xếp dỡ hàng container từ các phương tiện vận tải thủy (tàu, sà lan...) lên bãi cảng (Container Yard – CY) hoặc các phương tiện vận tải đường bộ, đường sắt.

Cảng container thường là một bộ phận của một cảng biển lớn hơn, bao gồm nhiều cảng nhỏ phục vụ các loại tàu khác nhau: tàu chở hàng rời, tàu dầu, tàu khách, tàu container..., nhưng cũng có trường hợp là một cảng độc lập nằm ở vị trí thuận lợi phục vụ cho việc vận chuyển hàng hóa đóng trong container.

Các tiêu chí chính phản ánh mức độ hiện đại của cảng container:

- Diện tích cảng (Terminal area)
- Số lượng cầu tàu (Number of berth)
- Độ sâu trước bến (Depth alongside berth)
- Cầu làm hàng tàu – bờ (Ship – to – shore gantry crane)
- Cầu làm hàng trong bãi CY (Container stacking crane)
- Xe nâng (Reach – Stacker)
- Xe vận chuyển, xe tải (Trailer)
- Số ổ cắm container lạnh (Reefer connections)



Bảng 3.3. 10 cảng container lớn nhất thế giới

STT	TÊN CẢNG	Số lượng TEU xếp dỡ năm 2014
1	Thượng Hải	33,62 triệu TEU
2	Singapore	32,6 triệu TEU
3	Thâm Quyển	22,94 triệu TEU
4	Hồng Kong	22,35 triệu TEU
5	Busan	17,69 triệu TEU
6	Ninh Ba-Chu Sơn	17,33 triệu TEU
7	Thanh Đảo	15,52 triệu TEU
8	Quảng Châu	15,31 triệu TEU
9	Jebel-Ali	13,64 triệu TEU
10	Thiên Tân	13,01 triệu TEU

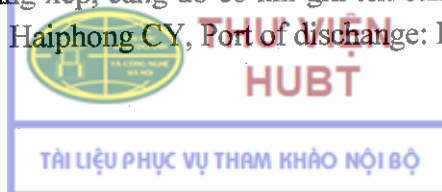
(Nguồn: Theo thống kê của Hội đồng Vận chuyển thế giới (the World Shipping Council năm 2014)

Trong số 10 cảng biển có sức xếp dỡ container lớn nhất thế giới hiện nay trong đó có 7 cảng biển của Trung Quốc và 10 cảng đều thuộc khu vực Châu Á. Điều này cho thấy sự phát triển kinh tế và thương mại quốc tế của khu vực này trong hiện tại và tương lai.

3.2. BÃI CONTAINER

Bãi container - Container Yard (CY): là khu vực trong cảng biển hoặc cảng cạn để lưu các container chứa hàng được dỡ từ tàu chở hàng xuống hoặc chờ để được xếp lên tàu.

Với những lô hàng gửi theo phương pháp FCL/FCL thì địa điểm giao nhận hàng giữa người gửi hàng – người chuyên chở - người nhận hàng được thực hiện tại CY/CY. Trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa kể từ khi container chứa hàng được hạ tại CY thuộc cảng xếp, sẵn sàng để bốc lên tàu cho đến khi được dỡ xuống CY tại cảng dỡ. Trong hợp đồng vận tải hay vận đơn để cụ thể trách nhiệm của người chuyên chở nên hành trình vận chuyển hàng hóa cảng xếp, cảng dỡ có ghi tên cảng kèm ký hiệu CY, Ví dụ: Port of loading: Haiphong CY, Port of discharge: Busan CY.



3.3. TRẠM ĐÓNG GÓI HÀNG LẺ

Trạm đóng gói hàng lẻ - Container Freight Station (CFS): là hệ thống kho bãi nơi các lô hàng lẻ của các chủ hàng khác nhau được gom lại để đóng thành các lô hàng nguyên container trước khi được xuất khẩu hoặc chia lẻ giao cho các chủ hàng sau khi nhập khẩu.

3.4. TÀU CONTAINER

3.4.1. Phân loại tàu container theo cách thức chuyên chở

- Tàu bán container (Semi – Container Ships) : tàu bán container là những tàu được thiết kế để vừa chở container vừa chở các hàng hoá khác như hàng bách hoá, ô tô....Tàu này trọng tải không lớn và thường có cần cẩu riêng để xếp dỡ container.

- Tàu chuyên dụng chở container (Container Ships): là loại tàu được thiết kế chỉ để chở container. Trong hầm và trên boong của tàu này được thiết kế đặc biệt để có thể xếp container chồng lên nhau thành nhiều hàng và vận chuyển một cách an toàn. Tàu này thường có trọng tải lớn (có sức chở từ 1.000 - 5.000 TEU) và phải sử dụng cần cẩu bờ để xếp dỡ container. Tùy thuộc vào phương pháp xếp dỡ container lên xuống tàu mà có các loại tàu container khác nhau:

+ Tàu container kiểu LO - LO (Lift on - Lift off): là loại tàu mà container được xếp lên theo phương thức thẳng đứng, qua thành tàu bằng cần cẩu. Loại tàu Lo-Lo hiện đại nhất, có trọng tải rất lớn là tàu container kiểu tổ ong. Trên tàu này có thể xếp 9 – 10 chồng container, trọng tải có thể lên đến 5.500 TEU.

+ Tàu container kiểu RO-RO (Roll on – Roll off): là một loại tàu há mồm mà container được xếp lên theo phương thức nằm ngang (có cầu dẫn ở hai đầu hoặc giữa tàu). Khi tàu cập bến, cầu dẫn sẽ hạ xuống và container được đưa lên, xuống tàu theo phương thức nằm ngang bằng các tractor hay xe nâng. Phương thức xếp dỡ này có năng suất rất cao, rút ngắn được thời gian tàu lưu tại cảng.

+ Tàu container kiểu LASH (Lighter Aboard Ship): là loại tàu có cấu trúc đặc biệt, trên tàu có trang bị cần cẩu khung có sức nâng từ 500-1500 tấn để xếp dỡ sà lan. Sức chở của mỗi sà lan từ 350-1000 tấn, trên mỗi sà lan xếp hàng bao gói thông thường (gạo, xi măng...), không có bao bì (than đá, bột xít) hoặc container chứa hàng (gọi là sà lan container – Lighter container

ship), các sà lan được xếp lên xuống tàu mẹ bằng cần cẩu chuyên dụng có sẵn trên tàu hoặc theo phương thức chìm - nổi của tàu mẹ, ngoài ra các sà lan khi được dỡ khỏi tàu mẹ có thể tự vận hành hoặc cũng có thể được đẩy hay kéo vào bờ để xếp dỡ hàng theo phương pháp thông thường. Hiện nay loại tàu LASH có sức chở trung bình từ 15 đến 17 sà lan.

3.4.2. Phân loại tàu container theo tải trọng

Theo tiêu chí này tàu vận chuyển container được chia làm 6 cấp:

- Tàu Feeder (gom hàng) nhỏ ≤ 1.000 TEU
- Tàu Feeder 1.000 – 2.800 TEU
- Tàu Panamax 2.800 – 5.100 TEU
- Tàu Post-Panamax 5.500 – 10.000 TEU
- Tàu New Panamax 12.000 – 14.500 TEU
- Tàu ULCV > 14.500 TEU

Tàu Panamax là tàu vận chuyển container có kích thước lớn song có thể đi qua kênh đào Panama, với bề rộng âu thuyền trên kênh 33,5m; dài 305 m và độ sâu trên kênh từ 12,5 m đến 13,7 m.

Những tàu container có kích thước lớn hơn kích thước âu thuyền của kênh đào Panama đều được gọi là tàu Post – Panamax.

Ngày 26/6/2017 đã chính thức khánh thành việc cải tạo mở rộng kênh đào Panama, bề rộng âu thuyền đạt 55m, chiều dài âu thuyền 427m và độ sâu kênh đạt 18,3m. Những con tàu lớn đi qua kênh đào Panama được cải tạo được gọi là tàu New – Panama. Những tàu có kích thước lớn hơn, không thể đi qua kênh Panama sau khi cải tạo sẽ được quy vào cấp tàu cực lớn ULCV (Ultra Large container vessel).

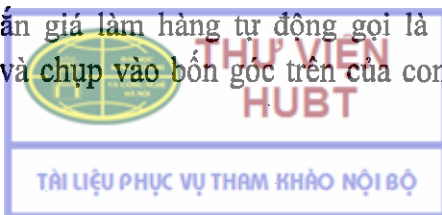
3.5. CÔNG CỤ XẾP DỠ CONTAINER

3.5.1. Công cụ xếp dỡ container lên xuống tàu

a. Cầu giàn (Container gantry crane)

Là loại cầu lớn đặt tại cầu tàu, thường được lắp đặt tại các cảng container chuyên dụng để xếp dỡ container lên xuống tàu theo phương thức nâng qua lan can tàu: Lift-on/Lift-off (Lo/Lo). Cầu này có kết cấu khung chắc chắn, đặt vuông góc với cầu tàu, vươn qua chiều ngang thân tàu trong quá trình làm hàng.

Cầu giàn gắn giá làm hàng tự động gọi là “spreader”, giá này di chuyển lên xuống và chụp vào bốn góc trên của container qua một cơ cấu



gọi là “twistlock”. Cầu giàn có năng suất xếp dỡ cao, an toàn, không gây ảnh hưởng đến khu vực xếp dỡ lân cận. Do tải trọng của cần trục rất lớn nên đòi hỏi cầu tàu phải có sức chịu lực lớn.

b. Cầu chân đế (multi-function crane)

Là loại cầu dùng để cầu hàng bách hóa, và có thể dùng để cầu container khi cần thiết. Lợi thế của loại cầu này là có thể quay trở dễ dàng, và linh hoạt trong việc chọn vị trí nhấc cũng như đặt container mà không cần di chuyển. Loại này không phải chuyên dụng dùng để khai thác container và có năng suất kém hơn cầu giàn. Cầu chân đế có nhược điểm khi làm hàng cần trục phải quay 90-180 độ nên cần phải có một khoảng không rộng giữa các phương tiện xếp dỡ làm việc cùng lúc.

c. Giá cầu (spreader)

Là thiết bị gắn khớp giữ, lắp đặt cho các cầu để chụp vào nóc trên của container. Có hai loại giá cầu. Loại giá cầu thô sơ chỉ gồm một khung thép chữ nhật kích thước cố định tương ứng với chiều dài và chiều rộng của container 20' và 40'. Loại giá cầu tự động cấu trúc phức tạp hơn, có chiều dài thay đổi được để phù hợp với chiều dài của nhiều loại container.

3.5.2. Công cụ xếp dỡ container tại các kho bãi container

a. Xe nâng (forklift)

Là loại thiết bị nâng hạ có cấu trúc dạng ô tô bánh lốp, được trang bị động cơ diesel và động cơ thủy lực, nâng hạ container qua cơ cấu cằng (xe nâng phổ thông) hoặc khớp giữ (xe nâng chụp, nâng cạnh).

Một số loại xe nâng: xe nâng chụp, xe nâng cạnh, xe nâng phổ thông, xe nâng bên trong.

b. Cầu sắp xếp container (Container stacking crane)

Là loại cầu di động sử dụng để sắp xếp container trong bãi container của cảng (Container Yard - CY). Loại cầu này cấu trúc gồm một khung có chân đế gắn vào bánh lăn trên ray hoặc bánh lăn cao su và một xe điện con (trolley) di chuyển dọc khung dầm.

Hệ thống cầu giàn bánh ray RMG (Rail Mounted Gantry Crane) thường có khoảng cách giữa hai chân cầu lớn, có thể xếp được từ 8 đến 12 hàng container giữa hai chân cầu cộng thêm lối đi cho phương tiện vận tải bộ đến lấy hàng, chiều cao bình quân của một chồng container là 6 nên có hệ số sử dụng diện tích bãi rất cao. Thông thường, các bãi container sử dụng

cần trục giàn bánh ray phục vụ bãi sẽ phải kết hợp với thiết bị chuyên hàng là hệ thống xe vận tải nội địa là các xe mooc vận chuyển container từ tàu vào bãi cảng và ngược lại, cứ một cầu giàn bãi sẽ phục vụ một cầu giàn bờ.

Hệ thống cầu giàn bánh ray RMG được sử dụng cho các bãi có khả năng thông qua hàng hóa cao, có năng suất xếp dỡ hàng trên bãi lên đến 30 container/giờ. Mỗi đường ray có thể dài đến 70m thường được bố trí từ hai đến ba cầu giàn hay ray hoạt động. Hệ thống cầu giàn bánh ray có thể được khai thác tự động hóa hoàn toàn.

Hệ thống cầu giàn bánh lốp RTG (Rubber Tyred Gantry Crane) có khoảng cách giữa hai chân cầu khoảng 6 hàng container kèm theo lối đi cho phương tiện vận tải bộ đến lấy hàng. Chiều cao bình quân của chông hàng từ 5-6 lớp container. Mặc dù không tiết kiệm diện tích như hệ thống RMG nhưng hệ thống RTG lại rất cơ động, có thể dịch chuyển từ khu bãi này sang khu bãi khác. Đặc biệt hệ thống này hoạt động hiệu quả tại các khu bãi có chiều dài bãi không lớn.

c. Xe rơ-mooc

Là xe dùng để vận chuyển container trong cảng. Đây là phương tiện thông dụng nhất để vận chuyển container trong cảng để phục vụ quá trình sản xuất.

Phương tiện này ưu điểm là thuận tiện và cơ động nhưng nhược điểm là chỉ chở được rất ít tối đa là 02 container 20 feet và 01 container 40 feet. Do vậy đối với cảng lớn thì sẽ cần rất nhiều xe rơ mooc do đó giao thông trong cảng sẽ bất tiện dễ gây ách tắc và va chạm giao thông.

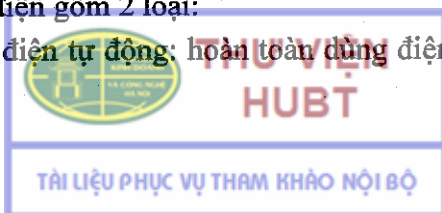
3.5.3. Công cụ xếp dỡ hàng hóa ra vào container

Xe nâng hàng được dùng để di chuyển và nâng hàng lên cao, sắp xếp hàng hóa trong container. Xe nâng hàng có 3 loại:

- Xe nâng bằng tay là loại thủ công để di chuyển hàng hóa bao gồm xe nâng tay, xe đẩy tay hoặc có thể vừa di chuyển hàng hóa vừa nâng hàng hóa lên cao. Tải trọng nâng và chiều cao nâng cho loại xe nâng bằng tay đều rơi vào khoảng từ 500 kg – 1000 kg cho loại vừa di chuyển vừa nâng lên cao hoặc 2500 kg cho loại chỉ di chuyển.

- Xe nâng điện gồm 2 loại:

- + Xe nâng điện tự động: hoàn toàn dùng điện để nâng và di chuyển hàng hóa.



+ Xe nâng bán tự động: kết hợp hai hình thức trên, vừa dùng điện để nâng hạ, dùng tay để di chuyển.

- Xe nâng động cơ là loại xe dùng động cơ đốt trong chạy bằng nhiên liệu dầu diesel, xăng hoặc gas,.. để di chuyển và nâng hạ hàng hóa. Xe nâng hàng động cơ giúp quá trình xếp dỡ hàng hóa ra vào container diễn ra nhanh hơn, hiệu quả hơn.

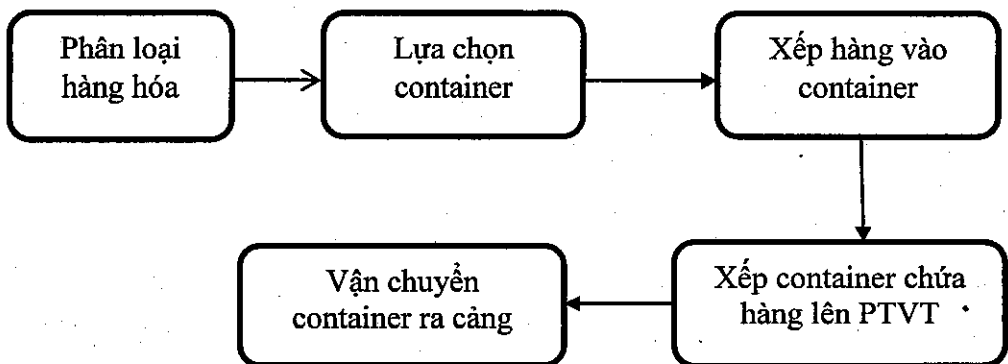
4. NGHIỆP VỤ CHUYÊN CHỜ HÀNG HÓA BẰNG CONTAINER

4.1. QUY TRÌNH XẾP HÀNG VÀO CONTAINER

Xếp hàng vào container là một trong những khâu quan trọng quá trình vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu. Quá trình vận chuyển hàng hóa có đạt hiệu quả mong muốn hay không phụ thuộc rất lớn vào khâu này. Nhiều doanh nghiệp xuất nhập khẩu phản ánh tình trạng hàng hóa của họ khi đến cảng nước ngoài thường bị khách hàng than phiền về tình trạng hàng hóa bị xô lệch, móp méo hay nặng hơn là đổ vỡ, hư hỏng. Vậy vì sao có tình trạng này? Ngoài lý do thuộc về chủ phương tiện vận chuyển hay tai nạn, thiên tai ... trong quá trình vận chuyển thì có rất nhiều trường hợp là do quá trình xếp hàng xuất vào container của doanh nghiệp xuất khẩu chưa được quan tâm và thực hiện đúng cách.

Một quy trình xếp hàng vào container đạt hiệu quả cao cần thực hiện theo các bước sau đây:

Sơ đồ 3.1. Các bước xếp hàng vào container



Bước 1. Phân loại hàng hóa

Không phải hàng hóa nào cũng phù hợp với phương thức chuyên chở bằng container cho nên việc xác định loại hàng phù hợp với việc chuyên chở bằng container có ý nghĩa quan trọng trong quá trình kinh doanh. Căn

cứ vào đặc điểm của hàng hóa vận chuyển, chia hàng hóa thành các nhóm sau:

+ Nhóm 1: Các loại hàng phù hợp với chuyên chở bằng container

Bao gồm: hàng bách hóa, thực phẩm đóng hộp, dược liệu y tế, sản phẩm da, nhựa hay cao su, hàng gia dụng, hàng dệt may, da giày, điện tử, điện lạnh.... Đây thường là những hàng hóa được đóng gói với bao bì thông thường. Những mặt hàng này được chuyên chở bằng container bách hóa.

+ Nhóm 2: Các loại hàng cần bảo quản trong quá trình vận chuyển, bắt buộc vận chuyển bằng container

Bao gồm những mặt hàng có tính chất lý, hóa đặc biệt như: hàng dễ hỏng, hàng đông lạnh, súc vật sống, hàng nguy hiểm độc hại... Những mặt hàng này phải đóng bằng container chuyên dụng như: container bảo ôn, container thông gió, container phẳng, container chở súc vật....

+ Nhóm 3: Các loại hàng có thể vận chuyển bằng container nhưng chi phí đắt

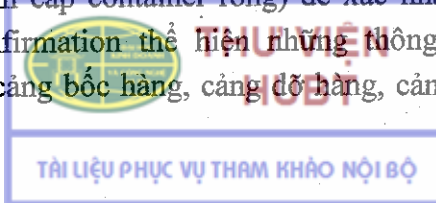
Bao gồm: Than, quặng, cao lanh... tức là những mặt hàng có giá trị thấp và số lượng buôn bán lớn. Những mặt hàng này về tính chất tự nhiên cũng như kỹ thuật hoàn toàn phù hợp với việc chuyên chở bằng container nhưng về mặt hiệu quả kinh tế lại không phù hợp (tỷ lệ giữa cước và giá trị của hàng hóa). Trên thực tế những hàng hóa này không sử dụng container để vận chuyển.

+ Nhóm 4: Các loại hàng không phù hợp với vận chuyên chở bằng container như: sắt hộp, phế thải, sắt cuộn, hàng siêu trường, siêu trọng, ô tô tải hạng nặng, các chất phóng xạ,...

Bước 2. Lựa chọn container phù hợp

Sau khi phân loại hàng hóa để xác định hàng hóa có thuộc nhóm thích hợp vận chuyển bằng container hay không, tùy thuộc vào xuất CIF hay FOB thì người xuất khẩu sẽ nhận container rỗng bằng các cách khác nhau.

- Xuất CIF, người xuất khẩu thuê tàu, sẽ làm Booking Request gửi hãng tàu để đặt chỗ, nếu hãng tàu chấp nhận sẽ gửi lại Booking Confirmation (Lệnh cấp container rỗng) để xác nhận đã giữ chỗ trên con tàu. Booking Confirmation thể hiện những thông tin cần thiết sau: số Booking, tên tàu, cảng bốc hàng, cảng dỡ hàng, cảng chuyển tải (nếu có),



bãi duyệt lệnh cấp container rỗng, giờ cắt máng (closing time- thời hạn cuối cùng mà người gửi hàng phải giao container cho cảng để cảng bốc xếp container lên tàu)... Người xuất khẩu mang Booking Confirmation đến phòng điều độ của hãng tàu (thường ở cảng do hãng tàu chỉ định) để đổi lấy container rỗng.

- Xuất FOB, người xuất khẩu nhận Transport Confirmation từ người nhập khẩu, sau đó mang Transport Confirmation đến đại lý hãng tàu đổi lấy Booking Confirmation và làm các bước tương tự như trên để được cấp container rỗng.

Trước khi nhận container từ hãng tàu, người chủ hàng cần thực hiện kiểm tra container. Nếu phát hiện container không đạt các tiêu chuẩn kỹ thuật quy định phải thông báo ngay cho hãng tàu, tuyệt đối không chấp nhận, hoặc yêu cầu hoàn thiện hoặc thay đổi container khác. Nếu kiểm tra thiếu chu đáo, tiếp nhận container không đạt yêu cầu kỹ thuật, trong quá trình chuyên chở có tổn thất xảy ra do khiếm khuyết của container, người chủ hàng phải tự gánh chịu mọi hậu quả phát sinh.

Nội dung kiểm tra container bao gồm:

- **Kiểm tra bên ngoài container.**

Quan sát và phát hiện các dấu vết cào xước, hư hỏng, khe nứt, lỗ thủng, biến dạng méo mó do va đập... Phải kiểm tra phần mái, các nóc lắp ghép của container vì đây là chỗ thường bị bỏ sót nhưng lại là cơ cấu trọng yếu của container liên quan tới an toàn chuyên chở.

- **Kiểm tra bên trong container**

Kiểm tra độ kín nước bằng cách khép kín cửa từ bên trong quan sát các tia sáng lọt qua để phát hiện lỗ thủng hoặc khe nứt. Kiểm tra các đỉnh tán, rivê xem có bị hư hỏng hay nhô lên không. Kiểm tra tấm bọc phủ hoặc các trang thiết bị khác như lỗ thông gió, ống dẫn hơi lạnh....

- **Kiểm tra cửa container.**

Tình hình hoạt động khi đóng mở cánh cửa và chốt đệm cửa, bảo đảm cửa đóng mở an toàn, niêm phong chắc chắn và kín không để nước xâm nhập vào.

- **Kiểm tra tình trạng vệ sinh container.**



Container phải được dọn vệ sinh tốt, khô ráo, không bị mùi hôi hay dầy bẩn.

Đóng hàng vào container không đạt tiêu chuẩn vệ sinh sẽ gây tổn thất cho hàng hóa đồng thời dễ bị từ chối khi cơ quan y tế nước gửi hàng kiểm tra phát hiện.

– Kiểm tra các thông số kỹ thuật của container

Các thông số kỹ thuật của container được ghi trên vỏ hoặc trên biển chứng nhận an toàn. Thông số kỹ thuật của container bao gồm:

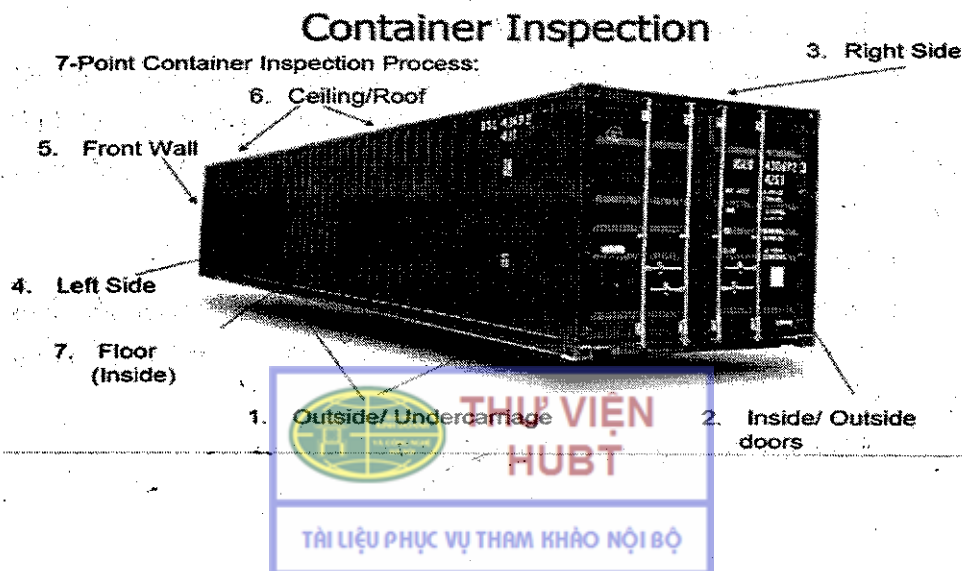
+ Trọng lượng tối đa hay trọng tải toàn phần của container (*Maximum Gross Weight*) khi container chứa đầy hàng đến giới hạn an toàn cho phép. Nó bao gồm trọng lượng tối đa cho phép cộng với trọng lượng vỏ container.

+ Trọng tải tịnh của container (*Maximum Payload*) là trọng lượng hàng hóa tới mức tối đa cho phép trong container. Nó bao gồm: trọng lượng hàng hóa, bao bì, pallet, các vật liệu dùng để chèn lót, chống đỡ hàng trong container.

+ Trọng lượng vỏ container (*Tare Weight*) phụ thuộc vào vật liệu dùng để chế tạo container.

+ Dung tích container (*Container internal capacity*) tức là sức chứa hàng tối đa của container.

Hình 3.9. Những điểm lưu ý khi kiểm tra container



Bước 3: Kiểm tra hàng hóa

Trước khi đóng hàng vào container người xuất khẩu phải có nghĩa vụ kiểm tra hàng về chất lượng, trọng lượng, bao bì... của hàng hóa nhằm đảm bảo hàng hóa được giao đúng quy định của hợp đồng nhằm đảm bảo quyền lợi cho người nhập khẩu, phân định trách nhiệm nếu hàng hóa xảy ra tổn thất khi đến tay người nhập khẩu. Công tác kiểm tra hàng hóa xuất khẩu có thể được tiến hành bởi người xuất khẩu hoặc cơ quan có thẩm quyền tùy thuộc vào sự thoả thuận của hai bên. Tuy nhiên để đảm bảo sự khách quan, việc kiểm tra chất lượng, số lượng hàng hóa thường do một cơ quan có thẩm quyền thực hiện và cấp giấy chứng nhận số lượng, chất lượng. Đối với những hàng hóa phải kiểm dịch, kiểm tra an toàn thực phẩm... thì cũng mời cơ quan chức năng tiến hành kiểm tra và cấp giấy chứng nhận.

Bước 4: Xếp hàng vào container

Việc xếp hàng vào container phải tuân thủ những yêu cầu kỹ thuật sau:

- Hàng lỏng, hàng nặng xếp xuống dưới, hàng khô, hàng nhẹ xếp lên trên

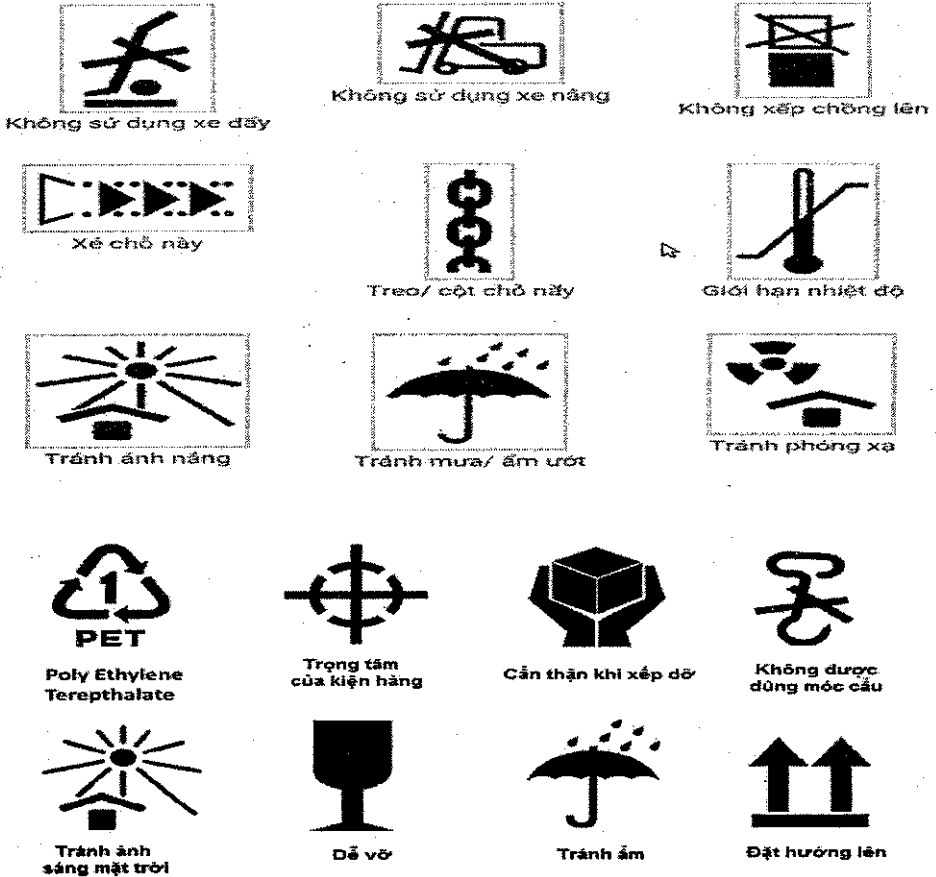
Khi xếp chồng các kiện hàng lên nhau thì áp lực tăng dần theo chiều cao và trọng lượng hàng đối với những hàng hóa nằm phía dưới. Đối với những hàng hóa cùng loại sử dụng bao bì đồng chất thì áp lực của bao bì có hạn vì vậy cần lưu ý khi xếp chồng các kiện hàng lên nhau đảm bảo khả năng chịu lực của kiện hàng nằm dưới cùng trong khả năng cho phép.

Ngoài ra, kiện hàng có kích thước lớn xếp xuống dưới, kiện hàng có kích thước nhỏ xếp lên trên, nhằm đảm bảo khả năng tận dụng hết dung tích của container, không tạo ra khoảng trống giữa các khối hàng, điều này giúp lực được phân bố dần đều từ trên xuống, tránh hàng hóa bị đổ vỡ, hư hỏng.

- Xếp theo đúng ký mã hiệu của hàng hóa

Nhiều loại hàng hóa có đặc điểm chất xếp riêng cần lưu ý, ví dụ như những hàng hóa là máy móc thiết bị, hàng điện tử, điện lạnh..., bên ngoài bao bì có các ký hiệu chất xếp cần phải tuân thủ nếu không sẽ dẫn đến hư hỏng hàng hóa và container trong quá trình chuyên chở. Bảng dưới đây cho chúng ta thấy các ký hiệu chất xếp thường gặp trên bao bì hàng hóa.

Hình 3.10. Một số ký hiệu chất xếp hàng hóa



- Các hàng hóa xếp chung với nhau không được làm bẩn, lẫn mùi với nhau

Những mặt hàng không tương thích như những mặt hàng có tính chất đối kháng, gây hại lẫn nhau, làm giảm chất lượng hoặc hư hỏng lẫn nhau không xếp chung với nhau.

Ví dụ, hạt giống xếp chung với rau củ, hạt giống có tính chất hút ẩm trong khi rau củ thoát ẩm rất nhanh, hạt giống hút ẩm gây ra hiện tượng nảy mầm hoặc ung thối. Hay cà phê và thuốc là đều có tính chất hút mùi mạnh, nếu hai hàng hóa này xếp chung với nhau dẫn đến lẫn mùi làm giảm chất lượng cả hai hàng hóa.

Một số hàng hóa có tính chất đặc trưng:

- + Nhóm hút ẩm: hạt giống, đường, muối, xi măng, ngũ cốc các loại...
- + Nhóm tỏa ẩm: rau củ tươi, hoa quả tươi, thực phẩm đóng chai (bia, rượu...) nếu đồ vỡ, gỗ tươi...
- + Nhóm tỏa và hút mùi: cà phê, thuốc lá, hành tỏi, hóa chất các loại...
- + Nhóm động vật sống: hầu hết không nên nhốt chung vì chúng có thể kị nhau về ăn uống, dẫm đạp lên nhau...
- + Nhóm tỏa bụi, dễ gây bẩn: bột các loại đóng bao (xi măng, bột mì..), sơn, dầu các loại...
- + Nhóm hàng kỵ bụi, dễ bị bẩn: thiết bị điện tử, máy móc, xe cộ, vải vóc....

- Phân bố đều trọng lượng hàng trên mặt sàn container, giảm áp lực tập trung vào 1 điểm trên sàn

Mục đích phân bố đều trọng lượng hàng trên mặt sàn container là để tránh trọng lượng tập trung ở một điểm hay một nơi làm cho mặt sàn và các dầm ngang tại nơi ấy phải chịu tải quá mức do đó có thể bị nứt gãy hoặc cong vênh.

Để tranh rủi ro nói trên cần phải hiểu biết chính xác, cụ thể tình hình hàng hóa và trọng lượng, có thể bao bì và đặc điểm lý hóa để quyết định cách phân bố thích hợp.

Phải giữ cho trọng tâm container và hàng hóa không bị lệch, nếu không sẽ mất cân bằng trong khi bốc dỡ vận chuyển có thể làm cho container bị trượt nghiêng, lật úp hoặc rơi xuống.

Khi hàng chuyên chở là cỗ máy hình dáng phức tạp khó xác định trọng tâm thì nên làm giá đỡ thích hợp, có chèn đệm, chằng buộc để cố định vị trí.

- Chèn lót hàng trong container

Chèn lót hàng là động tác không thể thiếu được trong xếp hàng nhằm mục đích tránh cho hàng hóa tiếp xúc và chạm gây hư hại cho nhau và hư hại cho container. Chèn lót hàng tốt chẳng những đảm bảo an toàn mà còn

tạo điều kiện xếp hàng thành chồng lên nhau (đặc biệt là hàng mỏng mảnh dễ vỡ hoặc đường tròn) làm tăng thêm lợi ích kinh tế.

Vật liệu chèn lót phải đảm bảo vệ sinh, không tạo môi trường cho côn trùng sinh sôi, gây hại và cũng cần chú ý xem nước nhập khẩu có quy định sử dụng vật liệu chèn lót như thế nào.

- Gia cố hàng trong container

Gia cố hàng là biện pháp phổ biến được áp dụng để lấp khoảng trống giữa các kiện hàng, giữa hàng và vách nhằm phòng tránh hàng hóa xô dịch, va chạm trong quá trình vận chuyển, bốc dỡ. Có nhiều cách gia cố hàng như sau: dùng trụ gỗ chống đỡ; dùng giá gỗ, chốt nêm, tấm đệm hoặc dùng dây thừng, dây xích, đai nẹp hoặc lưới để buộc giữ.

Cần phải gia cố hàng chắc chắn, kiên cố nhưng không nên chằng buộc quá căng làm tăng áp lực lớn lên các điểm tựa tương đối yếu của container như cửa, vách mặt trước. Các cột hoặc giá đỡ nên bố trí theo chiều dọc container.

- Hạn chế và giảm bớt áp lực hoặc chấn động

Trong khi chuyên chở và bốc dỡ hàng, nói chung không thể triệt tiêu được hết các xung đột nhưng có thể dùng vật có công dụng hạn chế và giảm bớt áp lực hoặc chấn động. Đó thường là những vật liệu mềm dẻo, có tính đàn hồi tốt như bọt xốp, nệm bông, túi nhựa chứa không khí...

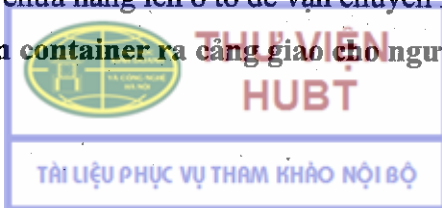
- Chống hiện tượng hàng hóa bị nóng, hấp hơi

Vì hàng hóa đóng trong container kín không có điều kiện kiểm tra nhiệt độ, độ ẩm bên trong. Hiện tượng hấp hơi xảy ra trên bề mặt kết cấu bên trong container và bề mặt hàng hóa bằng kim loại vì đây là nơi tiếp xúc và chịu nhiều tác động của khí hậu bên ngoài. Khi nhiệt độ bên ngoài tăng cao, nhiệt độ bên trong thấp hơn điểm sương của không khí thì lượng hơi nước dư thừa sẽ đọng thành giọt.

Bước 4. Xếp container chứa hàng lên phương tiện vận tải

Sau khi hàng được đóng xong vào container, người xuất khẩu thực hiện bấm seal container (seal được hãng tàu cung cấp cùng với container rỗng), xếp container chứa hàng lên ô tô để vận chuyển ra cảng.

Bước 5. Vận chuyển container ra cảng giao cho người chuyên chở



Container chứa hàng được tập kết tại CY để chờ xuất hàng. Người xuất khẩu chuẩn bị giấy tờ làm thủ tục hải quan cho lô hàng. Hồ sơ hải quan bao gồm:

- Tờ khai hải quan: 2 bản chính (1 bản dành cho người xuất khẩu, 1 bản dành cho hải quan lưu)
- Hợp đồng mua bán hàng hóa: 1 bản sao
- Hóa đơn thương mại (Invoice): 1 bản chính
- Phiếu đóng gói (Packing list): 1 bản chính
- Giấy phép đăng ký kinh doanh: bản sao y kèm bản chính đối chiếu (nếu doanh nghiệp mới xuất khẩu lần đầu)
- Giấy giới thiệu của công ty xuất khẩu: 1 bản

Làm thủ tục hải quan điện tử, người xuất khẩu truyền số liệu qua phần mềm khai báo hải quan điện tử, lên tờ khai qua mạng. Hệ thống mạng của hải quan tự động báo số tiếp hồ sơ, số tờ khai và phân luồng hàng hóa.

Khi đến hải quan làm thủ tục hàng xuất, người xuất khẩu in tờ khai hải quan điện tử (2 bản), ký tên, đóng dấu xác nhận kèm bộ chứng từ xuất trình cơ quan hải quan. Hải quan tiếp nhận hồ sơ và xử lý hồ sơ, kết thúc thủ tục thông quan xuất khẩu, cơ quan hải quan trả lại người xuất khẩu 01 tờ khai trên đó ghi số hiệu tàu, số hiệu chuyến đi, số container, số seal và phiếu xác nhận vào sổ tàu. Đối với hàng hóa thuộc luồng đỏ, container phải cắt seal để hải quan kiểm tra hàng hóa thì sau khi kiểm tra xong hải quan sẽ cấp cho người xuất khẩu seal hải quan để thực hiện bấm lại seal mới.

Hàng hóa được giao cho hãng tàu và tùy thuộc vào yêu cầu của người xuất khẩu, hãng tàu ký phát vận đơn.

4.2. PHƯƠNG PHÁP GỬI HÀNG BẰNG CONTAINER

Căn cứ vào lượng hàng hóa của người gửi hàng có đóng đủ vào 1 hay nhiều container hay không? Chia phương pháp gửi hàng bằng container thành các loại:

- Gửi nguyên giao nguyên (Full container load/ Full container load – FCL/FCL)
- Gửi lẻ giao lẻ (Less than container load/ Less than container load – LCL/LCL)



- Gửi hàng kết hợp: FCL/LCL, LCL/FCL.

4.2.1. Phương pháp gửi nguyên giao nguyên (FCL/FCL)

Khi hàng hóa của người gửi hàng lớn đóng đủ vào 1 hay nhiều container để gửi cho 1 người nhận hàng ở nơi đến, áp dụng phương pháp gửi nguyên giao nguyên (FCL/FCL). Trách nhiệm của các bên như sau:

a. Trách nhiệm của người gửi hàng (Shipper)

Người gửi hàng FCL sẽ có trách nhiệm:

- Thuê và vận chuyển container rỗng về kho hoặc nơi chứa hàng của mình để đóng hàng.
- Đóng hàng vào container kể cả việc chất xếp, chèn lót hàng trong container.
- Đánh mã ký hiệu hàng và ký hiệu chuyên chở.
- Làm thủ tục hải quan và niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu.
- Vận chuyển và giao container cho người chuyên chở tại bãi container (CY), đồng thời nhận vận đơn do người chuyên chở cấp.
- Chịu các chi phí liên quan đến các công việc nêu trên.

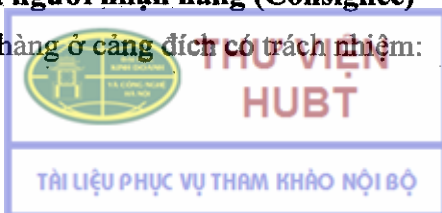
b. Trách nhiệm của người chuyên chở (Carrier).

Người chuyên chở có những trách nhiệm sau:

- Phát hành vận đơn cho người gửi hàng.
- Quản lý, chăm sóc, gửi hàng hóa chất xếp trong container từ khi nhận container tại bãi container (container yard) cảng gửi cho đến khi giao hàng cho người nhận tại bãi container cảng đích.
- Bóc container từ bãi container cảng gửi xuống tàu để chuyên chở, kể cả việc chất xếp container lên tàu.
- Dỡ container khỏi tàu lên bãi container cảng đích.
- Giao container cho người nhận có vận đơn hợp lệ tại bãi container.
- Chịu mọi chi phí về các công việc nêu trên.

c. Trách nhiệm của người nhận hàng (Consignee)

Người nhận hàng ở cảng đích có trách nhiệm:



- Thu xếp giấy tờ nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.
- Xuất trình vận đơn (B/L) hợp lệ với người chuyên chở để nhận hàng tại bãi container.
- Vận chuyển container về kho bãi của mình, nhanh chóng rút hàng và hoàn trả container rỗng cho người chuyên chở (hoặc công ty cho thuê container).
- Chịu mọi chi phí liên quan đến công việc nêu trên, kể cả chi phí chuyên chở container đi về bãi chứa container.

4.2.2. Phương pháp gửi hàng lẻ giao lẻ (LCL/LCL)

Đây là phương pháp gửi hàng được áp dụng đối với những lô hàng đóng chung trong một container mà người gom hàng (người chuyên chở hoặc người giao nhận) phải chịu trách nhiệm đóng hàng và dỡ hàng vào – ra container. Khi gửi hàng, nếu hàng không đủ để đóng nguyên một container, chủ hàng có thể gửi hàng theo phương pháp LCL/LCL.

Người kinh doanh chuyên chở hàng lẻ gọi là người gom hàng (consolidator) sẽ tập hợp những lô hàng lẻ của nhiều chủ hàng, tiến hành sắp xếp, phân loại, kết hợp các lô hàng lẻ đóng vào container, niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu và làm thủ tục hải quan, bốc container từ bãi container ở cảng đi tàu vận chuyển, dỡ container lên bãi container ở cảng đến, dỡ hàng ra khỏi container và giao hàng cho người nhận hàng lẻ.

a. Trách nhiệm của người gửi hàng

- Vận chuyển hàng hóa từ nơi chứa hàng của mình trong nội địa đến giao cho người gom hàng tại trạm đóng gói hàng lẻ (CFS – Container Freight Station) và chịu chi phí vận chuyển chặng nội địa.
- Chuyển cho người gom hàng những chứng từ cần thiết liên quan đến hàng hóa, vận tải và quy chế thủ tục hải quan.
- Nhận vận đơn của người gom hàng (Forwarder Bill of Lading) và trả cước hàng lẻ.

b. Trách nhiệm người chuyên chở

Người chuyên chở hàng lẻ có thể là người chuyên chở thực - tức là các hãng tàu và cũng có thể là người đứng ra tổ chức việc chuyên chở nhưng không có tàu (người gom hàng, người giao nhận).

+ Người chuyên chở thực:

Là các hãng tàu kinh doanh chuyên chở hàng hóa lẻ. Họ nhận hàng lẻ từ người gửi hàng, ký phát vận đơn (Received for shipment B/L) cho người gửi hàng, thực hiện đóng hàng vào container tại CFS, niêm phong kẹp chì container, vận chuyển container ra CY, xếp container lên tàu, ghi chú bốc hàng trên vận đơn (Shipped on board) theo yêu cầu của người gửi hàng, vận chuyển container đến cảng đích, dỡ container ra khỏi tàu, vận chuyển đến bãi trả hàng, dỡ hàng ra khỏi container và giao hàng lẻ cho người nhận hàng theo vận đơn mà mình đã ký phát ở cảng đi.

+ Người tổ chức chuyên chở hàng lẻ (Người gom hàng):

Là người đứng ra tổ chức chuyên chở hàng lẻ, thường do các công ty giao nhận đứng ra kinh doanh trên danh nghĩa người gom hàng. Như vậy trên thực tế, họ chính là người chuyên chở ký hợp đồng vận tải với người thuê tàu. Họ chịu trách nhiệm suốt quá trình vận chuyển hàng từ khi nhận hàng lẻ tại cảng gửi cho đến khi giao hàng xong tại cảng đích. Người gom hàng ký phát vận đơn hàng lẻ (House Bill of Lading) khi nhận hàng từ người gửi hàng, đóng thành các lô hàng nguyên, thuê tàu của người chuyên chở thực để vận chuyển hàng hóa đến cảng đích.

Quan hệ giữa người gom hàng và người chuyên chở thực lúc này là quan hệ giữa người thuê tàu và người chuyên chở. Người chuyên chở thực nhận container nguyên niêm phong kẹp chì từ người gom hàng, ký phát vận đơn cho người gom hàng (Vận đơn chủ – Master Bill of Lading), tại cảng đích, người chuyên chở thực dỡ container xuống tàu, vận chuyển container về bãi container và giao container cho đại lý hoặc đại diện của người gom hàng khi người này xuất trình Master B/L.

c. Trách nhiệm của người nhận hàng lẻ

- Thu xếp giấy phép nhập khẩu (nếu có) và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.

- Xuất trình vận đơn hợp lệ với người gom hàng hoặc đại diện của người gom hàng để nhận hàng tại trạm trả hàng (CFS) ở cảng đích.

- Nhanh chóng nhận hàng tại CFS và vận chuyển hàng về kho của mình.



- Chịu các chi phí liên quan đến công việc nêu trên.

4.2.3. Phương pháp gửi hàng kết hợp (FCL/LCL – LCL/FCL)

Phương pháp gửi hàng này là sự kết hợp của phương pháp FCL và LCL. Tùy theo điều kiện cụ thể, chủ hàng có thể thoả thuận với người chuyên chở để áp dụng phương pháp gửi hàng kết hợp. Phương pháp gửi hàng kết hợp có thể là:

- Gửi nguyên, giao lẻ (FCL/LCL)
- Gửi lẻ, giao nguyên (LCL/FCL)

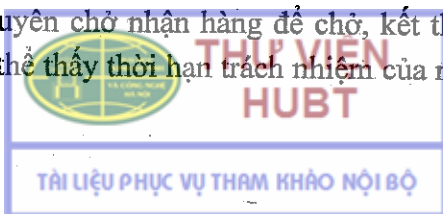
Khi giao hàng bằng phương pháp kết hợp, trách nhiệm của chủ hàng và người chuyên chở cũng có sự thay đổi phù hợp. Ví dụ: Gửi nguyên, giao lẻ (FCL/LCL) thì trách nhiệm của người gửi hàng và người chuyên chở khi gửi như là phương pháp gửi nguyên nhưng khi nhận, trách nhiệm của người nhận và người chuyên chở như phương pháp gửi hàng lẻ.

4.3. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ ĐỐI VỚI VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG CONTAINER

Hiện nay trên thế giới không có văn bản pháp lý riêng điều chỉnh vận chuyển hàng hóa bằng container, mà áp dụng các văn bản pháp lý điều chỉnh chung trong vận tải hàng hóa bằng đường biển. Tuy nhiên trong các công ước quốc tế điều chỉnh vận tải biển, trách nhiệm của người chuyên chở được quy định khác nhau khi áp dụng vận chuyển hàng hóa bằng container.

4.3.1. Phạm vi trách nhiệm của người chuyên chở

Trong vận chuyển hàng hóa bằng container, người chuyên chở container có trách nhiệm từ CY đến CY trong giao hàng nguyên FCL/FCL, từ CFS đến CFS trong giao hàng lẻ LCL/LCL, điều này phù hợp với trách nhiệm của người chuyên chở được quy định trong Công ước Hamburg 1978 và Công ước Rotterdam 2009. Cụ thể, Công ước Hamburg 1978 quy định ở điều 4, người chuyên chở chịu trách nhiệm về hàng hóa kể từ khi người chuyên chở đã nhận hàng từ người gửi hàng ở cảng đi và kết thúc trách nhiệm khi giao hàng cho người nhận ở cảng đến”. Công ước Rotterdam 2009 quy định phạm vi trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa bắt đầu từ khi người chuyên chở nhận hàng để chở, kết thúc khi hàng hóa được giao. Như vậy, có thể thấy thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở



theo Công ước Rotterdam 2009 phù hợp trong trường hợp vận tải đa phương thức quốc tế

Công ước Brussels 1924 quy định ở điều 2 về thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở, tuy nhiên thời hạn này không được quy định rõ ràng là khoảng thời gian nào, mà quy định là thời gian liên tục từ lúc xếp hàng, chuyển dịch, lưu kho, sắp xếp, chuyên chở, coi giữ, chăm sóc và dỡ hàng như vậy có thể hiểu người chuyên chở chịu trách nhiệm đối với hàng hóa kể từ khi hàng được xếp lên tàu ở cảng đi và kết thúc khi hàng được dỡ khỏi tàu ở cảng đến. Như vậy, trách nhiệm của người chuyên chở container nếu áp dụng công ước này sẽ hẹp hơn so với thực tế hàng hóa được đặt dưới quyền định đoạt của họ, điều này gây rủi ro cho người thuê tàu.

4.3.2. Giới hạn trách nhiệm bồi thường

Giới hạn bồi thường tối đa của người chuyên chở đối với hàng hóa bị mất mát, hư hỏng thuộc trách nhiệm của người chuyên chở được quy định trong các công ước có sự khác nhau:

Công ước Brusell 1924:

- Hàng có kê khai giá trị trên vận đơn, bồi thường theo giá trị kê khai.

- Hàng không kê khai giá trị thì mức bồi thường không quá 100 GBP cho một đơn vị hàng hóa hoặc một kiện hàng.

- Hàng vận chuyển bằng container chưa đề cập.

Nghị định thư Visby 1968:

- Hàng hóa có kê khai giá trị mức bồi thường theo giá trị kê khai.

- Hàng hóa không kê khai giá trị, mức bồi thường là:

+ 10.000 FRF vàng cho một đơn vị hàng hóa hay một kiện hàng.

+ 30 FRF vàng cho một kg hàng hóa cả bì.

- Hàng vận chuyển bằng container:

+ Kiện hàng đóng trong container hay pallet ... có kê khai trên vận đơn sẽ được coi là một đơn vị hàng hóa đòi bồi thường.

+ Không kê khai trên vận đơn thì một container được coi là một đơn vị hàng hóa đòi bồi thường.



**THƯ VIỆN
HUBT**

Nghị định thư SDR 1979:

- Hàng có kê khai giá trị bồi thường theo giá trị kê khai.
- Hàng không kê khai giá trị thì mức bồi thường là:
 - + 666,67 SDR cho một đơn vị hàng hóa hoặc một kiện hàng
 - + 2 SDR cho một kg hàng hóa cả bì.
- Hàng vận chuyển bằng container: quy định tính giống Nghị định thư Visby

Công ước Hamburg 1978

- Hàng hóa có kê khai giá trị, bồi thường theo giá trị kê khai.
- Hàng không kê khai giá trị thì mức bồi thường là:
 - + 835 SDR cho một đơn vị hàng hóa hoặc một kiện hàng.
 - + 2,5 SDR cho một kg hàng hóa cả bì.
- Chậm giao hàng bồi thường một khoản tiền tương đương với 2,5 lần tiền cước số hàng giao chậm nhưng không vượt quá tổng tiền cước của hợp đồng chuyên chở.
- Hàng vận chuyển bằng container: quy định tính giống Nghị định thư Visby

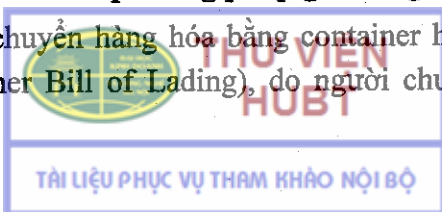
Công ước Rotterdam 2009

- Hàng hóa có kê khai giá trị, bồi thường theo giá trị kê khai.
- Hàng không kê khai giá trị thì mức bồi thường là:
 - + 875 SDR cho một đơn vị hàng hóa hoặc một kiện hàng.
 - + 3 SDR cho một kg hàng hóa cả bì.
- Chậm giao hàng: giống công ước Hamburg 1978
- Hàng vận chuyển bằng container: quy định tính giống Nghị định thư Visby

4.4. CHỨNG TỪ VẬN TẢI HÀNG HÓA BẰNG CONTAINER

4.4.1. Vận đơn container theo phương pháp gửi hàng FCL/FCL

Chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng container hay còn gọi là vận đơn container (Container Bill of Lading), do người chuyên chở hoặc đại



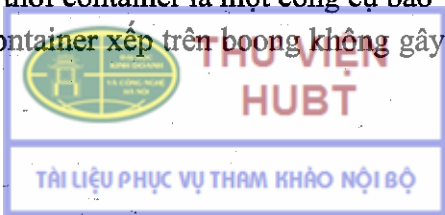
diện của họ ký phát cho người gửi hàng sau khi nhận container chứa hàng đã được niêm phong kẹp chì để chuyên chở.

Thông thường vận đơn container được ký phát tại thời điểm container được giao tại CY, trước khi container được xếp lên tàu, do đó vận đơn container có các đặc điểm sau đây:

- Là vận đơn nhận hàng để xếp (Received for Bill of Lading). Nhìn chung đối với loại vận đơn này (nếu thanh toán bằng tín dụng chứng từ – L/C) ngân hàng không chấp nhận thanh toán theo điều 20 UCP 600, trừ khi trong L/C có ghi “chấp nhận vận đơn nhận hàng để xếp” (Received for Bill of Lading Acceptable). Vì vậy, khi container đã được bốc lên tàu, người gửi hàng nên yêu cầu người chuyên chở ghi chú thêm trên vận đơn: “container đã được bốc lên tàu ngày” (Shipped on board, on...) và có ký xác nhận. Lúc này vận đơn trở thành “vận đơn đã xếp hàng” (Shipped on board Bill of Lading) và được ngân hàng chấp nhận thanh toán.

- Trong việc vận chuyển hàng theo phương pháp gửi hàng nguyên container FCL/FCL, người gửi hàng làm công việc xếp hàng vào container sau đó giao nguyên container đã được niêm phong, kẹp chì cho người chuyên chở. Vì vậy, khi nhận container chứa hàng người chuyên chở sẽ không trực tiếp tiếp xúc với hàng hóa và hàng hóa ghi trên vận đơn là do người gửi hàng kê khai bao gồm tên hàng, số lượng, chất lượng. Để nhằm mục đích được miễn trách nhiệm đối với hàng hóa chứa trong container khi giao container cho người nhận ở cảng đến nguyên niêm phong, kẹp chì, người chuyên chở ghi chú trên vận đơn câu “shipper’s load, count and seal” – “người gửi hàng xếp, đếm hàng và niêm phong”, “shipper said:...” – “người gửi hàng khai...”

- Xếp hàng trên boong (on deck): Người chuyên chở được quyền quyết định xếp hàng chứa trong container trên boong mà không bị coi là vi phạm hợp đồng vận tải. Điều kiện này được quốc tế chấp nhận vì tàu container được thiết kế thích hợp để chở container cả trên boong nhờ có các kết cấu giá đỡ, chất xếp chằng buộc thích hợp đặc biệt nên tàu vẫn hoạt động an toàn. Đồng thời container là một công cụ bảo vệ hàng hóa trong quá trình chuyên chở, container xếp trên boong không gây ra rủi ro mất mát, hư hại cho hàng hóa.



- Theo điều 20 UCP600, chuyển tải có nghĩa là dỡ hàng xuống từ con tàu này và bốc lại lên một con tàu khác trong quá trình vận chuyển hàng hóa từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng quy định trong L/C. Tuy nhiên ngay cả khi L/C quy định cấm chuyển tải thì trên vận đơn thể hiện hàng hóa được đóng trong container và việc chuyển tải sẽ hoặc có thể diễn ra là có thể được chấp nhận.

Ví dụ: L/C quy định:

+ Shipment from Haiphong port to Hamburg port

+ Transshipment: not allowed

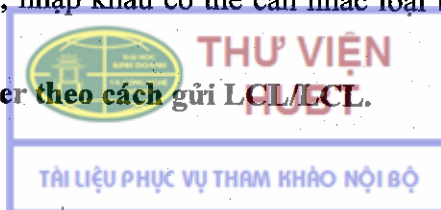
Trong trường hợp này, ngân hàng sẽ chấp nhận một vận đơn xuất trình có hành trình như sau:

Pre-carriage by	Place of Receipt
Vessel/Voy.no MV.VAN LANG/0684	Place of Loading HAIPHONG PORT
Port of discharge HAMBURG PORT	For Transshipment to SINGAPORE PORT

Trong ngành vận tải thường gặp hàng hóa khi được vận chuyển từ cảng X trực tiếp đến cảng Y, nhưng cũng nhiều trường hợp phải chuyển hàng từ tàu lớn sang tàu nhỏ tại một cảng trung gian để có thể cập cảng chính, trường hợp này thường xảy ra đối với tàu container có sức chở lớn trong khi cảng đến không đủ mớn nước cho tàu cập cảng. Đối với trường hợp này, theo quan điểm của một số hãng vận chuyển không được coi là chuyển tải, thêm nữa hàng đóng trong container an toàn trong quá trình xếp dỡ và lưu bãi tại cảng trung gian. Trước thực tế đó ngân hàng chấp nhận vận đơn có ghi chuyển tải có thể xảy ra.

Trong trường hợp nếu nhất thiết cấm chuyển tải trong mọi trường hợp thì người xuất khẩu, nhập khẩu có thể cân nhắc loại bỏ mục c điều 20 UCP 600.

4.4.2. Vận đơn container theo cách gửi LCL/LCT.



Trong chuyên chở hàng lẻ, nếu người gửi hàng giao hàng trực tiếp cho người chuyên chở thực, người chuyên chở thực làm công việc đóng hàng vào container và vận chuyển hàng thì họ sẽ ký phát cho người gửi hàng vận đơn container hàng lẻ. Vận đơn này có chức năng tương tự như vận đơn container theo cách gửi hàng nguyên (FCL/FCL).

Nếu người gửi hàng giao hàng lẻ cho một bên thứ ba là người gom hàng đứng ra tổ chức nhận hàng và đóng hàng vào container thì sẽ có hai loại vận đơn được ký phát:

- Vận đơn của người gom hàng (House Bill of Lading): Người gom hàng trên danh nghĩa là người chuyên chở sẽ ký phát cho người chủ hàng lẻ của mình. Trong vận đơn này cũng có đầy đủ các thông tin chi tiết cần thiết về người gửi hàng (người xuất khẩu), người nhận hàng (Người nhập khẩu). Người nhận hàng lẻ sẽ xuất trình vận đơn của người gom hàng lẻ cho đại diện hoặc đại lý của người gom hàng tại cảng đích để được nhận hàng.

Vận đơn người gom hàng vẫn có thể dùng trong thanh toán, mua bán và giao dịch. Song để tránh trường hợp ngân hàng không chấp nhận vận đơn của người gom hàng là chứng từ thanh toán, người xuất khẩu nên yêu cầu người nhập khẩu ghi trong L/C: “Vận đơn người gom hàng được chấp nhận -House Bill of Lading/ Forwarder Bill of Lading is Acceptable”

Hiện nay người gom hàng trên thực tế là các công ty Logistics kinh doanh vận tải đa phương thức vì vậy chứng từ vận tải do họ phát hành là chứng từ vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Bill of Lading) và như vậy trong thanh toán L/C được ngân hàng chấp nhận thanh toán theo điều 19 UCP 600.

- Vận đơn thực của người chuyên chở (Master Bill of Lading)

Người chuyên chở thực sau khi nhận container hàng hóa của người gom hàng sẽ ký phát vận đơn cho người gom hàng theo cách gửi hàng nguyên container (FCL/FCL). Trên vận đơn, người gửi hàng là người gom hàng, người nhận hàng là đại diện hoặc đại lý của người gom hàng ở cảng đích. Đối với loại vận đơn này cho dù do người chuyên chở cấp nhưng hàng hóa không phải thuộc sở hữu của người gom hàng nên vận đơn này không chuyển nhượng được bằng cách ghi đích danh người nhận hàng là đại diện hoặc đại lý của người gom hàng.

5. CƯỚC PHÍ VẬN TẢI CONTAINER

Một trong những hiệu quả đạt được lớn nhất khi áp dụng container trong vận chuyển hàng hóa là hạ giá thành vận tải, theo tính toán, giá thành vận tải hàng hóa bằng container thấp từ 30% - 40% so với giá thành vận chuyển hàng hóa bao gói thông thường.

Cước phí vận tải container được hãng vận chuyển tính toán và ấn định trên biểu giá cước.

Bảng 3.4. Bảng giá cước vận chuyển đường biển hàng container của hãng tàu ASL – Amerasia Shipping Logistics

Country	Destination	Rate (USD)			Transit time day	Validity
		20'	40'DC	40'HQ		
Germany	Hamburg	900	1800	1800	25-27	14 SEP 2017
Belgium	Antwept	900	1800	1800	25-27	14 SEP 2017
Netherland	Rotterdam	900	1800	1800	25-27	14 SEP 2017
Singapore	Singapore	40	80	80	2	30 SEP 2017
Korea	Busan	60	120	120	7	30 SEP 2017
	Incheon	130	260	260	9	30 SEP 2017
Indonesia	Jakarta	120	240	240	4	30 SEP 2017
	Surabaya	210	420	420	9	30 SEP 2017
Myanma	Yangon	580	1160	1160	12-13	30 SEP 2017
China	Shanghai	50	100	100	7	30 SEP 2017
	Qingdao	50	100	100	5	30 SEP 2017
HongKong	HongKong	10	20	20	3	30 SEP 2017
Taiwan	Kaoshiung	50	100	100	5	30 SEP 2017

(Nguồn: Amerasia Shipping Logistics- asl-corp.com)

Cơ cấu cước phí vận tải container thường bao gồm các chi phí sau đây:

- Cước phí vận chuyển hàng hóa bằng container trên chặng đường chính và chặng đường phụ.



- Chi phí xếp dỡ container tại các điểm vận tải.
- Chi phí thuê container rỗng để xếp hàng.
- Chi phí vận chuyển container rỗng từ nơi thuê đến địa điểm đóng hàng và từ địa điểm dỡ hàng đến nơi trả container.
- Chi phí lưu giữ container tại kho, bãi.
- Các phụ phí như: phí THC, phí D/O, phí AMS, phí phát hành B/L, sửa chữa B/L, phí CFS đối với hàng lẻ, phí CY đối với hàng nguyên, phụ phí biến động giá nguyên liệu....

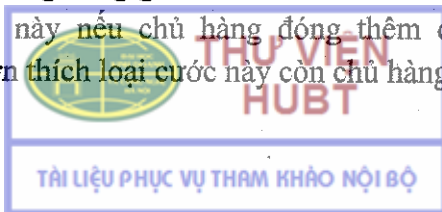
Mức cước vận chuyển container phụ thuộc vào các yếu tố sau:

- Loại container: bách hóa, chuyên dụng, mở, bảo ôn....
- Kích cỡ container: 20', 40' DC, 40' HQ
- Loại hàng hóa: hàng bách hóa, súc vật sống, hàng thực phẩm đông lạnh....
- Giá trị hàng hóa: tùy thuộc vào giá trị hàng hóa cao hay thấp.
- Trọng lượng của hàng hóa đóng trong container.
- Chiều dài tuyến đường chuyên chở và các đặc điểm của tuyến đường đó.

Hiện nay các hãng vận tải niêm yết sẵn giá cước vận chuyển hàng hóa bằng container trên biểu cước của hãng để phục vụ khách hàng, cước container thường được tính theo có 3 loại sau đây:

5.1. CƯỚC VẬN CHUYỂN CONTAINER TÍNH THEO MẶT HÀNG (CBR – COMMODITY BOX RATE)

Là mức cước vận chuyển container chuyên chở một mặt hàng riêng biệt. Đây là mức cước được tính trên đơn vị container (tùy thuộc vào kích cỡ container là 20' hay 40'). Người chuyên chở căn cứ và khả năng sử dụng trung bình của container mà tính toán để ấn định giá cước. Đối với container bảo ôn vận chuyển hàng hóa cần bảo quản đặc biệt trong quá trình vận chuyển giá cước thường bằng giá cước container trở hàng bách hóa + 10%. Với kiểu tính toán này nếu chủ hàng đóng thêm được hàng sẽ có lợi. Thường chủ hàng lớn thích loại cước này còn chủ hàng nhỏ thì không thích.



5.2. CƯỚC VẬN CHUYỂN CONTAINER TÍNH CHUNG CHO TẤT CẢ CÁC MẶT HÀNG (FAK – FREIGHT ALL KINDS RATE)

Theo cách tính này, mọi mặt hàng đều phải trả một mức giá cước cho cùng một container có cùng kích thước, mức cước này không tính đến giá trị của hàng hóa trong container. Mức cước này cũng tính theo đơn vị container, người chuyên chở căn cứ vào tổng chi phí dự tính của chuyến đi chia cho số container dự tính vận chuyển để xác định mức cước FAK. So với cước CBR thì cước FAK hợp lý hơn vì container kích cỡ như nhau thì chiếm một khoảng trống như nhau trên tàu, vì vậy chịu chung một mức cước. Tuy nhiên, cách tính toán này cũng có bất cập ở chỗ chủ hàng có giá trị cao thì có lợi, chủ hàng có giá trị thấp thì bất lợi.

5.3. CƯỚC PHÍ HÀNG LÈ

Cước phí hàng lẻ giống như cước tàu chợ, loại cước này được tính theo đơn vị hàng hóa (trọng lượng, thể tích hoặc giá trị của hàng hóa đó...) tùy theo sự lựa chọn của người chuyên chở, cộng với các dịch vụ làm hàng lẻ như phí bên bãi container (container freight station charges), phí nhồi, rút hàng ra khỏi container (Less than container load charges). Chính vì thế nên mức cước container hàng lẻ bao giờ cũng cao hơn các loại cước khác.

Bên cạnh, các loại cước nêu trên, nhằm khuyến khích người chủ hàng có số lượng container vận chuyển lớn hay thường xuyên thuê hãng tàu vận chuyển trong thời gian dài, hãng tàu giảm cước bằng cách thưởng cho khách hàng một tỷ lệ phần trăm chiết khấu (1%-2,5%) trên tiền cước phải trả. Ví dụ : “Trong định kỳ 6 tháng, chủ hàng xếp được 200 TEU đầu tiên sẽ trả số tiền cước là....., nếu xếp vượt quá số lượng nói trên sẽ được giảm giá và trả cước thấp hơn là.....”. Đây gọi là cước tính theo hợp đồng có số lượng lớn - Time – volume contract. Trên thực tế người kinh doanh dịch vụ gom hàng sẽ thường được hưởng mức cước này.



CÂU HỎI CHƯƠNG 4

1. Lý do ra đời ngành vận tải container?
2. Vai trò của vận tải container trong thương mại quốc tế?
3. Phân tích lợi ích của ngành vận tải container?
4. Trình bày hệ thống cơ sở vật chất ngành vận tải container?
5. Phân loại container?
6. Phân loại tàu container?
7. Quy trình xếp hàng vào container?
8. Mục tiêu của việc xếp hàng vào container?
9. Phân tích chức năng của các chủ thể trong các phương pháp gửi hàng bằng container: FCL/FCL, LCL/LCL, FCL/LCL, LCL/FCL?
10. Chứng từ vận tải trong vận tải hàng hóa bằng container?
11. Phân biệt House B/L và Master B/L?
12. Quy trình cấp B/L trong vận tải hàng hóa bằng container?
13. Nguồn luật điều chỉnh trong vận tải hàng hóa bằng container?
14. Phạm vi trách nhiệm của người chuyên chở trong vận tải hàng hóa bằng container?
15. Giới hạn trách nhiệm bồi thường của người chuyên chở trong vận tải hàng hóa bằng container?
16. Các loại cước phí container?
17. Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến cước phí container?
18. Vận chuyển hàng hóa bằng container có nên sử dụng các quy tắc giao hàng FOB, CFR, CIF không? Vì sao?
19. Vận tải hàng hóa bằng container thường sử dụng phương thức thuê tàu nào? Vì sao?
20. Công ty A xuất khẩu tôm đông lạnh đi Pháp, trong điều kiện không có tàu đi thẳng đến đó. Trong khi L/C quy định cấm chuyển tải, vậy công ty A làm thế nào để có B/L hợp lệ để được thanh toán?



TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển – Công ước Brussel 1924 và các nghị định thư sửa đổi 1968, 1979.
2. Công ước của Liên hiệp quốc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển – Công ước Hamburg 1978.
3. Công ước Liên hiệp quốc về các hợp đồng chuyên chở quốc tế hàng hóa toàn bộ hoặc một phần bằng đường biển – Công ước Rotterdam 2009
4. Quy tắc thực hành thống nhất tín dụng chứng từ - UCP 600
5. Bộ Luật Hàng hải Việt Nam 2015



**THƯ VIỆN
HUBT**

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

CHƯƠNG 5

GOM HÀNG VÀ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC QUỐC TẾ**1. GOM HÀNG (consolidation)****1.1. KHÁI NIỆM VÀ QUY TRÌNH GOM HÀNG****1.1.1. KHÁI NIỆM**

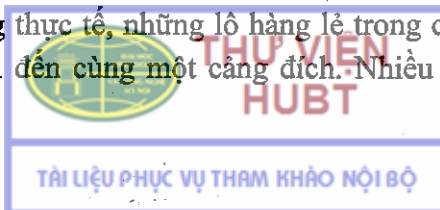
Trong chuyên chở hàng hóa bằng container, dịch vụ gom hàng là không thể thiếu. Gom hàng là việc tập hợp những lô hàng lẻ từ nhiều người gửi ở cùng một nơi đi, thành những lô hàng nguyên để gửi và giao cho một hoặc nhiều người nhận ở cùng một nơi đến thông qua các đại lý của người gom hàng ở nơi đến.

Người gom hàng sẽ gom các lô hàng lẻ, không đủ để đóng đầy vào một hoặc một số container của nhiều người gửi khác nhau, tập hợp thành các lô nguyên và giao cho người chuyên chở hưởng giá cước nguyên container.

Ví dụ:

Công ty May 10 có nhu cầu vận chuyển 10 mét khối (Cubic meter - CBM) hàng may mặc từ Hải Phòng đi Canada. Lô hàng này không đủ để xếp đầy 1 container loại 20' (thể tích trong trên 35 mét khối. Công ty May 10 có hai cách để giải quyết vấn đề nêu trên. Một là, họ sẵn sàng trả cước cho cả container 20' chỉ để gửi 1/3 lượng hàng cho phép. Cách thứ 2 là, họ sẽ ghép với một số lô khác của người gửi hàng khác sao cho xếp đầy vào một hoặc một số container để tối ưu chỗ, tiết kiệm chi phí và có giá cước hợp lý. 10 mét khối hàng nêu trên được gọi là hàng lẻ.

Công ty cung cấp dịch vụ như vừa nêu trên gọi là người gom hàng lẻ (consolidator). Công việc của họ là tìm kiếm nhiều lô hàng trên tuyến dịch vụ mà mình đang cung cấp. Sau khi gom đủ lượng hàng đóng ghép, người gom hàng lẻ làm thủ tục đóng chung vào 1 container và thu xếp vận chuyển đến cảng đích. Trong thực tế, những lô hàng lẻ trong cùng container không phải lúc nào cũng đi đến cùng một cảng đích. Nhiều khi, chúng chỉ được



vận chuyển chung container trên một chặng đường nào đó, sau đó lại được dỡ ra và sắp xếp vào những container khác (reload) trước khi đi tiếp.

Việc dỡ hàng ra khỏi các container này thường tiến hành tại các cảng trung chuyển (transit port), chẳng hạn như Singapore, Hamburg, Busan... Tại các cảng này, hàng lẻ từ nhiều nguồn tập kết về và đi nhiều nơi, nên được sắp xếp lại để tối ưu hoá trước khi hành trình tiếp tới đích.

Người giao nhận hoặc các công ty vận tải muốn trở thành người gom hàng cần có các điều kiện sau:

+ Phải có đường hướng sử dụng các phương tiện thích đáng như trạm đóng container, kho, container và thiết bị bốc xếp cả ở cảng xếp và cảng dỡ.

+ Phải có bạn hàng hoặc đại lý thạo việc ở nước ngoài làm chức năng đại lý dỡ hàng ở cảng đến.

+ Phải có chuyên môn nghề nghiệp cần thiết, có khả năng tài chính và có bảo hiểm trách nhiệm đầy đủ để có được tín nhiệm của giới kinh doanh.

+ Phải có đủ kinh nghiệm và khả năng chuyên môn về đóng gói, về đóng hàng vào container tận dụng dung tích phương tiện.

+ Phải có thoả thuận dài hạn với một người chuyên chở để thuê thường xuyên khoang tàu container với giá cước thoả thuận làm cho việc gom hàng đạt hiệu quả kinh tế.

1.1.2. QUY TRÌNH GOM HÀNG

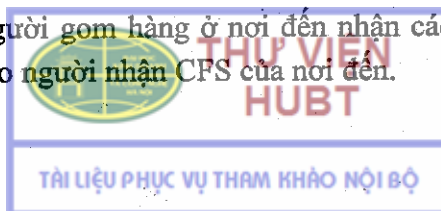
Gom hàng được tiến hành theo trình tự sau đây:

- Người gom hàng nhận lô hàng lẻ từ nhiều người gửi hàng khác nhau tại trạm giao nhận, đóng gói hàng lẻ (CFS- Container Freight Station).

- Người gom hàng tập hợp thành lô hàng nguyên, kiểm tra hải quan và đóng vào các container tại CFS.

- Người gom hàng gửi các container này, cho đại lý của mình tại nơi đến.

- Đại lý của người gom hàng ở nơi đến nhận các container này, dỡ hàng ra vào và giao cho người nhận CFS của nơi đến.



1.2. LỢI ÍCH CỦA DỊCH VỤ GOM HÀNG

Việc gom hàng có thể đem lợi ích cho mọi người liên quan như người gửi hàng, người chuyên chở, người giao nhận, cho cả nền kinh tế quốc dân.

1.2.1. NGƯỜI GỬI HÀNG

- Người gửi hàng được hưởng giá cước thấp hơn giá cước thường phải trả cho người chuyên chở. Điều đó đặc biệt có lợi cho những chủ hàng nhỏ chưa có cơ sở kinh doanh vững chắc và chưa đủ sức mạnh thương lượng giá cước với các hãng tàu biển, máy bay.

- Thuận lợi hơn trong việc giao nhận hàng hoá. Người gửi hàng giao dịch qua các đại lý gom hàng có thể gửi hàng trong phạm vi rộng rãi nhiều địa chỉ, không phải liên hệ với nhiều hãng chuyên chở.

- Cung cấp dịch vụ trọn gói cho người gửi hàng. Người gom hàng làm các dịch vụ đưa hàng từ cửa đến cửa và phân phối hàng, là những dịch vụ mà người chuyên chở thường không làm.

Lợi ích kinh tế mà người gửi hàng sẽ nhận được được minh họa qua ví dụ sau:

Ví dụ:

+ Có 50 lô riêng lẻ mỗi lô 2MT, biểu cước hàng lẻ của người chuyên chở là 60 USD/MT. Nếu gửi hàng lẻ cho người chuyên chở thì tổng tiền cước mà những người gửi hàng lẻ phải trả là:

$$50 \times 2 \times 60 = 6.000 \text{ USD}$$

+ Người gom hàng chỉ thu của những người gửi hàng lẻ tiền cước là 50 USD/MT (thấp hơn so với biểu cước hàng lẻ của người chuyên chở). Tổng tiền cước mà những người gửi hàng lẻ phải trả cho người gom hàng là:

$$50 \times 2 \times 50 = 5.000 \text{ USD}$$

+ Người gửi hàng lẻ khi sử dụng dịch vụ gom hàng cũng tiết kiệm được so với gửi từng lô lẻ cho người chuyên chở là:

$$6.000 - 5.000 = 1.000 \text{ USD}$$

1.2.2. NGƯỜI CHUYÊN CHỞ:

- Tiết kiệm được thời gian và chi phí trong việc đóng gói lô hàng lẻ



và họ sẽ chỉ tập trung vào nghiệp vụ chuyên chở hàng hoá

- Tận dụng được tối đa khả năng chuyên chở nhờ người gom hàng đã đóng đầy hàng hoá vào các container

- Người chuyên chở thường thu hồi được đầy đủ tiền cước vì thu từ người gom hàng. Người gom hàng đã chịu trách nhiệm thu ở từng người gửi hàng lẻ và thanh toán cho người chuyên chở, coi như họ là chủ hàng của toàn bộ các lô hàng lẻ.

1.2.3. NGƯỜI GOM HÀNG

Về tài chính, người gom hàng được hưởng chênh lệch giữa tổng số cước thu được của những người gửi hàng lẻ với số tiền cước phải trả cho người chuyên chở theo giá cước hàng nguyên thấp hơn. Ngoài ra, người gom hàng cũng thường được hưởng giá cước ưu đãi mà người chuyên chở dành cho họ vì họ thường xuyên có khối lượng lớn hàng hóa để chở. Lợi ích của người gom hàng có thể được minh họa bằng ví dụ sau:

Ví dụ:

+ Có 50 lô riêng lẻ mỗi lô 2MT, người gom hàng nhận 50 lô hàng lẻ này và gom lại thành 1 lô hàng nguyên có khối lượng là 100 MT và gửi hàng cho người chuyên chở theo biểu cước hàng nguyên là 30USD/MT. Như vậy, người gom hàng phải trả cho người chuyên chở là:

$$100 \times 30 = 3.000 \text{ USD}$$

+ Người gom hàng thu của những người gửi hàng lẻ tiền cước là 50 USD/MT (thấp hơn so với biểu cước hàng lẻ của người chuyên chở). Tổng tiền cước mà những người gửi hàng lẻ phải trả cho người gom hàng là:

$$50 \times 2 \times 50 = 5.000 \text{ USD}$$

+ Người gom hàng thu được khoản chênh lệch là:

$$5.000 - 3.000 = 2.000 \text{ USD}$$

1.2.4. NỀN KINH TẾ QUỐC DÂN

Dịch vụ gom hàng không những làm tăng thêm thu nhập cho người giao nhận mà còn tiết kiệm chi phí cho người gửi hàng. Vì vậy, việc gom hàng làm giảm giá thành xuất khẩu, tăng sức cạnh tranh trên thị trường quốc tế.



1.3. VAI TRÒ, TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GOM HÀNG

1.3.1. VAI TRÒ

Khi nhận hàng lẻ từ những người gửi hàng lẻ, người gom hàng lấy danh nghĩa của mình thực hiện dịch vụ và cấp vận đơn gom hàng (House Bill of Lading) hoặc biên lai nhận hàng (Forwarder's Certificate of Receipt) cho từng chủ hàng lẻ. Đối với những người có hàng gửi, người gom hàng là người chuyên chở, còn đối với người "chuyên chở thực sự", anh ta là người gửi hàng. Những người gửi lẻ, nhận lẻ không trực tiếp làm việc với người "chuyên chở thực sự". Người gom hàng mua "buôn" chỗ xếp hàng của người chuyên chở "thực sự" để bán "lẻ" cho những người gửi hàng riêng lẻ.

Như vậy, trong hoạt động của mình, người gom hàng có thể đóng vai trò là người chuyên chở hoặc chỉ là đại lý, phụ thuộc vào vận đơn mà họ cấp. Nếu người gom hàng cấp FBL (FIATA Negotiable Multimodal Transport Bill of Lading) thì họ luôn đóng vai trò là người chuyên chở. Còn nếu họ cấp House Bill of Lading, House Airway Bill thì họ đóng vai trò là đại lý giao nhận.

1.3.2. TRÁCH NHIỆM

Do cấp vận đơn của chính mình, người gom hàng đóng vai trò của một người chuyên chở và chịu trách nhiệm thực hiện toàn bộ việc vận tải từ lúc anh ta nhận hàng ở địa điểm đi cho đến khi giao ở nơi đến. Người gom hàng phải chịu trách nhiệm về những hành vi của mình, của người chuyên chở khác... mà anh ta thuê để thực hiện hợp đồng vận tải. Nói cách khác là người gom hàng phải nhận trách nhiệm về những mất mát hư hỏng có thể xảy ra khi hàng nằm trong sự trông giữ của "người chuyên chở thực sự" (actual carrier). Mỗi khi có vấn đề xảy ra đối với hàng hóa như, hàng hóa bị hư hỏng, đổ vỡ, thất lạc, giao chậm... thì các chủ hàng sẽ khiếu kiện chính người gom hàng. Người gom hàng thu ở người gửi hàng tiền cước vận chuyển cho dịch vụ vận chuyển mà họ cung cấp chứ không phải tiền hoa hồng. Hiện nay chưa có một văn bản pháp lý riêng nào quy định trách nhiệm của người gom hàng mà trách nhiệm của người gom hàng đối với hàng hóa là do luật lệ của các phương thức vận tải có liên quan quy định.

Người cung cấp dịch vụ gom hàng có thể là các hãng vận chuyển hoặc các công ty giao nhận. Khi là các hãng vận chuyển người gom hàng

đồng thời cũng là “người chuyên chở thực sự”, tự vận chuyển hàng hóa bằng các phương tiện của chính mình. Người gom hàng phải thực hiện nghiệp vụ chuyên chở hàng lẻ, ký phát vận đơn, xếp hàng lên tàu, đưa hàng đến nơi đến, dỡ hàng ra khỏi phương tiện vận tải và giao hàng cho người nhận theo vận đơn mà mình đã ký phát tại nơi đi. Khi là các công ty giao nhận (không cung cấp dịch vụ vận chuyển), bằng việc phát hành chứng từ vận tải, đã cam kết trách nhiệm của người vận tải đối với người gửi hàng lẻ. Người gom hàng khi nhận các lô hàng lẻ từ những người gửi hàng lẻ sẽ cấp vận đơn cho họ. Vận đơn này sẽ là cơ sở để người gom hàng giao hàng cho những người nhận hàng lẻ ở nơi đến. Nhưng đối với những “người chuyên chở thực sự” thì người gom hàng chính là người gửi hàng. Người gom hàng sẽ giao các lô hàng nguyên cho người chuyên chở và lấy vận đơn. Sau đó sẽ dùng các vận đơn này để lấy các lô hàng nguyên ở nơi đến.

1.4. VẬN ĐƠN ĐƯỢC SỬ DỤNG TRONG DỊCH VỤ GOM HÀNG

Chứng từ vận tải chủ yếu dùng trong dịch vụ gom hàng của người gom hàng là:

1.4.1. VẬN ĐƠN CỦA NGƯỜI GIAO NHẬN HAY VẬN ĐƠN THỨ CẤP (House Bill of Lading, House Airway Bill).

Là chứng từ vận tải do người gom hàng cấp cho các chủ hàng lẻ khi người gom hàng nhận hàng để chở. Nếu chở bằng đường biển thì sử dụng House B/L, nếu vận chuyển bằng đường hàng không thì sử dụng House Air Waybill. Vận đơn này dùng để điều chỉnh mối quan hệ giữa người gom hàng và các chủ hàng lẻ và là cơ sở để những người nhận hàng lẻ nhận hàng tại đại lý của người gom hàng ở nơi đến. Vận đơn của người gom hàng còn được gọi là vận đơn thứ cấp vì nó được phát hành sau khi có vận đơn chủ (Master B/L hay Master Air Waybill) và phải dựa vào vận đơn chủ, phát hành trước. Gọi là vận đơn chủ hay vận đơn thứ cấp là căn cứ vào nội dung tờ vận đơn chứ không căn cứ vào tên gọi của vận đơn là Master B/L (Master Air Waybill) hay House B/L (House Airway Bill). Nội dung của vận đơn gom hàng gồm có các nội dung cơ bản của một vận đơn đường biển hay vận đơn hàng không. Tuy nhiên, với vận đơn gom hàng có một số điểm khác biệt cần lưu ý. Đó là, vận đơn gom hàng do các đại lý giao nhận ký phát và thường được ghi đảm nhận để chuyên chở (Taken in charge for transport) vì

địa điểm tiếp nhận để vận chuyển và cảng để xếp lên tàu hay sân bay không ít trường hợp cách xa nhau hàng trăm cây số nên trước khi ra cảng hàng hóa có thể phải trải qua một hành trình bằng phương tiện đường bộ. Ngoài ra, trong vận đơn gom hàng người gửi hàng gọi là Consignor xuất phát từ động từ tiếng Anh “to consign” có nghĩa là ủy thác vận chuyển, ký gửi hàng.

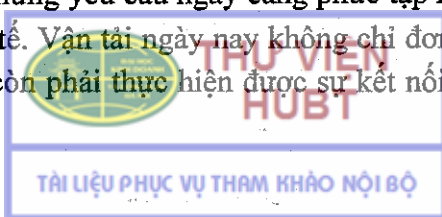
Trong phương thức thanh toán bằng L/C, theo UCP 600, vận đơn của người gom hàng không được chấp nhận thanh toán vì người cấp vận đơn không phải là người chuyên chở mà là người gom hàng. Do đó, FIATA (International Federation of Freight Forwarders Association - Liên đoàn các hiệp hội giao nhận kho vận quốc tế) đề nghị người gom hàng sử dụng vận đơn vận tải đa phương thức của FIATA trong vận tải đường biển và vận đơn trung lập (Neutral Air Waybill) theo mẫu của IATA (International Air Transport Association - Hiệp hội vận tải hàng không Quốc tế) trong vận tải hàng không.

1.4.2. VẬN ĐƠN CHỦ (Master Bill of lading, Master Air Waybill).

Là vận đơn do người chuyên chở thực tế cấp cho người gom hàng khi nhận hàng từ người gom hàng. Vận đơn này dùng để điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở thực tế và người gom hàng và là cơ sở để đại lý của người gom hàng lấy hàng từ người chuyên chở tại nơi đến. Vận đơn chủ điều chỉnh quan hệ pháp lý giữa hãng tàu vận chuyển, hãng hàng không và đại lý giao nhận theo quy định của luật hàng hải, hàng không quốc gia nơi hãng tàu, hãng hàng không có trụ sở cùng các Công ước quốc tế phổ biến trên thế giới. Vận đơn chủ quy định các quyền và nghĩa vụ của hãng tàu, hãng hàng không về quá trình tiếp nhận, xếp, vận chuyển, dỡ hàng và trả hàng chủ yếu liên quan tới chặng đường biển, đường hàng không. Nội dung của vận đơn chủ bao gồm các nội dung của một vận đơn đường biển, vận đơn đường hàng không thông thường do hãng tàu hay hãng hàng không ký phát.

2. VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC QUỐC TẾ

Với vai trò là cầu nối hỗ trợ hoạt động thương mại, vận tải hiện đại cần phải đáp ứng những yêu cầu ngày càng phức tạp hơn của thị trường vận tải nội địa và quốc tế. Vận tải ngày nay không chỉ đơn thuần là việc chuyển dịch hàng hóa mà còn phải thực hiện được sự kết nối quá trình vận chuyển



thành một chuỗi vận tải không gián đoạn nhằm làm cho quá trình vận chuyển hàng hóa an toàn hơn, nhanh chóng hơn, mức độ tin cậy cao hơn và đơn giản hơn. Vận tải đa phương thức (VTĐPT) đang trở thành một phương thức vận tải phổ biến bên cạnh các phương thức vận tải truyền thống (đường bộ, đường sắt, đường sông, hàng không và vận tải biển) vì có thể đáp ứng được những đòi hỏi nói trên của thị trường vận tải hàng hóa.

2.1. KHÁI NIỆM VÀ ĐẶC ĐIỂM

2.1.1. KHÁI NIỆM VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC QUỐC TẾ

Chúng ta có thể tiếp cận thuật ngữ vận tải đa phương thức (Multimodal Transport) hay còn gọi là vận tải liên hợp (Combined Intermodal Transport) từ các nguồn thông tin khác nhau.

Ngày 24/8/1980 hội nghị của Liên hiệp quốc họp tại Geneva đã thông qua công ước của Liên hợp quốc về vận tải hàng hóa đa phương thức quốc tế (UN Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980). Theo công ước này vận tải đa phương thức quốc tế được định nghĩa như sau:

Vận tải đa phương thức quốc tế là việc chuyên chở bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức, theo đó hàng hóa được người vận tải đa phương thức nhận trách nhiệm để đưa từ một địa điểm đến giao ở một địa điểm thuộc một nước khác.

Tiếp sau, UNCTAD (Ủy ban của liên hợp quốc về thương mại và phát triển) đã cùng ICC (Phòng thương mại quốc tế) đưa ra bản quy tắc chung về chứng từ vận tải đa phương thức (UNTACD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents) có hiệu lực từ 1/1/1992. Theo bản quy tắc này vận tải đa phương thức quốc tế được định nghĩa như sau: “*Vận tải đa phương thức là việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất là hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức từ một địa điểm nơi nhận trách nhiệm đối với hàng ở một nước đến một địa điểm được chỉ định giao hàng ở một nước khác*”

Năm 2005, đánh dấu mốc quan trọng với VTĐPT trong khu vực ASEAN với Hiệp định khung ASEAN về VTĐPT được ký tại Vientiane, Lào (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) đã định

nghĩa: “VTĐPT quốc tế là hình thức vận chuyển hàng hóa bởi ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau dựa trên một hợp đồng vận tải đa phương thức từ một điểm giao hàng cho người VTĐPT tại một nước cho đến điểm giao hàng tại một nước khác. Việc giao nhận hàng thông qua hợp đồng vận tải đơn phương thức sẽ không được xem như là VTĐPT quốc tế”

Tại Việt Nam, trên cơ sở Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19 tháng 10 năm 2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 12 năm 2009, được sửa đổi, bổ sung bởi nghị định số 89/2011/NĐ-CP ngày 10 tháng 10 năm 2011 của Chính phủ có hiệu lực kể từ ngày 25 tháng 11 năm 2011, bộ Giao thông vận tải đã ban hành văn bản hợp nhất số 03/VBHN-BGTVT vào ngày 12 tháng 07 năm 2013. Theo văn bản hợp nhất này, vận tải đa phương thức quốc tế được định nghĩa như sau:

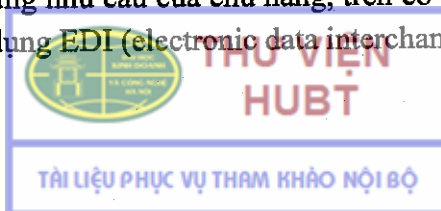
“Vận tải đa phương thức” là việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở hợp đồng vận tải đa phương thức.

“Vận tải đa phương thức quốc tế” là vận tải đa phương thức từ nơi người kinh doanh vận tải đa phương thức tiếp nhận hàng hóa ở Việt Nam đến một địa điểm được chỉ định giao trả hàng ở nước khác và ngược lại.

Căn cứ vào các định nghĩa nêu trên, có thể đưa ra định nghĩa tổng quát về VTĐPT:

- Là sự vận chuyển của các đơn vị xếp dỡ tiêu chuẩn trong một chuỗi vận tải liên tục door-to-door;
- Sử dụng ít nhất là hai phương thức vận tải khác nhau mà không mở bao bì hàng hóa khi thay đổi phương tiện vận tải;
- Chỉ có một người đứng ra tổ chức quá trình vận tải;
- Chỉ sử dụng một chứng từ vận tải duy nhất (đơn giản hóa);
- Vận tải hàng hóa từ điểm xuất phát ở 1 nước đến điểm giao hàng ở 1 nước khác thì gọi là VTĐPT quốc tế;
- Đảm bảo vận chuyển hàng hóa liên tục ở các tuyến tốt nhất, với chi phí hiệu quả, đáp ứng nhu cầu của chủ hàng, trên cơ sở đơn giản hóa chứng từ, tăng cường sử dụng EDI (electronic data interchange);

2.1.2. ĐẶC ĐIỂM



- Có ít nhất hai phương thức vận tải tham gia.

- Vận tải đa phương thức quốc tế dựa trên một hợp đồng đơn nhất và được thể hiện trên một chứng từ đơn nhất (Multimodal transport document) hoặc một vận đơn vận tải đa phương thức (Multimodal transport Bill of Lading) hay vận đơn vận tải liên hợp (Combined transport Bill of Lading).

- Người kinh doanh vận tải đa phương thức là người duy nhất phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trước người gửi hàng trong một quá trình vận chuyển từ khi nhận hàng để chuyên chở cho tới khi giao xong hàng cho người nhận kể cả việc chậm giao hàng ở nơi đến. Như vậy, MTO chịu trách nhiệm đối với hàng hóa theo một chế độ trách nhiệm (Rigime of Liability) nhất định. Chế độ trách nhiệm của MTO có thể là chế độ trách nhiệm thống nhất (Uniform Liability System) hoặc chế độ trách nhiệm từng chặng (Network Liability System) tùy theo sự thoả thuận của hai bên.

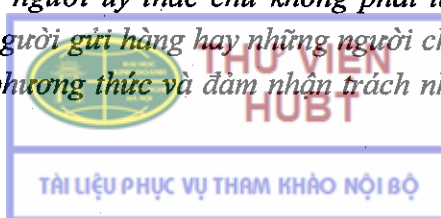
- Trong vận tải đa phương thức quốc tế, nơi nhận hàng để chờ và nơi giao hàng thường ở những nước khác nhau và hàng hóa thường được vận chuyển bằng những dụng cụ vận tải như container, palet, trailer...

- Lợi thế của vận tải đa phương thức là khả năng vận chuyển từ cửa đến cửa (door to door) nhờ tận dụng được lợi thế của các phương thức vận tải linh động như vận tải ô tô.

2.1.3. KHÁI NIỆM NGƯỜI KINH DOANH VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC (MTO- MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR)

Trong phương thức vận tải đa phương thức chỉ có một người duy nhất chịu trách nhiệm về hàng hoá trong suốt quá trình chuyên chở, đó là người kinh doanh vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Operator – MTO)

Theo Công ước của Liên hợp quốc về vận tải hàng hóa đa phương thức quốc tế (UN Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980), MTO “là bất kỳ người nào tự mình hoặc thông qua một người khác thay mặt cho mình, ký một hợp đồng vận tải đa phương thức và hoạt động như là một người uỷ thác chứ không phải là một người đại lý hoặc người thay mặt người gửi hàng hay những người chuyên chở tham gia công việc vận tải đa phương thức và đảm nhận trách nhiệm thực hiện hợp đồng”.



Quy tắc chung về chứng từ vận tải đa phương thức (UNTACD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents) định nghĩa như sau:

“MTO là bất kỳ một hợp đồng vận tải đa phương thức và nhận trách nhiệm thực hiện hợp đồng đó như là một người chuyên chở”.

“Người chuyên chở là người thực sự thực hiện hoặc cam kết thực hiện việc chuyên chở hoặc một phần chuyên chở, dù người này với người kinh doanh vận tải đa phương thức có là một hay không”.

Có các loại MTO như sau:

- Người kinh doanh vận tải đa phương thức có tàu biển (VO-MTOs - Vessel operating Multimodal Transport Operators). MTO có tàu bao gồm các chủ tàu biển, kinh doanh khai thác tàu biển nhưng mở rộng kinh doanh cả dịch vụ vận tải đa phương thức. Các chủ tàu này thường không sở hữu và khai thác các phương tiện vận tải đường bộ, đường sắt và đường hàng không mà phải ký hợp đồng để chuyên chở trên các chặng đó nhằm hoàn thành hợp đồng vận tải đa phương thức.

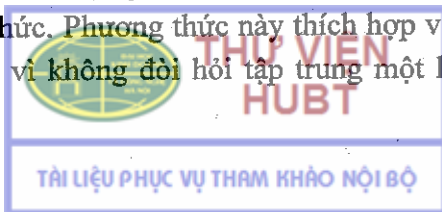
- Người kinh doanh vận tải đa phương thức không có tàu biển (NVO-MTOs - NonVessel Operating Multimodal Transport Operators-) MTO không có tàu gồm có:

+ Chủ sở hữu một trong các phương tiện vận tải khác không phải là tàu biển như ô tô, máy bay, tàu hoả. Họ cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức, do đó phải đi thuê các loại phương tiện vận tải nào họ không có.

+ Những người kinh doanh dịch vụ liên quan đến vận tải như bốc dỡ, kho hàng, nhưng không có phương tiện vận tải nào chuyên làm vận tải đa phương thức, chuyên kí kết hợp đồng kết nối các phương tiện vận tải

+ Những người chuyên chở công cộng không có tàu, những người này không kinh doanh tàu biển nhưng lại cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức thường xuyên, kể cả việc gom hàng trên những tuyến đường nhất định, phổ biến ở Mỹ.

+ Người giao nhận (Freight Forwarder). Hiện nay người giao nhận có xu thế không chỉ làm đại lý mà còn cung cấp dịch vụ vận tải, đặc biệt là vận tải đa phương thức. Phương thức này thích hợp với các nước đang phát triển như Việt nam vì không đòi hỏi tập trung một lượng lớn vốn đầu tư,



hơn nữa có thể tập trung khả năng để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng.

2.2. QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN

2.2.1. NHU CẦU PHÁT TRIỂN VTĐPT

VTĐPT ngày càng phát triển và phổ biến hơn xuất phát từ những lý do sau:

- *Xu thế tiêu chuẩn hóa*, như vận chuyển bằng container, pallet; tận dụng lợi thế về quy mô;

- *Chi phí hiệu quả do kết hợp ưu thế của từng phương thức vận tải*: vận tải linh hoạt, tần suất lớn, đơn giản hóa (với sự tham gia và chịu trách nhiệm của một nhà tổ chức vận tải); Yếu tố môi trường làm giảm mức độ sử dụng các phương thức vận tải gây ô nhiễm môi trường bằng những phương thức vận tải thân thiện hơn;

- *Sự gia tăng của hoạt động thương mại quốc tế*, giải quyết vấn đề quá tải ở một số phương thức vận tải (điều chỉnh cân đối tỷ trọng vận tải giữa các phương thức vận tải);

- *Toàn cầu hóa* thương mại và sản xuất để phục vụ hiệu quả cho chuỗi cung ứng toàn cầu.

2.2.2. LỢI ÍCH CỦA VTĐPT

VTĐPT phát triển theo đúng hướng và kết hợp được sự tham gia của các phương thức vận tải sẽ đóng góp quan trọng vào hoạt động thương mại và sản xuất cũng như nền kinh tế quốc dân. Cụ thể lợi ích do VTĐPT mang lại có thể được phân tích như sau:

- Giảm thời gian tiêu phí ở các điểm chuyển tải. Vận tải đa phương thức được thực hiện theo kế hoạch và phối hợp thành một hoạt động đơn nhất, giảm đến mức tối thiểu thời gian tiêu phí và rủi ro tổn thất, trộm cắp hư hỏng hàng hoá ở các điểm chuyển tải. Người kinh doanh vận tải liên hiệp giữ những mối dây liên lạc của mình và phối hợp việc trao đổi chuyển tiếp ở các điểm chuyển tải. Người kinh doanh vận tải liên hiệp giữ những mối dây liên lạc của mình và phối hợp việc trao đổi chuyển tiếp ở các điểm chuyển tải một cách trôi chảy.

- Giảm chi phí logistic, giảm gánh nặng về chứng từ và các thủ tục



vì VTĐPT sử dụng một chứng từ duy nhất là chứng từ VTĐPT hoặc vận đơn VTĐPT. Các thủ tục hải quan và quá cảnh ước quốc tế hoặc khu vực hai bên hay nhiều bên, từ đó dẫn tới giảm chi phí sản xuất và tiêu thụ hàng hóa ;

- Khuyến khích thương mại quốc tế phát triển và tăng trưởng kinh tế. VTĐPT tạo ra những dịch vụ vận tải mới, góp phần giải quyết công ăn việc làm cho xã hội. Để tính toán hiệu quả của VTĐPT trên một chặng đường nào đó so với vận tải đơn phương thức (Unimodal transport) hoặc vận tải đứt đoạn (segmented transport) người ta không chỉ đơn thuần so sánh chi phí đã bỏ ra mà còn phải tính đến an toàn của hàng hoá, khả năng giao hàng kịp thời và tính thuận tiện mà mỗi phương án vận tải mang lại, VTĐPT đáp ứng được yêu cầu của đa số chủ hàng là chỉ muốn quan hệ với một người chuyên chở, một chứng từ vận tải và một chế độ trách nhiệm.

- Mở rộng mạng lưới vận tải và đạt được hiệu quả kinh tế cao do khi sử dụng các phương thức vận tải có khả năng chuyên chở khối lượng hàng hóa lớn;

- Tăng khả năng cạnh tranh về giá thành, chất lượng; Giúp các doanh nghiệp sản xuất và thương mại tiếp cận nhanh hơn với thị trường (đặc biệt là thị trường quốc tế) thông qua mạng lưới vận tải kết nối;

2.2.3. QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN

Vận tải đa phương thức là việc vận chuyển được tiến hành bằng ít nhất hai phương thức vận tải. Người đầu tiên có ý đồ kết hợp hai phương thức vận tải với nhau là một công ty vận tải biển của Mỹ có tên là SEA TRAIN. Đó là vào năm 1928, sau khi sắm được một tàu kiểu container của Anh. SEA TRAIN đã xếp nguyên cả các toa xe lửa lên tàu biển tại cảng đi để chở đến cảng đến. Phương pháp này đã được một công ty khác của Mỹ là SEALAND SERVICE Inc, hoàn thiện sau lần thử nghiệm đầu tiên vào năm 1956 việc chuyên chở các trên boong tàu, các kỹ sư của SEALAND SERVICE đã quyết định để bộ phận của bánh xe của các trailer lại trên bờ và chỉ vận chuyển các thùng (giống như container) từ cảng đến cảng mà thôi. SEALAND là công ty đầu tiên thấy được ý nghĩa và hiệu quả của việc kết hợp hai hoặc nhiều phương thức vận tải để tạo thành một hệ thống vận tải từ cửa đến cửa mà không nhấn mạnh bất kỳ một chặng đường vận tải

nào. VTĐPT không chỉ đơn thuần là sự kết hợp của hai hay nhiều phương thức vận tải mà kết hợp đó phải trở thành một hệ thống trong đó các phương thức vận tải tham gia, những người tham gia phải hoạt động một cách nhịp nhàng để đưa hàng hoá từ nơi gửi hàng đến nơi nhận hàng một cách nhanh nhất, an toàn nhất, hiệu quả nhất, VTĐPT là một loại hình vận tải mới với sự tham gia của nhiều phương thức vận tải nhưng do một người điều hành duy nhất chịu trách nhiệm, trên cơ sở vận dụng những thành tựu mới nhất của khoa học, công nghệ trong ngành vận tải và thông tin, cũng như hệ thống luật lệ và thủ tục hoàn thiện.

2.3. CÁC HÌNH THỨC TỔ CHỨC VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC QUỐC TẾ

2.3.1. MÔ HÌNH VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN - VẬN TẢI HÀNG KHÔNG (SEA/AIR)

Mô hình này là sự kết hợp giữa tính kinh tế của vận tải biển và sự uy việt về tốc độ của vận tải hàng không, áp dụng trong việc chuyên chở những hàng hoá có giá trị cao như đồ điện, điện tử và những hàng hoá có tính thời vụ cao như quần áo, đồ chơi, giấy dép. Hàng hóa sau khi được vận chuyển bằng đường biển tới cảng chuyển tải cần được chuyển tới người nhận nhanh chóng. Do vậy, bằng phương tiện máy bay là thích hợp nhất để người kinh doanh vận tải chuyển tới người nhận ở sâu trong đất liền một cách nhanh chóng, nếu vận chuyển bằng phương tiện vận tải khác thì sẽ không đảm bảo được tính thời vụ hoặc làm giảm giá trị của hàng hóa.

2.3.2. MÔ HÌNH VẬN TẢI Ô TÔ - VẬN TẢI HÀNG KHÔNG (ROAD - AIR)

Mô hình vận tải đường bộ sử dụng phương tiện có tính linh hoạt cao là ô tô kết hợp với vận tải hàng không sử dụng phương tiện máy bay với độ an toàn cao, thời gian vận chuyển ngắn trên quãng đường dài. Điều này đã kết hợp cả ưu thế của vận tải ô tô và vận tải hàng không. Mô hình này là sự kết hợp tính cơ động linh hoạt của ô tô với độ dài vận chuyển của máy bay, hay còn gọi là dịch vụ nhặt và giao (*pick up and delivery*):

- Theo phương thức này, người kinh doanh vận tải sử dụng ô tô để tập trung hàng về các cảng hàng không hoặc từ các cảng hàng không chở đến nơi giao hàng ở các địa điểm khác.

- Hoạt động vận tải ô tô thực hiện ở đoạn đầu và đoạn cuối của quá trình vận tải, có tính linh động cao, đáp ứng cho việc thu gom, tập trung hàng về đầu mối là cảng hàng không sân bay.

- Hoạt động vận tải hàng không thực hiện trung gian chuyên trở hàng hóa phục vụ cho các tuyến bay đường dài liên tỉnh có các cảng hàng không sân bay.

2.3.3. MÔ HÌNH VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT - VẬN TẢI Ô TÔ (RAIL - ROAD)

Đây là sự kết hợp giữa tính an toàn và tốc độ của vận tải đường sắt với tính cơ động của vận tải ô tô đang được sử dụng nhiều ở châu Mỹ và Châu Âu. Theo phương pháp này người ta đóng gói hàng trong các trailer được kéo đến nhà ga bằng các xe kéo gọi là tractor. Tại ga các trailer được kéo lên các toa xe và chở đến ga đến. Khi đến đích người ta lại sử dụng các tractor để kéo các trailer xuống và chở đến các địa điểm để giao cho người nhận.

2.3.4. MÔ HÌNH VẬN TẢI Ô TÔ - VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN, THỦY NỘI ĐỊA (ROAD - SEA)

Mô hình vận tải đường bộ sử dụng phương tiện có tính linh hoạt cao là ô tô kết hợp với vận tải đường biển/đường thủy nội địa sử dụng phương tiện tàu biển có chi phí vận tải tương đối thấp. Người kinh doanh vận tải sử dụng ô tô để tập trung hàng về các cảng biển hoặc từ các cảng biển đến nơi giao hàng ở các địa điểm khác. Hoạt động vận tải ô tô thực hiện ở đoạn đầu và đoạn cuối của quá trình vận tải theo cách thức này có tính linh động cao, đáp ứng cho việc thu gom, tập trung hàng về đầu mối là sân bay.

2.3.5. MÔ HÌNH VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT - Ô TÔ - VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA - ĐƯỜNG BIỂN, (RAIL - ROAD - INLAND WATERWAY - SEA)

Phương thức hỗn hợp này thường được dùng khi phải chở hàng từ một nước này đến một nước khác bằng đường biển và phải dùng một hay nhiều phương thức vận tải nội địa như đường sắt, đường bộ, đường nội thủy để chuyển hàng từ một điểm trong nội địa đến cảng biển ở nước xuất phát hay từ cảng biển vào một điểm trong nội địa ở nước hàng đến.

Theo mô hình này hàng hoá được vận chuyển bằng đường sắt, đường bộ hoặc đường nội thủy đến cảng biển của nước xuất khẩu sau đó được vận chuyển bằng đường biển tới cảng của nước nhập khẩu rồi từ đó vận chuyển đến người nhận ở sâu trong nội địa bằng đường bộ, đường sắt hoặc vận tải nội thủy. Mô hình này thích hợp với các loại hàng hoá chở bằng container trên các tuyến vận chuyển mà không yêu cầu gấp rút lắm về thời gian vận chuyển.



2.3.6. MÔ HÌNH CẦU LỤC ĐỊA (LAND BRIDGE)

Theo hệ thống này, hàng hoá (container) được vận chuyển giữa hai vùng biển (đại dương) qua một lục địa như là một cầu đất liền nối hai vùng biển đó, nghĩa là theo hình thức đường biển - đường bộ - đường biển. Trong cách tổ chức vận tải này, chặng vận tải trên đất liền được ví như chiếc cầu nối liền hai vùng biển hay hai đại dương. Các tuyến Landbridge quan trọng nhất hiện nay là:

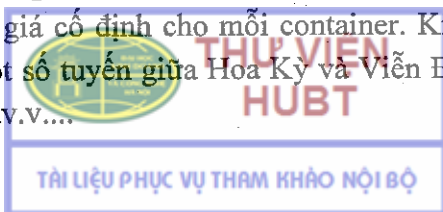
- Giữa Châu Âu hoặc Trung Đông và Viễn Đông qua lãnh thổ của các nước thuộc Liên xô cũ, sử dụng hệ thống vận tải container bằng đường sắt xuyên Xi - bi - ri. Theo tuyến đường này khoảng cách giữa Châu Á và Châu Âu được rút ngắn lại còn 13.000 km, so với chiều dài của tuyến đường biển ngắn nhất từ Châu Âu sang Châu á qua kênh Suez là 21.000km.

- Giữa Châu Âu và Viễn Đông qua lãnh thổ của Mỹ. Theo tuyến này, hàng hoá từ các nước Châu Á được vận chuyển bằng đường biển đến các cảng phía Tây của nước Mỹ. Từ đây hàng hoá được vận chuyển bằng đường sắt sang các cảng phía đông của nước Mỹ như Los Angeles, Seattle. Từ cảng này hàng hoá được vận chuyển bằng đường biển đến các nước thuộc vùng Đông Nam Á.

Từ năm 1990 hình thành một tuyến Landbridge mới qua lãnh thổ Mexico, đó là tuyến Viễn Đông - Mexico qua bờ biển phía tây của Mỹ sử dụng loại tàu hoá hai tầng (double stack train) có năng lực vận chuyển rất lớn của Mỹ.

2.3.7. MÔ HÌNH MINI - BRIDGE

Kiểu này tổ chức vận chuyển container bằng tàu biển từ cảng của một nước đến cảng của một nước khác rồi đi tiếp xe lửa đến thành phố cảng thứ hai của nước đó. Kết thúc tại ga đường sắt ở thành phố cảng thứ hai. Toàn bộ hoạt động vận chuyển được người chuyên chở đường biển cấp vận đơn đi suốt. Cầu mini tính với người gửi hàng giá cước container đi suốt gồm cả cước đường sắt cho tới thành phố cảng cuối cùng ở nước hàng đến. Người chuyên chở đường biển trả cho đường sắt tiền cước của quãng đường vận chuyển một mức giá cố định cho mỗi container. Kiểu vận tải liên hợp này thực hiện trên một số tuyến giữa Hoa Kỳ và Viễn Đông, Hoa Kỳ/Châu Âu, Hoa Kỳ/Oxtrâyliav.v....



Hình thức này cũng tương tự như Mini -bridge, chỉ khác là nơi kết thúc hành trình không phải là một thành phố cảng mà là trung tâm công nghiệp, thương mại trong nội địa.

2.3.9. MÔ HÌNH PIGGY BACK (móc lương dụng-chữ tạm dịch)

Đây là hệ thống vận tải liên hợp đường bộ được hợp nhất, là sự hỗn hợp vận tải đường ô tô và đường sắt, phổ biến ở Châu Mỹ Latinh và các nước Châu Âu và nó kết hợp trong sự nhanh chóng chắc chắn của những đoàn xe lửa với sự linh hoạt của vận tải ô tô trong việc giao hàng, nhận hàng từ cửa đến cửa. Hàng hoá đóng trên móc được xe đầu kéo kéo đến ga xe lửa. Ở ga những chiếc móc kéo được đưa lên toa mặt bằng và đầu kéo được tháo riêng ra. Ở ga đến xe đầu kéo lại kéo móc đến kho người nhận hàng. Hệ thống này đang được cải tiến tinh vi hơn bằng cách sử dụng cái gọi là "toa móc kéo" vừa là xe chạy trên đường bộ vừa là toa xe trên đường sắt. Nói cách khác xe móc di chuyển trên đường bộ như ô tô vận tải song bánh xe có thể lắp vào hệ thống hãm hơi để nối vào đoàn tàu đường sắt. Hết quãng đường sắt, lại chuyển trở lại là xe chạy đường bộ để chờ hàng giao cho khách hàng.

2.4. CƠ SỞ PHÁP LÝ CỦA VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC QUỐC TẾ

2.4.1. NGUỒN LUẬT ĐIỀU CHỈNH VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC QUỐC TẾ

Việc chuyên chở hàng hóa bằng vận tải đa phương thức quốc tế cũng phải được thực hiện trên cơ sở những quy phạm pháp luật quốc tế. Quy phạm pháp luật quốc tế điều chỉnh mối quan hệ trong vận tải đa phương thức hiện nay bao gồm:

- Công ước của LHQ về chuyên chở hàng hóa bằng vận tải đa phương thức quốc tế, 1980 (UN Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980). Công ước này được thông qua tại hội nghị của LHQ ngày 24-5-1980 tại Geneva gồm 84 nước tham gia. Cho đến nay, công ước này vẫn chưa có hiệu lực do chưa đủ số nước cần thiết để phê chuẩn, gia nhập.

- Quy tắc của UNCTAD và ICC về chứng từ vận tải đa phương thức (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents), số phát hành 48, đã có hiệu lực từ 01-01-1992. Bản quy tắc là một quy phạm pháp luật tùy ý nên khi sử dụng các bên phải dẫn chiếu vào hợp đồng.

Các văn bản pháp lý trên quy định những vấn đề cơ bản trong vận tải đa phương thức như: định nghĩa về vận tải đa phương thức, người kinh doanh vận tải đa phương thức, người chuyên chở, người gửi hàng, người nhận hàng, việc giao, nhận hàng, chứng từ vận tải đa phương thức, trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức đối với hàng hóa, trách nhiệm của người gửi hàng, khiếu nại và kiện tụng

2.4.2. TRÁCH NHIỆM CỦA MTO ĐỐI VỚI HÀNG HÓA

Trách nhiệm của MTO như quy định của công ước và bản quy tắc gọi là chế độ trách nhiệm áp dụng cho nhiều phương thức vận tải khác nhau trong một hành trình vận tải đa phương thức, tức là trong hành trình vận tải đa phương thức đó chỉ có một cơ sở trách nhiệm, một thời hạn trách nhiệm, một giới hạn trách nhiệm. Ngược lại, nếu trong một hành trình vận tải đa phương thức, trách nhiệm của MTO lại dựa trên cơ sở nhiều chế độ trách nhiệm của phương thức vận tải tham gia chuyên chở thì gọi là chế độ trách nhiệm từng chặng (Network Liability System).

a. Thời hạn trách nhiệm (Period of Responsibility)

Cả công ước và bản Quy tắc đều quy định: trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức đối với hàng hóa bao gồm khoảng thời gian từ khi MTO đã nhận hàng để chờ cho đến khi giao xong hàng. Trong đó, Công ước quy định rõ hơn:

- MTO đã nhận hàng để chờ từ lúc anh ta nhận hàng từ:
 - + Người gửi hàng hay người thay mặt người gửi hàng, hoặc
 - + Một cơ quan có thẩm quyền hay một bên thứ ba khác mà theo luật lệ áp dụng tại nơi nhận hàng, hàng hóa phải được gửi để vận chuyên.
- MTO giao hàng xong bằng cách:
 - + Trao hàng cho người nhận hàng hoặc
 - + Đặt hàng hóa dưới quyền định đoạt của người nhận hàng phù hợp với hợp đồng vận tải đa phương thức hay luật lệ hoặc tập quán của ngành kinh doanh riêng biệt ở nơi giao hàng, trong trường hợp người nhận không nhận hàng từ người kinh doanh vận tải đa phương thức hoặc
 - + Giao hàng đó cho một cơ quan có thẩm quyền hay một bên thứ ba khác mà theo luật lệ áp dụng ở nơi giao hàng, hàng hóa phải giao cho người

đó.

Luật Hàng hải Việt Nam 2015 quy định tại điều 197 như sau:

1. Người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa theo hợp đồng vận tải đa phương thức từ thời điểm nhận hàng cho đến khi trả hàng.

2. Người kinh doanh vận tải đa phương thức có thể ký các hợp đồng riêng với những người vận chuyển của từng phương thức vận tải, trong đó xác định trách nhiệm của từng bên tham gia đối với mỗi phương thức vận tải. Các hợp đồng riêng này không ảnh hưởng đến trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức đối với toàn bộ quá trình vận chuyển.

b. Cơ sở trách nhiệm (Basic of Liability)

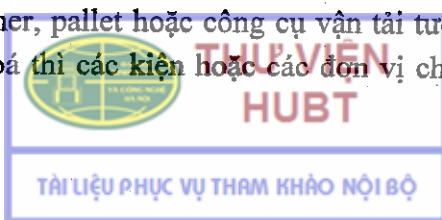
MTO phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát hoặc hư hỏng của hàng hoá, cũng như chậm giao hàng nếu sự cố gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra khi hàng hoá còn thuộc phạm vi trách nhiệm của MTO, trừ phi MTO chứng minh được rằng anh ta, người làm công hoặc đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để ngăn chặn sự cố xảy ra và hậu quả của nó.

Chậm giao hàng xảy ra khi hàng hoá không được giao trong thời hạn đã thoả thuận. Nếu không thoả thuận thời gian như vậy thì trong một thời gian hợp lý mà một MTO cần mẫn có thể giao, có tính đến hoàn cảnh của sự việc. Nếu hàng hoá không được giao trong một thời gian 90 ngày liên tục kể từ ngày hết thời hạn thoả thuận hoặc trong một thời gian hợp lý nói trên thì có thể coi như hàng hoá đã mất.

c. Giới hạn trách nhiệm (Limit of Liability)

+ Theo công ước của Liên hợp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng vận tải đa phương thức quốc tế, 1980 (UN Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980) thì giới hạn trách nhiệm của MTO là 920 SDR cho mỗi kiện hay đơn vị hoặc 2,75 SDR cho mỗi kg hàng hoá cả bị bị mất tùy theo cách tính nào cao hơn. Để tính toán số tiền nào cao hơn sẽ áp dụng các quy tắc sau đây:

- Khi container, pallet hoặc công cụ vận tải tương tự được sử dụng để đóng gói hàng hoá thì các kiện hoặc các đơn vị chuyên chở có kê khai



vào chứng từ vận tải đa phương thức và được đóng gói vào công cụ vận tải đó được coi là kiện hoặc đơn vị. Nếu những kiện và đơn vị không được liệt kê vào vận tải đa phương thức thì tất cả hàng oá trong công cụ vận tải đó được coi là một kiện hoặc một đơn vị chuyên chở.

– Trong trường hợp bản thân các công cụ vận tải đó bị mất mát hoặc hư hỏng thì công cụ vận tải đó, nếu không thuộc sở hữu hoặc không do MTO cung cấp, được coi là một đơn vị chuyên chở. Nếu hành trình vận tải đa phương thức không bao gồm vận tải đường biển hoặc đường thủy nội địa thì trách nhiệm của MTO không vượt quá 8,33 SDR cho mỗi kg hàng hoá cả bì bị mất hoặc hư hỏng. Đối với việc chậm giao hàng thì thời hạn trách nhiệm của MTO sẽ là một số tiền tương đương với 2,5 lần tiền cước của số hàng giao chậm nhưng không vượt quá tổng số tiền cước theo hợp đồng vận tải đa phương thức.

Trong trường hợp mất mát, hư hỏng của hàng hoá xảy ra trên một chặng đường nào đó của vận tải đa phương thức mà trên chặng đường đó lại bắt buộc áp dụng một công ước quốc tế hoặc luật quốc gia có quy định một giới hạn trách nhiệm cao hơn giới hạn trách nhiệm này thì sẽ áp dụng giới hạn trách nhiệm của công ước quốc tế hoặc luật quốc gia bắt buộc đó. MTO sẽ mất quyền hưởng giới hạn trách nhiệm nếu người khiếu nại chứng minh được rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra là do hành vi hoặc lỗi lầm cố ý của MTO để gây ra tổn thất.

Với tư cách của một người chuyên chở, MTO còn phải chịu trách nhiệm về những hành vi và lỗi lầm của người làm công hoặc đại lý của mình, khi người làm công hoặc đại lý đó hành động trong phạm vi công việc được giao. MTO còn chịu trách nhiệm về hành vi và lỗi lầm của bất kỳ người nào khác mà MTO sử dụng dịch vụ như thể hành vi và lỗi lầm đó là của mình

+ Theo quy tắc của UNCTAD và ICC về chứng từ vận tải đa phương thức (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents), số phát hành 48, trách nhiệm của MTO đối với hàng hoá có thấp hơn chút ít so với công ước. Bản quy tắc đã miễn trách nhiệm cho MTO, trong trường hợp hàng hoá bị mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng do những sơ suất, hành vi, lỗi lầm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu trong việc điều khiển hoặc

quản trị tàu (khi hàng hoá được vận chuyển bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa) hoặc do cháy, trừ trường hợp người chuyên chở có lỗi thực sự hoặc cố ý.

Giới hạn trách nhiệm của MTO theo bản quy tắc cũng thấp hơn: 666,67 SDR cho mỗi kiện hoặc đơn vị hoặc 2 SDR cho mỗi kg hàng hoá bị mất hay hư hỏng. Tóm lại, vận tải đa phương thức là phương thức vận tải đang được phát triển mạnh trên thế giới có tác dụng thúc đẩy sự phát triển buôn bán quốc tế, đáp ứng được yêu cầu của phương thức giao hàng “từ kho người bán đến kho của người mua”. Ở Việt Nam hàng hoá được vận chuyển theo hình thức vận tải đa phương thức là các loại hàng được đóng trong container, chủ yếu là những mặt hàng như quần áo may sẵn, hàng nông sản, hàng đông lạnh và một số mặt hàng tiêu dùng khác, còn hàng hoá nhập khẩu là các nguyên liệu gia công như: vải, sợi, len, da... hay các máy móc thiết bị..

+ Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, tại điều 198.

1. Trường hợp hàng hóa bị mất mát, hư hỏng xảy ra ở một phương thức vận tải nhất định của quá trình vận chuyển, các quy định của pháp luật tương ứng điều chỉnh phương thức vận tải đó của vận tải đa phương thức được áp dụng đối với trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức.

2. Trường hợp không thể xác định được hàng hóa bị mất mát, hư hỏng xảy ra ở phương thức vận tải nào thì người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm bồi thường theo quy định về miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển tại Điều 151 và Điều 152 của Bộ luật này.

2.4.3. THÔNG BÁO TỒN THẤT VÀ KHIẾU NẠI ĐỐI VỚI MTO

a) Thông báo tổn thất

- Tổn thất rõ rệt: phải thông báo bằng văn bản cho MTO không muộn hơn 10 ngày làm việc sau ngày giao hàng cho người nhận.

- Tổn thất không rõ rệt: người nhận gửi thông báo tổn thất cho MTO trong vòng 6 ngày liên tục sau ngày giao hàng hóa được giao cho mình.

- Chậm giao hàng: thông báo phải gửi trong vòng 60 ngày sau ngày



sau ngày hàng hóa được giao cho người nhận hoặc sau ngày người nhận hàng nhận được thông báo là đã giao hàng

Nếu không có thông báo tổn thất gửi MTO trong thời hạn trên thì việc giao hàng của MTO được coi là đã phù hợp với chứng từ vận tải đa phương thức.

b) Khiếu nại MTO

Theo bản công ước của Liên hợp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng vận tải đa phương thức quốc tế thì thời hạn để khiếu nại MTO là 6 tháng và theo quy tắc của UNCTAD và ICC về chứng từ vận tải đa phương thức thì thời hạn khiếu nại MTO là 9 tháng kể từ ngày giao hàng hoặc từ ngày hàng hóa đáng lẽ phải được giao cho người nhận

2.5. CHỨNG TỪ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC QUỐC TẾ

2.5.1. KHÁI NIỆM

Theo Quy tắc của UNCTAD/ICC, chứng từ vận tải đa phương thức là chứng từ chứng minh cho một hợp đồng vận tải đa phương thức và có thể được thay thế bởi một thư truyền dữ liệu điện tử, như luật pháp áp dụng cho phép và có hình thức có thể lưu thông hoặc không thể lưu thông, có ghi rõ tên người nhận.

Theo Công ước của LHQ, chứng từ vận tải đa phương thức là một chứng từ làm bằng chứng cho một hợp đồng vận tải đa phương thức, cho việc nhận hàng để chở của người kinh doanh vận tải đa phương thức và cam kết của anh ta giao hàng theo đúng những điều khoản của hợp đồng.

Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, chứng từ vận tải đa phương thức được quy định tại điều 196 như sau:

1. *Hợp đồng vận tải đa phương thức là hợp đồng được giao kết giữa người gửi hàng và người kinh doanh vận tải đa phương thức, theo đó người kinh doanh vận tải đa phương thức đảm nhiệm vận chuyển hàng hóa để thu giá dịch vụ vận chuyển cho toàn bộ quá trình vận chuyển, từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng bằng ít nhất hai phương thức vận tải, trong đó phải có phương thức vận tải bằng đường biển.*

2. *Người kinh doanh vận tải đa phương thức là người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận tải đa phương thức với*

người gửi hàng.

3. Người gửi hàng là người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận tải đa phương thức với người kinh doanh vận tải đa phương thức.

4. Chứng từ vận tải đa phương thức là bằng chứng của hợp đồng vận tải đa phương thức, xác nhận việc người kinh doanh vận tải đa phương thức nhận hàng để vận chuyển và cam kết trả hàng theo đúng thỏa thuận của hợp đồng.

Khi MTO nhận trách nhiệm về hàng hoá, anh ta hoặc người được uỷ quyền sẽ cấp một chứng từ vận tải đa phương thức tùy theo người gửi hàng lựa chọn ở dạng lưu thông được hay không lưu thông được.

- Chứng từ vận tải đa phương thức lưu thông được khi được lập theo lệnh hoặc cho người cầm chứng từ (bearer). Cần lưu ý:

+ Nếu lập theo lệnh, nó sẽ chuyển nhượng được bằng ký hậu (endorsement)

+ Nếu lập cho người cầm chứng từ, nó chuyển nhượng được mà không cần ký hậu

+ Nếu cấp một bộ nhiều bản gốc phải ghi rõ số bản gốc trong bộ

+ Nếu cấp các bản sao, mỗi bản sao sẽ ghi “không lưu thông được” (non-negotiable copy).

- Chứng từ vận tải đa phương thức được cấp theo hình thức không lưu thông được khi nó ghi rõ tên người nhận hàng

2.5.2. NỘI DUNG

Chứng từ vận tải đa phương thức nhìn chung có những nội dung cơ bản sau:

- Tính chất chung của hàng hóa, những ký mã hiệu chính để nhận dạng hàng hóa, tính chất nguy hiểm của hàng hóa nếu có, số lượng kiện, trọng lượng cả bì và những chi tiết khác do người gửi hàng cung cấp

- Tình trạng bên ngoài của hàng hoá

- Tên và địa điểm kinh doanh chính của người kinh doanh vận tải đa phương thức



- Tên người gửi hàng
- Tên người nhận hàng nếu được người gửi hàng chỉ định
- Địa điểm và ngày mà người kinh doanh vận tải đa phương thức nhận hàng để chở
- Địa điểm giao hàng
- Ngày hay thời hạn giao hàng ở địa điểm giao nếu được thoả thuận rõ ràng giữa các bên
- Nói rõ chứng từ vận tải đa phương thức lưu thông được hay không lưu thông được
- Nơi và ngày cấp chứng từ vận tải đa phương thức
- Chữ ký của MTO hoặc người được anh ta uỷ quyền
- Tiền cước cho mỗi phương thức vận tải, nếu có thoả thuận rõ ràng giữa các bên hoặc tiền cước kể cả loại tiền ở mức người nhận hàng phải trả hoặc chi dẫn nào khác nói lên tiền cước do người nhận phải trả
- Hình thức dự kiến các phương thức vận tải và các địa điểm chuyên tải nếu đã biết khi cấp chứng từ vận tải đa phương thức.
- Điều nói về việc áp dụng công ước.
- Bất cứ chi tiết nào khác mà các bên có thể thoả thuận với nhau và ghi vào chứng từ vận tải đa phương thức nếu không trái với luật pháp của nước nơi chứng từ vận tải đa phương thức được cấp.

2.5.3. CÁC LOẠI CHỨNG TỪ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

Công ước của Liên Hiệp Quốc về vận tải đa phương thức quốc tế ngày 5/10/1980 cho đến nay vẫn chưa có hiệu lực, cho nên chưa có mẫu chứng từ vận tải đa phương thức mang tính chất quốc tế để các nước áp dụng. Song dựa vào bản quy tắc về chứng từ vận tải đa phương thức của UNCTAD/ICC nhiều tổ chức quốc tế về vận tải, giao nhận cũng đã soạn thảo một số mẫu chứng từ để sử dụng trong kinh doanh. Sau đây là một số mẫu chứng từ vận tải đa phương thức thường gặp:

a. FIATA Negotiable Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)

Đây là loại vận đơn suốt do Liên đoàn các Hiệp hội giao nhận quốc tế (FIATA – Federation Internationale des Associations de Transitaires et

assimiles) soạn thảo để dùng cho các nhà giao nhận quốc tế, đồng thời đóng vai trò là MTO trong VTĐPT

Vận đơn này đã được sửa đổi nhiều lần và được áp dụng rộng rãi nhất trong VTĐPT hiện nay. Khi cấp FBL người giao nhận không những phải chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng VTĐPT mà còn chịu trách nhiệm thực hiện những sai sót trong quá trình vận chuyển hàng hóa của người chuyên chở và các bên thứ ba khác mà anh ta sử dụng dịch vụ vận chuyển.

FBL là một chứng từ lưu thông được và được các ngân hàng chấp nhận thanh toán theo phương thức tín dụng chứng từ. Chứng từ này cũng thể dùng trong vận tải đường biển.

b. Chứng từ vận tải liên hợp (COMBIDOC-Combined transport document)

COMBIDOC do BIMCO soạn thảo để cho người kinh doanh vận tải đa phương thức có tàu biển sử dụng (VO.MTO). Chứng từ này đã được phòng thương mại quốc tế chấp nhận, thông qua.

c. Chứng từ vận tải đa phương thức (MULTIDOC – Multimodal transport document)

Chứng từ này do Hội đồng LHQ về buôn bán và phát triển (UNCTAD) soạn thảo trên cơ sở Công ước của LHQ về VTĐPT do công ước chưa có hiệu lực nên chứng từ này cũng ít được sử dụng.

d. Chứng từ vừa dùng cho vận tải liên hợp vừa dùng cho vận tải đường biển (Bill of Lading for Combined transport Shipment or port to port Shipment).

Đây là loại chứng từ do các hãng tàu phát hành để mở rộng kinh doanh sang các phương thức vận tải khác nếu khách hàng cần.



CÂU HỎI VÀ BÀI TẬP CHƯƠNG 5

Câu 1: Định nghĩa, đặc điểm VTĐPT và hiệu quả của VTĐPT

Câu 2: Các hình thức tổ chức VTĐPT

Câu 3: Nêu các nguồn luật điều chỉnh vận tải đa phương thức trên thế giới và ở Việt Nam.

Câu 4: Định nghĩa và phân loại MTO

Câu 5: Quy định thời hạn trách nhiệm của MTO theo CU 1980 của Liên Hợp Quốc và Bản Quy tắc UNTACD/ICC

Câu 6: Quy định cơ sở trách nhiệm của MTO theo CU 1980 của Liên Hợp Quốc và Bản Quy tắc UNTACD/ICC

Câu 7: Quy định giới hạn trách nhiệm của MTO theo CU 1980 của Liên Hợp Quốc và Bản Quy tắc UNTACD/ICC

Câu 8: Quy định về thông báo tổn thất và khiếu nại người kinh doanh vận tải đa phương thức

Câu 9: Định nghĩa, các loại chứng từ vận tải đa phương thức

Câu 10: Ưu nhược điểm của VTĐPT

Câu 11: Dịch vụ gom hàng là gì? Các bước trong nghiệp vụ gom hàng

Câu 12: Lợi ích của dịch vụ gom hàng? Trách nhiệm và vai trò của của người gom hàng

Câu 13: Phân biệt Master B/L và House B/L



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

TÀI LIỆU THAM KHẢO CHƯƠNG 5

1. Bộ Luật hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015.
2. Công ước của Liên hợp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng vận tải đa phương thức quốc tế, 1980 (UN Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980)
3. Quy tắc của UNCTAD và ICC về chứng từ vận tải đa phương thức (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents), số phát hành 48, đã có hiệu lực từ 01- 01-1992
4. Giáo trình Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương, NXB thông tin và truyền thông 2012, TS. Trịnh Thị Thu Hương (chủ biên)

**THƯ VIỆN
HUBT****TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ**

CHƯƠNG 6

BẢO HIỂM HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

1. TỔNG QUAN VỀ BẢO HIỂM

1.1. LỊCH SỬ RA ĐỜI CỦA NGÀNH BẢO HIỂM

Khái niệm bảo hiểm đã được hình thành từ lâu đời và ngành bảo hiểm đóng vai trò vô cùng quan trọng trong mọi lĩnh vực của đời sống kinh tế - xã hội. Trước công nguyên, ở Ai Cập, những người thợ đẽo đá đã biết thành lập “quỹ tương trợ” để giúp đỡ nạn nhân trong các vụ tai nạn. Từ đó, các hoạt động mang tính chất của bảo hiểm dần được hình thành và phát triển theo sự phát triển của xã hội loài người. Ban đầu là các hình thức quỹ dự trữ, quỹ tương trợ đơn giản, sau đó là các loại hình bảo hiểm đa dạng, phong phú được phát triển như ngày nay.

Bảo hiểm hàng hải là ngành bảo hiểm ra đời sớm nhất trong các ngành bảo hiểm còn tồn tại đến ngày nay, nó phát triển gắn liền với hàng hóa và thương mại quốc tế. Vào khoảng thế kỷ thứ 5 trước Công nguyên, trong vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, để tránh mất mát cả một lô hàng, người ta đã biết áp dụng kỹ thuật chia nhỏ lô hàng thành nhiều chuyến để phân tán rủi ro. Tuy nhiên, không phải lô hàng nào cũng có thể chia nhỏ, đồng thời cũng vô cùng bất lợi vì chủ hàng trong việc đảm bảo thời gian giao hàng đúng hạn, các thương nhân đã áp dụng hình thức “cho vay mạo hiểm”, theo đó, trong trường hợp xảy ra tổn thất đối với hàng hoá trong quá trình vận chuyển, người vay sẽ được miễn không phải trả khoản tiền vay cả vốn lẫn lãi. Ngược lại, họ sẽ phải trả một lãi suất rất cao khi hàng hoá đến bến an toàn. Phần chênh lệch lãi suất này có thể xem là hình thức sơ khai của phí bảo hiểm. Song số vụ tổn thất xảy ra ngày càng nhiều làm cho các nhà kinh doanh cho vay vốn cũng lâm vào thế không thu hồi được vốn. Và để phòng ngừa rủi ro, dịch vụ bảo hiểm đã ra đời.

Một trong những đơn bảo hiểm đầu tiên được tìm thấy là đơn bảo hiểm cấp vào năm 1347 tại Genoa, Italia. Tuy nhiên, đến khoảng cuối thế kỷ XV, bảo hiểm hàng hải mới thực sự phát triển. Vào thời gian này, nhu cầu

giao thương giữa Châu Âu và các lục địa tăng mạnh và hầu hết việc đi lại được thực hiện bằng đường biển. Đến thế kỷ XVII, nước Anh chiếm vị trí dẫn đầu trong buôn bán và hàng hải quốc tế và Luân Đôn là trung tâm thương mại phát triển nhất thế giới.

Tàu của các nước đi từ Châu Á, Châu Âu, Châu Mỹ, Châu Phi đều về cập bến ở hai bờ sông Thame của Luân Đôn. Edward Lloyd's khi ấy là một thuyền trưởng về hưu đã mở một quán cà phê ở phố Great Tower ở Luân Đôn vào khoảng năm 1692. Các các nhà buôn, chủ ngân hàng, người chuyên chở, người bảo hiểm... thường đến đây để trao đổi các thông tin về các con tàu viễn dương, về hàng hóa chuyên chở trên tàu, về sự an toàn và tình hình tai nạn của các chuyến tàu.... Việc làm chính của ông vẫn là cung cấp địa điểm để khách hàng đến giao dịch bảo hiểm, hội họp. Những thỏa thuận bảo hiểm hàng hải đã xuất hiện để đảm bảo bồi thường cho các khách hàng nếu tàu của họ gặp rủi ro. Hãng bảo hiểm Lloyd's ra đời năm 1720, và dần phát triển thành hãng bảo hiểm có uy tín vào bậc nhất. Mẫu đơn bảo hiểm tàu và hàng của Lloyd's (Lloyd's SG form) vẫn áp dụng cho đến ngày nay.

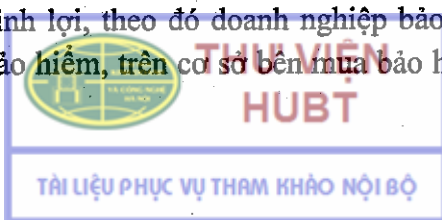
1.2. KHÁI NIỆM VÀ BẢN CHẤT CỦA BẢO HIỂM

1.2.1. Khái niệm bảo hiểm

Bảo hiểm là một dịch vụ tài chính, dựa trên sự tính toán khoa học, áp dụng nguyên tắc huy động tài chính của nhiều người, nhiều tổ chức tạo thành một quỹ bảo hiểm bằng tiền để bồi thường cho những mất mát, thiệt hại về tài chính do tài sản hoặc tính mạng con người được bảo hiểm gặp phải những rủi ro bất ngờ. Có nhiều khái niệm khác nhau về bảo hiểm:

Tập đoàn bảo hiểm AIG của Mỹ định nghĩa: Bảo hiểm là một cơ chế, theo cơ chế này, một người, một doanh nghiệp hay một tổ chức chuyên nhượng rủi ro cho công ty bảo hiểm, công ty đó sẽ bồi thường cho người được bảo hiểm các tổn thất thuộc phạm vi bảo hiểm và phân chia giá trị thiệt hại giữa tất cả những người được bảo hiểm.

Luật Kinh doanh bảo hiểm của Việt Nam số 24/2000/QH10 ngày 19/12/2000: Kinh doanh bảo hiểm là hoạt động của doanh nghiệp bảo hiểm nhằm mục đích sinh lợi, theo đó doanh nghiệp bảo hiểm chấp nhận rủi ro của người được bảo hiểm, trên cơ sở bên mua bảo hiểm đóng phí bảo hiểm



để doanh nghiệp bảo hiểm trả tiền bảo hiểm cho người thụ hưởng hoặc bồi thường cho người được bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm.

Từ các khái niệm nêu trên có thể đưa ra một khái niệm chung về bảo hiểm sau đây: *Bảo hiểm là sự thỏa thuận của một cá nhân hay tổ chức (người được bảo hiểm) với một tổ chức (người bảo hiểm), theo đó người được bảo hiểm sẽ đóng một khoản tiền nhất định (phí bảo hiểm) để đổi lấy cam kết bồi thường của người bảo hiểm khi đối tượng bảo hiểm bị thiệt hại, mất mát do một rủi ro đã thỏa thuận gây ra.*

Từ khái niệm trên, một số thuật ngữ sau đây cần làm rõ:

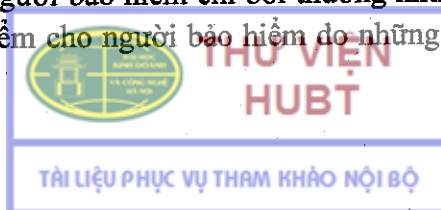
- Người bảo hiểm (insurer, underwriter) là người nhận trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm về những thiệt hại, mất mát mà người được bảo hiểm phải chịu khi rủi ro xảy ra đối với đối tượng bảo hiểm, người bảo hiểm được hưởng phí bảo hiểm.

- Người được bảo hiểm (insured) là người có lợi ích bảo hiểm, là người bị thiệt hại, mất mát khi rủi ro xảy ra đối với đối tượng bảo hiểm và được người bảo hiểm bồi thường, người được bảo hiểm có trách nhiệm đóng phí bảo hiểm.

- Đối tượng bảo hiểm (subject-matter of insurance): là lợi ích được mang ra bảo hiểm, đối tượng bảo hiểm bao gồm: tài sản (hữu hình, vô hình), con người, trách nhiệm đối với bên thứ ba.

- Phí bảo hiểm (premium, insurance fees): là khoản tiền mà người được bảo hiểm phải nộp cho người bảo hiểm để đổi lấy quyền được bồi thường. Phí bảo hiểm được xem là thu nhập của người bảo hiểm nhưng đồng thời là nghĩa vụ phải trả cho người được bảo hiểm nếu đối tượng bảo hiểm xảy ra thiệt hại, mất mát. Phí bảo hiểm được tính trên cơ sở tỷ lệ phí bảo hiểm. Tỷ lệ phí bảo hiểm thường do người bảo hiểm ấn định trên hợp đồng bảo hiểm, phụ thuộc vào các yếu tố như: mức độ, khả năng xảy ra rủi ro; giá trị của đối tượng bảo hiểm, phí thu về đủ để bồi thường, bù đắp chi phí và có lợi hay không?

- Rủi ro được bảo hiểm (risk insured against): là những rủi ro được hai bên thỏa thuận, người bảo hiểm chỉ bồi thường những thiệt hại mất mát của đối tượng bảo hiểm cho người bảo hiểm do những rủi ro đã thỏa thuận gây ra.



1.2.2. Bản chất của bảo hiểm

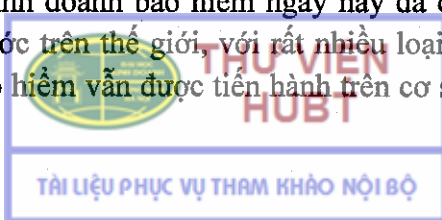
Trong kinh doanh bảo hiểm, các công ty bảo hiểm dựa trên nguyên tắc luật số lớn. Bằng sự tham gia đóng góp là những khoản phí của người tham gia bảo hiểm vào một quỹ chung, khi có rủi ro xảy ra quỹ sẽ được sử dụng để bù đắp những thiệt hại của chính những người này, trong trường hợp không có rủi ro hoặc có rủi ro nhưng không dẫn đến thiệt hại thì những người tham gia bảo hiểm sẽ mất khoản phí đã đóng, khoản phí này chính là lợi nhuận của công ty bảo hiểm. Như vậy, có thể thấy, thực chất của bảo hiểm là việc phân chia tổn thất của một người hoặc một số người cho tất cả những người tham gia bảo hiểm cùng chịu. Do đó, để hoạt động bảo hiểm thực hiện hiệu quả thì phải có nhiều người tham gia, số người tham gia càng đông thì xác suất xảy ra rủi ro đối với mỗi người càng nhỏ và kinh doanh bảo hiểm càng có lãi.

Bảo hiểm không chỉ là một hình thức kinh doanh dựa trên mối quan hệ giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm nhằm giảm thiểu rủi ro cho người được bảo hiểm mà bảo hiểm còn được mở rộng ra với cộng đồng xã hội, giảm thiểu rủi ro và gánh nặng cho nền kinh tế. Với hình thức số đông bù cho số ít bị thiệt hại, các công ty bảo hiểm sẽ điều tiết, hạn chế được những rủi ro cho người tham gia bảo hiểm, để những người này nhanh chóng tái hòa nhập, khôi phục cuộc sống, công việc sản xuất, kinh doanh, không ảnh hưởng đến nền kinh tế, cộng đồng xã hội. Bên cạnh chức năng bù đắp tổn thất thì quỹ bảo hiểm còn được sử dụng để trang trải các chi phí cho chính các hoạt động của công ty bảo hiểm, tuân thủ các quy định của pháp luật trong kinh doanh như nộp thuế, phí...; một phần quỹ dùng để quỹ đầu tư sinh lời vào các lĩnh vực của nền kinh tế thông qua chủ đầu tư là các công ty bảo hiểm.

Như vậy, thực chất bảo hiểm là hệ thống các quan hệ kinh tế phát sinh trong quá trình phân phối lại tổng sản phẩm xã hội dưới hình thái giá trị nhằm bù đắp tổn thất do rủi ro bất ngờ gây ra cho người được bảo hiểm, đảm bảo cho quá trình sản xuất được thường xuyên và liên tục.

1.3. CÁC NGUYÊN TẮC CƠ BẢN CỦA BẢO HIỂM

Hoạt động kinh doanh bảo hiểm ngày nay đã đạt đến trình độ phát triển cao ở nhiều nước trên thế giới, với rất nhiều loại hình khác nhau, tuy nhiên, hoạt động bảo hiểm vẫn được tiến hành trên cơ sở một số nguyên tắc



cơ bản sau đây:

1.3.1. Nguyên tắc chỉ bảo hiểm rủi ro, không bảo hiểm một sự chắc chắn

Theo nguyên tắc này người bảo hiểm chỉ bảo hiểm và bồi thường những tổn thất do một rủi ro xảy ra ngẫu nhiên như một sự cố, một tai nạn, tai họa bất ngờ nằm ngoài ý muốn của con người chứ không bảo hiểm một sự việc đã xảy ra hoặc chắc chắn, đương nhiên xảy ra.

Bảo hiểm là giải pháp nhằm giải quyết những hậu quả của những sự cố rủi ro ngoài ý muốn của con người, những rủi ro đó con người không thể kiểm soát được hoặc chỉ kiểm soát được một phần. Người bảo hiểm không nhận bảo hiểm khi biết chắc chắn rủi ro được bảo hiểm sẽ xảy ra, ví dụ tàu vận chuyển hàng hóa không đủ khả năng đi biển, hàng hóa không được bao gói đúng quy định, hàng bao bì thông thường xếp trên boong..., ngoài ra cũng sẽ không nhận bảo hiểm trong trường hợp rủi ro đã xảy ra, đối tượng bảo hiểm đã bị thiệt hại như tàu đâm phải đá ngầm, nước tràn vào hầm tàu, hàng hóa bị ngập nước, biển chết.

1.3.2. Nguyên tắc trung thực tuyệt đối

Nguyên tắc trung thực tuyệt đối trong kinh doanh bảo hiểm là nguyên tắc quan trọng, xuyên suốt trong quá trình giao kết và thực hiện hợp đồng bảo hiểm. Tất cả các giao dịch trong quá trình bảo hiểm từ khâu viết đơn yêu cầu được bảo hiểm đến khâu bồi thường khi có thiệt hại xảy ra phải được thực hiện trên cơ sở các bên (người bảo hiểm và người được bảo hiểm) tin cậy lẫn nhau, không được lừa dối nhau, trung thực tuyệt đối. Các bên chịu trách nhiệm về tính chính xác của các thông tin cung cấp cho nhau.

- Người bảo hiểm có trách nhiệm cung cấp đầy đủ các thông tin liên quan đến hợp đồng bảo hiểm cho người được bảo hiểm như: các điều kiện, điều khoản, quyền lợi, nguyên tắc, thể lệ, giá cả bảo hiểm..., đồng thời giải đáp thấu đáo mọi thắc mắc của người được bảo hiểm. Người bảo hiểm cố ý cung cấp thông tin sai sự thật để ký kết hợp đồng bảo hiểm thì người được bảo hiểm có quyền đơn phương hủy bỏ thực hiện hợp đồng, người bảo hiểm có trách nhiệm phải bồi thường những thiệt hại phát sinh do những sai sót của mình cho người được bảo hiểm. Người bảo hiểm không được nhận bảo hiểm khi biết được đối tượng bảo hiểm đến nơi an toàn.

- Người được bảo hiểm phải khai báo đầy đủ, chính xác các nội dung liên quan đến đối tượng bảo hiểm, cung cấp kịp thời các thông tin liên quan

đến sự thay đổi của đối tượng bảo hiểm, các rủi ro, các mối đe dọa tăng thêm nếu có..., mà người được bảo hiểm biết hoặc đáng lẽ phải biết. Người được bảo hiểm không được mua bảo hiểm khi biết chắc chắn đối tượng bảo hiểm đã bị tổn thất; không được cố ý tạo rủi ro dẫn đến tổn thất cho đối tượng bảo hiểm để nhận tiền bồi thường của người bảo hiểm.

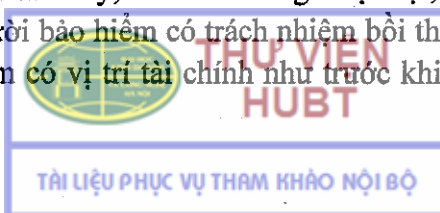
Sở dĩ phải tuân thủ nguyên tắc này trong giao dịch là nhằm đảm bảo sự khách quan, tránh các trường hợp lợi dụng, lừa đảo. Bởi lẽ, trong giao dịch bảo hiểm người bảo hiểm bán bảo hiểm dựa trên những thông tin mà người được bảo hiểm cung cấp để xác định mức độ rủi ro để từ đó đưa ra quyết định có nhận bảo hiểm hay không, bảo hiểm với điều kiện nào, phí bảo hiểm là bao nhiêu..., do đó người được bảo hiểm phải cung cấp thông tin đầy đủ, chính xác, trong trường hợp các thông tin cung cấp không chính xác khi xảy ra rủi ro dẫn đến những thiệt hại thì người bảo hiểm sẽ không bồi thường. Ví dụ, trong một yêu cầu bảo hiểm người được bảo hiểm không kê khai thông tin hàng hóa xếp trên boong, vì vậy công ty bảo hiểm bán bảo hiểm với điều kiện B-ICC1982, trong quá trình vận chuyển hàng hóa bị nước cuốn trôi công ty bảo hiểm không bồi thường dù rủi ro thuộc hợp đồng bảo hiểm vì người được bảo hiểm đã không trung thực khi cung cấp thông tin.

1.3.3. Nguyên tắc lợi ích bảo hiểm

Nguyên tắc lợi ích bảo hiểm hay quyền lợi có thể được bảo hiểm, theo nguyên tắc này người được bảo hiểm muốn mua bảo hiểm phải có lợi ích bảo hiểm, lợi ích bảo hiểm là quyền sở hữu, quyền chiếm hữu, quyền sử dụng tài sản; quyền và nghĩa vụ nuôi dưỡng, cấp dưỡng đối với đối tượng bảo hiểm. Như vậy người nào có lợi ích bảo hiểm với đối tượng bảo hiểm nào thì sẽ được đảm bảo quyền lợi nếu đối tượng bảo hiểm an toàn và ngược lại sẽ bị thiệt hại mất mát nếu đối tượng bảo hiểm gặp rủi ro. Lợi ích bảo hiểm có ý nghĩa rất quan trọng trong bảo hiểm, người nào có lợi ích bảo hiểm thì mới được quyền ký kết hợp đồng bảo hiểm và khi xảy ra tổn thất đối với đối tượng bảo hiểm thì mới được bồi thường.

1.3.4. Nguyên tắc bồi thường

Theo nguyên tắc này, khi có những thiệt hại, mất mát đối với đối tượng bảo hiểm, người bảo hiểm có trách nhiệm bồi thường để đảm bảo cho người được bảo hiểm có vị trí tài chính như trước khi xảy ra thiệt hại. Các



bên không được lợi dụng việc bồi thường để trục lợi. Nguyên tắc bồi thường đảm bảo người được bảo hiểm nhận được số tiền bồi thường không vượt quá giá trị tổn thất mà họ gánh chịu, trong trường hợp người được bảo hiểm mua bảo hiểm của nhiều công ty khác nhau hoặc ký nhiều hợp đồng bảo hiểm của một công ty bảo hiểm thì tổng số tiền bồi thường họ nhận được cũng không được vượt quá giá trị tổn thất.

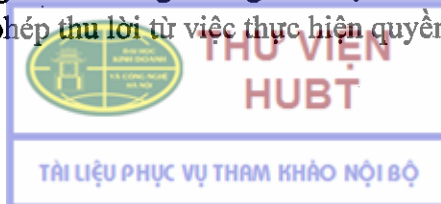
Người bảo hiểm sẽ chỉ phát sinh trách nhiệm bồi thường khi đối tượng bảo hiểm bị thiệt hại, mất mát do rủi ro được bảo hiểm gây ra.

1.3.5. Nguyên tắc thế quyền

Theo nguyên tắc này người bảo hiểm sau khi bồi thường thiệt hại cho người được bảo hiểm, có quyền thay mặt người này để đòi bên thứ ba có trách nhiệm bồi thường cho mình trong giới hạn bảo hiểm mà người bảo hiểm đã trả cho người được bảo hiểm. Thế quyền được sử dụng khi xác nhận được bên thứ ba chính là nguyên nhân dẫn đến những thiệt hại cho đối tượng bảo hiểm. Ví dụ nguyên nhân dẫn đến sự hư hỏng đối với hàng hóa là do người vận chuyển không tuân thủ đúng quy định về chăm sóc, bảo quản hàng hóa trong quá trình chuyên chở, người bảo hiểm có trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm và thế quyền người được bảo hiểm để đòi bồi thường từ người vận chuyển.

Nguyên tắc thế quyền có ý nghĩa quan trọng trong các hợp đồng bảo hiểm mà rủi ro gây ra bởi bên thứ ba, dẫn đến giảm thiểu các vụ kiện cáo, tạo điều kiện thuận lợi cho người được bảo hiểm nhận được khoản bồi thường, nhanh chóng khôi phục được vị trí tài chính ban đầu.

Để áp dụng được nguyên tắc thế quyền, người bảo hiểm phải bồi thường đầy đủ cho tổn thất mà người được bảo hiểm gánh chịu trong phạm vi bảo hiểm, và việc đòi bồi thường từ bên thứ ba phải thực hiện trên danh nghĩa của người được bảo hiểm, tức là người bảo hiểm chỉ được hưởng những lợi ích từ những quyền lợi mà người được bảo hiểm được hưởng mà không có bất kỳ quyền hạn nào đối với những vấn đề nằm ngoài giới hạn những quyền lợi mà người được bảo hiểm được hưởng. Người bảo hiểm chỉ được phép thu số tiền bồi thường tối đa từ bên thứ ba bằng số tiền họ đã bồi thường. Điều này có nghĩa là không chỉ người được bảo hiểm mà cả người bảo hiểm không được phép thu lời từ việc thực hiện quyền đòi bồi thường.



1.4. PHÂN LOẠI BẢO HIỂM

Căn cứ vào các tiêu chí khác nhau, có thể chia bảo hiểm thành các loại khác nhau.

1.4.1. Phân loại theo đối tượng bảo hiểm

Căn cứ vào đối tượng bảo hiểm chia bảo hiểm thành 3 nhóm:

- Bảo hiểm tài sản: là loại bảo hiểm lấy tài sản làm đối tượng bảo hiểm. Khi xảy ra rủi ro tổn thất về tài sản như mất mát, hủy hoại về vật chất, người bảo hiểm có trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm căn cứ vào giá trị thiệt hại thực tế và mức độ đảm bảo thuận tiện hợp đồng;

- Bảo hiểm con người: đối tượng của các loại hình này, chính là tính mạng, thân thể, sức khỏe của con người. Người ký kết hợp đồng bảo hiểm, nộp phí bảo hiểm để thực hiện mong muốn nếu như rủi ro xảy ra làm ảnh hưởng tính mạng, sức khỏe của người được bảo hiểm thì họ hoặc một người thụ hưởng hợp pháp khác sẽ nhận được khoản tiền do người bảo hiểm trả. Bảo hiểm con người có thể là bảo hiểm nhân thọ hoặc bảo hiểm tai nạn - bệnh tật. Khác với bảo hiểm tài sản và bảo hiểm trách nhiệm dân sự, khoản tiền mà người bảo hiểm trả cho người được bảo hiểm trong các hợp đồng bảo hiểm nhân thọ thường không mang tính chất bồi thường thiệt hại mà đơn thuần chỉ là việc thực hiện cam kết của người bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm.

- Bảo hiểm trách nhiệm dân sự: Đối tượng bảo hiểm là trách nhiệm phát sinh do ràng buộc của các quy định trong luật dân sự, theo đó, người được bảo hiểm phải bồi thường bằng tiền cho người thứ 3 những thiệt hại gây ra do hành vi của mình hoặc do sự vận hành của tài sản thuộc sở hữu của chính mình. Bảo hiểm trách nhiệm dân sự có thể là bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp hoặc bảo hiểm trách nhiệm công cộng.

1.4.2. Phân loại theo phương thức quản lý

Với cách phân loại này, nghiệp vụ bảo hiểm được chia làm 2 loại:

- Bảo hiểm tự nguyện: Là những loại bảo hiểm mà hợp đồng được ký kết dựa hoàn toàn trên sự cân nhắc và nhận thức của người được bảo hiểm. Đây là tính chất vốn có của bảo hiểm thương mại khi nó có vai trò như là một hoạt động dịch vụ phục vụ cho sản xuất và sinh hoạt con người.



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

- Bảo hiểm bắt buộc: Được hình thành trên cơ sở luật định nhằm bảo vệ lợi ích của người được bảo hiểm khi có rủi ro xảy ra và bảo vệ lợi ích của toàn bộ nền kinh tế - xã hội. Các hoạt động nguy hiểm có thể dẫn đến tổn thất con người và tài chính trầm trọng gắn liền với trách nhiệm dân sự nghề nghiệp thường là đối tượng của sự bắt buộc này. Ví dụ: bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới, khi sở hữu xe máy hay ô tô thì theo luật định người chủ sở hữu bắt buộc phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự. Tuy nhiên, sự bắt buộc chỉ là bắt buộc người có đối tượng mua bảo hiểm phải mua bảo hiểm chứ không bắt buộc mua bảo hiểm của công ty bảo hiểm nào, người được bảo hiểm được tự do lựa chọn công ty bảo hiểm cho mình.

1.4.3. Phân loại theo mục đích bảo hiểm

Với cách phân loại này, các loại hình bảo hiểm được chia làm 2 loại: bảo hiểm xã hội và bảo hiểm thương mại. Trong đó, bảo hiểm xã hội nhằm phục vụ cho các chính sách xã hội của Nhà nước; bảo hiểm thương mại nhằm mục tiêu lợi nhuận.

- Bảo hiểm xã hội là loại hình bảo hiểm nhằm phục vụ các chính sách xã hội của Nhà nước, bảo hiểm xã hội bao gồm: bảo hiểm hưu trí, bảo hiểm y tế, bảo hiểm tai nạn lao động, bảo hiểm thất nghiệp...

- Bảo hiểm thương mại là hoạt động kinh doanh bảo hiểm của công ty bảo hiểm nhằm mục đích sinh lợi, theo đó công ty bảo hiểm chấp nhận rủi ro của người được bảo hiểm, trên cơ sở bên mua bảo hiểm đóng phí bảo hiểm để công ty bảo hiểm trả tiền bảo hiểm cho người thụ hưởng hoặc bồi thường cho người được bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm. Bảo hiểm thương mại bao gồm các loại như: bảo hiểm tài sản, bảo hiểm nhân thọ, bảo hiểm hàng hóa vận chuyển trên đường, bảo hiểm cháy nổ, bảo hiểm tiền gửi....

1.4.4. Phân loại theo nghiệp vụ bảo hiểm

Theo quy định của điều 7 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của luật kinh doanh bảo hiểm Việt Nam số 61/2010/QH12 ngày 24 tháng 11 năm 2010, có các loại nghiệp vụ bảo hiểm sau đây:

a. Bảo hiểm nhân thọ bao gồm:

- Bảo hiểm trọn đời;
- Bảo hiểm sinh kỳ;



- Bảo hiểm tử kỳ;
- Bảo hiểm hỗn hợp;
- Bảo hiểm trả tiền định kỳ;
- Bảo hiểm liên kết đầu tư;
- Bảo hiểm hưu trí.

b. Bảo hiểm phi nhân thọ bao gồm:

- Bảo hiểm tài sản và bảo hiểm thiệt hại;
- Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển đường bộ, đường biển, đường thủy nội địa, đường sắt, đường không;
- Bảo hiểm hàng không;
- Bảo hiểm xe cơ giới;
- Bảo hiểm cháy, nổ;
- Bảo hiểm thân tàu và trách nhiệm dân sự của chủ tàu;
- Bảo hiểm trách nhiệm;
- Bảo hiểm tín dụng và rủi ro tài chính;
- Bảo hiểm thiệt hại kinh doanh;
- Bảo hiểm nông nghiệp.

c. Bảo hiểm sức khỏe bao gồm:

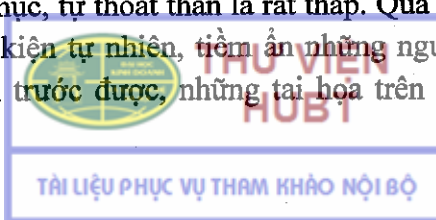
- Bảo hiểm tai nạn con người;
- Bảo hiểm y tế;
- Bảo hiểm chăm sóc sức khỏe.

d. Các nghiệp vụ bảo hiểm khác do Chính phủ quy định.

2. BẢO HIỂM HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

2.1. SỰ CẦN THIẾT PHẢI BẢO HIỂM HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Vận tải đường biển là một trong những loại hình vận tải với mức độ nguy hiểm cao, đường vận chuyển bốn bề là nước vì vậy khi xảy ra rủi ro khả năng tự khắc phục, tự thoát thân là rất thấp. Quá trình vận tải phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện tự nhiên, tiềm ẩn những nguy hiểm mà con người không thể dự đoán trước được, những tai họa trên biển như bão tố, sóng

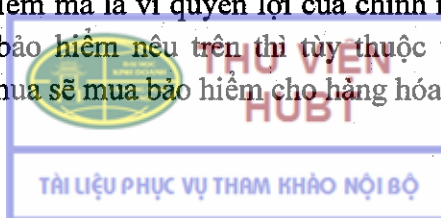


thần, băng trôi, động đất, núi lửa...; hay tai nạn như đắm va, chìm đắm, mắc cạn, cháy nổ... thường xuyên xảy ra gây những thiệt hại nặng nề cho chủ hàng, chủ tàu về cả tài sản, con người trong quá trình sản xuất, kinh doanh và bảo hiểm là giải pháp để giải quyết và khắc phục những tổn thất do những rủi ro gây ra.

Trong các văn bản pháp luật quốc tế điều chỉnh về vận tải biển quy định trách nhiệm của người chuyên chở rất hạn chế, theo Nghị định thư SDR sửa đổi Quy tắc Hague-Visby là 666,67 SDR/1 kiện hàng hay 2 SDR/1kg hàng hóa; theo Công ước Hamburg 1978 là 835 SDR/1 kiện hàng hay 2,5 SDR/ 1 kg hàng hóa; theo công ước Rotterdam 2009 là 875 SDR/1 kiện hàng hay 3 SDR/ 1 kg hàng hóa bị tổn thất nếu lỗi do người chuyên chở gây ra, như vậy trách nhiệm này được tính bằng khối lượng hàng hóa và áp dụng cho mọi loại hàng hóa khác nhau, không phân chia hàng hóa có giá trị cao hay thấp. Thêm vào nữa theo quy định của các văn bản pháp lý nêu trên thì việc khiếu nại đòi bồi thường từ người chuyên chở rất khó khăn đặc biệt ở khâu chứng minh lỗi thuộc về người chuyên chở. Vì vậy để nhanh chóng nhận được sự bồi thường khi có tổn thất, người chủ hàng cần tìm tới nghiệp vụ bảo hiểm.

Mua bảo hiểm hàng hóa sẽ tạo ra tâm lý an tâm trong sản xuất kinh doanh cho các doanh nghiệp. Bảo hiểm là biện pháp phòng ngừa rủi ro hữu hiệu, tạo tâm lý an toàn cho doanh nghiệp từ khâu ký kết hợp đồng, thực hiện hợp đồng, đến khi hợp đồng kết thúc thành công. Trên cơ sở đó các hợp đồng lớn được ký kết, quá trình sản xuất kinh doanh được diễn ra trôi chảy, khi xảy ra sự cố ngẫu nhiên thì bảo hiểm sẽ giúp cho các doanh nghiệp giải quyết những hậu quả và nhanh chóng về vị trí tài chính ban đầu.

Bên cạnh đó, trong quá trình kinh doanh xuất nhập khẩu, mua bảo hiểm hàng hóa là một tập quán thương mại, tùy thuộc vào quy tắc giao hàng quy định trong Incoterms 2010, thì mua bảo hiểm đối với hàng hóa là bắt buộc. Theo Incoterms 2010, quy tắc CIF, CIP quy định người bán có trách nhiệm mua bảo hiểm cho hàng hóa vì quyền lợi của người mua, tuy nhiên các quy tắc còn lại không có nghĩa là người bán và người mua không có trách nhiệm mua bảo hiểm mà là vì quyền lợi của chính mình, với những ý nghĩa quan trọng của bảo hiểm nêu trên thì tùy thuộc vào từng quy tắc, người bán hoặc người mua sẽ mua bảo hiểm cho hàng hóa.



2.2. RỦI RO TRONG CHUYÊN CHỜ HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Rủi ro trong chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển là những tai nạn, tai hoạ, sự cố xảy ra một cách bất ngờ ngẫu nhiên hoặc những mối đe doạ nguy hại, khi xảy ra gây tổn thất cho đối tượng bảo hiểm. Ví dụ như: bão tố, sóng thần, tàu bị mắc cạn, đâm va, chìm đắm... Rủi ro trong chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển có nhiều loại.

2.2.1. Căn cứ vào nguyên nhân phát sinh rủi ro

Căn cứ vào nguồn gốc phát sinh rủi ro, có thể chia rủi ro trong chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển thành các loại sau đây:

- Thiên tai: là những hiện tượng tự nhiên mà con người không thể chi phối được như : biển động, bão tố, gió lốc, sét đánh, núi lửa, động đất sóng thần...

- Tai hoạ: là những tai nạn xảy ra đối với con tàu ở ngoài biển như : tàu bị mắc cạn, đâm va, đắm chìm, cháy nổ, lật úp, mất tích... những rủi ro này được gọi là những rủi ro chính.

- Các tai nạn bất ngờ khác: là các tai nạn do các tác động ngẫu nhiên bên ngoài, không thuộc những tai nạn nêu trên. Tai nạn bất ngờ khác có thể xảy ra trong quá trình vận chuyển, xếp dỡ, giao nhận, lưu kho, bảo quản hàng hóa như: đứt cầu, mất điện, hàng hóa bị hấp hơi, mất trộm, mất cắp, những rủi ro này được gọi là những rủi ro phụ.

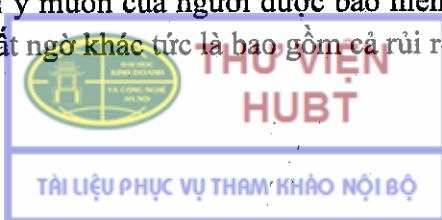
- Rủi ro do các hiện tượng chính trị, xã hội như chiến tranh, đình công, khủng bố...

- Rủi ro do bản chất hay tính chất đặc biệt của hàng hóa.

2.2.2. Căn cứ vào nghiệp vụ bảo hiểm

Chia rủi ro làm 3 loại:

- Rủi ro thông thường được bảo hiểm: là những rủi ro được kê khai trong các điều kiện bảo hiểm FPA, WA, All Risk (theo ICC 1963) và A, B, C (theo ICC 1982, ICC 2009). Đây là những rủi ro mang tính bất ngờ ngẫu nhiên xảy ra ngoài ý muốn của người được bảo hiểm như: thiên tai, tai hoạ của biển, tai nạn bất ngờ khác tức là bao gồm cả rủi ro chính và rủi ro phụ.



- Rủi ro bảo hiểm riêng: là những rủi ro mà muốn được bảo hiểm thì phải thoả thuận riêng, thoả thuận thêm chứ không được bồi thường theo các điều kiện bảo hiểm gốc. Loại rủi ro này gồm: rủi ro chiến tranh, đình công, 'hùng bố được bảo hiểm theo điều kiện riêng. Theo quy định của các công ty bảo hiểm rủi ro bảo hiểm riêng chỉ được bán khi người được bảo hiểm đã mua một phần bảo hiểm rủi ro thông thường.

- Rủi ro không được bảo hiểm: là những rủi ro không được người bảo hiểm nhận bảo hiểm hoặc không được người bảo hiểm bồi thường trong mọi trường hợp. Đó là các rủi ro đương nhiên xảy ra, chắc chắn xảy ra như rủi ro do bản chất hàng hoá, do lỗi của người được bảo hiểm gây ra...

2.3. TỒN THẤT TRONG CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

2.3.1. Khái niệm

Tồn thất là những thiệt hại, mất mát của của đối tượng bảo hiểm do những rủi ro gây ra. Trong bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển đó là những thiệt hại mất mát của hàng hóa trong quá trình vận chuyển do những rủi ro nêu trên gây ra. Nếu rủi ro là nguyên nhân thì tồn thất là kết quả, người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường khi có tồn thất xảy ra.

2.3.2. Phân loại tồn thất

2.3.2.1. Căn cứ vào mức độ tồn thất

Chia tồn thất thành hai loại: tồn thất bộ phận và tồn thất toàn bộ.

a. Tồn thất bộ phận (patial loss)

Tồn thất bộ phận là một phần hàng hóa thuộc một hợp đồng bảo hiểm bị hư hỏng, thiệt hại, mất mát. Tồn thất bộ phận thể hiện bằng các hình thức sau đây:

- Giảm số lượng: 10 kiện hàng trong đó 3 kiện bị nước cuốn trôi.
- Giảm trọng lượng: 10.000 tấn than đá bị hao hụt 500 tấn trong quá trình dỡ hàng
- Giảm dung tích: 500 thùng dầu trong đó 50 thùng bị rò rỉ, chảy dầu ra ngoài giảm thể tích một nửa.
- Giảm giá trị sử dụng: 1000 bao gạo trong đó 100 bao bị ngâm nước, bị nấm mốc chỉ làm được thức ăn cho gia súc.

Cần phân biệt giữa tổn thất bộ phận và sự hao hụt tự nhiên của hàng hóa dẫn đến trọng lượng hay dung tích của hàng hóa giảm. Ví dụ: gạo khi giao độ ẩm 10%, tuy nhiên khi về đến cảng đến độ ẩm của gạo giảm chỉ còn 5% vì vậy dẫn đến tổng trọng lượng của gạo giảm 5%, trong trường hợp này người bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường, để khắc phục khi ký hợp đồng các bên thỏa thuận mức dung sai cho hàng hóa để xác định việc giao hàng đúng trọng lượng của người bán.

b. Tổn thất toàn bộ (total loss)

Tổn thất toàn bộ là toàn bộ hàng hóa thuộc một hợp đồng bảo hiểm bị mất giá trị, giá trị sử dụng hay người được bảo hiểm mất quyền sở hữu.

Có 2 loại tổn thất toàn bộ sau đây:

- Tổn thất toàn bộ thực tế (actual total loss): là khi hàng hóa bị phá hủy hoàn toàn hay bị hư hỏng nghiêm trọng không còn là vật phẩm ban đầu hoặc hàng hóa không thể được đưa trở lại cho người được bảo hiểm. Tổn thất toàn bộ thực tế thường thể hiện ở các hình thức sau đây:

+ Hàng hóa bị hủy hoại toàn bộ như bị cháy hoàn toàn, bị nước biển cuốn trôi toàn bộ ra khỏi tàu, tàu bị đắm kéo theo hàng hóa bị phân hủy toàn bộ....

+ Hàng hóa bị hư hỏng hoàn toàn không còn là loại hàng hóa ban đầu, ví dụ như bột mì bị nước biển tràn vào bị nấm mốc, bốc mùi giảm chất lượng hoàn toàn không còn giá trị sử dụng.

+ Hàng hóa bị mất toàn bộ không quay về với người được bảo hiểm như trường hợp tàu và hàng bị cướp biển, bị bắt giữ xung công quỹ...

Khi xảy ra tổn thất toàn bộ thực tế cần mời cơ quan giám định lập biên bản là cơ sở để công ty bảo hiểm bồi thường

- Tổn thất toàn bộ ước tính (constructive total loss): là tổn thất về hàng hóa không tránh khỏi tổn thất toàn bộ thực tế hay những chi phí phải bỏ ra để cứu chữa, khôi phục hay đưa hàng về cảng đích bằng hoặc vượt quá giá trị của hàng hóa, tổn thất toàn bộ ước tính xảy ra khi hàng chưa về đến cảng đích vẫn đang trong hành trình.

Như vậy, tổn thất toàn bộ ước tính thể hiện ở 2 hình thức:

+ Tổn thất toàn bộ thực tế là không thể tránh khỏi, ví dụ một con tàu chở thủy sản, toàn bộ số thủy sản bị nhiễm khuẩn và phân hủy mạnh, theo

lich trình về đến cảng đến thì lô hàng sẽ bị hư hỏng hoàn toàn, tổn thất toàn bộ thực tế chắc chắn xảy ra.

+ Các chi phí bỏ ra để cứu chữa, khôi phục hay đưa hàng về cảng đích bằng hoặc vượt quá giá trị của hàng hóa, ví dụ một con tàu chở gạch lát nền bị chìm dọc đường, chi phí để trục vớt, phân loại, đóng gói... và chi phí thuê tàu khác đến để vận chuyển lô hàng về cảng đích dự tính lớn hơn giá trị của chính lô hàng đó. Trong trường hợp này lô hàng gạch lát nền được xác định là bị tổn thất toàn bộ ước tính.

Khi hàng hóa được xác định xảy ra tổn thất toàn bộ ước tính, người được bảo hiểm môn được bồi thường toàn bộ, người được bảo hiểm phải làm thủ tục từ bỏ hàng, từ bỏ hàng là việc người được bảo hiểm từ bỏ mọi quyền lợi liên quan đến hàng hóa hay là sự tự nguyện của người được bảo hiểm chuyển quyền sở hữu về hàng hóa cho người bảo hiểm để được bồi thường toàn bộ. Người được bảo hiểm từ bỏ hàng cần tuân thủ các quy định sau đây:

+ Thông báo từ bỏ hàng (notice of abandonment - NOA) gửi cho người bảo hiểm bằng văn bản. Thông báo phải thể hiện thiện chí sẵn sàng chuyển toàn bộ quyền sở hữu về hàng hóa cho người bảo hiểm. Trong thông báo phải phản ánh chính xác tình trạng thực tế của hàng hóa và gửi tới người bảo hiểm không chậm trễ với mục đích để người bảo hiểm có cơ hội giảm thiểu hay ngăn ngừa tổn thất.

+ Thông báo từ bỏ hàng phải được gửi cho người bảo hiểm khi hàng hóa còn ở dọc đường và chưa bị tổn thất toàn bộ thực tế.

+ Khi thông báo từ bỏ đã được người bảo hiểm chấp nhận thì không thay đổi được nữa, sở hữu về hàng hóa thuộc về người bảo hiểm và người được bảo hiểm được đòi bồi thường toàn bộ.

Trong thực tế, người bảo hiểm thường khước từ thông báo từ bỏ hàng ngay lần đầu tiên nhận được và nắm quyền chủ động đưa ra quyết định khi đã có đầy đủ các thông tin. Hành động của người bảo hiểm để hạn chế hay phòng ngừa tổn thất có thể được coi là chấp nhận từ bỏ hàng vì vậy để tránh điều này xảy ra, trong hợp đồng bảo hiểm quy định có điều khoản "khước từ" hay "từ bỏ quyền" (waiver clause). Theo điều khoản này, mọi biện pháp do người được bảo hiểm hoặc người bảo hiểm thi hành với mục đích cứu vớt, bảo quản hoặc phục hồi đối tượng bảo hiểm sẽ không được

xem như là từ chối hoặc chấp nhận mặc nhiên việc thông báo từ bỏ hàng khi xảy ra rủi ro gây tổn thất.

2.3.2.2. Căn cứ vào tính chất tổn thất và trách nhiệm bảo hiểm

Chia tổn thất thành 2 loại: tổn thất riêng và tổn thất chung

a. Tổn thất riêng

Tổn thất riêng là tổn thất xảy ra đối với một hay một số quyền lợi được bảo hiểm trên một hành trình vận chuyển hàng hóa trên biển. Hay nói cách khác tổn thất riêng là tổn thất của từng quyền lợi riêng biệt. Ví dụ, tàu đâm phải đá ngầm dẫn đến tàu bị thùng nước biển tràn vào cuốn trôi ½ hàng hóa A, 1/3 hàng hóa B bị giảm giá trị sử dụng, tàu phải sửa bịt lỗ thùng hết 10.000 USD, tất cả các tổn thất của tàu, hàng hóa A, hàng hóa B là tổn thất riêng.

Đối với tổn thất riêng, ngoài những thiệt hại vật chất của từng quyền lợi thì còn phát sinh các chi phí liên quan nhằm hạn chế tổn thất, được gọi là chi phí tổn thất riêng, ví dụ như chi phí đóng gói lại, thay thế bao bì, xếp dỡ hàng ở cảng lánh nạn.... Tổn thất riêng có thể là tổn thất bộ phận hoặc tổn thất toàn bộ. Tổn thất riêng có được người bảo hiểm bồi thường hay không phụ thuộc vào rủi ro gây ra tổn thất có nằm trong thỏa thuận của hợp đồng bảo hiểm hay không.

b. Tổn thất chung

Theo điều 292 Bộ Luật hàng hải Việt Nam 2015, tổn thất chung là những hy sinh và chi phí bất thường được thực hiện một cách có ý thức và hợp lý vì sự an toàn chung nhằm cứu tàu, hàng hóa, hành lý, giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách thoát khỏi hiểm họa chung. Theo đó, chỉ những mất mát, hư hỏng và chi phí là hậu quả trực tiếp của hành động gây ra tổn thất chung (hành động tổn thất chung) mới được tính vào tổn thất chung.

Từ khái niệm nêu trên, có thể thấy tổn thất chung được thể hiện ở 2 hình thức :

- Hy sinh tổn thất chung : là những thiệt hại về vật chất của tàu và hàng hóa, thiệt hại về cước phí của người chuyên chở do hành động tổn thất chung gây nên (hàng hóa bị vớt xuống biển, hàng hóa được dùng để bịt lỗ hỏng trên tàu, hàng bị ướt do hành động chữa cháy...)

- Chi phí tổn thất chung : là những chi phí được trả cho bên thứ ba do hành động tổn thất chung gây nên để cứu toàn bộ hành trình trên biển (chi phí cứu hộ, chi phí lai dắt, chi phí dỡ hàng, lưu kho, chi phí giám định....)

Để xác định được các hy sinh và chi phí là tổn thất chung thì các hy sinh và chi phí phải là hậu quả của hành động tổn thất chung, một hành động được xác định là hành động tổn thất chung khi có các đặc trưng sau đây :

- Hành động được thực hiện khi có rủi ro thực sự xảy ra và nghiêm trọng như bão tố, sóng thần, động đất... đặt tàu vào tình trạng vô cùng nguy hiểm.

- Hành động có ý thức và hợp lý của thuyền trưởng và thuyền viên vì an toàn chung nhằm cứu toàn bộ hành trình thoát khỏi hiểm họa chung.

Những mất mát, hư hỏng và chi phí sau đây không được tính vào tổn thất chung :

- Mọi mất mát, hư hỏng và chi phí liên quan đến các thiệt hại đối với môi trường hoặc là hậu quả của việc rò rỉ hoặc thải các chất gây ô nhiễm từ tài sản trên tàu trong hành trình chung trên biển.

- Tiền phạt do dỡ hàng chậm và bất kỳ tổn thất hay thiệt hại phải chịu hoặc các chi phí phải trả do chậm trễ dù trong hay sau hành trình và bất kỳ thiệt hại gián tiếp nào khác.

Ngoài ra, các chi phí đặc biệt vượt quá mức cần thiết chỉ được tính vào tổn thất chung trong giới hạn hợp lý đối với từng trường hợp cụ thể.

Để đảm bảo quyền lợi chung, những hy sinh tổn thất chung và chi phí tổn thất chung sẽ do chủ tàu và các chủ hàng xác định đóng góp theo tỷ lệ sau khi tính toán. Khi có tổn thất chung xảy ra trong hành trình, tuy hàng hóa không bị thiệt hại, mất mát gì thì chủ hàng vẫn phải đóng góp vào tổn thất chung. Nếu chủ hàng có mua bảo hiểm thì người bảo hiểm sẽ chịu trách nhiệm đóng thay cho người chủ hàng khoản tiền này, đây cũng chính là lợi ích của chủ hàng khi mua bảo hiểm mà xảy ra tổn thất chung.

2.4. CÁC ĐIỀU KIỆN BẢO HIỂM HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Điều kiện bảo hiểm là những điều quy định phạm vi trách nhiệm của



người bảo hiểm đối với những rủi ro gây ra tổn thất của đối tượng bảo hiểm. Vì vậy, phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm phụ thuộc vào các điều kiện bảo hiểm mà các bên thoả thuận trong hợp đồng.

2.4.1. Các điều kiện bảo hiểm của Anh

Nước Anh có một nền bảo hiểm hàng hải ra đời sớm và rất phát triển, từ thế kỷ 17, Anh đã có mẫu đơn bảo hiểm đầu tiên (Lloy's SG form of policy), Luật bảo hiểm hàng hải 1906 (Marine Insurance Act – MIA) của Anh đến nay vẫn được nhiều nước trên thế giới áp dụng. Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa của Viện những người bảo hiểm London (Institute of London Underwriters – ILU, từ năm 1999 đổi thành Hiệp hội bảo hiểm London - IUA - The International Underwriting Association of London) từ lâu đã trở nên quen thuộc và được áp dụng rộng rãi trên thị trường bảo hiểm thế giới.

Đến nay IUA đã soạn thảo 3 bộ điều kiện bảo hiểm (Institute Cargo Clause – ICC) đó là ICC 1963, ICC 1982, ICC 2009. Trong đó bộ điều kiện bảo ICC 1963 theo mẫu SG Form không còn được áp dụng nữa mà thay vào đó là ICC 1982 và ICC 2009 theo mẫu đơn bảo hiểm MAR Form .

2.4.1.1. Các điều kiện bảo hiểm - ICC 1982

ICC 1982 được trình bày gồm 3 điều kiện bảo hiểm gốc: A, B, C và 2 điều kiện bảo hiểm đặc biệt chiến tranh và đình công.

a. Điều kiện bảo hiểm C

➤ Rủi ro được bảo hiểm bao gồm:

- Cháy hoặc nổ;
- Tàu hay xà lan bị mắc cạn, đắm hoặc lật úp;
- Tàu đâm va nhau hoặc tàu, xà lan hay phương tiện vận chuyển đâm và phải bất kỳ vật thể gì bên ngoài không kể nước hoặc bị mất tích;
- Dỡ hàng tại cảng lánh nạn;
- Phương tiện vận chuyển đường bộ bị lật đổ hoặc bị trật bánh;
- Hy sinh vì tổn thất chung;
- Ném hàng khỏi tàu.

➤ Những tổn thất, chi phí và trách nhiệm khác:

- Tổn thất chung và chi phí cứu hộ được điều chỉnh hay xác định

bằng hợp đồng vận tải hoặc theo luật lệ và tập quán hiện hành;

- Những chi phí và tiền công hợp lý cho việc dỡ hàng lưu kho và gửi tiếp hàng hoá được bảo hiểm tại cảng dọc đường hay cảng lánh nạn do hậu quả của một rủi ro thuộc phạm vi hợp đồng bảo hiểm;

- Những chi phí mà người được bảo hiểm hoặc đại lý của họ đã chi nhằm phòng tránh hoặc giảm nhẹ tổn thất cho hàng hoá được bảo hiểm hoặc những chi phí kiện tụng để đòi người thứ ba bồi thường;

- Phần trách nhiệm mà người được bảo hiểm phải chịu theo điều khoản " hai bên cùng có lỗi" ghi trong hợp đồng vận tải.

➤ **Rủi ro loại trừ :**

Trừ khi có thoả thuận khác, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng hay chi phí gây ra bởi:

- Chiến tranh, nội chiến, cách mạng, khởi nghĩa hoặc hành động thù địch;

- Việc chiếm, bắt giữ, cầm giữ tài sản hoặc kiểm chế và hậu quả của chúng;

- Mìn, thuỷ lôi, bom hay những vũ khí chiến tranh khác đang trôi dạt;

- Đinh công, cắm xường, rối loạn lao động hoặc bạo động;

- Người đinh công, công nhân bị cắm xường, người gây rối loạn lao động hoặc bạo động, kẻ khủng bố hay hành động vì động cơ chính trị;

- Việc sử dụng các vũ khí chiến tranh có dùng đến năng lượng nguyên tử, hạt nhân hoặc chất phóng xạ;

- Khuyết tật vốn có tính chất đặc biệt của hàng hoá bảo hiểm;

- Hành động ác ý hay cố ý của bất cứ người nào.

Trong mọi trường hợp, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng và chi phí do:

- Việc làm xấu cố ý của người được bảo hiểm;

- Chậm trễ là nguyên nhân trực tiếp;

- Tàu hay xà lan không đủ khả năng đi biển và do tàu, xà lan, phương tiện vận chuyển hoặc container không thích hợp cho việc chuyên chở hàng hoá mà người được bảo hiểm hay người làm công cho họ đã biết

về tình trạng đổ vào thời gian bốc xếp hàng hoá ;

- Bao bì không đầy đủ hoặc không thích hợp;
- Hao hụt tự nhiên, hao mòn tự nhiên, rò chảy thông thường;
- Chủ tàu, người quản lý tàu hoặc thuê tàu không trả được nợ hoặc thiếu thốn về mặt tài chính gây ra.

➤ **Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt không gian và thời gian:**

Bảo hiểm này bắt đầu có hiệu lực kể từ khi hàng rời khỏi kho hay nơi chứa hàng tại địa điểm có ghi trên hợp đồng bảo hiểm để bắt đầu vận chuyển, tiếp tục có hiệu lực trong quá trình vận chuyển bình thường và kết thúc tại một trong các thời điểm sau:

+ Khi giao hàng vào kho hay nơi chứa hàng cuối cùng của người nhận hàng hoặc một người nào khác tại nơi nhận có ghi tên trong hợp đồng bảo hiểm;

+ Khi giao hàng cho bất kỳ kho hay nơi chứa hàng nào khác, dù trước khi tới hay tại nơi nhận hàng ghi trong hợp đồng bảo hiểm mà người được bảo hiểm dùng làm: Nơi chia hay phân phối hàng hoặc nơi chứa hàng ngoài hành trình vận chuyển bình thường.

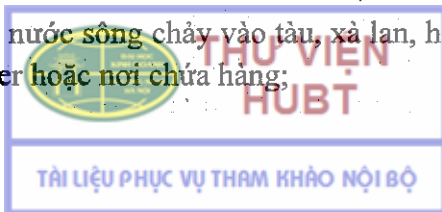
+ Khi hết hạn 60 ngày kể từ khi hoàn thành việc dỡ hàng khỏi tàu biển tại cảng dỡ cuối cùng ghi trên đơn bảo hiểm.

Trong quá trình vận chuyển nói trên nếu xảy ra chậm chễ ngoài sự kiểm soát của người được bảo hiểm, tàu đi chệch hướng dỡ hàng bắt buộc, chuyển tải ngoại lệ hoặc thay đổi hành trình thì hợp đồng bảo hiểm vẫn giữ nguyên hiệu lực với điều kiện người được bảo hiểm phải thông báo cho người bảo hiểm biết về việc xảy ra và phải trả thêm phí bảo hiểm nếu có yêu cầu.

b. Điều kiện bảo hiểm B

➤ **Rủi ro được bảo hiểm:** như điều kiện bảo hiểm C và mở rộng thêm một số rủi ro sau:

- Động đất, núi lửa phun, sét đánh;
- Nước cuốn khỏi tàu;
- Nước biển, nước sông chảy vào tàu, xà lan, hầm hàng, phương tiện vận chuyển, container hoặc nơi chứa hàng;



- Tồn thất toàn bộ của bất kỳ kiện hàng nào do rơi khỏi tàu hoặc rơi trong khi xếp hàng lên hay đang dỡ hàng khỏi tàu hoặc xà lan.

➤ **Những tổn thất, chi phí và trách nhiệm khác:** Như điều kiện bảo hiểm C.

➤ **Rủi ro loại trừ:** như điều kiện bảo hiểm C.

➤ **Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt không gian và thời gian:** như điều kiện bảo hiểm C

c. Điều kiện bảo hiểm A

➤ **Rủi ro được bảo hiểm:** theo điều kiện này, người bảo hiểm chịu trách nhiệm về mọi rủi ro gây ra mất mát hư hỏng cho hàng hoá bảo hiểm trừ những rủi ro đã được loại trừ. Rủi ro được bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm A bao gồm cả rủi ro chính (tàu mắc cạn, đắm, cháy, đâm va nhau, đâm va phải những vật thể khác, mất tích...) và những rủi ro phụ (hư hỏng, đổ vỡ, cong, bẹp, gỉ, hấp hơi, thiếu hụt, trộm cắp, không giao hàng ...) do tác động ngẫu nhiên bên ngoài trong quá trình vận chuyển, xếp dỡ, giao nhận, bảo quản, lưu kho hàng hoá.

➤ **Những tổn thất, chi phí và trách nhiệm khác:** như điều kiện B, C.

➤ **Rủi ro loại trừ:** như điều kiện B, C; loại trừ thiệt hại do hành động ác ý gây ra.

➤ **Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt không gian và thời gian:** như điều kiện bảo hiểm B,C

d. Điều kiện bảo hiểm chiến tranh

Theo điều kiện bảo hiểm này, người bảo hiểm phải bồi thường những mất mát, hư hỏng của hàng hoá do:

- Chiến tranh, nội chiến, cách mạng, nổi loạn, khởi nghĩa hoặc xung đột dân sự xảy ra từ những biến cố đó hoặc bất kỳ hành động thù địch nào;

- Chiếm đoạt, bắt giữ, kiềm chế hoặc cầm giữ;

- Mìn, thủy lôi, bom hoặc các vũ khí chiến tranh khác;

- Tồn thất chung và chi phí cứu nạn.

➤ **Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt không gian và thời gian:** Phạm vi không gian và thời gian bảo hiểm đối với rủi ro chiến tranh

hợp hơn các rủi ro thông thường theo các điều kiện A,B,C. Bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực khi hàng hoá được xếp lên tàu biển và kết thúc khi:

- + Hàng hóa được dỡ khỏi tàu tại cảng cuối cùng
- + Hoặc khi hết hạn 15 ngày kể từ nửa đêm ngày tàu đến cảng dỡ cuối cùng, tùy theo điều kiện nào xảy ra trước.
- + Nếu có chuyển tải, bảo hiểm vẫn tiếp tục có hiệu lực cho đến khi hết hạn 15 ngày kể từ nửa đêm ngày tàu đến cảng chuyển tải.

Đối với rủi ro mìn và ngư lôi trách nhiệm của người bảo hiểm được mở rộng ra cả khi hàng hoá còn ở trên xà lan để vận chuyển ra tàu hoặc từ tàu vào bờ nhưng không vượt quá 60 ngày kể từ ngày dỡ hàng khỏi tàu, trừ khi có thoả thuận đặc biệt khác.

e. Điều kiện bảo hiểm đình công

Theo điều kiện bảo hiểm này, chỉ bảo hiểm cho những mất mát, hư hỏng của hàng hoá được bảo hiểm do:

- Người đình công, công nhân bị cấm xưởng hoặc những người tham gia gây rối loạn lao động, bạo động hoặc nổi dậy;
- Hành động khủng bố hoặc vì mục đích chính trị;
- Tồn thất chung và chi phí cứu nạn.

Người bảo hiểm chỉ bồi thường những tổn thất do hành động trực tiếp của những người đình công mà không chịu trách nhiệm về những thiệt hại do hậu quả của đình công gây ra.

➤ **Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt không gian và thời gian:** như điều kiện bảo hiểm A,B,C.

2.4.1.2. Các điều kiện bảo hiểm – ICC 2009

Nhằm đáp ứng những thay đổi thực tế về kỹ thuật vận chuyển hàng hóa, nghiệp vụ bảo hiểm... cũng như những hạn chế của ICC 1982, Ủy ban kỹ thuật và điều khoản thuộc Hiệp hội bảo hiểm London đã soạn thảo các điều kiện bảo hiểm mới – ICC 2009 trên tinh thần có kế thừa và cố gắng khắc phục những những điểm yếu của ICC 1982 ban hành ngày 01/01/2009.

ICC 2009 được trình bày với kết cấu giống ICC 1982 bao gồm 3 điều kiện bảo hiểm gốc A, B, C và 2 điều kiện bảo hiểm đặc biệt chiến tranh



và định công được áp dụng trong bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển và đường không.

a. Điều kiện bảo hiểm C

➤ Rủi ro được bảo hiểm

Mất mát hoặc hư hỏng xảy ra đối với hàng hóa do các rủi ro sau đây:

- Cháy hay nổ;
- Tàu hay thuyền bị mắc cạn, đắm hoặc lật;
- Phương tiện vận chuyển đường bộ bị lật đổ hoặc trật bánh;
- Tàu, thuyền hay phương tiện vận chuyển đâm va hoặc va chạm với bất kỳ vật thể nào bên ngoài, không kể nước;
- Dỡ hàng tại một cảng nơi tàu gặp nạn;
- Hy sinh tổn thất chung;
- Ném hàng khỏi tàu;

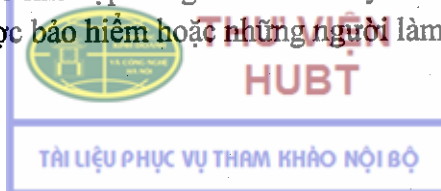
- Điều khoản tổn thất chung: Bảo hiểm này bảo hiểm các chi phí tổn thất chung và cứu hộ đã chi ra nhằm tránh hoặc có liên quan tới việc tránh khỏi tổn thất do bất kỳ nguyên nhân nào (trừ những nguyên nhân do những rủi ro loại trừ);

- Bảo hiểm này được mở rộng để bồi thường cho người được bảo hiểm phần trách nhiệm theo điều khoản "Tàu đâm va nhau và hai bên cùng có lỗi" trong hợp đồng chuyên chở có liên quan tới một tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này.

➤ Rủi ro loại trừ

Điều khoản loại trừ chung:

- Hành vi xấu, cố ý của người được bảo hiểm;
- Đối tượng được bảo hiểm bị rò chảy thông thường, hao hụt trọng lượng hoặc giảm thể tích thông thường hoặc hao mòn thông thường.
- Việc đóng gói hoặc chuẩn bị cho đối tượng được bảo hiểm chưa đầy đủ hoặc không thích hợp ("đóng gói" phải được coi bao gồm cả việc xếp hàng vào "container" hoặc "kiện gỗ" nhưng chỉ khi nào việc xếp hàng đó được thực hiện trước khi hợp đồng bảo hiểm này có hiệu lực hoặc được tiến hành bởi người được bảo hiểm hoặc những người làm công cho họ);



- Khuyết tật vốn có hoặc tính chất riêng của đối tượng được bảo hiểm;

- Chậm trễ ngay cả khi chậm trễ do một rủi ro được bảo hiểm gây ra.

- Tình trạng không trả được nợ hoặc thiếu thốn về tài chính của chủ tàu, người quản lý, người thuê hoặc người điều hành tàu.

- Hư hại hoặc phá hủy do cố ý gây ra cho đối tượng bảo hiểm hay một bộ phận bất kỳ của đối tượng đó do hành động sai trái của bất kỳ người nào.

- Sử dụng bất kỳ một loại vũ khí chiến tranh gì có sử dụng năng lượng nguyên tử, phân tử hạt nhân và/ hoặc phản ứng hạt nhân, phóng xạ hoặc tương tự.

- Điều khoản loại trừ tàu không đủ khả năng đi biển và không thích hợp cho việc chuyên chở:

+ Tàu hoặc thuyền không đủ khả năng đi biển;

+ Tàu, thuyền, phương tiện vận chuyển container hoặc kiện gỗ không thích hợp cho việc chuyên chở an toàn đối tượng được bảo hiểm;

+ Người bảo hiểm bỏ qua mọi trường hợp vi phạm những cam kết ngụ ý tàu đủ khả năng đi biển và thích hợp cho việc chuyên chở đối tượng được bảo hiểm tới nơi đến.

- Điều khoản loại trừ chiến tranh

+ Chiến tranh, nội chiến, cách mạng, nổi loạn, khởi nghĩa hoặc xung đột dân sự phát sinh từ những biến cố đó, hoặc bất kỳ hành động thù địch nào gây ra hoặc chống lại bên tham chiến;

+ Bắt giữ, tịch thu, kiểm chế hay cầm giữ và hậu quả của những sự việc đó hoặc bất kỳ mưu toan nào nhằm thực hiện những hành vi đó;

+ Mìn, thủy lôi, bom hoặc những vũ khí chiến tranh hoang phế khác.

- Điều khoản loại trừ đình công

+ Gây ra bởi những người đình công, công nhân bị cầm xưởng hoặc những người tham gia gây rối lao động náo loạn hoặc bạo động dân sự;

+ Hậu quả của đình công, cầm xưởng, gây rối lao động, náo loạn hoặc bạo động dân sự;



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

+ Gây ra bởi bất kỳ kẻ khủng bố hoặc bất kỳ người nào hành động vi động cơ chính trị.

➤ **Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt không gian và thời gian:**

- Theo không gian:

+ Người bảo hiểm chịu trách nhiệm đối với hàng hoá từ kho đi đến kho đến.

• Kho đi: là kho ở đó hàng hoá đã được đóng gói một cách hoàn chỉnh chờ xếp lên phương tiện vận chuyển đường bộ, đường sông để mang ra cảng biển hoặc là kho được ghi tên trên hợp đồng bảo hiểm.

• Kho đến: là kho cuối cùng thuộc quyền sở hữu hoặc quản lý của người được bảo hiểm hoặc là kho nằm ngoài hành trình vận chuyển bình thường của tàu hoặc là kho mà hàng hoá được gửi nhằm đến hoặc là kho mà người được bảo hiểm dùng làm nơi lưu kho, lưu bãi hay phân phối hàng hoá hay là kho được ghi tên trên hợp đồng bảo hiểm.

+ Quãng đường từ cảng đến kho đến: bảo hiểm chịu trách nhiệm trong vòng 60 ngày.

- Theo thời gian: Bảo hiểm sẽ hết hiệu lực tùy thuộc vào một trong 2 điều kiện:

+ Hàng đã được cho vào kho đến an toàn (không cần chờ đến hết 60 ngày)

+ Sau 60 ngày kể từ khi dỡ hàng xong

b. Điều kiện bảo hiểm B

➤ **Rủi ro được bảo hiểm**

Bao gồm các rủi ro như điều kiện bảo hiểm C, bổ sung các rủi ro sau đây:

- Động đất, núi lửa phun hoặc sét đánh;

- Nước biển, nước sông hay nước hồ tràn vào tàu, thuyền, hầm hàng, phương tiện vận chuyển container hoặc nơi chứa hàng;

- Tồn thất toàn bộ bất kỳ kiện hàng nào rơi khỏi tàu hoặc rơi trong khi đang xếp hàng lên, hay đang dỡ khỏi tàu hoặc thuyền.

➤ **Rủi ro loại trừ:** như điều kiện bảo hiểm C.

➤ **Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt không gian và thời gian:** như điều kiện bảo hiểm C.



c. Điều kiện bảo hiểm A

Điều kiện bảo hiểm A bảo hiểm mọi rủi ro về mất mát hoặc hư hỏng xảy ra đối với hàng hóa loại trừ những rủi ro được quy định phần rủi ro loại trừ trong điều kiện bảo hiểm C.

Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt không gian và thời gian: như điều kiện bảo hiểm C.

d. Điều kiện bảo hiểm chiến tranh

Theo điều kiện bảo hiểm này, người bảo hiểm phải bồi thường những mất mát, hư hỏng của hàng hoá do:

+ Chiến tranh, nội chiến, cách mạng, nổi loạn, khởi nghĩa hoặc xung đột dân sự phát sinh từ những biến cố đó, hoặc bất kỳ hành động thù địch nào gây ra hoặc chống lại bên tham chiến;

+ Bắt giữ, tịch thu, kiểm chế hay cầm giữ và hậu quả của những sự việc đó hoặc bất kỳ mưu toan nào nhằm thực hiện những hành vi đó;

+ Mìn, thủy lôi, bom hoặc những vũ khí chiến tranh hoang phế khác.

e. Điều kiện bảo hiểm đình công

Theo điều kiện bảo hiểm này, người bảo hiểm phải bồi thường những mất mát, hư hỏng của hàng hoá do:

+ Gây ra bởi những người đình công, công nhân bị cấm xưởng hoặc những người tham gia gây rối lao động náo loạn hoặc bạo động dân sự;

+ Hậu quả của đình công, cấm xưởng, gây rối lao động, náo loạn hoặc bạo động dân sự;

+ Gây ra bởi bất kỳ kẻ khủng bố hoặc bất kỳ người nào hành động vi động cơ chính trị.

2.4.2. Các điều kiện bảo hiểm của Việt Nam

Trên cơ sở ICC 1982 của Hiệp hội bảo hiểm London, Bộ tài chính ban hành Quyết định số 305/TC-BH ngày 09 tháng 8 năm 1990 về các quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển (QTC 1990). QTC 1990 cũng chia các điều kiện bảo hiểm thành 3 điều kiện bảo hiểm gốc A, B, C.

2.4.2.1. Điều kiện bảo hiểm C

➤ *Rủi ro được bảo hiểm*



Theo điều kiện này người bảo hiểm chịu trách nhiệm đối với: những mất mát, hư hỏng xảy ra cho hàng hoá được bảo hiểm có thể quy hợp lý cho các nguyên nhân sau:

- Cháy hoặc nổ;
- Tàu hay sà lan bị mắc cạn, đắm hay lật úp;
- Tàu đâm va nhau hoặc tàu, sà lan hay phương tiện vận chuyên đâm va phải bất kỳ vật thể gì bên ngoài không kể nước;
- Dỡ hàng tại một cảng nơi tàu gặp nạn;
- Phương tiện vận chuyên đường bộ bị lật đổ hoặc trật bánh;
- Hy sinh tổn thất chung;
- Ném hàng khỏi tàu;
- Hàng hoá được bảo hiểm bị mất do tàu hoặc phương tiện chở hàng mất tích.

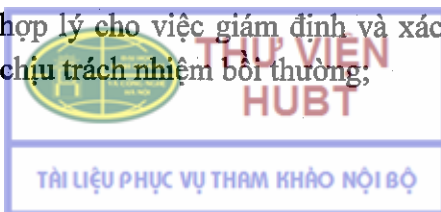
Người bảo hiểm còn phải chịu trách nhiệm về những tổn thất và chi phí sau đây:

- Tổn thất chung và chi phí cứu hộ được điều chỉnh hay xác định bằng hợp đồng chuyên chở và/hoặc theo luật pháp và tập quán hiện hành, đã chi ra nhằm tránh hay liên quan đến việc tránh khỏi tổn thất có thể xảy ra do bất kỳ nguyên nhân gì trừ những rủi ro được loại trừ. Tuy nhiên, khi có tổn thất chung người được bảo hiểm cần hỏi ý kiến người bảo hiểm trước khi kê khai và ký cam kết tổn thất chung;

- Những chi phí và tiền công hợp lý do người được bảo hiểm, người làm công và đại lý của họ đã chi nhằm phòng tránh hoặc giảm nhẹ tổn thất cho hàng hoá được bảo hiểm để đòi bồi thường và kiện người chuyên chở, người nhận uỷ thác hàng hoá hay người thứ ba nào khác, với điều kiện những chi phí và tiền công này phải được giới hạn trong phạm vi những tổn thất thuộc trách nhiệm người bảo hiểm;

- Những chi phí hợp lý cho việc dỡ hàng, lưu kho và gửi tiếp hàng hoá được bảo hiểm tại cảng dọc đường hay cảng lánh nạn do hậu quả một rủi ro thuộc phạm vi hợp đồng bảo hiểm;

- Những chi phí hợp lý cho việc giám định và xác định số tổn thất mà người bảo hiểm phải chịu trách nhiệm bồi thường;



- Phân trách nhiệm thuộc điều khoản "Tàu đâm va nhau đôi bên cùng chịu trách nhiệm" ghi trong hợp đồng vận chuyển được coi như một loại tổn thất thuộc phạm vi trách nhiệm bồi thường của người bảo hiểm. Trường hợp chủ tàu khiếu nại theo điều khoản đó thì người được bảo hiểm có trách nhiệm thông báo cho người bảo hiểm biết. Người bảo hiểm dành quyền bảo vệ người được bảo hiểm, chống lại việc khiếu nại của chủ tàu và tự chịu các phí tổn.

➤ **Rủi ro có thể thỏa thuận thêm**

Trong trường hợp nếu người được bảo hiểm yêu cầu người bảo hiểm có thể nhận trách nhiệm bảo hiểm thêm một hay nhiều loại rủi ro phụ dưới đây với điều kiện phải trả thêm phí bảo hiểm theo thỏa thuận:

- Rủi ro trộm cắp và/hoặc không giao hàng;
- Tổn thất do những hành vi ác ý hay phá hoại gây ra;
- Hư hại do nước mưa, nước ngọt, do đọng hơi nước và hấp hơi nóng;

- Va đập phải hàng hoá khác;
- Gi và ôxy hoá;
- Vỡ, cong và/hoặc bẹp;
- Rò rỉ và/hoặc thiếu hụt hàng hoá;
- Hư hại do móc cầu hàng;
- Dây bần do dầu và/hoặc mỡ;
- Và những rủi ro phụ khác tương tự.

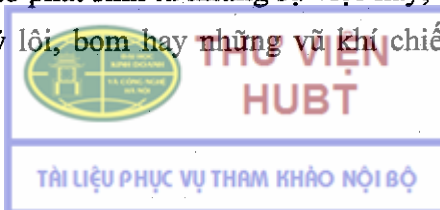
➤ **Rủi ro loại trừ**

Trừ khi có thoả thuận khác, người bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng hay chi phí gây ra bởi:

- Chiến tranh, nội chiến, cách mạng khởi nghĩa, phản loạn hoặc quần chúng nổi dậy khi xảy ra những biến cố này hoặc do bất kỳ hành động thù địch nào khác của một thế lực tham chiến hay chống lại thế lực đó;

- Việc chiếm, bắt giữ, cầm giữ tài sản hoặc kiểm chế và hậu quả hay bất kỳ mưu toan nào phát sinh từ những sự việc này;

- Mìn, thủy lôi, bom hay những vũ khí chiến tranh khác đang trôi dạt;



- Do những người đình công hay công nhân bị cấm xưởng gây ra hoặc do những người tham gia các vụ gây rối trong lao động, làm náo loạn hoặc bạo động gây ra;

- Phát sinh từ những cuộc đình công, cấm xưởng những vụ gây rối trong lao động, phân loạn hoặc bạo động;

- Do bất kỳ kẻ khủng bố nào hoặc do bất kỳ người nào đang hành động vì một lý do chính trị nào gây ra;

- Những mất mát, hư hỏng hay chi phí phát sinh từ việc sử dụng bất kỳ một loại vũ khí chiến tranh gì có sử dụng năng lượng nguyên tử, hạt nhân và/hoặc phản ứng hạt nhân, phóng xạ hoặc tương tự;

- Những mất mát, hư hỏng hay chi phí do khuyết tật vốn có hoặc do tính chất riêng của loại hàng được bảo hiểm;

- Hàng hoá hay một bộ phận của hàng hoá bị hư hại hay bị phá huỷ có chủ tâm do hành động sai lầm của bất kỳ người nào gây ra.

Trong mọi trường hợp người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với:

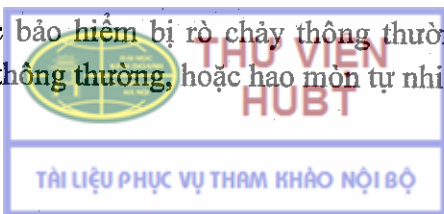
- Những mất mát, hư hỏng hay chi phí được quy là do việc làm xấu cố ý của người bảo hiểm;

- Những mất mát, hư hỏng hay chi phí có nguyên nhân trực tiếp do chậm trễ, dù chậm trễ xảy ra do một rủi ro được bảo hiểm (trừ những chi phí được bồi thường theo tổn thất chung và chi phí cứu hộ);

- Những mất mát, hư hỏng hay chi phí phát sinh do tàu hoặc sà lan không đủ khả năng đi biển và do tàu, sà lan, phương tiện vận chuyển hoặc container không thích hợp cho việc chuyên chở hàng an toàn nếu người được bảo hiểm hay những người làm công cho họ được biết riêng về trạng thái không đủ khả năng đi biển hay không thích hợp đó vào thời gian bốc xếp hàng hoá;

- Những mất mát, hư hỏng hay chi phí phát sinh do việc đóng gói hoặc chuẩn bị hàng hoá được bảo hiểm không đầy đủ hoặc không thích hợp và do việc xếp hàng hồng lên tàu;

- Hàng hoá được bảo hiểm bị rò chảy thông thường hao hụt trọng lượng hay giảm thể tích thông thường, hoặc hao mòn tự nhiên;



- Những mất mát, hư hỏng hay chi phí phát sinh do chủ tàu, người quản lý, người thuê hay người điều hành tàu không trả được nợ hoặc thiếu thốn về tài chính gây ra.

➤ **Trách nhiệm về mặt thời gian và không gian của người bảo hiểm**

Trách nhiệm bảo hiểm của người bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực từ khi hàng hoá được bảo hiểm rời kho hoặc nơi chứa hàng tại địa điểm ghi trong hợp đồng bảo hiểm để bắt đầu vận chuyển và tiếp tục có hiệu lực trong suốt quá trình vận chuyển bình thường. Trách nhiệm bảo hiểm kết thúc vào một trong số các thời điểm sau đây, tùy theo trường hợp nào xảy đến trước:

- Khi giao hàng vào kho hay nơi chứa hàng cuối cùng của người nhận hàng hoặc một người nào khác tại nơi nhận có tên trong hợp đồng bảo hiểm, hoặc

- Khi giao hàng cho bất kỳ kho hay nơi chứa hàng nào khác, dù trước khi tới hay tại nơi nhận ghi trong hợp đồng bảo hiểm mà người được bảo hiểm chọn dùng làm:

+ Nơi chia hay phân phối hàng, hoặc

+ Nơi chứa hàng ngoài quá trình vận chuyển bình thường hoặc

- Khi hết hạn 60 ngày sau khi hoàn thành việc dỡ hàng hoá bảo hiểm hoặc sà lan, nếu là tàu Lash, khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng ghi trên đơn bảo hiểm.

2.4.2.2. Điều kiện bảo hiểm B

➤ **Rủi ro được bảo hiểm**

Như điều kiện bảo hiểm C nhưng bổ sung thêm những mất mát, hư hỏng xảy ra cho hàng hóa do các nguyên nhân sau đây:

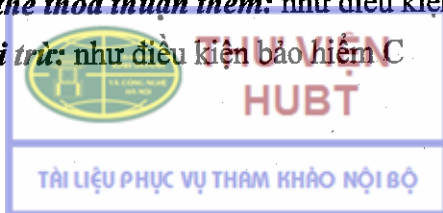
- Động đất, núi lửa phun hoặc sét đánh.

- Nước biển, nước hồ, hay nước sông chảy vào tàu, sà lan, hầm hàng, phương tiện vận chuyển, công-ten-nơ hoặc nơi chứa hàng.

- Tồn thất toàn bộ của bất kỳ kiện hàng nào rơi khỏi tàu hoặc rơi trong khi đang xếp hàng lên hay đang dỡ hàng khỏi tàu hoặc sà lan.

➤ **Rủi ro có thể thỏa thuận thêm:** như điều kiện bảo hiểm C

➤ **Rủi ro loại trừ:** như điều kiện bảo hiểm C



➤ **Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt không gian và thời gian:** như điều kiện bảo hiểm C.

2.4.2.3. Điều kiện bảo hiểm A

➤ **Rủi ro được bảo hiểm**

Theo điều kiện này, người bảo hiểm chịu trách nhiệm về mọi rủi ro gây ra mất mát, hư hỏng cho hàng hoá được bảo hiểm, trừ những rủi ro bị loại trừ.

➤ **Rủi ro loại trừ:** như điều kiện bảo hiểm C

Nhưng không loại trừ việc chiếm, bắt giữ, cầm giữ tài sản hoặc kiểm chế và hậu quả hay bất kỳ mưu toan nào phát sinh từ những sự việc này.

➤ **Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt không gian và thời gian:** như điều kiện bảo hiểm C.

2.5. HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU CHUYÊN CHỜ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

2.5.1. Khái niệm

Hợp đồng bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển là một văn bản trong đó người bảo hiểm cam kết sẽ bồi thường cho người tham gia bảo hiểm các tổn thất của hàng hoá theo các điều kiện bảo hiểm đã ký kết, còn người tham gia bảo hiểm cam kết trả phí bảo hiểm.

Tham gia vào hợp đồng bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển thường có các chủ thể sau đây:

- Người bảo hiểm là doanh nghiệp được thành lập, tổ chức và hoạt động theo quy định của luật kinh doanh bảo hiểm và các luật có liên quan để kinh doanh bảo hiểm và tái bảo hiểm. Trong bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển là người chấp nhận yêu cầu được bảo hiểm bằng việc giao kết hợp đồng bảo hiểm, cấp cho người mua bảo hiểm hợp đồng bảo hiểm hoặc bằng chứng của hợp đồng bảo hiểm và chịu trách nhiệm bồi thường những tổn thất và chi phí cho hàng hoá do các rủi ro được bảo hiểm gây ra.

- Người tham gia bảo hiểm trong bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển có thể là người xuất khẩu hoặc người nhập khẩu tùy thuộc vào quy tắc giao hàng được áp dụng. Chẳng hạn trong hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế sử dụng quy tắc giao hàng CIF, CIP thì

người có trách nhiệm mua bảo hiểm cho hàng hóa là người xuất khẩu, nhưng nếu sử dụng quy tắc FOB hay CFR thì người mua sẽ tham gia mua bảo hiểm.

- Người được bảo hiểm: theo khoản 7 điều 3 Luật kinh doanh bảo hiểm 2000 *“Người được bảo hiểm là tổ chức, cá nhân có tài sản, trách nhiệm dân sự, tính mạng được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm. Người được bảo hiểm có thể đồng thời là người thụ hưởng”*

Trong hợp đồng bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển, người được bảo hiểm là những tổ chức, cá nhân có quyền sở hữu lô hàng được bảo hiểm và là người được nhận tiền bồi thường từ người bảo hiểm khi hàng hóa bị tổn thất do rủi ro được bảo hiểm gây ra. Người được bảo hiểm thường là người nhập khẩu.

Khác với các nghiệp vụ bảo hiểm khác, người được bảo hiểm không nhất thiết có có quyền lợi bảo hiểm khi hợp đồng bảo hiểm được ký kết tuy nhiên khi xảy ra sự kiện bảo hiểm họ phải có quyền lợi bảo hiểm. Ví dụ theo quy tắc giao hàng CIF, người xuất khẩu là người tham gia bảo hiểm, cùng với việc chuyển giao hàng hóa, người xuất khẩu có trách nhiệm chuyển giao quyền hưởng lợi hợp đồng bảo hiểm cho người nhập khẩu thông qua nghiệp vụ ký hậu chuyển nhượng đơn bảo hiểm.

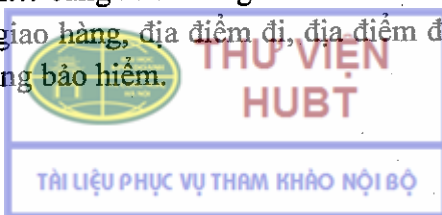
Hợp đồng bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển được chia làm hai loại là hợp đồng bảo hiểm chuyển và hợp đồng bảo hiểm bao.

2.5.2. Hợp đồng bảo hiểm chuyển

2.5.2.1. Khái niệm

Hợp đồng bảo hiểm chuyển là hợp đồng bảo hiểm cho một chuyển hàng được vận chuyển từ địa điểm này đến một địa điểm khác ghi trong hợp đồng bảo hiểm. Người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm về hàng hoá trong phạm vi một chuyển.

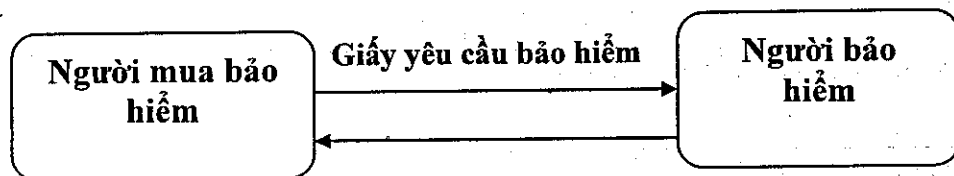
Hợp đồng bảo hiểm chuyển là loại hợp đồng bảo hiểm tương minh bởi các thông tin về đối tượng bảo hiểm như: tên hàng, số lượng, giá trị bảo hiểm, phí bảo hiểm... cũng như thông tin về hành trình như: tên tàu, người chuyên chở, ngày giao hàng, địa điểm đi, địa điểm đến... được ghi đầy đủ, rõ ràng trên hợp đồng bảo hiểm.



2.5.2.2. Các loại hợp đồng bảo hiểm chuyên

Hợp đồng bảo hiểm chuyên được trình bày dưới hình thức chứng từ bảo hiểm bao gồm Đơn bảo hiểm (Policy Insurance) và Giấy chứng nhận bảo hiểm (Certificate of Insurance) do người bảo hiểm cấp.

Quy trình cấp chứng từ bảo hiểm

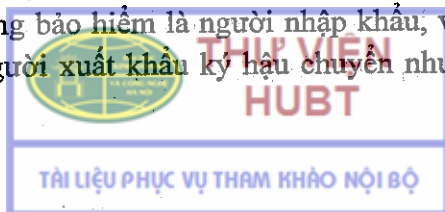


Trên cơ sở giấy yêu cầu bảo hiểm do người được bảo hiểm viết ra (theo mẫu người bảo hiểm cung cấp), người bảo hiểm đánh giá rủi ro và đưa ra quyết định chấp nhận bảo hiểm hay không, nếu chấp nhận hai bên thỏa thuận mức phí bảo hiểm. Hợp đồng bảo hiểm coi như được ký kết khi người bảo hiểm đưa ra chấp nhận bằng văn bản, văn bản này thể hiện ở dạng chứng từ bảo hiểm: đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm. Nếu không có thỏa thuận nào khác thì ngay khi nhận được đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm, người được bảo hiểm phải thanh toán phí cho người bảo hiểm.

a. Đơn bảo hiểm (Policy Insurance)

Đơn bảo hiểm chính là một hợp đồng bảo hiểm chuyên đầy đủ. Nội dung gồm hai phần: mặt trước và mặt sau của đơn bảo hiểm. Mặt trước thể hiện các nội dung chi tiết về hàng, tàu, hành trình, điều kiện bảo hiểm, mức phí, số tiền bảo hiểm... đã được thỏa thuận giữa hai bên. Mặt sau thường ghi các điều lệ hay các quy tắc bảo hiểm của công ty bảo hiểm, đây chính là cơ sở pháp lý bảo vệ quyền lợi của các bên khi xảy ra tranh chấp.

Đơn bảo hiểm có chức năng chuyển nhượng, chức năng này được thể hiện cụ thể trong hợp đồng mua bán sử dụng quy tắc giao hàng CIF hoặc CIP, theo 2 quy tắc này người xuất khẩu có trách nhiệm mua bảo hiểm nhưng người thụ hưởng bảo hiểm là người nhập khẩu, vì vậy sau khi được cấp đơn bảo hiểm, người xuất khẩu ký hậu chuyển nhượng đơn bảo hiểm cho người nhập khẩu.

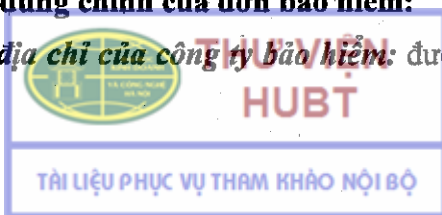


MẪU ĐƠN BẢO HIỂM

PETROLIMEX INSUARANCE CORPORATION (1)		
Add:	Fone number:	Fax:
Website:		Mail:
CARGO INSURANCE POLICY (2)		
No: (4)		
Name and address of the Assured: (5)		
Good insured (6)		
Contract or L/C number (7)		Name of vessel (8)
B/L number		Sailing on or about
From (9)	Transhipment	To
Total amount insured (10)		Rate (11)
Premium (12)	VAT	Total amount of payment
Condition of insurance (13)		
In the event of loss or damage, apply for survey to: (14)		
Claim payable at/in: (15)		
In case of loss or damage. Please refer to the IMPORTANT notice printed on the back hereof and act accordingly		
(3) Date of issue (Signature and Stamp)		

Một số nội dung chính của đơn bảo hiểm:

(1) Tên và địa chỉ của công ty bảo hiểm: được ghi ở đầu trang của đơn bảo hiểm.



(2) **Tiêu đề:** Đơn bảo hiểm phải ghi tiêu đề là INSURANCE POLICY hay CARGO INSURANCE POLICY được in với cỡ chữ to nhằm phân biệt đơn bảo hiểm với các chứng từ khác đang lưu thông trên thị trường.

(3) **Ngày tháng lập chứng từ bảo hiểm:** Ngày lập chứng từ được ghi ở góc dưới bên phải phía sau từ “on” trong cụm từ “Issued in...on” hoặc dưới cụm từ “Date of issue”.

Ngày lập chứng từ không được muộn hơn ngày giao hàng trừ khi trên chứng từ bảo hiểm thể hiện là bảo hiểm có hiệu lực từ một ngày không chậm hơn ngày giao hàng.

(4) **Số hiệu chứng từ bảo hiểm:** là số hiệu chứng từ do người ký phát đơn bảo hiểm ghi ngay dưới tiêu đề trên đơn bảo hiểm.

(5) **Người được bảo hiểm:** Tên và địa chỉ của người được bảo hiểm nếu L/C không có quy định gì thì đó là tên và địa chỉ của người gửi hàng (nhà xuất khẩu)

(6) **Hàng hóa được bảo hiểm:** ghi rõ tên hàng, số lượng

(7) **Số hợp đồng hoặc số L/C**

(8) **Tên con tàu và số hiệu con tàu:** Tên, số hiệu con tàu hoặc phương tiện vận chuyển khác: được ghi sau chữ “Name of Vessel ở No.of flight” hoặc “Name and/or No. of Vessel/Flight”. Tên con tàu hay phương tiện vận chuyển khác phải đồng nhất với L/C hay các chứng từ khác.

(9) **Giao hàng từ ... đến.....:** Trong hợp đồng bảo hiểm ghi rõ nơi khởi hành “From:”, nơi đến “To:” và nơi chuyển tải nếu có “Transshipment”

(10) **Số tiền bảo hiểm**

Số tiền bảo hiểm là toàn bộ hay một phần giá trị bảo hiểm do người được bảo hiểm yêu cầu và được bảo hiểm.

Giá trị bảo hiểm là giá trị thực tế của lô hàng. Giá trị thực tế của lô hàng có thể là giá hàng hoá (giá FOB), cũng có thể bao gồm: giá hàng hoá, cước phí vận chuyển, phí bảo hiểm và các chi phí liên quan khác (giá CIF). Công thức xác định:

$$V = C + I + F$$

Trong đó:



V - là giá trị bảo hiểm của hàng hoá

C - là giá hàng tại cảng đi (giá FOB)

I - là phí bảo hiểm

F- là cước phí vận chuyển

Như vậy trường hợp giá trị hàng hóa tính theo giá FOB thì cần chuyển đổi sang giá CIF để đảm bảo quyền lợi của người được bảo hiểm, công thức chuyển đổi:

$$\text{CIF} = \frac{\text{C} + \text{F}}{1 - \text{R}}$$

Trong đó: R - tỷ lệ phí bảo hiểm .

Ngoài ra để đảm bảo quyền lợi của mình, người được bảo hiểm có thể bảo hiểm thêm cả khoản lãi dự tính do việc xuất nhập khẩu mang lại. Khi xuất nhập khẩu theo giá CIF hoặc CIP thì theo tập quán giá trị bảo hiểm sẽ tính thêm 10% lãi ước tính. Như vậy khi xuất nhập khẩu theo giá CIF thì:

$$\text{V} = 110\% * \text{CIF}$$

hoặc xuất nhập khẩu theo giá CIP thì:

$$\text{V} = 110\% * \text{CIP}$$

Khi đó quy đổi từ giá FOB sang giá CIF theo công thức:

$$\text{CIF} = \frac{\text{C} + \text{F}}{1 - \text{R}(1+a)}$$

Trong đó: a là phần trăm lãi ước tính và thường bằng 10% của số tiền bảo hiểm hoặc giá trị bảo hiểm.

Về nguyên tắc, số tiền bảo hiểm chỉ có thể nhỏ hơn hoặc bằng giá trị bảo hiểm. Nếu số tiền bảo hiểm lớn hơn giá trị bảo hiểm thì phần lớn hơn đó

sẽ không được bảo hiểm. Ngược lại, nếu số tiền bảo hiểm nhỏ hơn giá trị bảo hiểm tức là người được bảo hiểm tự bảo hiểm lấy một phần thì người bảo hiểm cũng chỉ bồi thường trong phạm vi số tiền bảo hiểm đã được ghi trong hợp đồng. Nếu đối tượng bảo hiểm được bảo hiểm trùng, tức là cùng một rủi ro, một giá trị bảo hiểm nhưng lại được bảo hiểm ở nhiều công ty bảo hiểm khác nhau thì trách nhiệm của tất cả các công ty bảo hiểm cũng chỉ giới hạn trong phạm vi số tiền bảo hiểm. Trong xuất nhập khẩu nếu số tiền bảo hiểm chỉ bằng giá trị hoá đơn hay giá FOB hoặc giá CFR thì người được bảo hiểm chưa bảo hiểm đầy đủ giá trị hay nói cách khác là bảo hiểm dưới giá trị.

(11) Tỷ lệ phí bảo hiểm

Tỷ lệ phí bảo hiểm: Là một tỷ lệ phần trăm nhất định thường do các công ty bảo hiểm công bố trên biểu phí. Tỷ lệ phí bảo hiểm được tính dựa vào thống kê rủi ro tổn thất trong nhiều năm và thường xuyên được xem xét, điều chỉnh lại một cách định kỳ trên cơ sở những hậu quả tổn thất của người được bảo hiểm trong kỳ trước cũng như tình hình thực tế. Xác suất xảy ra rủi ro càng lớn thì tỷ lệ phí bảo hiểm càng cao.

Ngoài ra, để lập biểu phí người bảo hiểm còn phải tính đến các yếu tố khác như:

- Loại hàng hoá: hàng hoá dễ bị tổn thất như dễ đổ vỡ, dễ bị mất cắp... thì tỷ lệ phí bảo hiểm cao hơn
- Loại bao bì, phương thức đóng gói hàng hoá
- Phương tiện vận chuyển: xem xét một số chi tiết liên quan đến tàu vận chuyển như tên tàu, quốc tịch, loại tàu, tuổi tàu...
- Hành trình vận chuyển và các thiết bị cảng tại các cảng tàu cập bến
- Điều kiện bảo hiểm càng rộng thì rủi ro càng nhiều do đó phí bảo hiểm tăng lên.

Các công ty bảo hiểm thường công bố biểu tỷ lệ phí bảo hiểm cho từng nghiệp vụ bảo hiểm.



Bảng 5.1. Biểu phí bảo hiểm một số hàng hóa xuất nhập khẩu chủ lực của Tổng công ty bảo hiểm PVI năm 2016

STT	Mặt hàng	Đóng gói	Tỷ lệ phí (%) theo điều kiện ICC 1982		
			A	B	C
1	Gạo Loại trừ thối, mốc, hấp hơi tự nhiên	Gạo đóng bao xuất đi các nước trừ Iraq, các nước Châu Phi (Mức khấu trừ 0,25% STBH)	0,28	0,12	0,05
2	Đường	Đường đóng bao để trong hầm	0,25	0,11	0,05
		Đường đóng bao để trong container	0,18	0,1	0,05
3	Lúa mỳ Loại trừ thối, mốc, hấp hơi tự nhiên	Lúa mỳ đóng bao (Mức khấu trừ :0,3% STBH)	0,25	0,11	0,05
		Lúa mỳ đóng bao để trong container	0,15	0,1	0,05
		Lúa mỳ chờ xả để trong container	0,2	0,11	0,05
4	Phân bón	Phân bón đóng bao (Mức khấu trừ :0,3% STBH)	0,28	0,11	0,05
		Phân bón đóng bao để trong container	0,16	0,1	0,05
5	Sắt thép Loại trừ rỉ sét, ôxi hóa, mất màu tự nhiên	Sắt, thép (cuộn tấm)	0,11	0,1	0,05
		Sắt, thép (thanh, phôi)	0,11	0,1	0,05
		Sắt thép phế liệu	-	-	0,05



THƯ VIỆN
HUBT

6	Xăng, dầu, dầu nhớt, ga (hóa lỏng)	Xăng dầu chở rời	Theo từng TH, Bulk oil clauses, tỷ lệ phí 0,035% cộng thêm 1 rủi ro phụ (nhiễm bẩn, thiếu hụt...) tỷ lệ phí 0,05% (mức khấu trừ đối với thiếu hụt là 0,3% đến 0,5%). Gaz không mở rộng rủi ro phụ		
		Gaz hóa lỏng			
7	Dầu mỡ động thực vật	Dầu mỡ đựng trong phuy	0,14	0,11	0,05
		Dầu mỡ đựng trong phuy (chất trong container)	0,12	0,1	0,05
8	Máy móc thiết bị	Máy móc thiết bị đóng gói thông thường	0,14	0,1	0,05
		Máy móc thiết bị có giá trị cao đóng gói đặc biệt	0,11	0,1	0,05
9	Xi măng	Xi măng (đóng bao)	0,28	0,11	0,06
		Clinker	-	-	0,06

(Nguồn: Tổng công ty bảo hiểm PVI)

(12) Phí bảo hiểm

Phí bảo hiểm là một khoản tiền mà người được bảo hiểm phải trả cho người bảo hiểm để được bồi thường khi có tổn thất do các rủi ro đã thoả thuận gây lên. Phí bảo hiểm được tính toán trên cơ sở tỷ lệ phí bảo hiểm và phụ thuộc vào số tiền bảo hiểm hoặc giá trị bảo hiểm. Phí bảo hiểm được tính theo công thức:

$$I = R * A \text{ (nếu } A < V \text{)}$$

$$\text{Hoặc } I = R * V \text{ (nếu } A = V \text{)}$$

Trong đó:

R : là tỷ lệ phí bảo hiểm

I : là phí bảo hiểm

A : là số tiền bảo hiểm

V : là giá trị bảo hiểm



Hợp đồng bảo hiểm chỉ có hiệu lực ngay sau khi phí bảo hiểm được trả, người bảo hiểm có quyền huỷ bỏ hợp đồng bảo hiểm nếu người được bảo hiểm không thực hiện đúng nghĩa vụ trả phí bảo hiểm hoặc có quyền từ chối bồi thường khi rủi ro xảy ra.

(13) Điều kiện bảo hiểm

Điều kiện bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm là điều kiện đã được thỏa thuận giữa người mua bảo hiểm và người bán bảo hiểm. Điều kiện bảo hiểm ghi theo yêu cầu của người được bảo hiểm đúng như ghi trong L/C, không thêm bớt nếu thanh toán bằng L/C. Điều kiện bảo hiểm được ghi sau chữ “Condition or special coverage”, “condition of insurance”. Trong hợp đồng bảo hiểm phải ghi rõ điều kiện bảo hiểm (A, B, C...).

(14) **Chữ ký:** Chứng từ bảo hiểm phải được ký theo quy định, phải thể hiện là do một công ty bảo hiểm, người bảo hiểm hoặc đại lý bảo hoặc của người người được ủy quyền của họ ký và phát hành. Chữ ký của đại lý hoặc người được ủy quyền phải chỉ rõ là đại lý hoặc người được ủy quyền đã ký thay hoặc là thay mặt cho công ty bảo hiểm hoặc người được bảo hiểm ký.

b. Giấy chứng nhận bảo hiểm (Insurance Certificate)

Chứng từ này được nhà bảo hiểm cấp cho người được bảo hiểm trên cơ sở một hợp đồng bảo hiểm bao với mỗi chuyến hàng cụ thể. Về mặt hình thức giấy chứng nhận bảo hiểm chỉ bao gồm mặt trước, mặt sau để trống. Mặt trước thể hiện các nội dung như đối tượng bảo hiểm, các chi tiết cần thiết cho việc tính toán phí bảo hiểm và điều kiện bảo hiểm đã thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm bao ký trước đó.

Về mặt pháp lý chứng nhận bảo hiểm không có giá trị bằng đơn bảo hiểm và không có chức năng chuyển nhượng vì vậy trong giao dịch sử dụng quy tắc CIF hoặc CIP người nhập khẩu thường không chấp nhận giấy chứng nhận bảo hiểm mà chỉ chấp nhận đơn bảo hiểm.

MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN BẢO HIỂM



MARINE CARGO INSURANCE CERTIFICATE

This is to certify that (Name of Exporter/ Importer) is insured subject to the condition of Policy No. against which the interest insured hereunder has been declared

Insured Value (1)	Currency (2)
Ocean Vessel (3)	Place of origin (4)
Port of loading (5)	Date of Departure (On or about) (6)
Port of Discharge (7)	Final Destination (8)
Marks and Numbers (9)	
Description of Cargo (10)	
Additional And/ Or Special Conditions (11)	
L/C No. (12)	
CONDITIONS OF INSURANCE (13)	

IMPORTANT:

With a view to facilitating the settlement of any claim for loss or damage insured hereunder, the Assured or their Agents should act as indicated below on this Certificate.

Failure to comply with any of these requirements may prejudice any claim under this Certificate.

SURVEY AND CLAIMS SETTLEMENT:

In the event of loss or damage which may involve a claim under this insurance, notice must be given immediately to the above noted Agents so that they may appoint a Surveyor if required.

LIABILITY OF CARRIERS, BAILEES, OR OTHER THIRD PARTIES:

It is the duty of the Assured and/or their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a Loss and to ensure that all rights against Carriers, Bailees or other third parties are properly preserved and exercised. In particular, the Assured or their Agents are required to follow the procedures listed below of this Certificate.

INSTRUCTIONS TO BE FOLLOWED IN CASE OF LOSS OR DAMAGE (CLAIMS):



In the event of loss or damage, immediately notify the nearest Claim Settling Agent nominated herein. If no such Agent is available, please contact the following without delay: (Name and contact address of the insurance company)

A claim in writing must also be filed with the Carrier or Carriers in no case later than seven (7) days after delivery or scheduled delivery in the event of claim for non-delivery. It is the duty of the Claimant to mitigate loss or damage.

FAILURE OR DELAY IN COMPLYING WITH THE ABOVE REQUIREMENTS MAY PREJUDICE YOUR RIGHTS UNDER THIS CERTIFICATE.

The Following documents must be presented to validate any claim under this Certificate:

1. Original copy of the Bill Of Lading.
2. Copy of Commercial Invoice and Packing List.
3. Copies of all claims made against the Carrier or Carriers, with copies of their replies thereto.
4. Original Copy of the Survey Report.
5. Copy of receipt given to Carrier upon delivery
6. Copy of custom documents

It is agreed that the practice of (Country name) law and usage shall be recognized as the standard for adjusting claims under this Certificate.

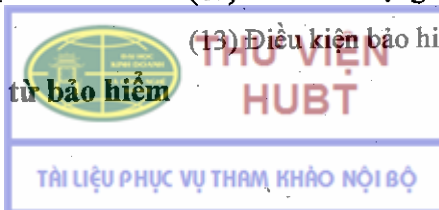
For information regarding this policy or for claims, kindly contact the following Claim Settling Agent : (Name and Contact Address)

Signed On Behalf Of The Company

Chú thích

- | | |
|---------------------------|--|
| (1) Giá trị được bảo hiểm | (7) Cảng dỡ hàng |
| (2) Đồng tiền bảo hiểm | (8) Nơi đến cuối cùng |
| (3) Tên con tàu | (9) Ký mã hiệu và số hiệu |
| (4) Xuất xứ hàng hóa | (10) Mô tả hàng hóa |
| (5) Cảng bốc hàng | (11) Nội dung thêm/ Điều kiện đặc biệt |
| (6) Ngày khởi hành | (12) Số thư tín dụng |

c. Lưu ý lập chứng từ bảo hiểm



(13) Điều kiện bảo hiểm

Trong thanh toán L/C, cần lưu ý những nội dung sau đây khi lập chứng từ bảo hiểm (đơn bảo hiểm, giấy chứng nhận bảo hiểm), đặc biệt khi sử dụng quy tắc giao hàng CIF và CIP:

- Chứng từ bảo hiểm phải được thể hiện do một công ty bảo hiểm, hoặc người bảo hiểm, hoặc đại lý hoặc người được ủy quyền ký và phát hành. Trong trường hợp đại lý hoặc người được ủy quyền ký thì phải chỉ rõ là đại lý hoặc người được ủy quyền ký thay mặt ai.

- Nếu một L/C yêu cầu chứng từ bảo hiểm phát hành nhiều hơn 1 bản gốc hoặc nếu chứng từ bảo hiểm quy định rằng được phát hành nhiều bản gốc thì tất cả các bản gốc phải được xuất trình và phải thể hiện đã được ký.

- Đơn bảo hiểm có thể được chấp nhận thay thế giấy chứng nhận bảo hiểm khi xuất trình, ngược lại không được chấp nhận.

- Ngày phát hành chứng từ bảo hiểm không được muộn hơn ngày giao hàng, trừ khi trên chứng từ bảo hiểm thể hiện bảo hiểm có hiệu lực kể từ ngày không chậm hơn ngày giao hàng. Trong trường hợp chứng từ bảo hiểm có hiệu lực từ “kho đến kho” hoặc từ trưng tự và ghi ngày phát hành sau ngày giao hàng thì không được quy định bảo hiểm có hiệu lực từ một ngày không muộn hơn ngày giao hàng.

- Chứng từ bảo hiểm phải ghi rõ số tiền bảo hiểm và có cùng loại tiền của L/C. Nếu không có quy định trong L/C về mức bảo hiểm, thì số tiền bảo hiểm tối thiểu sẽ là 110% của giá trị CIF hoặc CIP của hàng hóa, không quy định tỷ lệ bảo hiểm tối đa. Nếu không thể xác định được giá trị CIF hoặc CIP từ chứng từ thì số tiền bảo hiểm được tính toán trên cơ sở số tiền thanh toán hoặc thương lượng thanh toán hoặc tổng giá trị hàng hóa theo hóa đơn tùy thuộc số tiền nào lớn hơn.

- Chứng từ bảo hiểm phải ghi rõ rủi ro được bảo hiểm ít nhất là từ nơi nhận hàng để chở hoặc để giao và nơi dỡ hàng hoặc nơi hàng đến cuối cùng như quy định trong L/C.

- Chứng từ bảo hiểm phải bảo hiểm các loại rủi ro theo yêu cầu của L/C. Ngay cả khi L/C có quy định rõ ràng các rủi ro được bảo hiểm thì chứng từ vẫn có thể dẫn chiếu đến các điều khoản loại trừ.

- Nếu L/C yêu cầu bảo hiểm “mọi rủi ro” và một chứng từ bảo hiểm được xuất trình có điều khoản hay ghi chú “mọi rủi ro” hay không vẫn được

chấp nhận mà không cần phải xem một số rủi ro nào đó bị loại trừ hay không. Ví dụ trong trường hợp này chứng từ bảo hiểm ghi bảo hiểm điều kiện bảo hiểm A được chấp nhận.

- Chứng từ bảo hiểm phải tuân thủ theo hình thức của L/C yêu cầu, nếu cần thiết phải được ký hậu bởi một bên mà theo lệnh của bên đó hoặc vì lợi ích của bên đó việc bồi thường có thể được thanh toán.

- Theo yêu cầu của L/C, chứng từ bảo hiểm phát hành theo lệnh của một tổ chức đích danh thì chứng từ không cần thiết phải ghi "theo lệnh" miễn là tên của tổ chức đích danh là người được bảo hiểm hoặc các khiếu nại bồi thường có thể thanh toán cho họ và việc ký hậu chuyển nhượng không bị cấm.

2.5.3 Hợp đồng bảo hiểm bao

2.5.3.1. Khái niệm

Hợp đồng bảo hiểm bao là hợp đồng bảo hiểm trọn gói, được áp dụng đối với đối tượng bảo hiểm là một loại hàng hóa hoặc một số loại hàng hóa mà người được bảo hiểm gửi đi hoặc nhận được trong một khoảng thời gian nhất định (thường là 1 năm). Hợp đồng bảo hiểm bao thường áp dụng cho các khách hàng xuất nhập khẩu thường xuyên với khối lượng lớn được vận chuyển làm nhiều lần.

Khác với hợp đồng bảo hiểm chuyển, khi ký kết hợp đồng bảo hiểm bao nhiều thông tin liên quan đến hợp đồng bảo hiểm người bảo hiểm chưa biết. Chính vì vậy, hợp đồng bảo hiểm bao là một dạng bảo hiểm nguyên tắc trong đó các bên thỏa thuận các điều khoản là cơ sở tính giá trị bảo hiểm, phí bảo hiểm tương ứng với điều kiện bảo hiểm, phương thức thanh toán phí, cam kết về phương tiện chuyên chở... Với mỗi chuyến hàng bên mua bảo hiểm phải có nghĩa vụ cung cấp các thông tin theo yêu cầu của bên bảo hiểm và theo yêu cầu của bên mua bảo hiểm, bên bảo hiểm cấp giấy chứng nhận bảo hiểm cho từng chuyến hàng mà bên mua bảo hiểm nhập (xuất).

Hợp đồng bảo hiểm bao có lợi ích cho cả người bảo hiểm và người được bảo hiểm. Người bảo hiểm đảm bảo thu được một khoản phí bảo hiểm trong thời hạn bảo hiểm. Người được bảo hiểm vẫn được người bảo hiểm chấp thuận bảo hiểm ngay cả khi hàng đã xếp lên tàu vận chuyển rồi mà chưa kịp thông báo bảo hiểm. Hợp đồng bảo hiểm bao dùng để bảo hiểm cho hàng hoá xuất nhập khẩu thường xuyên khối lượng lớn vận chuyển làm

nhiều chuyến. Điều khoản huỷ bỏ hợp đồng bảo hiểm quy định cho phép một bên có thể huỷ bỏ hợp đồng hoặc bất kỳ một phần nào của hợp đồng với điều kiện phải thông báo trước (thường là 30 ngày).

2.5.3.2. Nội dung hợp đồng bảo hiểm bao

Trong HĐBH bao, hai bên chỉ thỏa thuận những vấn đề chung nhất như tên hàng được bảo hiểm, loại tàu chở hàng, cách tính giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm tối đa cho mỗi chuyến hàng và điều kiện bảo hiểm, tỷ lệ phí bảo hiểm và những điểm liên quan khác đã được thỏa thuận giữa các bên. Tuy nhiên, trong HĐBH bao luôn có ba điều kiện cơ bản sau:

- Điều kiện xếp hạng tàu được thuê chuyên trở hàng hóa sẽ được bảo hiểm: Tàu phải có cấp hạng cao và nếu do 10 hãng đăng kiểm nổi tiếng trên thế giới cấp mới được chấp nhận một cách tuyệt đối. Tàu phải có khả năng đi biển bình thường và tuổi tàu dưới 15 năm.

- Điều kiện về giá trị bảo hiểm: người được bảo hiểm phải kê khai giá trị theo từng chuyến về số kiện, giá CIF hoặc giá FOB, số hợp đồng mua bán, số thư tín dụng (L/C), số vận đơn (B/L)...

- Điều kiện về quan hệ trên tinh thần thiện chí: Nghĩa là đã mua bảo hiểm bao của người bảo hiểm nào thì trong thời gian đó người được bảo hiểm không được phép mua bảo hiểm hàng hóa của người bảo hiểm khác.

Trong thời gian có hiệu lực của hợp đồng bảo hiểm bao, mỗi lần vận chuyển hàng hóa, người tham gia bảo hiểm phải gửi giấy báo vận chuyển cho người bảo hiểm. Nếu có thay đổi đặc biệt về số lượng, giá trị hàng... phải tiến hành kí kết hợp đồng bảo hiểm khác.

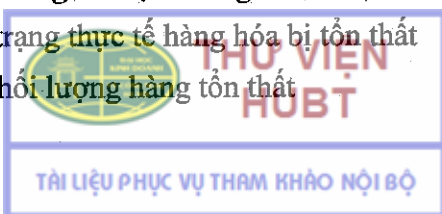
2.6. THỦ TỤC GIÁM ĐỊNH, KHIẾU NẠI, BÒI THƯỜNG TRONG BẢO HIỂM HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

2.6.1. Giám định hàng hóa

Giám định tổn thất của một lô hàng là việc kiểm tra tình trạng tổn thất của hàng hóa, nghiên cứu hiện trường, các tài liệu chứng cứ có liên quan để xác định đầy đủ mức độ và nguyên nhân dẫn đến tổn thất.

Nội dung chính của giám định hàng hóa tổn thất là:

- Xác định tình trạng thực tế hàng hóa bị tổn thất
- Xác định số, khối lượng hàng tổn thất



- Xác định mức độ tổn thất, nguyên nhân gây nên tổn thất (nguyên nhân trực tiếp và gián tiếp)

- Tư vấn cho người yêu cầu giám định biện pháp xử lý và ngăn ngừa tổn thất lây lan (hạn chế tổn thất)

- Cấp Chứng thư giám định về tổn thất để làm căn cứ để người được bảo hiểm đòi bồi thường từ công ty bảo hiểm.

Mục đích quan trọng nhất của việc giám định hàng tổn thất là xác định mức độ, nguyên nhân và thời điểm xảy ra tổn thất một cách chính xác, làm căn cứ để xác định đối tượng chịu trách nhiệm bồi thường. Giám định viên tiến hành kiểm tra phương tiện chuyên chở hàng hóa, kiểm tra hàng (tình trạng, số lượng, khối lượng và chất lượng hàng hóa bị tổn thất, bao bì, ký mã hiệu...), lấy mẫu (hàng nguyên vẹn và hàng bị tổn thất) để phân tích đối chiếu, kiểm tra các giấy tờ liên quan và xử lý các thông tin tiếp nhận được một cách hiệu quả... để xác định đúng số lượng, khối lượng hàng tổn thất, mức độ tổn thất và tìm ra nguyên nhân gây nên tổn thất.

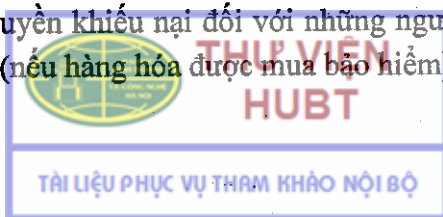
Trường hợp hàng hóa được mua bảo hiểm, và tổn thất xảy ra do một trong những rủi ro được bảo hiểm gây nên, tổn thất này sẽ do Công ty bảo hiểm bồi thường căn cứ vào Chứng thư giám định tổn thất do Công ty bảo hiểm hay đại lý giám định của Công ty bảo hiểm cấp. Sau đó, Công ty bảo hiểm sẽ nhận bảo lưu quyền đòi bồi thường với người thứ ba từ phía người được bảo hiểm.

Trách nhiệm của người nhận hàng khi phát hiện hàng hóa bị tổn thất:

- Tiến hành thông báo tổn thất cho Người chuyên chở (đối với tổn thất rõ rệt) hay Lập thư dự kháng gửi cho Thuyền trưởng hoặc Đại lý tàu biển (đối với trường hợp nghi ngờ có tổn thất) càng sớm càng tốt và trong thời gian quy định để bảo lưu quyền khiếu nại đối với người chuyên chở.

- Thông báo tình hình tổn thất hàng hóa cho Công ty bảo hiểm hoặc đại lý giám định của Công ty bảo hiểm và yêu cầu họ có mặt để tiến hành vụ giám định tổn thất ngay khi phát hiện ra tổn thất.

- Đảm bảo thực hiện quyền bảo lưu cho Công ty bảo hiểm để Công ty bảo hiểm giữ quyền khiếu nại đối với những người có liên quan đến tổn thất của hàng hoá (nếu hàng hóa được mua bảo hiểm).



Thời gian và địa điểm tiến hành giám định

Hàng bị tổn thất phải được giám định ngay khi phát hiện ra tổn thất tại cảng dỡ hàng hoặc tại kho nhận hàng cuối cùng. Trường hợp tổn thất được phát hiện trong quá trình giao nhận hàng với tàu thì phải có biên bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC), với cảng (COR), trong đó ghi rõ số lượng và tình trạng hàng bị tổn thất. Tại thời gian và địa điểm giám định trên, sẽ dễ dàng hơn trong việc xác định nguyên nhân gây nên tổn thất cũng như mức độ tổn thất một cách chính xác và Chứng thư giám định tổn thất sẽ có giá trị pháp lý cao hơn trong việc đòi bồi thường.

2.6.2. Thủ tục khiếu nại đòi bồi thường

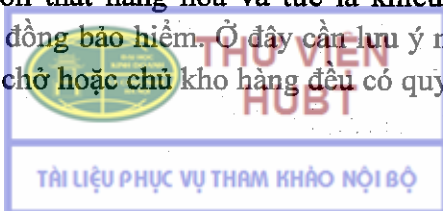
2.6.2.1. Nghĩa vụ của người được bảo hiểm khi hàng hóa xảy ra tổn thất

Khi phương tiện chuyên chở bị tai nạn và đe dọa đến sự an toàn cho hàng hoá của người được bảo hiểm thì người được bảo hiểm phải có trách nhiệm thông báo cho các cơ quan chức năng nơi gần nhất như cơ quan hàng hải, cơ quan bảo hiểm ... để các cơ quan này có biện pháp phối hợp theo dõi, phòng bị cho tàu và hàng hoá. Nếu được thông tin hay phát hiện thấy thực tế hàng hoá bị tổn thất thì người được bảo hiểm cần làm ngay các công việc sau:

- Thông báo cho người bảo hiểm biết và nếu thấy tình hình hàng hoá tổn thất hoặc nghi ngờ có tổn thất thì cần làm giấy yêu cầu đề nghị người giám định ngay. Việc giám định hàng hoá được bảo hiểm bị tổn thất phải do người bảo hiểm tiến hành theo đơn đề nghị của người được bảo hiểm. Nếu vụ tổn thất không được giám định viên của người bảo hiểm giám định thì sẽ không được chấp nhận bồi thường.

- Thực hiện các biện pháp đề phòng và hạn chế tổn thất. Thực ra, việc đề phòng và hạn chế tổn thất cho hàng hoá nói chung trong hợp đồng bảo hiểm là để chỉ những trường hợp hàng hoá bị rủi ro (thuộc phạm vi bảo hiểm như: cháy, nổ, mắc cạn...) đe dọa tàu khi tàu chở hàng đang trên đường hành trình hoặc neo đậu tại bến cảng dọc đường.

- Bảo lưu quyền khiếu nại cho người bảo hiểm tức là làm đơn khiếu nại ngay bên gây ra tổn thất hàng hoá và tức là khiếu nại người thứ ba, người đứng ngoài hợp đồng bảo hiểm. Ở đây cần lưu ý nếu người thứ ba là chủ tàu, người chuyên chở hoặc chủ kho hàng đều có quy định riêng về thời



gian cho phép khiếu nại theo luật trong nước, luật quốc tế hay các văn bản dưới luật.

Việc bảo vệ tài sản trước những tình huống có nguy cơ thuộc phạm vi trách nhiệm của hợp đồng bảo hiểm đều đòi hỏi sự nỗ lực của cả hai bên và khi đó chưa cần xét đến biện pháp giải quyết bồi thường của người bảo hiểm. Xuất phát từ những đặc điểm này, người bảo hiểm có quy định việc người bảo hiểm tham gia vào các biện pháp cứu hộ và bảo vệ hàng hoá đều không thể coi là dấu hiệu của sự khước từ hay chấp nhận việc từ bỏ hàng hoá.

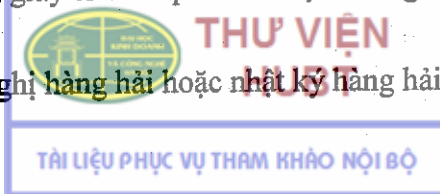
2.6.2.2. Hồ sơ khiếu nại đòi bồi thường

Khiếu nại là sự thỉnh cầu hay yêu cầu người bảo hiểm bồi thường trên cơ sở những chứng cứ do người được bảo hiểm đưa ra. Hồ sơ khiếu nại để đòi người bảo hiểm bồi thường gồm nhiều loại giấy tờ khác nhau những phải chứng minh được:

- Người khiếu nại có lợi ích bảo hiểm;
- Hàng hoá đã được bảo hiểm;
- Tồn thất thuộc một rủi ro được bảo hiểm;
- Mức độ tổn thất;
- Thực hiện nguyên tắc thế quyền để người bảo hiểm có thể đòi được người thứ ba bồi thường.

Hồ sơ khiếu nại đòi bồi thường phải bao gồm các loại giấy tờ sau đây:

- 1- Đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm (bản gốc)
- 2- Vận đơn đường biển (bản gốc) và hợp đồng thuê tàu (nếu có)
- 3- Hoá đơn thương mại
- 4- Hoá đơn về các chi phí khác (nếu có)
- 5- Giấy chứng nhận số lượng, chất lượng
- 6- Biên bản kết toán nhận hàng với tàu
- 7- Phiếu đóng gói
- 8- Văn bản, giấy tờ liên quan tới việc đòi người thứ ba bồi thường và trả lời (nếu có)
- 9- Kháng nghị hàng hải hoặc nhật ký hàng hải



10- Thư khiếu nại có ghi rõ số tiền yêu cầu bồi thường

11- Biên bản bất thường về hàng hoá vận chuyển

12- Biên bản giám định .

Sau khi kiểm tra chứng từ và thanh toán bồi thường, mọi khoản khiếu nại và quyền khiếu nại của người được bảo hiểm đối với người thứ ba đều được chuyển cho người bảo hiểm mà giới hạn là số tiền đã bồi thường. Người được bảo hiểm muốn khiếu nại tổn thất toàn bộ ước tính cho hàng hoá được bảo hiểm, phải gửi thông báo từ bỏ hàng cho người bảo hiểm. Thông báo phải đưa ra không chậm trễ, với mục đích để cho người bảo hiểm có cơ hội giảm thiểu hay ngăn ngừa tổn thất (như bán hàng dọc đường). Thông báo từ bỏ hàng phải làm thành văn bản và trong mọi trường hợp phải cho biết ý định của người được bảo hiểm là từ bỏ không điều kiện mọi quyền lợi về hàng hoá được bảo hiểm cho người bảo hiểm. Nếu người bảo hiểm chấp nhận thông báo từ bỏ hàng nghĩa là người bảo hiểm chấp nhận trách nhiệm bồi thường như bồi thường tổn thất toàn bộ thực tế và có quyền sở hữu phần còn lại của hàng hoá. Việc từ bỏ hàng không được thay đổi sau khi người bảo hiểm chấp nhận thông báo từ bỏ hàng. Tuy nhiên, trước khi người bảo hiểm chấp nhận thông báo từ bỏ hàng, người được bảo hiểm phải có những biện pháp tích cực nhằm ngăn ngừa và hạn chế tổn thất. Nếu người bảo hiểm không chấp nhận từ bỏ hàng, các quyền lợi của người được bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm vẫn không thay đổi.

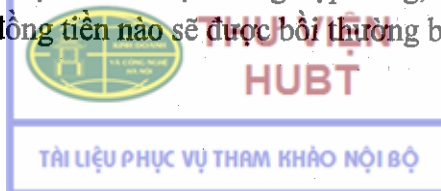
Thời hạn khiếu nại với người bảo hiểm là hai năm kể từ ngày có tổn thất hoặc phát hiện tổn thất. Tuy nhiên, bộ hồ sơ khiếu nại phải gửi đến công ty bảo hiểm trong vòng 9 tháng kể từ khi có tổn thất để người bảo hiểm còn thực hiện quyền truy đòi các bên có liên quan đến vụ tổn thất.

2.6.3. Bồi thường tổn thất

2.6.3.1. Nguyên tắc bồi thường

Người bảo hiểm tính toán và bồi thường tổn thất trên cơ sở các nguyên tắc sau:

- Bồi thường bằng tiền chứ không phải bằng hiện vật. Đồng tiền bồi thường là đồng tiền đã được thoả thuận trong hợp đồng, nếu không có thoả thuận thì nộp phí bằng đồng tiền nào sẽ được bồi thường bằng đồng tiền đó.



- Về nguyên tắc, trách nhiệm của người bảo hiểm chỉ giới hạn trong phạm vi số tiền bảo hiểm. Tuy nhiên, khi cộng tiền tổn thất với các chi phí: cứu hộ, giám định, đánh giá và bán lại hàng hoá bị tổn thất, chi phí đòi người thứ ba bồi thường, tiền đóng góp vào tổn thất chung thì dù có vượt quá số tiền bảo hiểm người bảo hiểm vẫn bồi thường dựa trên quy định trong điều khoản đã thoả thuận của hợp đồng bảo hiểm.

- Khi thanh toán tiền bồi thường, người bảo hiểm có thể khấu trừ những khoản thu nhập của người được bảo hiểm trong việc bán hàng và đòi người thứ ba.

2.6.3.2. Cách tính số tiền bồi thường

a. Đối với tổn thất chung

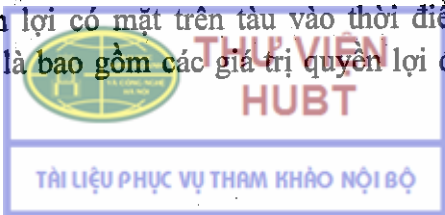
Khi có tổn thất chung xảy ra chủ tàu có quyền chỉ định một công ty hay một chuyên viên giám định tính toán tổn thất chung, phân bổ tổn thất chung cho các quyền lợi trên tàu. Các quyền lợi, lợi ích trên tàu bao gồm: tàu, hàng và cước phí. Nhiệm vụ của chuyên viên tính tổn thất chung là trên cơ sở chứng từ giấy tờ có liên quan xác định những hy sinh và những chi phí nào được công nhận là tổn thất chung để tính toán phân bổ cho chủ tàu, các chủ hàng, cước phí đóng góp trên cơ sở "Bảng phân bổ tổn thất chung". Cách tính toán và phân bổ tổn thất chung tiến hành như sau:

Xác định tỷ lệ đóng góp (chỉ số phân bổ) vào tổn thất chung :

$$k = \frac{L}{CV}$$

Trong đó:

- k: tỷ lệ đóng góp vào tổn thất chung
- L: Tổng giá trị đóng góp vào tổn thất chung của các quyền lợi (tổng những hy sinh và chi phí được công nhận là tổn thất chung)
- CV: Tổng giá trị ban đầu của các quyền lợi đóng góp vào tổn thất chung (các quyền lợi có mặt trên tàu vào thời điểm hành động tổn thất chung xảy ra) tức là bao gồm các giá trị quyền lợi đã được tổn thất chung



cứu thoát và những giá trị quyền lợi đã hy sinh vì an toàn chung. CV được xác định trên cơ sở giá trị thực tế của tài sản tại nơi kết thúc hành trình.

Tính số tiền phải đóng góp của từng quyền lợi:

Số tiền đóng góp = Giá trị ban đầu của từng quyền lợi X k

Số tiền đóng góp vào tổn thất chung sẽ được người bảo hiểm bồi hoàn cho các chủ hàng nếu chủ hàng mua bảo hiểm mà không phụ thuộc vào điều kiện bảo hiểm (công ty bảo hiểm bồi hoàn số tiền đóng góp vào tổn thất chung trong cả 3 điều kiện A,B,C). Nếu số tiền bảo hiểm thấp hơn giá trị đóng góp thì người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị đóng góp.

b. Đối với tổn thất riêng:

Tổn thất riêng có thể là tổn thất toàn bộ hay tổn thất bộ phận:

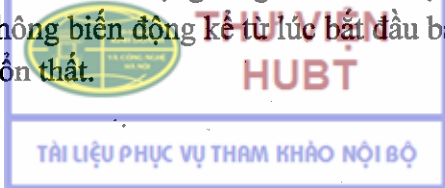
- Nếu là tổn thất toàn bộ thực tế thì người bảo hiểm sẽ bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm hay giá trị bảo hiểm. Khi đó số tiền bồi thường bằng số tiền bảo hiểm hoặc giá trị bảo hiểm.

- Nếu là tổn thất toàn bộ ước tính, khi người được bảo hiểm thông báo từ bỏ hàng cùng với các thủ tục cần thiết mà người bảo hiểm chấp thuận thì sẽ được bồi thường toàn bộ và ngược lại nếu người được bảo hiểm không thông báo từ bỏ hàng hay người bảo hiểm không chấp thuận thì chỉ được bồi thường như tổn thất bộ phận.

- Tổn thất bộ phận: Về nguyên tắc thì số tiền bảo hiểm được tính như sau:

Số tiền bồi thường (P)	=	Tỷ lệ tổn thất (m)	x	Số tiền bảo hiểm (A)
---------------------------	---	-----------------------	---	-------------------------

Với cách tính như vậy, việc bồi thường sẽ đảm bảo tính chính xác trong trường hợp giá cả hàng hoá có biến động lớn (tăng hoặc giảm) kể từ lúc bắt đầu bảo hiểm cho đến khi hàng đến cảng đến. Tuy nhiên trong thực tế, khi tính toán bồi thường tổn thất, các công ty bảo hiểm Việt Nam hầu như không tính đến yếu tố biến động về giá cả trên thị trường hay nói cách khác coi như giá cả không biến động kể từ lúc bắt đầu bảo hiểm cho đến khi tính toán bồi thường tổn thất.



Việc tính toán bồi thường tổn thất bộ phận ở Việt nam thường xảy ra các trường hợp sau:

- Bồi thường tổn thất do đổ vỡ, hư hỏng, thiếu hụt, giảm phẩm chất... có chứng thư giám định chứng minh. Trong trường hợp này số tiền bồi thường là:

$$P = m \times A$$

Tỷ lệ tổn thất ở đây chính là mức giảm giá trị thương mại ghi trên biên bản giám định.

- Nếu biên bản giám định không ghi mức giảm giá trị thương mại mà chỉ ghi trọng lượng, số lượng hàng hoá bị thiếu hụt:

$$P = T2/T1 \times A$$

Trong đó: - T1 trọng lượng, số lượng hàng hoá ban đầu ghi trong hóa đơn

- T2: trọng lượng, số lượng hàng hoá bị tổn thất

- Trường hợp mất nguyên kiện: Bồi thường mất nguyên kiện thường xảy ra trong các trường hợp như: tàu giao thiếu hàng hoặc không giao hàng, các kiện hàng bị tổn thất toàn bộ trong khâu xếp dỡ, vận chuyển... trong trường hợp này:

+ Nếu các kiện hàng có đơn giá thì:

$$P = \text{Số kiện hàng bị mất} \times \text{Đơn giá}$$

+ Nếu các kiện hàng không có đơn giá thì bồi thường như trường hợp tổn thất về số lượng, trọng lượng như trên.

Bồi thường các chi phí: các chi phí được người bảo hiểm bồi thường bao gồm: Chi phí tổ tụng, chi phí đề phòng và hạn chế tổn thất - đó là chi phí được chi ra nhằm ngăn ngừa hoặc làm giảm tổn thất hoặc đề bảo vệ quyền lợi của hàng hoá được bảo hiểm hoặc những chi phí liên quan tới việc đòi bồi thường của người thứ ba; chi phí giám định tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm.



c. Miễn giảm bồi thường

Miễn giảm bồi thường là một hình thức từ chối bồi thường trên cơ sở một số tiền được chỉ định theo tỷ lệ phần trăm trong tổng giá trị bồi thường. Miễn giảm bồi thường có hai loại:

- Miễn giảm không khấu trừ: Tức là khi tổn thất xảy ra, nếu mức độ tổn thất đạt tỷ lệ phần trăm quy định thì người bảo hiểm bồi thường toàn bộ tổn thất.

- Miễn giảm có khấu trừ: Tức là người bảo hiểm sẽ khấu trừ không bồi thường một tỷ lệ nhất định khi tổn thất đạt mức trên quy định.

Mục đích của việc miễn giảm bồi thường là:

- Người bảo hiểm không phải bồi thường những tổn thất quá nhỏ so với tổng giá trị bảo hiểm, số tiền bồi thường khi đó có thể không tương xứng cho việc khiếu nại và giải quyết bồi thường về thời gian và chi phí.

- Loại trừ những tổn thất của các loại hàng hoá có tính chất đặc biệt thường dễ bị hao hụt trong quá trình vận chuyển.

- Dành một tỷ lệ không bồi thường để người được bảo hiểm khi xảy ra tổn thất sẽ coi như cùng người bảo hiểm có trách nhiệm gánh vác một phần tổn thất.

Hiện nay, do có sự cạnh tranh gay gắt trên thị trường bảo hiểm nên các công ty bảo hiểm ít khi sử dụng quy định miễn giảm bồi thường để giữ khách hàng và chỉ áp dụng trong những trường hợp hàng hoá mang tính chất đặc biệt và thường xuyên bị tổn thất.



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

CÂU HỎI VÀ BÀI TẬP CHƯƠNG 6**I. Lý thuyết**

1. Khái niệm, bản chất, các nguyên tắc bảo hiểm?
2. Các loại rủi ro trong vận chuyển hàng hoá bằng đường biển?
3. Các loại tổn thất trong vận chuyển hàng hoá bằng đường biển?
4. Phân biệt tổn thất chung và tổn thất riêng. Nguyên tắc xác định tổn thất chung?
5. Nội dung các điều kiện bảo hiểm hàng hoá trong bộ Điều kiện bảo hiểm hàng hải ICC 1982 và ICC 2009 và QTC 1990?
6. So sánh ICC 1982 và ICC 2009?
7. So sánh các điều kiện bảo hiểm A, B, C (ICC 1982)?
8. So sánh các điều kiện bảo hiểm A, B, C (ICC 2009)?
9. Các rủi ro được bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm chiến tranh?
10. Các rủi ro được bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm đình công?
11. Hàng hoá XNK vận chuyển bằng đường biển có thể được bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm nào?
12. Các loại hợp đồng bảo hiểm hàng hoá XNK vận chuyển bằng đường biển?
13. Có phải cứ mỗi chuyến hàng, người XK hoặc người NK phải ký kết một HĐBH?
14. Chứng từ bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển?
15. So sánh đơn bảo hiểm (Policy Insurance) và giấy chứng nhận bảo hiểm (Certificate of Insurance)?
16. Trách nhiệm mua bảo hiểm của người bán theo quy tắc CIF, CIP (Incoterms 2010)?
17. Tại sao hàng hoá xếp trên boong chỉ được công ty bảo hiểm bán bảo hiểm với điều kiện C – ICC 1982?
18. Điều kiện để được mua bảo hiểm rủi ro chiến tranh, đình công?
19. Quy định về chứng từ bảo hiểm trong UCP 600?
20. Những lưu ý khi lập và kiểm tra chứng từ bảo hiểm?
21. Tại sao giao hàng theo CIF chứng từ bảo hiểm phải được ký hậu, còn

giao hàng theo FOB thì không?

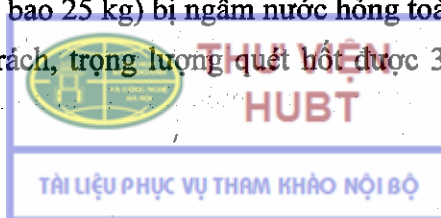
22. Tại sao hiện nay B/L thường xuất trình đến NH 2/3 bản gốc còn I/P thì xuất trình 3/3 bản gốc?
23. Người chủ hàng có thể mua bảo hiểm cho hàng hóa ở nhiều công ty bảo hiểm không? Trách nhiệm của công ty bảo hiểm như thế nào khi hàng hóa xảy ra tổn thất?
24. Các nhân tố ảnh hưởng đến việc xác định mức phí bảo hiểm?
25. Thủ tục giám định tổn thất?
26. Hồ sơ khiếu nại đòi bồi thường?
27. Trường hợp xảy ra tổn thất cho hàng hoá được bảo hiểm thuộc phạm vi trách nhiệm của công ty bảo hiểm, người được bảo hiểm cần phải làm gì?
28. Để được bồi thường đối với tổn thất toàn bộ ước tính, người được bảo hiểm phải làm gì?
29. Phân biệt tổn thất bộ phận và hao hụt tự nhiên của hàng hóa?
30. Cách tính số tiền bồi thường tổn thất?
31. Trình bày các biện pháp ứng phó với rủi ro hiện nay con người đã và đang áp dụng?
32. Phân tích sự cần thiết của bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển?

II. Bài tập

Bài 1

Một chủ hàng Việt Nam mua 1.000 tấn nhựa PVC trị giá 2.000.000 USD, hợp đồng chuyên chở từ Hàn quốc về Hải Phòng, chủ hàng tham gia bảo hiểm theo điều kiện B – ICC 1982 với STBH 2.100.000 USD. Trên hành trình tàu gặp bão phải ghé vào một cảng lánh nạn, sau 5 ngày tàu tiếp tục hành trình và về đến Hải Phòng an toàn. Quá trình bốc dỡ hàng thấy có hư hỏng mất mát, căn cứ biên bản giám định và các tài liệu liên quan, chủ hàng yêu cầu bồi thường 250.000 USD và 3.000.000 VND. Hồ sơ đòi bồi thường gồm có:

- 2000 bao (mỗi bao 25 kg) bị ngấm nước hỏng toàn bộ.
- 2000 bao vỡ rách, trọng lượng quét bột được 30 tấn lẫn tạp chất giảm giá trị 30%.



- Vận tải đơn ghi chú: Bao bì mục, một số bao có hiện tượng rách

Yêu cầu: Xác định số tiền bồi thường của Bảo Việt, biết 3.000.000 VND là chi phí giám định.

Bài 2

Một tàu chở hàng gồm 2 lô hàng mua bảo hiểm theo điều kiện B-ICC1982 gồm:

- Bột mì 100.000 bao, đơn giá mỗi bao là 10USD với STBH 800.000 USD

- Vải trị giá 100 000 USD.

Trên hành trình tàu gặp bão và bị mắc cạn, thuyền trưởng ra lệnh thúc máy tàu để vượt cạn làm hỏng một thiết bị, sau đó tiếp tục hành trình.

Ở hành trình tiếp theo, do thời tiết xấu, tàu va vào đá ngầm làm thủng vỏ tàu, thuyền trưởng ra lệnh dùng 5.000 bao bột mì tạm thời bịt lỗ thủng để nước bớt tràn vào. Do ảnh hưởng của đấm va làm máy tàu hỏng, thuyền trưởng đánh tín hiệu cấp cứu để tàu khác dẫn về cảng lánh nạn.

Tại cảng lánh nạn, thuyền trưởng cho sửa máy và sau đó tiếp tục hành trình và về đến bến.

Các số liệu cho biết như sau:

- STBH thân tàu: 1.600.000 USD

- Chi phí sửa chữa thiết bị hỏng do thúc máy: 5000 USD

- Chi phí sửa chữa chỗ thủng và máy tàu: 1000 USD

- Bột bị ngâm nước do nước tràn vào lúc tàu bị thủng (hỏng 100%): 85.000 USD

- Chi phí cứu hộ: 17.600 USD

- Vải bị nhiễm bẩn: 2.000 USD

- Bột bị sâu mọt 200 bao, giảm giá trị 40%

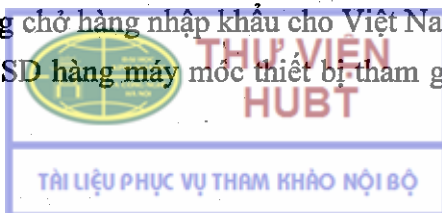
Yêu cầu: 1) Xác định và phân bổ tổn thất chung

2) Xác định trách nhiệm của bảo hiểm hàng hóa

Bài 3

Tàu Hạ Long chở hàng nhập khẩu cho Việt Nam bao gồm:

- 100.000 USD hàng máy móc thiết bị tham gia bảo hiểm theo điều



kiện C-ICC 1982

- 40.000 USD hàng nhựa PVC, tham gia bảo hiểm theo điều kiện B-ICC 1982 với STBH 32.000 USD

Khi về đến vùng biển cảng Hải Phòng, tàu va phải đá ngầm làm vỏ tàu bị thủng, nước biển tràn vào. Để tránh nguy cơ tàu đắm, thuyền trưởng gia lệnh ném một số bao nhựa PVC để bịt tạm thời lỗ thủng và nhờ tàu khác kéo vào cảng Hải Phòng để lánh nạn. Hãy tính toán số tiền bồi thường của bảo hiểm cho 2 chủ hàng trên biết rằng:

- Thiệt hại hàng nhựa PVC để bịt tạm lỗ thủng: 2.000 USD
- Chi phí cứu nạn là: 1.500 USD
- Chi phí bốc dỡ và lưu kho xả lan tại cảng: 1.000 USD
- Hư hại vỏ tàu khi va đá ngầm: 1.500 USD
- Giá trị tàu là: 561.500 USD

Sau đó tàu tiếp tục hành trình từ Hàn Quốc về cảng Sài Gòn

Bài 4

Tàu Cửu Long chở hàng nhập khẩu cho công ty Unimex (Việt Nam) từ Hồng Kông về cảng Hải Phòng thì bị hỏa hoạn. Một số bộ phận của tàu và một số hàng hóa trên tàu bị cháy. Thuyền trưởng ra lệnh phun nước biển để chữa cháy làm một số hàng hóa hư hại vì ngâm nước.

Vải: 400 kiện, trị giá 600.000 USD tham gia bảo hiểm với STBH 500.000 USD. Điện máy: trị giá 1.010.000 USD

Cả hai lô hàng tham gia bảo hiểm theo điều kiện B (ICC 1982) tại Bảo Việt. Khi dỡ hàng lên tại cảng dỡ hàng cuối cùng, giám định viên cho kết quả:

- 100 kiện vải bị cháy đen
- 200 kiện vải bị ngâm nước chữa cháy giảm giá trị 40%
- Thiết bị tàu bị cháy giá trị 1.500 USD

Biết:

- Giá trị tàu khi rời bến 1.241.500 USD
- Chi phí giám định: 3.000 USD

Yêu cầu: Xác định trách nhiệm bồi thường hàng hóa của Bảo Việt



Bài 5

Một công ty thương mại mua 10.000 tấn bột mỳ (200.000 bao) vận chuyển từ Pháp về, mua bảo hiểm theo điều kiện B-ICC 1982 + rủi ro chiến tranh có giá trị 1.600.000 USD. Trên hành trình tàu gặp thời tiết xấu phải ghé vào cảng gần nhất, sau 5 ngày tàu tiếp tục hành trình và về đến cảng Sài Gòn. Khi dỡ hàng giám định viên thấy hư hỏng như sau:

8.500 bao bị ướt nước biển, trong đó 7.200 bao bị mốc đen và 1.300 bao giảm giá trị 50%

Bao bì rách vỡ 1.800 bao, quét hốt còn được 25 tấn có lẫn tạp chất giảm giá trị 30%

Công quét hốt 2.400 USD, phí giám định hàng bị ướt nước biển 3.000 USD

Yêu cầu: Xác định tổn thất và trách nhiệm bồi thường hàng hóa của Bảo Việt

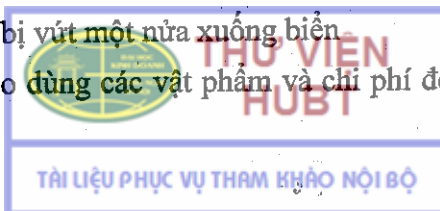
Bài 6

Một tàu biển trị giá 10 triệu USD chở 6 lô hàng A, B, C, D, E, F có giá trị lần lượt là 0.6/1.5/2/4/0.8/2 triệu USD, tiền cược của chủ tàu là 0.5 triệu USD. Trong quá trình chuyên chở, hàng B bị cháy mất 2/3 giá trị. Đi dọc đường, tàu bị mắc cạn gặp đá ngầm làm thủng vỏ tàu, nước tràn vào hầm tàu làm hỏng hàng. Để cứu tàu, hàng hoá, cước phí, thuyền trưởng quyết định:

- Tạm thời bịt các lỗ thủng bằng phương tiện vật phẩm có trên tàu
- Vứt bớt hàng trên tàu làm nhẹ tàu
- Cho máy tàu làm việc quá tải để đưa tàu ra khỏi bãi cạn

Sau đó tại cảng lánh nạn, thuyền trưởng tuyên bố tổn thất chung như sau:

- Vỏ tàu bị đá ngầm đâm thủng phải sửa hết 500.000 USD
- Máy tàu bị hỏng phải sửa mất 300.000 USD
- Lô hàng C trong hầm tàu bị nước tràn vào hỏng toàn bộ
- Lô hàng D bị vứt một nửa xuống biển
- Thiệt hại do dùng các vật phẩm và chi phí để thủy thủ cứu tàu hết



385.000 USD

Yêu cầu: 1) Xác định và phân bổ tổn thất chung?

2) Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt bồi thường tổn thất là như thế nào nếu hàng hoá trên tàu được mua bảo hiểm theo điều kiện B (ICC 1982)?

Bài 7

Tàu Vạn Xuân chở hàng nhập khẩu cho công ty Vinaconex từ cảng Liverpool về cảng Sài Gòn bao gồm:

- Hàng kính xây dựng trị giá 60.000 USD
- Hàng bách hóa trị giá 40.000 USD

Trên hành trình tàu gặp bão lớn thổi tàu trôi dạt và bị mắc cạn. Hư hại của tàu và hàng sau khi mắc cạn như sau:

- Hư hại về tàu: 10.000 USD
- Hư hại về kính: 6.000 USD
- Hư hại về hàng bách hóa: 4.000 USD

Để làm nổi tàu, thuyền trưởng ra lệnh ném một số hàng kính xuống biển cho nhẹ tàu, đồng thời cho tàu thúc máy chạy với công suất tối đa làm một máy tàu bị hỏng.

Yêu cầu: Tính toán và phân bổ tổn thất chung biết rằng:

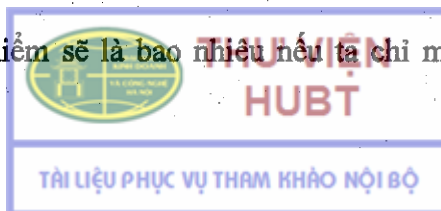
- Tàu giá trị 1,2 triệu USD
- Hàng kính ném xuống biển trị giá: 5.000 USD
- Sửa chữa máy tàu hỏng: 5.000 USD
- Hàng được mua bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm B (ICC 1982)

Bài 8

Tổng công ty xăng dầu Việt Nam đặt mua 1000 máy bán xăng của Nhật với đơn giá của mỗi máy là 2000 USD/chiếc FOB Kobe (Incoterm 2010), cước phí vận tải là 50.000 USD.

a, Hãy tính giá trị bảo hiểm của đơn đặt hàng trên biết rằng tỷ lệ phí bảo hiểm là 0,2%.

b, Số tiền bảo hiểm sẽ là bao nhiêu nếu ta chỉ mua bảo hiểm cho 70% trị giá lô hàng ?



c, Trách nhiệm của người bảo hiểm về mặt bồi thường tổn thất là như thế nào trong cả hai trường hợp trên khi lô hàng bị mất 30 máy nếu hàng hoá được mua bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm B (ICC 1982)?

Bài 9

Một con tàu trị giá 1.200.000USD chở hàng hoá gồm:

- Gạo: 1000 bao, trị giá 100.000USD, mua bảo hiểm với STBH là 110.000USD

- Bột mỳ: trị giá 150.000USD, mua bảo hiểm với STBH là 120.000USD

- Đường: trị giá 250.000USD, mua bảo hiểm đúng giá trị

Cả 3 lô hàng trên đều mua bảo hiểm theo điều kiện B – ICC 1982 tại Bảo Việt

Trên hành trình do sơ xuất của thủy thủ làm cháy một số thiết bị và hàng hoá trên tàu. Để cứu tàu, thuyền trưởng ra lệnh bơm nước vào chữa cháy làm một số hàng hoá bị hỏng do ngấm nước. Khi về đến cảng đích, thuyền trưởng tuyên bố tổn thất:

- Gạo: cháy đen 100 bao, 100 bao ngấm nước giảm giá trị 60%

- Bột mỳ: phần bị cháy thiệt hại có giá trị 30.000USD, phần bị hỏng do ngấm nước có giá trị 30.000USD

- Đường: phần bị cháy thiệt hại 50.000USD

- Chi phí giám định hàng hoá: 5.460USD

- Chi phí phân loại hàng đường: 2000USD

- Tiền bồi dưỡng làm tăng ca cho thủy thủ là: 5.820USD

- Thiết bị tàu bị cháy: 5000USD

Yêu cầu: - Xác định và phân bổ tổn thất chung

- Xác định trách nhiệm của bảo hiểm hàng hoá

Bài 10

Một con tàu trị giá 1.200.000 USD chở hàng bao gồm:

- Hàng A gồm 1.000 bao trị giá 100.000 USD, tham gia STBH 80.000USD

- Hàng B trị giá 120.000USD, tham gia STBH 130.000 USD



- Hàng C trị giá 250.000 USD, tham gia STBH 260.000USD
- Hàng D trị giá 50.000 USD, tham gia STBH 45.000USD

Trên hành trình do sơ suất của thủy thủ làm cháy một số thiết bị và hàng hóa trên tàu. Để cách ly đám cháy, thuyền trưởng ra lệnh ném 70 bao hàng hóa A, 10.000 USD hàng hóa B, 25.000USD hàng C và dùng bình chữa cháy dập tắt đám cháy, sau đó tàu tiếp tục hành trình.

Trên hành trình tiếp theo gặp áp thấp nhiệt đới làm tàu nhồi lắc dữ dội và bị hạn chế tầm nhìn nên va vào đá ngầm làm thủng vỏ tàu. Để cứu tàu thuyền trưởng ra lệnh sử dụng những hàng hóa cần thiết để bịt lỗ thủng và chạy máy hết công suất để về bến cuối cùng.

Tình hình tàu và hàng ở cảng dỡ như sau:

- Hàng A bị ngấm nước 50 bao, bịt lỗ thủng 100 bao. Xem như tổn thất 100%
- Hàng B ngấm nước giảm giá trị 40%
- Hàng C 200 kiện, cháy đen 50 kiện, ám khói 20 kiện giảm giá trị 50%
- Hàng D bị ngấm nước do tàu bị thủng giảm giá trị 30%
- Nồi hơi hỏng do thúc máy 65.000USD
- Thiết bị tàu bị cháy : 25.000USD
- Chi phí sửa chữa vỏ tàu 10.000USD
- Lương phụ trội của thủy thủ khi cứu tàu bị đắm va: 3.400 USD

Yêu cầu

- Xác định và phân bổ tổn thất chung
- Xác định trách nhiệm bảo hiểm hàng hóa , cho biết cả 4 lô hàng tham gia bảo hiểm theo ĐKA (ICC 1982)



TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2000
2. Bộ điều kiện bảo hiểm (Institute Cargo Clause – ICC) của Hiệp hội bảo hiểm London: ICC 1963, ICC 1982, ICC 2009.
3. Bộ Luật hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015
4. Quyết định số 305/TC-BH ngày 09 tháng 8 năm 1990 về các quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển (QTC 1990).
5. <http://thegioiluat.vn/bai-viet-hoc-thuat/hop-dong-bao-hiem-hang-hoa-van-chuyen-bang-duong-bien-quoc-te-2436/>



**THƯ VIỆN
HUBT**

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

PHỤ LỤC 1
CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ

ĐỀ THỐNG NHẤT MỘT SỐ QUY TẮC VỀ VẬN ĐƠN ĐƯỜNG BIỂN, KÝ TẠI BRUSSELS NGÀY 25/8/1924

Điều 1:

Trong công ước này, những từ sau được dùng theo nghĩa trình bày dưới đây:

a. "*Người chuyên chở*" gồm người chủ tàu hoặc người thuê tàu ký kết một hợp đồng vận tải với người gửi hàng.

b. "*Hợp đồng vận tải*" chỉ áp dụng cho những hợp đồng vận tải được thể hiện bằng một vận đơn hoặc một chứng từ sở hữu tương tự trong chừng mực chứng từ đó liên quan đến chuyên chở hàng hoá bằng đường biển; nó cũng dùng cho vận đơn hay chứng từ tương tự như đã nói trên được phát hành theo một hợp đồng thuê tàu kể từ khi vận đơn ấy điều chỉnh quan hệ giữa người chuyên chở và người cầm vận đơn.

c. "*Hàng hoá*" gồm của cải, đồ vật, hàng hoá, vật phẩm bất kỳ loại nào, trừ súc vật sống và hàng hoá theo hợp đồng vận tải được khai là chở trên boong và thực tế được chuyên chở trên boong.

d. "*Tàu*" dùng để chỉ bất kỳ loại tàu nào dùng vào việc chuyên chở hàng hoá bằng đường biển.

e. "*Chuyên chở hàng hoá*" bao gồm khoảng thời gian từ lúc xếp hàng xuống tàu đến lúc dỡ hàng ấy khỏi tàu.

Điều 2:

Trừ những quy định của **Điều 6**, theo mỗi hợp đồng vận tải hàng hoá bằng đường biển, người chuyên chở chịu trách nhiệm như quy định dưới đây liên quan đến việc xếp, chuyên dịch, lưu kho, sắp xếp, chuyên chở, coi giữ, chăm sóc và dỡ hàng.

Điều 3:

1. Trước và lúc bắt đầu hành trình, người chuyên chở phải có sự cẩn mẫn đáng kể:

a. Làm cho tàu có đủ khả năng đi biển.

b. Biện chế, trang bị và cung ứng thiết bị cho tàu.

c. Làm cho các hầm, phòng lạnh và phòng phát lạnh và tất cả các bộ phận khác của con tàu dùng vào công việc chuyên chở hàng hóa, thích ứng và an toàn cho việc tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hoá.

2. Trừ những quy định của Điều 4, người chuyên chở phải tiến hành một cách thích hợp và cẩn thận việc xếp, chuyên dịch, sắp xếp, chuyên chở, coi giữ, chăm sóc và dỡ những hàng hoá được chuyên chở.

3. Sau khi nhận trách nhiệm về hàng hóa, người chuyên chở hoặc thuyền trưởng hoặc đại lý của người chuyên chở sẽ, theo yêu cầu của người gửi hàng, cấp cho họ một vận đơn đường biển, trong đó, ngoài những chi tiết khác, có ghi:

a. Những ký mã hiệu chính cần thiết để nhận biết hàng hoá như tài liệu bằng văn bản do người gửi hàng cung cấp trước lúc bắt đầu xếp hàng, với điều kiện là những ký mã hiệu này phải được in và thể hiện rõ ràng bằng một cách nào khác lên trên hàng hoá không đóng bao bì hoặc lên trên những hòm kiện chứa hàng hoá đó để cho những ký mã hiệu đó trong điều kiện bình thường vẫn đọc được cho đến khi kết thúc hành trình.

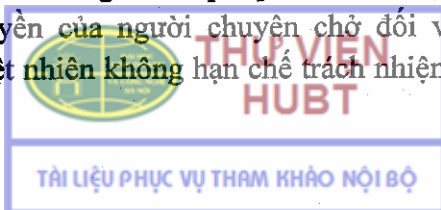
b. Số kiện, số chiếc hoặc số lượng hay trọng lượng tùy từng trường hợp, như người gửi hàng đã cung cấp bằng văn bản.

c. Trạng thái và điều kiện bên ngoài của hàng hoá:

Tuy nhiên người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở không buộc phải kê hay ghi trên vận đơn những ký mã hiệu, số hiệu, số lượng hay trọng lượng mà họ có cơ sở hợp lý để nghi ngờ là không thể hiện đúng hàng hoá thực tế được tiếp nhận hoặc họ đã không có phương pháp hợp lý để kiểm tra.

4. Một vận đơn như vậy là bằng chứng hiển nhiên về việc người chuyên chở đã nhận những hàng hoá mô tả trong vận đơn phù hợp với đoạn 3 (điểm a, b, c).

5. Người gửi hàng được coi như đã đảm bảo cho người chuyên chở, vào lúc xếp hàng, sự chính xác của mã hiệu, số hiệu, số lượng và trọng lượng do họ cung cấp và người gửi hàng sẽ bồi thường cho người chuyên chở về mọi mất mát, hư hỏng và chi phí phát sinh từ sự không chính xác của các chi tiết đó. Quyền của người chuyên chở đối với những khoản bồi thường như vậy tuyệt nhiên không hạn chế trách nhiệm của anh ta theo hợp



đồng vận tải đối với bất kỳ người nào khác ngoài người gửi hàng.

6. Trừ khi có thông báo bằng văn bản về những mất mát hay hư hỏng đó gửi cho người chuyên chở hay đại lý người chuyên chở tại cảng dỡ hàng trước hoặc vào lúc trao hàng cho người có quyền nhận hàng theo hợp đồng vận tải, việc trao hàng như vậy là bằng chứng hiển nhiên của việc giao hàng của người chuyên chở như mô tả trên vận đơn đường biển.

Nếu mất mát và hư hỏng là không rõ rệt thì thông báo phải gửi trong vòng 3 ngày kể từ ngày giao hàng.

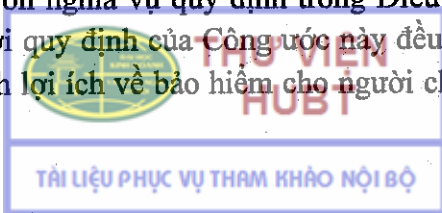
Thông báo bằng văn bản không cần gửi nữa nếu tình trạng hàng hoá, trong lúc nhận hàng, đã được giám định và kiểm tra đối tịch.

Trong mọi trường hợp, người chuyên chở và tàu sẽ không chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng nếu việc kiện cáo không được đưa ra trong vòng một năm kể từ ngày giao hàng hoặc kể từ ngày đăng lễ phải giao hàng.

Trường hợp có mất mát, hư hại thực sự hay cảm thấy có mất mát hư hại, người chuyên chở và người nhận hàng sẽ tạo mọi điều kiện cho nhau để kiểm tra và kiểm đếm hàng hoá.

7. Sau khi hàng đã được xếp xuống tàu, vận đơn do người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở cấp phát cho người gửi hàng, nếu người gửi hàng yêu cầu, sẽ là "vận đơn đã xếp hàng", với điều kiện là trước đó, nếu người gửi hàng đã nhận một chứng từ có giá trị sở hữu về hàng hoá thì họ phải hoàn lại chứng từ đó để đổi lấy "vận đơn đã xếp hàng". Tuy sự lựa chọn của người chuyên chở, trên vận đơn đó, người chuyên chở, thuyền trưởng hoặc đại lý của người chuyên chở có thể ghi tên tàu hoặc những tàu đã xếp những hàng hoá đó và ngày hoặc những ngày đã xếp hàng tại cảng xếp hàng và khi đã ghi như thế, nếu có đủ nội dung ghi trong mục 3, Điều 3 thì nhằm mục đích của Điều này, vận đơn đó sẽ được coi như "vận đơn đã xếp hàng".

8. Bất cứ điều khoản giao ước hay thoả thuận nào trong một hợp đồng vận tải làm giảm nhẹ trách nhiệm của người chuyên chở hay tàu về mất mát, hư hỏng của hàng hoá hoặc liên quan đến hàng hoá do sơ suất, lỗi lầm hay không làm tròn nghĩa vụ quy định trong Điều này hoặc làm giảm bớt trách nhiệm so với quy định của Công ước này đều vô giá trị và không có hiệu lực. Việc dành lợi ích về bảo hiểm cho người chuyên chở hoặc một



điều khoản tương tự sẽ được coi như một điều khoản giảm nhẹ trách nhiệm cho người chuyên chở.

Điều 4:

1. Người chuyên chở và tàu không chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng do tàu không đủ khả năng đi biển gây nên trừ khi tình trạng đó là do thiếu sự cẩn mẫn thích đáng của người chuyên chở trong việc làm cho tàu có đủ khả năng đi biển và đảm bảo cho tàu được biên chế, trang bị và cung ứng thích hợp và làm cho các hầm tàu, phòng lạnh và phát lạnh và tất cả các bộ phận khác của tàu dùng để chở hàng, thích hợp và an toàn cho việc tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hoá phù hợp với những quy định của Điều 3 đoạn 1. Một khi có mất mát hay hư hỏng hàng hoá do tàu không đủ khả năng đi biển thì người chuyên chở hay bất cứ người nào khác muốn được miễn trách nhiệm theo quy định của điều này có nhiệm vụ chứng minh đã có sự cẩn mẫn thích đáng.

2. Cả người chuyên chở và tàu không chịu trách nhiệm về những mất mát hư hỏng hàng hoá phát sinh và gây ra bởi:

a. Hành vi, sơ suất hay khuyết điểm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hay người giúp việc cho người chuyên chở trong việc điều khiển hay quản trị tàu.

b. Cháy, trừ khi do lỗi lầm thực sự hay hàng động cố ý của người chuyên chở gây ra.

c. Những tai hoạ, nguy hiểm hoặc tai nạn trên biển hay sông nước.

d. Thiên tai.

e. Hành động chiến tranh.

f. Hành động thù địch.

g. Bắt giữ hay kiểm chế của vua chúa, chính quyền hay nhân dân hoặc bị tịch thu theo pháp luật.

h. Hạn chế vì kiểm dịch.

i. Hành vi hay thiếu sót của người gửi hàng hay chủ hàng, của đại lý hay đại diện của họ.

j. Đình công hay bế xưởng, đình chi hay cản trở lao động bộ phận hay toàn bộ không kể vì lý do gì.



k. Bạo động và nổi loạn.

l. Cứu hay mưu toan cứu sinh mệnh và tài sản trên biển.

m. Hao hụt thể tích hay trọng lượng hoặc bất kỳ mất mát hư hỏng nào khác xảy ra do nội tỳ, phẩm chất hay khuyết tật của hàng hoá.

n. Bao bì không đầy đủ.

o. Thiếu sót hay sự không chính xác về ký mã hiệu.

p. Những ấn tỳ không phát hiện được dù đã có sự cẩn mẫn thích đáng

q. Mọi nguyên nhân khác không phải do lỗi làm thực sự hay cố ý của người chuyên chở cũng như không phải do sơ suất hay lỗi lầm của đại lý hay người làm công của người chuyên chở, nhưng người muốn được hưởng quyền miễn trách nhiệm này phải chứng minh không phải lỗi làm thực sự hay cố ý của người chuyên chở hoặc sơ suất, lỗi lầm của đại lý hay người làm công của người chuyên chở đã góp phần vào mất mát hay hư hỏng đó.

3. Người gửi hàng sẽ không chịu trách nhiệm về những mất mát hay thiệt hại gây ra cho người chuyên chở hay tàu do bất kỳ nguyên nhân nào nếu không phải do hành vi, lỗi lầm hay sơ suất của người gửi hàng, của đại lý hay người làm công của họ gây nên.

4. Bất kỳ sự đi chệch đường nào để cứu trợ hay mưu toan cứu trợ sinh mệnh hoặc tài sản trên biển hoặc bất kỳ một sự đi chệch đường hợp lý nào khác sẽ không coi là vi phạm Công ước này hay hợp đồng vận tải và người chuyên chở sẽ không chịu trách nhiệm về bất kỳ mất mát hay hư hỏng nào xảy ra từ việc đó.

5. Trong bất kỳ trường hợp nào, người chuyên chở và tàu cũng không chịu trách nhiệm về những mất mát hay hư hỏng của hàng hoá vượt qua số tiền 100 bảng Anh một kiện hay một đơn vị hoặc một số tiền tương đương bằng ngoại tệ khác, trừ khi người gửi hàng đã khai tính chất và trị giá hàng hoá trước khi xếp hàng xuống tàu và lời khai đó có ghi vào vận đơn.

Lời khai, nếu có ghi vào vận đơn, sẽ là bằng chứng hiển nhiên nhưng không có tính chất ràng buộc và quyết định đối với người chuyên chở.

Người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở và người gửi hàng, có thể thoả thuận với nhau một số tiền tối đa, khác với số tiền ghi trong đoạn này miễn là số tiền tối đa đã thoả thuận này không được thấp hơn con số nói trên.

Trong bất kỳ trường hợp nào người chuyên chở và tàu cũng không chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng hàng hoá nếu người gửi hàng đã cố tình khai sai tính chất hoặc giá trị hàng hoá đó trên vận đơn.

6. Hàng hoá có tính chất dễ cháy, dễ nổ hay nguy hiểm mà nếu biết tính chất và đặc điểm của nó, người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở sẽ không nhận chở, có thể được người chuyên chở đưa lên bờ, vào bất kỳ lúc nào, trước khi đến cảng dỡ hàng, ở bất kỳ nơi nào hoặc tiêu huỷ hay để làm mất tác hại mà không phải bồi thường gì cả và người gửi hàng sẽ chịu trách nhiệm về mọi tổn hại và chi phí do hậu quả trực tiếp hay gián tiếp của việc gửi hàng hoá ấy. Nếu người chuyên chở đã biết tính chất của những hàng hoá ấy và đã đồng ý cho xếp xuống tàu và sau đó những hàng hoá ấy trở thành mối nguy hiểm cho tàu hay cho hàng hoá chở trên tàu, thì cũng tương tự như trên hàng hoá đó có thể được người chuyên chở đưa lên bờ hoặc tiêu huỷ hoặc làm mất tác hại, và người chuyên chở không chịu trách nhiệm gì trừ trường hợp tổn thất chung, nếu có.

Điều 5:

Người chuyên chở được tự do từ bỏ toàn bộ hay một phần những quyền hạn và miễn trách hoặc tăng thêm trách nhiệm và nghĩa vụ của mình như Công ước này đã quy định miễn là việc từ bỏ hay tăng thêm đó có ghi trên vận đơn cấp cho người gửi hàng.

Những quy định trong Công ước này không áp dụng cho các hợp đồng thuê tàu nhưng nếu những vận đơn được cấp phát trong trường hợp một chiếc tàu chở hàng theo một hợp đồng thuê tàu thì những vận đơn này vẫn phải theo những điều khoản của Công ước nào. Trong những Quy tắc này, không có quy định nào được coi là cấm đưa vào vận đơn bất kỳ một điều khoản hợp pháp nào về tổn thất chung.

Điều 6:

Mặc dù có những quy định như trên, những người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở và người gửi hàng, sẽ, đối với những hàng hoá riêng biệt, vẫn có quyền tự do cùng nhau ký kết bất kỳ hợp đồng nào với bất kỳ điều kiện nào về trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hoá đó và về quyền hạn và miễn trách của người chuyên chở về những hàng hoá đó hoặc liên quan đến nghĩa vụ cung cấp tàu có khả năng đi biển miễn là quy định đó không trái với trật tự công cộng hoặc liên

quan đến sự chăm sóc hoặc cần mẫn của đại lý hay những người làm công của người chuyên chở trong việc xếp, chuyển dịch, sắp xếp, chuyên chở, coi giữ, chăm sóc và dỡ những hàng hoá chuyên chở bằng đường biển miễn là trong trường hợp này không được cấp phát một vận đơn nào và những điều kiện đã thoả thuận phải được ghi vào một biên lai và biên lai này là một chứng từ không lưu thông được và có ghi rõ như thế.

Một hợp đồng ký kết như thế sẽ có đủ hiệu lực pháp lý.

Tuy nhiên phải hiểu rằng điều khoản này không được áp dụng đối với những lô hàng hoá mua bán thông thường mà chỉ áp dụng đối với những lô hàng khác mà tính chất và điều kiện của tài sản cũng như hoàn cảnh và điều kiện, điều khoản chuyên chở chứng tỏ sự cần thiết phải có một sự thoả thuận đặc biệt.

Điều 7:

Không có quy định nào trong Công ước này ngăn cản người chuyên chở hoặc người gửi hàng đưa vào hợp đồng các quy định, điều kiện, điều khoản bảo lưu hoặc miễn trách có liên quan đến trách nhiệm của người chuyên chở hay tàu đối với mất mát hay hư hỏng của hàng hoá hoặc có liên quan tới việc coi giữ chăm sóc và chuyển dịch hàng hoá trước khi xếp lên tàu và sau khi dỡ hàng hoá khỏi tàu.

Điều 8:

Những quy định trong Công ước này không ảnh hưởng đến quyền hạn, nghĩa vụ của người chuyên chở theo bất kỳ luật lệ hiện hành nào có liên quan đến giới hạn trách nhiệm của các chủ tàu biển.

Điều 9:

Đơn vị tiền tệ nói trong Công ước này là tính theo giá trị vàng. Những nước thành viên của Công ước không dùng đồng bảng Anh làm đơn vị tiền tệ dành cho mình quyền quy đổi những số tiền bằng bảng Anh nói trên sang thứ tiền nước mình theo số tròn.

Những luật lệ quốc gia có thể dành cho người mắc nợ quyền trả nợ bằng tiền tệ nước mình theo tỷ giá hối đoái vào ngày tàu đến cảng dỡ hàng đó.

Điều 10:

Những quy định trong Công ước này sẽ áp dụng cho mọi vận đơn



phát hành tại bất kỳ nước nào là thành viên của Công ước.

Điều 11:

Sau một thời gian không quá 2 năm kể từ ngày ký kết Công ước, Chính phủ nước Bỉ sẽ liên hệ với các chính phủ các bên ký kết đã tự tuyên bố sẵn sàng phê chuẩn Công ước nhằm quyết định là Công ước có hiệu lực hay không. Các văn bản phê chuẩn sẽ được lưu giữ tại Brussels vào ngày do các Chính phủ nói trên thoả thuận ấn định. Văn bản gửi lưu giữ đầu tiên được ghi vào một biên bản có chữ ký của các đại diện các quốc gia tham gia và Bộ trưởng Bộ Ngoại giao nước Bỉ.

Việc gửi các văn bản phê chuẩn tiếp sau được thực hiện bằng cách gửi văn bản thông báo tới Chính phủ nước Bỉ, kèm theo văn bản phê chuẩn.

Bản sao có chứng nhận hợp thức của biên bản về việc gửi lưu giữ văn bản phê chuẩn đầu tiên, của văn bản thông báo nói trong đoạn trên cũng như của văn bản phê chuẩn gửi kèm, sẽ được Chính phủ nước Bỉ gửi ngay qua đường ngoại giao tới các quốc gia đã ký công ước này hoặc đã tham gia Công ước này. Trong các trường hợp nêu ở đoạn trên, Chính phủ Bỉ cũng đồng thời sẽ báo cho các nước đó biết ngày đã nhận được văn bản thông báo.

Điều 12:

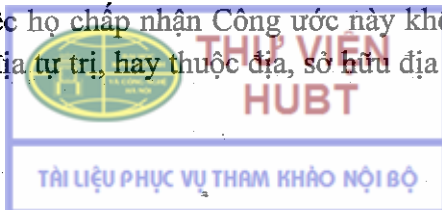
Các quốc gia không ký kết Công ước có thể tham gia Công ước dù có cử đại diện dự Hội nghị quốc tế Brussels hay không.

Một quốc gia muốn tham gia Công ước sẽ gửi thông báo bằng văn bản về ý định của mình cho Chính phủ Bỉ, gửi cho Chính phủ này chứng từ xin tham gia, chứng từ này sẽ được lưu giữ trong văn khố lưu trữ của Chính phủ nước Bỉ.

Chính phủ Bỉ sẽ gửi ngay đến tất cả các quốc gia đã ký hoặc tham gia Công ước một bản sao có chứng nhận hợp thức của văn bản thông báo và biên bản tham gia, ghi rõ ngày Chính phủ nước Bỉ công nhận văn bản thông báo.

Điều 13:

Các bên ký kết Công ước, vào lúc ký kết, phê chuẩn hay tham gia có thể tuyên bố rằng việc họ chấp nhận Công ước này không bao gồm một số hoặc tất cả các lãnh địa tự trị, hay thuộc địa, sở hữu địa hải quan, đất bảo hộ



của họ hoặc lãnh thổ thuộc chủ quyền và kiểm soát của họ và sau đó họ có thể thay mặt bất cứ lãnh địa tự trị, thuộc địa... hay lãnh thổ của họ để xin tham gia riêng vào Công ước. Họ cũng có thể tuyên bố bãi ước riêng rẽ theo những quy định của Công ước đối với các lãnh địa tự trị, thuộc địa... nói trên.

Điều 14:

Công ước sẽ có hiệu lực, trong trường hợp các quốc gia đã tham gia đã tham gia vào đợt đầu gửi lưu giữ văn bản phê chuẩn, sau một năm sau ngày ký biên bản ghi nhớ việc gửi lưu giữ này. Đối với các quốc gia phê chuẩn tiếp sau hoặc tuyên bố tham gia và cả trong những trường hợp Công ước có hiệu lực sau đó theo Điều 13 thì Công ước sẽ có hiệu lực sau 6 tháng kể từ khi các văn bản thông báo quy định ở đoạn 2 Điều 11 và đoạn 2 Điều 12 được Chính phủ nước Bỉ tiếp nhận.

Điều 15:

Trường hợp một trong các quốc gia ký kết muốn bãi miễn Công ước này, việc bãi ước sẽ được thông báo bằng văn bản cho Chính phủ nước Bỉ. Chính phủ này sẽ gửi ngay một bản sao của thông báo đó có chứng nhận hợp thức cho các quốc gia khác báo cả ngày đã nhận được thông báo.

Việc tuyên bố bãi ước chỉ thực hiện đối với quốc gia đưa ra thông báo và chỉ có hiệu lực sau thời hạn một năm kể từ khi thông báo gửi tới Chính phủ nước Bỉ.

Điều 16:

Bất cứ một quốc gia ký kết nào cũng có quyền yêu cầu triệu tập một hội nghị mới nhằm xem xét việc bổ sung cho Công ước.

Một quốc gia muốn thực thi quyền hạn đó phải thông báo ý định cho các quốc gia khác thông qua Chính phủ nước Bỉ, Chính phủ này sẽ thu xếp việc triệu tập hội nghị.

Làm tại Brussels, một bản duy nhất vào ngày 25 tháng 8 năm 1924.



PHỤ LỤC 2

NGHỊ ĐỊNH THƯ VISBY 1968

(Nghị định thư sửa đổi công ước quốc tế để thống nhất một số thể lệ về vận đơn đường biển)

Các bên ký kết.

Xét thấy cần phải sửa đổi bổ sung cho Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc luật pháp liên quan đến vận đơn, ký tại Brussels ngày 25-8-1924.

Đã thoả thuận như sau:

Điều 1:

1. Trong **Điều 3**, Mục 4, thêm:

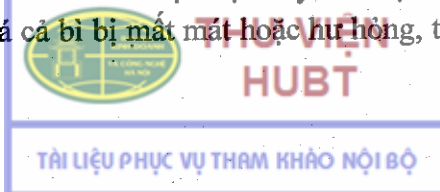
"Tuy nhiên, khi vận đơn đã được chuyển sang bên thứ ba hành động với thiện ý thì chứng minh ngược lại sẽ không được thừa nhận".

2. Trong **Điều 3**, mục 6, Tiêu mục 4 xoá bỏ và được thay bằng: "Trừ quy định tại mục 6 bis, người chuyên chở và tàu, trong bất cứ trường hợp nào cũng được giải thoát khỏi trách nhiệm đối với hàng hóa, trừ khi việc kiện cáo được đưa ra trong vòng một năm kể từ ngày giao hàng hoặc từ ngày đáng lẽ hàng được giao. Tuy nhiên, các bên có thể thoả thuận kéo dài thời hạn này sau khi kiện cáo phát sinh"

3. Trong **Điều 3**, mục 6, thêm mục 6 bis như sau: "Việc kiện tụng đòi một người thứ ba bồi thường có thể đưa ra ngay cả khi hết thời hạn một năm quy định trong mục trên, nếu điều đó được đưa ra trong thời gian được luật của Tòa án thụ lý vụ việc cho phép không ít hơn ba tháng kể từ ngày người đứng ra kiện tụng đòi bồi thường đã thanh toán khiếu nại hoặc đã nhận được đơn kiện mình".

Điều 2: Điều 4, Mục 5, nay xoá bỏ và thay thế bằng đoạn sau:

a. Trừ phi tính chất và giá trị của hàng hoá đã được người gửi hàng khai trước khi xếp hàng và được ghi vào vận đơn, cả người chuyên chở và tàu trong bất cứ trường hợp nào đều không chịu trách nhiệm về bất cứ mất mát, hư hỏng nào của hàng hoá hay liên quan đến hàng hoá vượt quá số tiền tương đương với 10.000 francs một kiện hay đơn vị hoặc 30 francs một kilô trọng lượng hàng hoá cả bị bị mất mát hoặc hư hỏng, tùy theo cách tính nào cao hơn.



b. Tổng số tiền bồi thường được tính toán có tham khảo giá trị hàng hoá đó ở địa điểm và vào thời gian hàng được dỡ khỏi tàu phù hợp với hợp đồng hoặc đáng lẽ phải dỡ như vậy. Trị giá hàng hoá được ấn định theo giá trị của sở giao dịch hàng hoá, hoặc nếu không có giá đó, thì theo giá thị trường hiện hành hoặc nếu không có giá của sở giao dịch hay giá thị trường hiện hành thì tham khảo giá trị bình thường của hàng hoá cùng loại và chất lượng.

c. Khi container, palet hay công cụ vận tải tương tự dùng để gom hàng, số kiện hay đơn vị liệt kê trong vận đơn và đóng gói trong các công cụ vận tải đó được coi là số kiện hoặc đơn vị để thực hiện quy định của đoạn này trong chừng mực mà những kiện, những đơn vị đó có liên quan. Ngoại trừ như đã nói trên, đơn vị vận tải đó được coi là kiện hay đơn vị.

d. Một Francs có nghĩa là một đơn vị gồm 65,5 miligam vàng có độ nguyên chất 900/1000. Ngày quy đổi số tiền bồi hoàn ra tiền quốc gia đo lường của Toà án thụ lý vụ việc điều chỉnh.

e. Cả người chuyên chở và tàu sẽ không có quyền hưởng lợi ích của giới hạn trách nhiệm quy định trong đoạn này nếu có chứng minh được rằng tổn thất xảy ra là do hành vi hoặc thiếu sót của người chuyên chở nhằm gây ra thiệt hại hay đã cố ý khi biết rằng tổn thất có thể xảy ra.

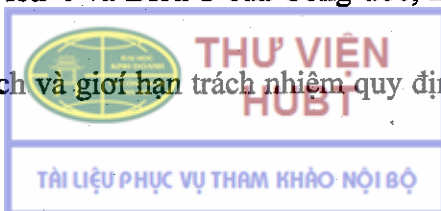
f. Lời khai nói trong tiểu mục (a) của mục này, nếu thể hiện trong vận đơn, sẽ là bằng chứng hiển nhiên nhưng không ràng buộc và quyết định đối với người chuyên chở.

g. Người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở và người gửi hàng có thể thoả thuận các mức tiền tối đa khác với mức nêu trong tiểu mục (a) của mục này nhưng không được thấp hơn mức đã nêu trong tiểu mục (a).

h. Người chuyên chở và tàu trong bất cứ trường hợp nào đều không chịu trách nhiệm về mất mát, hư hỏng của hàng hoá hay liên quan đến hàng hoá nếu người gửi hàng đã cố tình khai sai tính chất hoặc trị giá hàng trong vận đơn".

Điều 3: Giữa Điều 4 và Điều 5 của Công ước, nay đưa thêm Điều 4bis, như sau:

1. Các miễn trách và giới hạn trách nhiệm quy định trong Công ước.



này áp dụng trong mọi vụ kiện đòi người chuyên chở bồi thường về mất mát, hư hỏng của hàng hoá được chuyên chở theo một hợp đồng vận tải dù việc kiện cáo dựa trên cơ sở hợp đồng hay ngoài hợp đồng.

2. Nếu việc kiện cáo đó nhằm vào một người làm công hay đại lý của người chuyên chở (người đó không phải là người ký hợp đồng độc lập), thì người làm công hay đại lý đó có quyền lợi dụng cho mình những miễn trách và giới hạn trách nhiệm mà người chuyên chở có quyền viện dẫn theo Công ước này.

3. Tổng số tiền bồi thường của người chuyên chở và những người làm công và đại lý đó trong mọi trường hợp không vượt quá mức giới hạn quy định trong Công ước này.

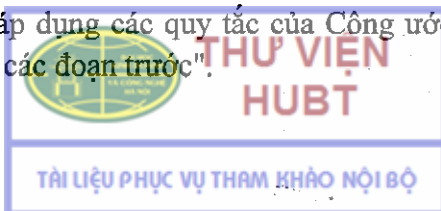
4. Tuy nhiên, một người làm công hay đại lý của người chuyên chở sẽ không được hưởng những quy định của điều khoản này nếu chứng minh được thiệt hại xảy ra là do hành vi hay lỗi lầm của người làm công hay đại lý đó với ý đồ gây ra thiệt hại hoặc cấu thả mặc dù biết rằng thiệt hại có thể xảy ra".

Điều 4: Bỏ Điều 9 của Công ước và thay bằng đoạn sau: "Công ước này không ảnh hưởng tới những quy định của bất cứ Công ước quốc tế hay luật quốc gia nào điều chỉnh trách nhiệm về tổn thất hạt nhân".

Điều 5: Bỏ Điều 10 của Công ước và thay bằng đoạn: "Những quy định của Công ước này áp dụng cho mọi vận đơn liên quan đến việc chuyên chở hàng hoá giữa các cảng ở hai nước khác nhau, nếu:

- a. Vận đơn được cấp ở một nước tham gia Công ước, hoặc
- b. Hàng chuyên chở từ một cảng của nước tham gia Công ước, hoặc
- c. Hợp đồng ghi trong vận đơn hay được chứng minh trong vận đơn quy định rằng các quy tắc của Công ước này hay luật pháp của bất cứ quốc gia nào quy định hiệu lực đối với các quy tắc đó là những quy tắc điều chỉnh hợp đồng, bất kể quốc tịch tàu, người chuyên chở, người gửi hàng, người nhận hàng hay bất cứ người hữu quan nào khác.

Mỗi quốc gia ký Công ước sẽ áp dụng các quy định của Công ước này cho các vận đơn nêu trên. Điều này không ngăn cản một nước thành viên của Công ước áp dụng các quy tắc của Công ước này vào những vận đơn không nói trong các đoạn trước".



Điều 6: Giữa các bên ký Nghị định thư này, Công ước và Nghị định thư được đọc và giải thích cùng nhau như một văn bản đơn nhất.

Một bên ký Nghị định thư không có nghĩa vụ áp dụng các quy định của Nghị định thư này vào các vận đơn được cấp ở một nước là thành viên của Công ước nhưng không phải là Nghị định thư của Công ước này.

Điều 7: Giữa các bên của Nghị định thư, việc bãi bỏ công ước theo **Điều 15** sẽ không được coi là bãi bỏ Công ước đã được sửa đổi bởi Nghị định thư này.

Điều 8: Mọi tranh chấp giữa hai hay nhiều bên liên quan đến việc giải thích hay áp dụng Công ước, mà không giải quyết được bằng con đường thương lượng, sẽ, theo yêu cầu của một trong các bên, được đưa ra trọng tài. Nếu trong vòng 6 tháng kể từ ngày có yêu cầu về trọng tài mà các bên không thoả thuận được vấn đề tổ chức trọng tài thì một trong các bên nói trên có thể đưa tranh chấp ra Toà án Công lý quốc tế bằng yêu cầu phù hợp với thủ tục của Toà án này.

(Từ **Điều 9** đến **Điều 17** là các quy định về thủ tục ký kết, phê chuẩn, lưu trữ, hiệu lực, bãi ước của Nghị định thư v.v...xin xem bản tiếng Anh).

Nghị định thư này làm tại Brussels, ngày 23 tháng 02 năm 1968, bằng tiếng Pháp và tiếng Anh. Hai bản gốc có giá trị như nhau và sẽ được lưu giữ tại Cục lưu trữ của Chính phủ Bỉ, nơi sẽ phát hành các bản sao.



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

PHỤ LỤC 3

CÔNG ƯỚC HAMBURG 1978

(Công ước Liên Hợp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển)

Lời mở đầu

Các quốc gia tham gia Công ước này thừa nhận sự mong muốn ấn định bằng sự thoả thuận, một số quy tắc liên quan tới chuyên chở hàng hóa bằng đường biển. Đã quyết định ký kết một Công ước nhằm mục đích đó và đã thoả thuận về Công ước này như sau:

PHẦN I: QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1: Các định nghĩa

Trong Công ước này:

1. "Người chuyên chở" là bất kỳ người nào, tự mình hoặc trên danh nghĩa của mình một hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng đường biển đã được ký kết với người gửi hàng.

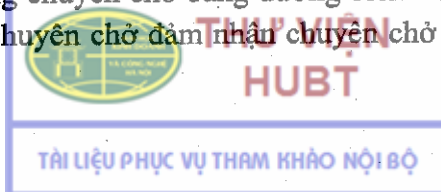
2. "Người chuyên chở thực tế" là bất kỳ người nào được người chuyên chở ủy thác thực hiện việc chuyên chở hàng hoá hoặc một phần việc chuyên chở đó và bao gồm bất kỳ người nào khác được giao phó thực hiện việc chuyên chở đó.

3. "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.

4. "Người nhận hàng" là người có quyền nhận hàng.

5. "Hàng hoá" gồm cả súc vật sống, nếu hàng hóa được đóng trong container, pallet hoặc công cụ vận tải tương tự, hoặc khi hàng hóa được bao gói thì "hàng hóa" bao gồm cả công cụ vận tải hoặc bao gói đó nếu chúng được người gửi hàng cung cấp.

6. "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 cước. Tuy nhiên, một hợp đồng bao gồm chuyên chở bằng đường biển và cả phương tiện khác thì hợp đồng đó chỉ 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.

7. "Vận đơn đường biển" là một chứng từ làm bằng chứng cho một hợp đồng chuyên chở bằng đường biển và cho việc người chuyên chở đã nhận hàng để chở hoặc xếp hàng xuống tàu và bằng vận đơn này người chuyên chở cam kết sẽ giao hàng khi xuất trình nó. Một điều khoản trong chứng từ này quy định rằng lô hàng phải được giao theo lệnh của người được ghi đích danh, hoặc giao theo lệnh hoặc giao cho người nắm giữ vận đơn chính là sự cam kết đó.

8. "Văn bản", ngoài những cái khác, bao gồm cả điện tín và Telex.

Điều 2: Phạm vi áp dụng

1. Những quy định trong Công ước này được áp dụng cho mọi hợp đồng chuyên chở bằng đường biển giữa hai nước, nếu:

a. Cảng bốc hàng quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển nằm ở một nước tham gia Công ước, hoặc

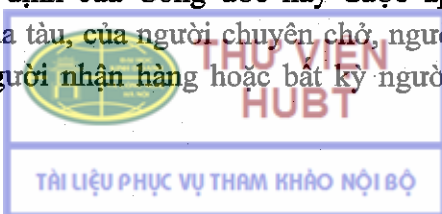
b. Cảng dỡ hàng quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển nằm ở một nước tham gia Công ước, hoặc

c. Một trong các cảng dỡ lựa chọn, quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển, là cảng dỡ hàng thực tế và cảng đó nằm trong một nước tham gia Công ước, hoặc

d. Vận đơn hoặc chứng từ khác làm bằng chứng cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển được phát hành tại một nước tham gia Công ước, hoặc

e. Vận đơn hoặc chứng từ khác làm bằng chứng cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển quy định rằng những điều khoản của Công ước này hoặc luật lệ của bất kỳ quốc gia nào cho thi hành những quy định của Công ước này là luật điều chỉnh hợp đồng.

2. Những quy định của Công ước này được áp dụng không phụ thuộc vào quốc tịch của tàu, của người chuyên chở, người chuyên chở thực tế, người gửi hàng, người nhận hàng hoặc bất kỳ người nào khác có liên quan.



3. Những quy định của Công ước này không áp dụng cho hợp đồng thuê tàu. Tuy nhiên khi một vận đơn được cấp theo một hợp đồng thuê tàu, thì những quy định của Công ước này sẽ được áp dụng cho vận đơn đó nếu vận đơn có điều chỉnh quan hệ giữa người chuyên chở với người cầm vận đơn không phải là người thuê tàu.

4. Nếu một hợp đồng quy định sẽ chuyên chở hàng hóa làm nhiều chuyến trong một thời kỳ thỏa thuận thì những quy định của Công ước này sẽ áp dụng cho từng chuyến. Tuy nhiên, khi một lô hàng được chuyên chở theo một hợp đồng thuê tàu thì những quy định trong mục 3 Điều này sẽ được áp dụng.

Điều 3: Giải thích Công ước

Khi giải thích và áp dụng các điều khoản của Công ước này phải xét đến tính chất quốc tế của nó và sự cần thiết phải tăng cường sự đồng nhất.

HÀN II: TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ

Điều 4: Thời hạn trách nhiệm

1. Trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa, theo Công ước này, bao gồm khoảng thời gian mà người chuyên chở đã chịu trách nhiệm về hàng hóa ở cảng xếp hàng, trong quá trình chuyên chở và ở cảng dỡ hàng.

2. Theo Mục 1 của Điều này, người chuyên chở được coi là đã chịu trách nhiệm về hàng hóa:

a. Kể từ khi người chuyên chở đã nhận hàng từ:

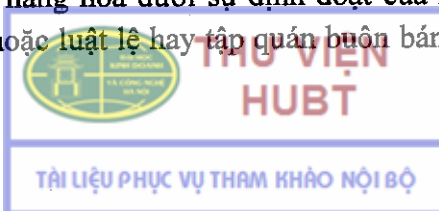
(1). Người gửi hàng hoặc người làm thay người gửi hàng hoặc

(2). Một cơ quan hoặc người thứ ba khác mà theo luật lệ hoặc quy định ở cảng xếp hàng, hàng hoá phải được trao cho họ để gửi đi.

b. Cho đến khi người chuyên chở đã giao hàng:

(1). Bằng cách chuyên giao hàng cho người nhận, hoặc

(2). Trong trường hợp người nhận không nhận hàng từ người chuyên chở, bằng cách đặt hàng hóa dưới sự định đoạt của người nhận hàng, phù hợp với hợp đồng hoặc luật lệ hay tập quán buôn bán mặt hàng đó tại cảng dỡ, hoặc



(3). Bằng cách chuyển giao cho một cơ quan hoặc cho một người thứ ba khác mà, theo luật lệ hoặc quy định áp dụng ở cảng dỡ, hàng hóa phải được chuyển giao cho họ.

3. Trong Mục 1 và 2 của Điều này, khi nói đến người chuyên chở hoặc người nhận hàng, thì ngoài người chuyên chở và người nhận hàng ra, còn có nghĩa là nói đến cả người làm công hay đại lý của họ.

Điều 5: Cơ sở trách nhiệm

1. Người chuyên chở chịu trách nhiệm về những thiệt hại do hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng cũng như do việc chậm giao hàng nếu sự cố gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra trong khi hàng hóa đang thuộc trách nhiệm của người chuyên chở theo quy định của Điều 4, trừ khi người chuyên chở chứng minh được rằng bản thân mình, những người làm công hoặc người đại lý của mình đã áp dụng mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để tránh sự cố và hậu quả của nó.

2. Được coi là chậm giao hàng, khi hàng không được giao ở cảng dỡ hàng quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển trong thời gian đã thỏa thuận rõ ràng hoặc nếu không có sự thỏa thuận như vậy thì trong thời gian hợp lý có thể đòi hỏi ở một người chuyên chở cẩn mẫn, có xét đến hoàn cảnh của sự việc.

3. Người có quyền khiếu nại về việc mất hàng có thể coi là hàng hóa đã bị mất nếu hàng đó không được giao, theo quy định của Điều 4, trong vòng 60 ngày liên tục tiếp sau ngày hết hạn giao hàng nói trong Mục 2 của Điều này.

4. a. Người chuyên chở chịu trách nhiệm về:

(1). Mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng do cháy gây ra, nếu người khiếu nại chứng minh được rằng cháy xảy ra là do lỗi hoặc sơ suất của người chuyên chở, người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở;

(2.) Mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng mà người khiếu nại chứng minh được là do lỗi hoặc do sơ suất của người chuyên chở, người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở gây ra trong khi thi hành mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để dập tắt lửa và để tránh, hạn chế hậu quả của cháy.

b. Trong trường hợp cháy trên tàu ảnh hưởng đến hàng hóa, nếu người khiếu nại hoặc người chuyên chở yêu cầu thì phải tiến hành giám

định theo đúng thực tiễn hàng hải để xác định nguyên nhân và tình hình của vụ cháy và một bản sao biên bản giám định phải được chuyển cho người chuyên chở và người khiếu nại theo yêu cầu của họ.

5. Đối với súc vật sống, người chuyên chở không chịu trách nhiệm về mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra do bất kỳ rủi ro đặc biệt nào vốn có trong loại chuyên chở này. Nếu người chuyên chở đã chứng minh được rằng mình đã làm đúng mọi chỉ dẫn đặc biệt của người gửi hàng liên quan đến súc vật và chứng minh được rằng trong hoàn cảnh đó, sự mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng có thể đã do những rủi ro nói trên thì việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng được suy đoán là do nguyên nhân đó gây ra trừ phi có bằng chứng là toàn bộ hoặc một phần mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra do lỗi hoặc sơ suất của người chuyên chở, người làm công đại lý hoặc người chuyên chở.

6. Trừ trường hợp tổn thất chung, người chuyên chở không chịu trách nhiệm khi mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra do thi hành những biện pháp nhằm cứu sinh mạng hay những biện pháp hợp lý nhằm cứu tài sản trên biển.

7. Khi lỗi làm hoặc sơ suất của người chuyên chở, người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở cùng với một nguyên nhân khác gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng thì người chuyên chở chỉ chịu trách nhiệm trong phạm vi việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra do lỗi hoặc do sơ suất đó, với điều kiện là người chuyên chở chứng minh được phần mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng không do lỗi hoặc do sơ suất đó gây nên.

Điều 6: Giới hạn trách nhiệm

1. a. Trách nhiệm của người chuyên chở về thiệt hại do hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng theo những quy định của **Điều 5** được giới hạn bằng số tiền tương đương 835 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc đơn vị chuyên chở khác hoặc tương đương 2,5 đơn vị tính toán cho mỗi kilôgram trọng lượng cả bì của hàng hóa bị mất mát hoặc bị hư hỏng, tùy theo cách tính nào cao hơn.

b. Trách nhiệm của người chuyên chở về việc chậm giao hàng theo những quy định của **Điều 5** được giới hạn bởi số tiền tương đương 2,5 lần tiền cước phải trả cho số hàng giao chậm nhưng không vượt quá tổng số tiền

cước phải trả theo quy định của hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển.

c. Trong mọi trường hợp, tổng trách nhiệm của người chuyên chở theo tiểu mục (a) và (b) của mục này không được vượt quá giới hạn trách nhiệm được xác định theo tiểu mục (a) của điều này đối với trường hợp tổn thất toàn bộ hàng hóa mà người chuyên chở có trách nhiệm.

2. Để tính toán số tiền nào lớn hơn theo Mục 1 (a) của Điều này, những quy tắc sau đây được áp dụng:

a. Nếu container, pallet hay công cụ vận tải tương tự dùng để đóng hàng thì những kiện hoặc những đơn vị chuyên chở khác liệt kê trong vận đơn, nếu vận đơn được ký phát, hoặc trong bất cứ chứng từ nào làm bằng chứng cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển, và được đóng trong công cụ vận tải đó, nếu được coi là những kiện hoặc những đơn vị chở hàng. Ngoài cách nói trên, những hàng hoá chứa trong công cụ vận tải đó chỉ được coi là một đơn vị chuyên chở.

b. Trong những trường hợp mà bản thân công cụ vận tải bị mất hoặc hư hỏng thì công cụ vận tải đó được coi là một đơn vị chuyên chở riêng biệt nếu nó không do người chuyên chở sở hữu, hoặc cung cấp.

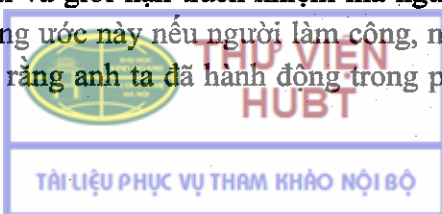
3. Đơn vị tính toán là đơn vị tính toán nói ở Điều 26.

4. Người chuyên chở và người gửi hàng có thể thỏa thuận quy định những giới hạn trách nhiệm vượt quá các giới hạn quy định của mục 1.

Điều 7: Áp dụng đối với các vụ khiếu nại không thuộc hợp đồng

1. Những miễn trách và giới hạn trách nhiệm quy định trong Công ước này được áp dụng cho những vụ kiện người chuyên chở hoặc mất mát hoặc hư hỏng của hàng hóa được vận chuyển theo hợp đồng vận tải đường biển, cũng như về việc chậm giao hàng, dù vụ kiện đó dựa vào hợp đồng, ngoài hợp đồng hoặc dựa vào cơ sở khác.

2. Nếu một vụ kiện như vậy nhằm vào một người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở thì người làm công hay đại lý đó sẽ được quyền hưởng những miễn trách và giới hạn trách nhiệm mà người chuyên chở có quyền viện dẫn theo Công ước này nếu người làm công, nhân viên hoặc đại lý đó chứng minh được rằng anh ta đã hành động trong phạm vi công việc được giao.



3. Trừ những quy định của **Điều 8**, tổng số tiền bồi thường từ người chuyên chở và từ bất kỳ những người nào được nói đến ở Mục 2 của Điều này sẽ không vượt quá mức giới hạn trách nhiệm được quy định trong Công ước này.

Điều 8: Mất quyền hưởng giới hạn trách nhiệm

1. Người chuyên chở không được quyền hưởng giới hạn trách nhiệm quy định trong **Điều 6** nếu có bằng chứng rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng là do hành động thiếu sót của người chuyên chở được thực hiện một cách có ý thức nhằm gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng hoặc thực hiện một cách thiếu thận trọng trong khi biết rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng đó có thể xảy ra.

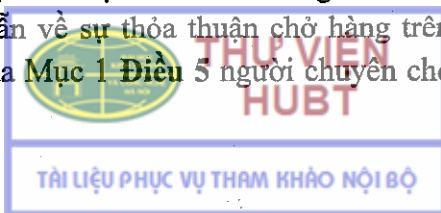
2. Mặc dù có những quy định của Mục 2 **Điều 7**, một người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở không có quyền hưởng giới hạn trách nhiệm quy định trong **Điều 6** nếu có bằng chứng rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng là do hành động thiếu sót của người làm công hoặc đại lý được tiến hành một cách có ý thức nhằm gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng, hoặc chậm giao hàng một cách thiếu thận trọng trong khi biết rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng đó có thể xảy ra.

Điều 9: Hàng trên boong

1. Người chuyên chở chỉ có quyền chuyên chở trên boong nếu được sự thỏa thuận của người gửi hàng hoặc theo đúng tập quán của mặt hàng có liên quan hoặc do đòi hỏi của những quy tắc pháp luật hoặc thể lệ hiện hành.

2. Nếu người chuyên chở và người gửi hàng đã thỏa thuận rằng hàng sẽ hoặc có thể chở trên boong, thì người chuyên chở phải ghi điều này vào vận đơn hoặc vào chứng từ khác làm bằng chứng cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển. Nếu trên vận đơn không có điều ghi chú đó, người chuyên chở đó có quyền chứng minh rằng đã có sự thỏa thuận về việc chở hàng trên boong, tuy nhiên người chuyên chở không có quyền viện dẫn thỏa thuận đó đối với người thứ ba, kể cả người nhận hàng, người đã có được vận đơn một cách thiện ý.

3. Khi hàng hóa được chở trên boong trái với những quy định ở Mục 1 Điều này viện dẫn về sự thỏa thuận chở hàng trên boong thì mặc dù có những quy định của **Mục 1 Điều 5** người chuyên chở vẫn chịu trách nhiệm



đối với mất mát hư hỏng của hàng hóa cũng như đối với việc chậm giao hàng chỉ do việc chở hàng trên boong gây nên và mức độ trách nhiệm của người chuyên chở phải được xác định theo những quy định của **Điều 6** hoặc **Điều 8** của Công ước này, tùy trường hợp cụ thể.

4. Việc chở hàng trên boong trái với sự thỏa thuận rõ ràng là hàng phải chở trong hầm tàu được coi là một hành vi hoặc thiếu sót của người chuyên chở theo ý nghĩa của **Điều 8**.

Điều 10: Trách nhiệm của người chuyên chở và người chuyên chở thực tế

1. Khi người chuyên chở hay một phần chuyên chở được giao cho người chuyên chở thực tế đảm nhiệm, dù việc ủy thác đó có phù hợp với quyền tự do trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển hay không thì người chuyên chở vẫn phải chịu trách nhiệm đối với toàn bộ quá trình chuyên chở theo đúng quy định của Công ước này. Đối với phần chuyên chở do người chuyên chở thực tế tiến hành, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về những hành vi và thiếu sót của người chuyên chở thực tế và của người làm công và đại lý của người chuyên chở thực tế chỉ khi những người này hoạt động trong phạm vi công việc được giao.

2. Tất cả các quy định của Công ước này điều chỉnh trách nhiệm của người chuyên chở cũng được áp dụng đối với trách nhiệm của người chuyên chở thực tế trong quãng đường chuyên chở do người này thực hiện. Những quy định của Mục 2 và 3 **Điều 7** và Mục 2 **Điều 8** sẽ áp dụng, nếu có việc kiện người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở thực tế.

3. Bất kỳ thỏa thuận đặc biệt nào mà theo đó người chuyên chở đảm nhận những nhiệm vụ không được đặt ra trong Công ước hoặc từ bỏ những quyền được hưởng theo Công ước này chỉ có hiệu lực đối với người chuyên chở thực tế nếu được người chuyên chở thực tế đồng ý rõ ràng bằng văn bản. Dù người chuyên chở thực tế có đồng ý như vậy hay không, người chuyên chở vẫn bị ràng buộc bởi những nghĩa vụ hoặc bởi những sự từ bỏ phát sinh từ sự thỏa thuận đặc biệt đó.

4. Trong trường hợp và trong chừng mực mà cả người chuyên chở và người chuyên chở thực tế cùng chịu trách nhiệm thì trách nhiệm của họ là liên đới và riêng biệt.



5. Tổng số tiền bồi thường mà người chuyên chở, người chuyên chở thực tế và những người làm công và đại lý của họ phải chịu không được vượt quá những giới hạn trách nhiệm quy định trong Công ước này.

6. Không một quy định nào trong Điều này làm phương hại đến quyền truy đòi có thể có giữa người chuyên chở và người chuyên chở thực tế.

Điều 11: Chuyên chở đi suốt

1. Mặc dù có những quy định của Mục 1 **Điều 10**, khi một hợp đồng chuyên chở bằng đường biển quy định rõ ràng một bộ phận cụ thể của việc chuyên chở theo hợp đồng đó được thực hiện bởi một người cụ thể khác, không phải là người chuyên chở, thì hợp đồng cũng có thể quy định rằng người chuyên chở không chịu trách nhiệm về sự mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng mà nguyên nhân là một sự kiện xảy ra trong khi hàng hóa thuộc trách nhiệm của người chuyên chở thực tế trong bộ phận chuyên chở đó. Tuy nhiên bất kỳ quy định nào hạn chế hoặc loại trừ trách nhiệm đó đều vô hiệu, nếu không thể kiện được người chuyên chở thực tế tại một Toà án có thẩm quyền theo Mục 1 và 2 **Điều 21**. Người chuyên chở có trách nhiệm chứng minh rằng mọi sự mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng là do sự kiện đó gây ra.

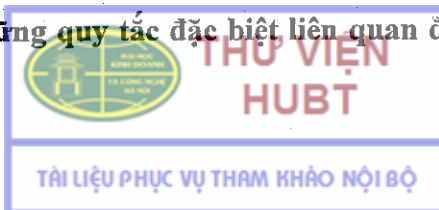
2. Người chuyên chở thực tế chịu trách nhiệm theo đúng những quy định ở Mục 2 **Điều 10** về mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng do một sự kiện xảy ra trong khi hàng hóa không thuộc trách nhiệm của mình.

PHẦN III: TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG

Điều 12: Quy tắc chung

Người gửi hàng không chịu trách nhiệm về thiệt hại của người chuyên chở hoặc của người chuyên chở thực tế, cũng như những hư hỏng của tàu, trừ khi thiệt hại hoặc hư hỏng đó do lỗi hoặc do sơ suất của người gửi hàng, những người làm công hoặc đại lý của người gửi hàng gây ra. Những người làm công hoặc đại lý của người gửi hàng cũng không chịu trách nhiệm về thiệt hại hoặc hư hỏng đó, trừ phi thiệt hại hoặc hư hỏng đó do lỗi hoặc do sơ suất của họ gây ra.

Điều 13: Những quy tắc đặc biệt liên quan đến hàng nguy hiểm



1. Người gửi hàng phải ghi ký hiệu hoặc dán nhãn hiệu một cách thích hợp để làm rõ đó là hàng nguy hiểm.

2. Khi người gửi hàng chuyển giao hàng nguy hiểm cho người chuyên chở hoặc cho một người chuyên chở thực tế, tùy trường hợp cụ thể, người gửi hàng phải thông báo cho người này về tính chất nguy hiểm của hàng hóa và nếu cần, về những biện pháp phòng ngừa phải thi hành. Nếu người gửi hàng không làm như vậy và người chuyên chở hoặc người chuyên chở thực tế không bằng cách khác biết được tính chất nguy hiểm của hàng hóa, thì:

a. Người gửi hàng chịu trách nhiệm đối với người chuyên chở và bất kỳ đối với người chuyên chở thực tế nào về thiệt hại do người gửi hàng đó gây nên, và

b. Hàng hóa có thể, vào bất kỳ lúc nào được dỡ xuống, phá huỷ hoặc làm vô hại, tùy hoàn cảnh đòi hỏi, mà không phải trả tiền bồi thường.

3. Bất kỳ người nào, trong quá trình chuyên chở, đã nhận trách nhiệm về hàng hóa mà đã biết tính chất nguy hiểm của nó thì không được viện dẫn những quy định ở Mục 2 Điều này.

4. Trong các trường hợp mà những quy định ở tiêu mục 2 (b) của Điều này không áp dụng hoặc không viện dẫn được, nếu hàng nguy hiểm trở nên một mối nguy hiểm thực sự đối với sinh mạng hoặc tài sản thì hàng hóa đó có thể được dỡ xuống, phá huỷ hoặc làm vô hại, tùy hoàn cảnh đòi hỏi, mà không phải trả tiền bồi thường, trừ trường hợp có nghĩa vụ đóng góp vào tổn thất chung hoặc khi người chuyên chở phải chịu trách nhiệm theo những quy định của Điều 5.

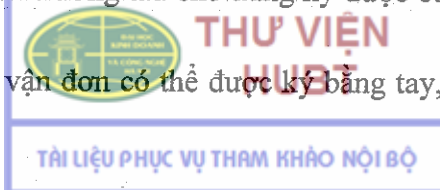
PHẦN IV: CHỨNG TỪ VẬN TẢI

Điều 14: Phát hành vận đơn

1. Khi người chuyên chở hoặc người chuyên chở thực tế nhận hàng để chở, người chuyên chở phải phát hành một vận đơn cho người gửi hàng theo yêu cầu của người này.

2. Vận đơn có thể do một người được chuyên chở ủy quyền ký phát. Một vận đơn do Thuyền trưởng tàu chở hàng ký được coi là đã ký thay mặt người chuyên chở.

3. Chữ ký trên vận đơn có thể được ký bằng tay, in chữ ký tay, đục



lỗ, đóng dấu, ký hiệu tượng trưng hoặc bằng các phương tiện cơ khí hoặc điện tử khác, nếu các cách ký này không trái với luật của nước này với luật của nước mà tại đó vận đơn được phát hành.

Điều 15: Nội dung của vận đơn

1. Vận đơn phải bao gồm, ngoài các chi tiết khác, những chi tiết sau đây:

a. Tính chất chung của hàng hóa, những ký hiệu chủ yếu cần thiết cho việc nhận biết hàng hóa, một ghi chú rõ ràng về tính chất cơ bản của hàng hóa, nếu cần, số kiện khác số chiếc và trọng lượng hàng hoặc số lượng hàng được thể hiện bằng cách khác, tất cả các chi tiết đó do người gửi hàng cung cấp;

b. Tình trạng bên ngoài của hàng hóa;

c. Tên và địa điểm kinh doanh chính của người chuyên chở;

d. Tên người gửi hàng;

e. Tên người nhận hàng nếu người gửi hàng chỉ định;

f. Cảng xếp hàng theo hợp đồng chuyên chở bằng đường biển và ngày hàng được trao cho người chuyên chở tại cảng xếp hàng;

g. Cảng dỡ hàng theo hợp đồng chuyên chở bằng đường biển;

h. Số bản gốc của vận đơn, nếu có hơn một bản;

i. Nơi cấp phát vận đơn;

j. Chữ ký của người chuyên chở hoặc của người thay mặt người chuyên chở;

k. Tiền cước trong phạm vi mà người nhận hàng phải trả hoặc chỉ dẫn khác nói lên tiền cước cho người nhận trả;

l. Điều ghi chú nói đến trong Mục 3 Điều 23;

m. Điều ghi chú, nếu có áp dụng là hàng hóa sẽ hoặc có thể được chở trên boong;

n. Ngày hoặc thời hạn giao hàng tại cảng dỡ hàng, nếu điều này được các bên thỏa thuận rõ ràng và

o. Sự tăng thêm giới hạn trách nhiệm mà các bên thỏa thuận theo Mục 4 Điều 6.



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

2. Sau khi hàng hóa đã được xếp lên tàu, người chuyên chở phải cấp cho người gửi một vận đơn "đã xếp hàng" nếu người gửi hàng yêu cầu. Vận đơn này, ngoài những chi tiết theo yêu cầu của Mục 1 Điều này, phải ghi rằng hàng hóa đã ở trên một hoặc những chiếc tàu chỉ định và phải ghi ngày hoặc những ngày xếp hàng. Nếu người chuyên chở đã cấp trước đó cho người gửi hàng một vận đơn hoặc một chứng từ sở hữu khác về bất kỳ hàng hóa nào trong số hàng hóa đó thì, theo yêu cầu của người chuyên chở, người gửi hàng phải giao lại chứng từ đó cho người chuyên chở để đổi lấy vận đơn "đã xếp hàng". Để đáp ứng yêu cầu của người gửi hàng muốn có một vận đơn "hàng đã xếp", người chuyên chở có thể bổ sung vào bất kỳ chứng từ nào đã cấp phát trước đó, miễn là sau khi được bổ sung, chứng từ đó có đầy đủ thông tin mà một vận đơn "đã xếp hàng" phải có.

3. Việc vận đơn thiếu một hoặc nhiều chi tiết nói trong Điều này không ảnh hưởng đến tính hợp pháp của chứng từ với tư cách là một vận đơn, miễn là chứng từ đó đáp ứng được những yêu cầu nêu trong Mục 7 Điều 1

Điều 16: Vận đơn- Những bảo lưu và hiệu lực chứng cứ

1. Nếu vận đơn có những chi tiết về tính chất chung, những ký hiệu chủ yếu, số kiện hoặc số chiếc, trọng lượng hoặc số lượng hàng hóa, mà người chuyên chở hoặc người khác cấp vận đơn thay mặt người chuyên chở, biết hoặc có cơ sở hợp lý nghi ngờ là không mô tả đúng hàng hóa thực tế đã nhận hoặc đã xếp xuống tàu, trong trường hợp đã cấp một vận đơn "đã xếp hàng", hoặc nếu không có phương tiện hợp lý để kiểm tra những chi tiết đó, thì người chuyên chở hoặc người khác đó phải ghi vào vận đơn một điều khoản bảo lưu những điều không chính xác đó, những cơ sở của sự nghi ngờ nói trên hoặc việc thiếu phương tiện hợp lý để kiểm tra.

2. Nếu người chuyên chở hoặc người khác cấp vận đơn thay cho người chuyên chở, không ghi vào vận đơn tình trạng bên ngoài của hàng hóa thì coi như người đó đã ghi vào vận đơn rằng hàng hóa có tình trạng bên ngoài tốt.

3. Trừ những chi tiết đã được ghi bảo lưu trong phạm vi mà Mục 1 Điều này cho phép thì:

a. Vận đơn là bằng chứng hiện nhiên của người chuyên chở đã nhận hàng hoặc trong trường hợp vận đơn "đã xếp hàng" được cấp, của việc đã

xếp hàng xuống tàu như mô tả trong vận đơn.

b. Chứng minh ngược lại của người chuyên chở không được chấp nhận, nếu vận đơn đã được chuyển cho một người thứ ba, kể cả người nhận hàng đã hành động một cách có thiện ý, tin cậy vào sự mô tả hàng hóa ghi trong vận đơn đó.

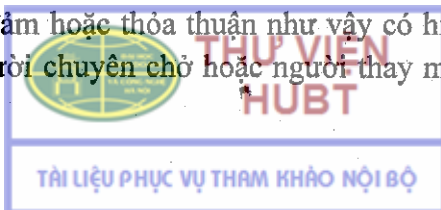
4. Một vận đơn, như quy định ở Mục 1 Tiêu mục (k) Điều 15, không ghi hoặc không chỉ rõ ràng bằng cách khác rằng tiền cước do người nhận hàng đã trả hoặc không ghi tiền phạt xếp hàng chậm ở cảng bốc hàng do người nhận hàng trả thì vận đơn đó là bằng chứng hiển nhiên là người nhận hàng không phải trả tiền cước hoặc tiền phạt xếp hàng chậm đó. Tuy nhiên chứng minh ngược lại của người chuyên chở không được chấp nhận, khi vận đơn đã được chuyển cho người thứ ba, kể cả người nhận hàng đã hành động một cách có thiện ý dựa vào việc không có những điều kiện ghi như vậy trong vận đơn.

Điều 17: Bảo đảm của người gửi hàng

1. Người gửi hàng được coi là đã đảm bảo với người chuyên chở về tính chính xác của những chi tiết liên quan đến tính chất chung của hàng hóa, ký hiệu, số hiệu, số lượng và trọng lượng của những hàng hóa đó như người gửi hàng đã cung cấp để ghi vào vận đơn. Người gửi hàng phải bồi thường cho người chuyên chở thiệt hại do những điểm không chính xác trong các chi tiết đó gây ra. Người gửi hàng vẫn chịu trách nhiệm cả trong trường hợp vận đơn đã được chuyển nhượng. Quyền của người chuyên chở về việc đòi bồi thường đó không hề hạn chế trách nhiệm của người chuyên chở theo hợp đồng chuyên chở bằng đường biển, đối với bất kỳ ai không phải là người gửi hàng.

2. Bất kỳ thư bảo đảm hoặc thỏa thuận nào theo đó người gửi hàng nhận bồi thường cho người chuyên chở thiệt hại do người chuyên chở hoặc người thay mặt người chuyên chở phát hành vận đơn không có bảo lưu về những chi tiết được người gửi hàng cung cấp để ghi vào vận đơn hoặc tình trạng bên ngoài của hàng hóa đều vô giá trị và không có hiệu lực đối với bất kỳ người thứ ba nào, kể cả đối với người nhận hàng, đã được chuyển giao vận đơn.

3. Thư bảo đảm hoặc thỏa thuận như vậy có hiệu lực đối với người gửi hàng trừ khi người chuyên chở hoặc người thay mặt người chuyên chở



có ý định, bằng cách xoá bỏ điều bảo lưu nói ở Mục 2 Điều này, lừa gạt một người thứ ba, kể cả người nhận hàng đã hành động dựa vào sự mô tả hàng hóa ghi trong vận đơn. trong trường hợp này, nếu điều bảo lưu bị xoá bỏ có liên quan đến những chi tiết được người gửi hàng cung cấp để ghi vào vận đơn thì người chuyên chở không có quyền đòi người gửi hàng bồi thường theo Mục 1 Điều này.

4. Trong trường hợp có ý man trá như nói ở Mục 3 Điều này, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm mà không được hưởng giới hạn trách nhiệm quy định trong Công ước này, về thiệt hại của người thứ ba, kể cả người nhận hàng, bởi vì người này đã hành động dựa vào sự mô tả hàng hóa ghi trong vận đơn.

Điều 18: Các chứng từ không phải vận đơn

Khi một người chuyên chở phát hành một chứng từ không phải vận đơn để làm bằng chứng cho việc nhận hàng để chở, thì chứng từ đó là bằng chứng hiển nhiên của việc ký kết hợp đồng chuyên chở bằng đường biển và của việc người chuyên chở nhận hàng hóa như mô tả trong chứng từ đó.

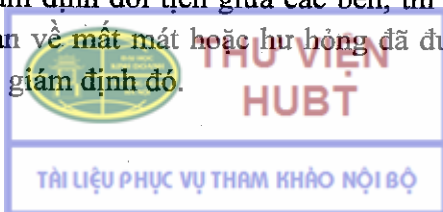
PHẦN V: KHIẾU NẠI VÀ KIỆN TỤNG

Điều 19: Thông báo về mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng

1. Trừ khi có thông báo về mất mát hư hỏng nói rõ tính chất chung của mất mát hoặc hư hỏng do người nhận hàng gửi cho người chuyên chở bằng văn bản không muộn hơn ngày làm việc sau ngày hàng được giao cho người nhận hàng, việc giao hàng đó là bằng chứng hiển nhiên của việc người chuyên chở đã giao hàng hóa đúng như được mô tả trong chứng từ vận tải, hoặc đã giao hàng trong trạng thái tốt, nếu không có chứng từ vận tải đó.

2. Trong trường hợp mất mát hoặc hư hỏng khó thấy, thì những quy định trong Mục 1 Điều này được áp dụng tương ứng nếu không có thông báo bằng văn bản trong vòng 15 ngày liên tục tính từ ngày hàng được chuyển giao cho người nhận.

3. Nếu tình trạng hàng hóa vào lúc chuyển giao cho người nhận đã được kiểm tra hoặc giám định đối tịch giữa các bên, thì không cần phải có thông báo bằng văn bản về mất mát hoặc hư hỏng đã được xác định trong quá trình kiểm tra hoặc giám định đó.



4. Trong trường hợp có mất mát hoặc hư hỏng thực sự hoặc suy đoán, người chuyên chở và người nhận hàng phải dành cho nhau mọi điều kiện thuận tiện hợp lý để kiểm tra và kiểm đếm hàng hóa.

5. Thiệt hại do chậm giao hàng gây nên sẽ không được bồi thường nếu không có một thông báo bằng văn bản cho người chuyên chở trong vòng 60 ngày sau ngày hàng hóa được chuyển giao cho người nhận hàng.

6. Nếu hàng hóa do một người chuyên chở thực tế giao, thì mọi thông báo gửi cho người chuyên chở thực tế theo quy định của Điều này cũng có hiệu lực như người chuyên chở và mọi thông báo gửi cho người chuyên chở cũng có hiệu lực như gửi cho người chuyên chở thực tế.

7. Nếu trong vòng 90 ngày liên tục, tính từ ngày xảy ra mất mát, hư hỏng hoặc ngày giao hàng nói trong Mục 2 Điều 4, tùy theo ngày nào xảy ra sau, mà người chuyên chở hoặc người chuyên chở thực tế không gửi cho người gửi hàng, bằng văn bản, thông báo mất mát hoặc hư hỏng, xác định tính chất chung của mất mát và hư hỏng đó thì đó là bằng chứng hiển nhiên về việc người chuyên chở và người chuyên chở thực tế không hề bị mất mát hoặc hư hỏng nào do lỗi hoặc sơ suất của người gửi, nhân viên hoặc đại lý của người này gây ra.

8. Nhằm mục đích của Điều này, thông báo gửi cho một người thay mặt người chuyên chở hoặc người chuyên chở thực tế kể cả thuyền trưởng và sĩ quan phụ trách tàu, hoặc gửi cho một người thay mặt gửi hàng thì cũng coi như là đã trao cho người chuyên chở, người chuyên chở thực tế hoặc người gửi hàng.

Điều 20: Thời hiệu tố tụng

1. Việc kiện tụng liên quan đến chuyên chở hàng hóa theo Công ước này đều hết hiệu lực, nếu trong thời hạn 2 năm không tiến hành các thủ tục đưa ra Tòa hoặc ra trọng tài.

2. Thời hiệu tố tụng bắt đầu tính từ ngày người chuyên chở đã giao toàn bộ hay một phần hàng hóa hoặc trong trường hợp không giao hàng, thì tính từ ngày cuối cùng mà hàng hóa đáng lẽ phải được giao.

3. Ngày khởi đầu của kỳ hạn thời hiệu không tính vào thời hiệu tố tụng.

4. Người bị kiện có thể vào bất kỳ lúc nào của thời hiệu tố tụng, kéo



dài thời hạn đó bằng một bản tuyên bố gửi cho người đi kiện. Kỳ hạn này có thể lại được kéo dài bằng một hoặc nhiều bản tuyên bố khác.

5. Người chịu trách nhiệm bồi thường có thể kiện truy đòi bồi thường ngay cả sau khi hết kỳ hạn thời hiệu tố tụng quy định trong các mục trên, nếu đi kiện trong thời hạn được phép theo luật của nước mà tại đó vụ kiện được tiến hành. Tuy nhiên, thời hạn được phép này không thể là ít hơn 90 ngày tính từ ngày đi kiện truy đòi bồi thường đã thanh toán tiền bồi thường hoặc đã nhận thông báo về việc mình bị kiện.

Điều 21: Thẩm quyền xét xử

1. Trong những vụ kiện liên quan đến việc chuyên chở hàng hóa theo Công ước này, bên nguyên có thể, theo sự lựa chọn của mình, phát đơn kiện tại một Toà án mà luật pháp của nước có Toà án này công nhận là có thẩm quyền và trong phạm vi quyền hạn xét xử của Toà án đó có một trong các địa điểm sau:

a. Nơi kinh doanh chính của bên bị hoặc nơi cư trú thường xuyên của bên bị, nếu bên bị không có trụ sở kinh doanh chính, hoặc

b. Nơi ký kết hợp đồng, với điều kiện là tại đó bên bị có trụ sở kinh doanh, chi nhánh hoặc đại lý qua đó hợp đồng được ký kết, hoặc

c. Cảng xếp hàng hoặc cảng dỡ hàng, hoặc

d. Bất kỳ một địa điểm bổ sung nào được hợp đồng chuyên chở bằng đường biển quy định cho mục đích trên.

2. a. Mặc dù có những quy định nêu trên của Điều này, vẫn có thể đi kiện tại những Toà án ở bất kỳ một cảng hoặc một nơi nào hoặc một nước tham gia Công ước mà tại đó tàu chở hàng hoặc một tàu nào khác của cùng một chủ tàu đã bị bắt giữ theo các quy tắc được áp dụng của luật nước đó và của luật quốc tế. Tuy nhiên trong trường hợp ấy, theo yêu cầu của bên bị, bên nguyên phải chuyển vụ kiện tùy theo sự lựa chọn của mình đến một trong những nơi có thẩm quyền xét xử quy định trong Mục 1 Điều này để giải quyết, nhưng trước đó bên bị phải nộp một khoản tiền bảo đảm đủ để trả mọi khoản tiền mà sau đó Toà án có thể xử cho bên nguyên được hưởng.

b. Toà án tại cảng hoặc tại nơi tiến hành bắt giữ sẽ quyết định khoản tiền bảo đảm này có đủ hay đến mức nào mới đủ.

3. Không một vụ kiện nào liên quan đến chuyên chở hàng hóa theo

Công ước này có thể tiến hành tại một nơi không được quy định trong mục 1 hoặc 2 của Điều này. Những quy định trong mục này không gây cản trở gì đối với thẩm quyền của các Tòa án của các nước tham gia Công ước về những biện pháp tạm thời hoặc những biện pháp bảo vệ.

4. a. Khi một vụ kiện đã được đưa ra trước một Tòa án có thẩm quyền theo Mục 1 hoặc 2 của Điều này hoặc khi Tòa án đó đã ra phán quyết, thì hai bên không thể kiện lại nhau nữa vẫn vì những lý do như cũ, trừ phi phán quyết của Tòa án nơi vụ kiện đầu tiên được tiến hành không thể thi hành được tại nước mà thủ tục kiện mới được đưa ra.

b. Để thực hiện Điều này, việc định ra những biện pháp nhằm thực hiện một phán quyết không được coi là khởi đầu một vụ kiện mới.

c. Để thực hiện Điều này, việc chuyển một vụ kiện đến một Tòa án khác trong cùng một nước, hoặc đến một Tòa án của một nước khác, theo như Tiểu mục 2 (a) Điều này, không được coi là việc bắt đầu một vụ kiện mới.

5. Mặc dù có những quy định ở các mục trên đây, sau khi có tranh chấp phát sinh từ hợp đồng chuyên chở bằng đường biển, sự thỏa thuận giữa các bên về chỉ định địa điểm mà bên khiếu nại đưa đơn kiện sẽ có hiệu lực.

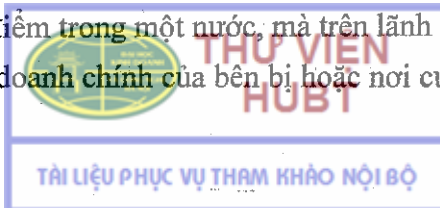
Điều 22: Trọng tài

1. Tùy thuộc vào những quy định của Điều này, các bên có thể thỏa thuận bằng văn bản quy định rằng mọi tranh chấp có thể phát sinh liên quan đến chuyên chở hàng hóa theo Công ước này, sẽ được đưa ra Trọng tài xét xử.

2. Khi một hợp đồng thuê tàu có một điều khoản quy định rằng những tranh chấp phát sinh từ hợp đồng thuê tàu đó được đưa ra Trọng tài xét xử và trong vận đơn phát hành theo hợp đồng thuê tàu đó không có ghi chú đặc biệt xác định rằng quy định nói trên sẽ ràng buộc người cầm giữ vận đơn, thì người chuyên chở không thể viện dẫn quy định đó đối với người cầm giữ vận đơn đã nhận được vận đơn một cách có thiện ý.

3. Việc xét xử của Trọng tài, tùy theo sự lựa chọn của bên nguyên có thể tiến hành tại một trong những địa điểm sau:

- a. Một địa điểm trong một nước, mà trên lãnh thổ của nước đó có:
 - i. Nơi kinh doanh chính của bên bị hoặc nơi cư trú thường xuyên của



bên bị, nếu bên bị không có nơi kinh doanh chính, hoặc

ii. Nơi ký hợp đồng, với điều kiện là tại đó bên bị có trụ sở kinh doanh, chi nhánh hoặc đại lý qua đó hợp đồng được ký kết, hoặc

b. Bất kỳ một địa điểm nào được điều khoản trọng tài hoặc thỏa thuận chi định cho mục đích trên.

4. Trọng tài viên hoặc Toà án trọng tài sẽ áp dụng những quy tắc của Công ước này.

5. Những quy định của Mục 3 và 4 Điều này được coi là bộ phận của mọi điều khoản trọng tài hoặc thỏa thuận trọng tài và bất kỳ điều kiện nào trong điều khoản trọng tài này hoặc thỏa thuận trọng tài trái với quy định đó đều vô hiệu.

6. Không một quy định nào của Điều này ảnh hưởng đến hiệu lực của một thỏa thuận giữa hai bên về trọng tài, sau khi có khiếu nại phát sinh từ hợp đồng chuyên chở bằng đường biển.

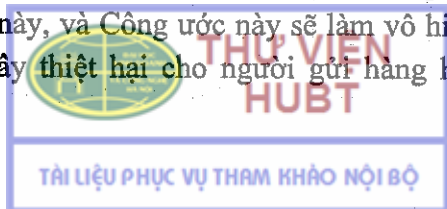
PHẦN VI: QUY ĐỊNH BỔ SUNG

Điều 23: Những quy định về hợp đồng

1. Mọi quy định trong hợp đồng chuyên chở bằng đường biển, trong một vận đơn hoặc trong một chứng từ khác chứng minh cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển đều vô hiệu trong chừng mực điều khoản đó trực tiếp hoặc gián tiếp trái với những quy định của Công ước này. Sự vô hiệu của một điều khoản như vậy không ảnh hưởng đến hiệu lực của các điều khoản khác của hợp đồng hoặc của chứng từ có điều khoản ấy. Một điều khoản nhượng quyền lợi bảo hiểm hàng hóa cho người chuyên chở hoặc bất kỳ điều khoản nào tương tự đều vô hiệu.

2. Mặc dù có những quy định tại Điểm 1 Điều này, một người chuyên chở có thể tăng trách nhiệm và nghĩa vụ của mình so với trách nhiệm và nghĩa vụ quy định trong Công ước này.

3. Khi một vận đơn hoặc bất kỳ chứng từ nào khác làm bằng chứng cho hợp đồng chuyên chở bằng đường biển được phát hành thì vận đơn hoặc chứng từ ấy phải có một điều nói rõ là việc chuyên chở phụ thuộc vào các quy định của Công ước này, và Công ước này sẽ làm vô hiệu mọi quy định trái với Công ước và gây thiệt hại cho người gửi hàng hoặc người nhận hàng.



4. Khi người khiếu nại về hàng hóa bị thiệt hại, do một điều khoản vô hiệu theo quy định của Điều này hoặc do không ghi điều tuyên bố nói trong mục 3 Điều này, thì người chuyên chở phải trả cho người khiếu nại về hàng hóa theo đúng quy định của Công ước này tiền bồi thường tới mức độ cần thiết để đền bù cho mọi mất mát, hư hỏng của hàng hóa cũng như cho việc chậm giao hàng. Ngoài ra người chuyên chở còn phải bồi hoàn những chi phí mà người khiếu nại về hàng hóa đã chi ra nhằm thực hiện quyền của mình, với điều kiện là những chi phí phát sinh trong vụ kiện có viện dẫn quy định nêu trên phải được ấn định đúng theo luật của nước mà tại đó vụ kiện được đưa ra.

Điều 24: Tổng thất chung

1. Không một quy định nào của Công ước này ngăn cản việc áp dụng những quy định của hợp đồng chuyên chở bằng đường biển hoặc luật quốc gia liên quan đến tính toán, phân bổ tổn thất chung.

2. Ngoại trừ Điều 20, những quy định của Công ước này liên quan đến trách nhiệm của người chuyên chở về những mất mát hoặc hư hỏng của hàng hóa cũng quyết định cả vấn đề là người nhận hàng có thể từ chối đóng góp tổn thất chung hay không và quyết định về trách nhiệm của người chuyên chở phải bồi hoàn cho người nhận hàng về khoản đóng góp đó hoặc về chi phí cứu nạn mà người nhận hàng đã trả.

Điều 25: Các công ước khác

1. Công ước này không làm thay đổi những quyền lợi và nghĩa vụ của người chuyên chở, người chuyên chở thực tế và những người làm công, đại lý của họ đã được quy định trong các Công ước quốc tế hoặc trong luật quốc gia liên quan đến giới hạn trách nhiệm của các chủ tàu biển.

2. Những quy định của Điều 21 và 22 của Công ước này không ngăn cản việc áp dụng những quy định bắt buộc của các Công ước nhiều bên khác đang có hiệu lực vào ngày Công ước này được ký kết có liên quan đến những vấn đề được đề cập đến trong các điều nói trên, với điều kiện là tranh chấp phát sinh hoàn toàn chỉ liên quan đến các bên có trụ sở chính tại các nước tham gia Công ước khác đó. Tuy vậy, mục này không ảnh hưởng đến việc áp dụng Mục 4 Điều 22 của Công ước này.

3. Theo các quy định của Công ước này, không một trách nhiệm nào



phát sinh đối với hư hại do tai nạn hạt nhân gây ra nếu người điều hành cơ sở hạt nhân phải chịu trách nhiệm về thiệt hại đó:

a. Hoặc theo Công ước Paris ngày 29/7/1960 về trách nhiệm người thứ ba trong lĩnh vực năng lượng hạt nhân đã được sửa đổi theo Nghị định thư bổ sung ngày 28/1/1964 hoặc theo Công ước Viên ngày 21/5/1963 về trách nhiệm dân sự đối với hư hại hạt nhân.

b. Hoặc theo luật quốc gia điều chỉnh trách nhiệm về những hư hại đó với điều kiện là đối với những người có thể bị thiệt hại, luật đó cũng có lợi về mọi phương diện như Công ước Paris hoặc Công ước Viên.

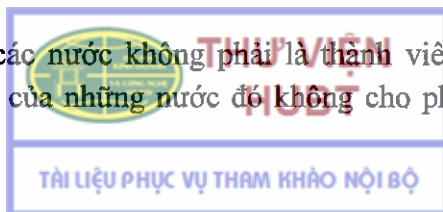
4. Theo những quy định của Công ước này, không một trách nhiệm nào phát sinh đối với mọi mất mát hoặc hư hại, hoặc chậm giao hàng lý mà người chuyên chở chịu trách nhiệm theo một Công ước quốc tế hoặc luật quốc gia liên quan đến chuyên chở hành khách và hành lý bằng đường biển.

5. Không một quy định nào trong Công ước này ngăn cản một nước ký kết áp dụng bất kỳ Công ước quốc tế nào khác đã có hiệu lực vào ngày ký kết Công ước này và được áp dụng bắt buộc đối với các hợp đồng chuyên chở hàng hóa lúc đầu bằng phương thức vận tải khác ngoài phương thức chuyên chở bằng đường biển. Quy định này cũng áp dụng đối với mọi sửa chữa và sửa đổi sau này của Công ước quốc tế đó.

Điều 26: Đơn vị tính toán

1. Đơn vị tính toán nói ở **Điều 6** của Công ước này là Quyền Rút Vốn Đặc Biệt do Quỹ Tiền tệ Quốc tế xác định. Những số tiền nói trên ở **Điều 6** được chuyển đổi ra đồng tiền quốc gia của một nước theo giá trị của đồng tiền đó vào ngày phán quyết hoặc vào một ngày được các bên thỏa thuận. Giá trị biểu thị bằng Quyền Rút Vốn Đặc Biệt của đồng tiền quốc gia của một nước ký kết là thành viên của Quỹ Tiền tệ Quốc tế được tính theo phương pháp mà Quỹ tiền tệ Quốc tế áp dụng vào ngày liên quan đối với những nghiệp vụ và giao dịch của Quỹ. Giá trị biểu thị bằng Quyền Rút Vốn Đặc Biệt của đồng tiền quốc gia của một nước ký kết không phải là thành viên của Quỹ Tiền tệ Quốc tế được tính theo phương pháp do nước đó quy định.

2. Tuy nhiên các nước không phải là thành viên của Quỹ Tiền tệ Quốc tế mà luật pháp của những nước đó không cho phép áp dụng những



quy định của Mục 1 Điều này, có thể vào lúc ký hoặc phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập hoặc bất cứ lúc nào sau đó, tuyên bố rằng những giới hạn trách nhiệm nêu trong Công ước này được áp dụng trên lãnh thổ nước mình bằng 12.500 đơn vị tiền tệ đối với mỗi kiện hay đơn vị chuyên chở khác, hoặc 37,5 đơn vị tiền tệ đối với mỗi kilôgram trong lượng cả bì của hàng hóa.

3. Đơn vị tiền tệ nói ở Mục 2 Điều này tương ứng với 66,5 miligram vàng có độ nguyên chất 900 phần nghìn. Việc tính đổi những số tiền nói ở Mục 2 ra tiền quốc gia phải được tiến hành theo đúng luật pháp của nước liên quan.

4. Cách tính nêu trong câu cuối cùng ở Mục 1 và việc tính đổi ở Mục 3 Điều này phải được tiến hành bằng cách nào để biểu thị được sát nhất bằng đồng tiền quốc gia của nước ký kết cùng giá trị thực tế của những số tiền nói ở Điều 6, ở đó đã được biểu thị bằng đơn vị tính toán. Vào lúc ký hoặc vào lúc phê chuẩn văn bản phê chuẩn, chấp nhận thông qua hoặc gia nhập hoặc khi sử dụng quyền lựa chọn nói ở Mục 2 Điều này, và mỗi khi có sự thay đổi trong phương pháp tính toán hoặc trong kết quả tính đổi, các nước tham gia Công ước này phải tùy trường hợp, thông báo ngay cho người lưu giữ Công ước về phương pháp tính toán của mình theo đúng quy định của Mục 1 Điều này hoặc về những kết quả của việc tính đổi theo đúng quy định của Mục 3 Điều này.

PHẦN VII: CÁC ĐIỀU KHOẢN CUỐI CÙNG

Điều 27: Người lưu giữ

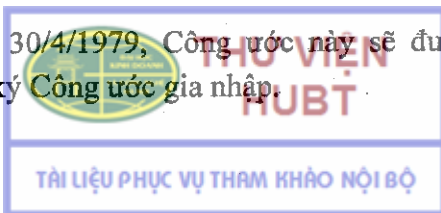
Tổng thư ký liên hiệp quốc được chỉ định là người lưu giữ Công ước này.

Điều 28: Ký kết, phê chuẩn, chấp nhận, thông qua, gia nhập Công ước

1. Công ước này được đề cho các nước ký kết tại trụ sở Liên hiệp quốc tại New York cho đến ngày 30/4/1979.

2. Công ước phải được các nước ký kết phê chuẩn, chấp nhận hoặc thông qua.

3. Sau ngày 30/4/1979, Công ước này sẽ được đề cho các nước không phải là nước ký Công ước gia nhập.



4. Các văn bản phê chuẩn, chấp nhận, thông qua và gia nhập được lưu trữ tại Tổng thư ký Liên hiệp quốc.

Điều 29: Bảo lưu

Không cho phép một bảo lưu nào đối với Công ước này.

Điều 30: Ngày có hiệu lực

1. Công ước này sẽ có hiệu lực vào ngày đầu của tháng sau khi hết thời hạn một năm kể từ ngày văn bản phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập thứ 20 được lưu giữ.

2. Đối với bất kỳ nước nào trở thành nước thành viên của Công ước này sau ngày trao văn bản phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập thứ 20, thì Công ước này sẽ có hiệu lực vào ngày đầu tiên của tháng sau khi hết thời hạn 1 năm kể từ ngày lưu giữ văn bản thích hợp nhân danh nước đó.

3. Mỗi nước ký kết sẽ áp dụng các Điều quy định của Công ước này đối với các hợp đồng chuyên chở bằng đường biển được ký kết từ ngày Công ước này có hiệu lực đối với nước đó.

Điều 31: Bãi bỏ các Công ước khác

1. Khi trở thành thành viên của Công ước này, bất kỳ nước nào là thành viên của Công ước Quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn ký tại Brussels ngày 25/8/1924 (Công ước 1924) phải thông báo cho Chính phủ Bỉ, ngày lưu giữ Công ước 1924, biết là mình đã bãi bỏ Công ước đó với lời tuyên bố rằng việc bãi bỏ đó có hiệu lực từ ngày mà Công ước này có hiệu lực đối với mình.

2. Khi Công ước này có hiệu lực như nói ở Mục 1 Điều 30, người lưu giữ Công ước này phải thông báo cho Chính phủ Bỉ, người lưu giữ Công ước 1924 về ngày có hiệu lực đó cũng như về tên các nước ký kết mà đối với họ Công ước này có hiệu lực.

3. Các quy định của các Mục 1 và 2 Điều này cũng được áp dụng một cách tương ứng đối với các nước tham gia Nghị định thư ký ngày 23/2/1968 nhằm sửa đổi Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn ký tại Brussels ngày 25/8/1924.

4. Mặc dù có những quy định của Điều 2 Công ước này nhưng nhằm phục vụ Mục 1 Điều này, một nước thành viên có thể, khi xét thấy cần thiết, hoãn việc bãi bỏ Công ước 1924 và Công ước 1924 được sửa đổi bằng Nghị

định thư 1968 trong một thời hạn tối đa là 5 năm kể từ ngày có hiệu lực của Công ước này. Trong trường hợp này, nước đó phải thông báo ý định nói trên cho Chính phủ Bỉ. Trong thời kỳ quá độ này, nước đó phải áp dụng Công ước này đối với các nước ký kết.

Điều 32: Sửa chữa và sửa đổi

1. Theo yêu cầu của ít nhất một phần ba số nước thành viên Công ước này, người lưu giữ phải triệu tập một hội nghị những nước thành viên để sửa chữa hoặc sửa đổi Công ước này.

2. Mọi văn bản phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập gửi lưu giữ sau khi một sửa đổi của Công ước này có hiệu lực, được coi là áp dụng đối với Công ước đã được sửa đổi như vậy.

Điều 33: Sửa đổi các số tiền giới hạn và đơn vị tính toán hoặc đơn vị tiền tệ

1. Mặc dù có những quy định của Điều 32, người lưu giữ sẽ triệu tập theo đúng Mục 2 Điều này, một hội nghị chỉ nhằm mục đích sửa đổi các số tiền nói ở Điều 6 và Mục 2 Điều 26 hoặc để thay một trong hai hoặc cả hai đơn vị được xác định ở Mục 1 và 3 Điều 26 bằng những đơn vị khác. Chỉ tiến hành sửa đổi các số tiền khi giá trị thực tế của chúng được thay đổi đáng kể.

2. Khi có yêu cầu của ít nhất là một phần tư số nước tham gia Công ước này thì người lưu giữ phải triệu tập một hội nghị sửa đổi.

3. Mọi quyết định của Hội nghị phải được thông qua với đa số 2/3 các nước tham gia hội nghị. Điều sửa đổi phải được người lưu giữ thông báo cho tất cả các nước thành viên để chấp nhận hoặc cho tất cả các nước ký Công ước để biết.

4. Mọi sửa đổi được thông qua sẽ có hiệu lực vào ngày đầu của tháng tiếp sau khi hết thời hạn một năm kể từ khi sửa đổi đó được 2/3 các nước thành viên chấp nhận. Việc chấp nhận phải được thực hiện bằng cách trao một văn bản chính thức về việc đó cho người lưu giữ.

5. Sau khi sửa đổi có hiệu lực, nước ký kết đã chấp nhận sửa đổi đó có quyền áp dụng các Công ước đã được sửa đổi như vậy trong quan hệ của mình với những nước ký kết, trong vòng 6 tháng sau khi sửa đổi đó được thông qua, không thông báo cho người lưu giữ biết rằng họ không bị ràng

buộc bởi sửa đổi đó

6. Mọi văn bản phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập được lưu giữ sau khi được sửa đổi của Công ước này có hiệu lực được coi là áp dụng đối với Công ước đã được sửa đổi.

Điều 34: Bãi bỏ Công ước

1. Bất kỳ nước ký kết nào đều có thể bãi bỏ Công ước này bằng bất kỳ lúc nào bằng cách thông báo bằng văn bản cho người lưu giữ.

2. Việc bãi ước có hiệu lực vào ngày đầu của tháng tiếp sau khi hết thời hạn 1 năm kể từ ngày lưu giữ nhận được thông báo. Nếu một thời hạn dài hơn được ghi trong thông báo, thì việc bãi ước sẽ bắt đầu có hiệu lực từ lúc kết thúc thời hạn này kể từ ngày người lưu giữ nhận được thông báo. Làm tại Hamburg, ngày 31 tháng 3 năm 1978 thành một bản gốc duy nhất, bằng các thứ tiếng Ả Rập, Trung Quốc, Anh, Pháp, Nga và Tây Ban Nha và đều có giá trị như nhau. Để chứng tỏ những điều trên, những người đại diện toàn quyền ký tên dưới đây, được các chính phủ nước mình ủy quyền, đã ký Công ước này.

a/ Công ước được Tiệp Khắc (Séc và Slovakia) cũ ký vào ngày 6 tháng 3 năm 1979. 1/ Slovakia và Cộng Hoà Séc đã lần lượt gửi văn kiện kế thừa việc ký kết vào ngày 28 tháng 5 năm 1993 và ngày 2 tháng 06 năm 1993, Cộng hoà Séc đã gửi chính thức văn kiện phê chuẩn của mình vào ngày 23 tháng 6 năm 1995. Cộng hoà Séc, ngay sau khi phê chuẩn, đã rút bỏ việc tuyên bố được đưa ra ở Chú thích 1/, mà trước đó Cộng hoà Séc và Slovakia cũ trước đây đưa ra.

Các tuyên bố và bảo lưu

1/ Ngay khi ký công ước này, Séc và Slovakia cũ đã tuyên bố theo Điều 26 về công thức chuyển đổi số tiền nợ như đã ghi ở đoạn 2 của Điều này sang tiền tệ Séc và khoản giới hạn nợ được áp dụng tại lãnh thổ của Séc và Slovakia như được thể hiện bằng đồng Séc Slovakia.



PHỤ LỤC 4 QUY TẮC ROTTERDAM 2009

(Công ước của Liên hiệp quốc về hợp đồng vận tải hàng hóa quốc tế toàn bộ hành trình hoặc một phần bằng đường biển - United Nations Convention on Contracts for the Internattional Carriage of Goods wholly or partly by sea)

“Công ước của Liên hiệp quốc về hợp đồng vận chuyên hàng hóa quốc tế một phần hoặc toàn bộ bằng đường biển.

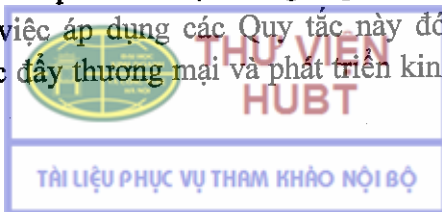
Các quốc gia thành viên của Công ước này, khẳng định sự tin tưởng rằng một nền thương mại quốc tế dựa trên sự bình đẳng và cùng có lợi sẽ là một yếu tố quan trọng trong việc thúc đẩy tình hữu nghị giữa các quốc gia.

Tin tưởng rằng sự thống nhất và hài hòa hóa của pháp luật thương mại quốc tế trong việc giảm hay loại bỏ các trở ngại pháp lý đối với thương mại quốc tế đóng góp một cách đáng kể vào sự hợp tác kinh tế toàn cầu giữa tất cả các quốc gia dựa trên bình đẳng, công bằng và lợi ích chung cũng như sự thịnh vượng của tất cả các dân tộc, thừa nhận sự đóng góp to lớn của Công ước quốc tế về việc thống nhất một số Quy tắc về vận đường biển, kí ngày 25/8/1924 tại Brussels và các nghị định thư sửa đổi cũng như Công ước của liên hiệp quốc về vận chuyên hàng hóa bằng đường biển, kí ngày 31/5/1978 tại Hamburg đối với sự hài hòa hóa của pháp luật điều chỉnh việc chuyên chở hàng hóa bằng đường biển.

Nhận biết được sự phát triển của công nghệ và thương mại kể từ khi các Công ước này được thông qua và sự cần thiết phải củng cố và hiện đại hóa chúng.

Chú ý rằng các chủ hàng và người chuyên chở không có lợi ích trong việc ràng buộc các hoạt động vận chuyên đường biển bao gồm các phương thức vận tải khác.

Tin tưởng rằng việc áp dụng các Quy tắc thống nhất điều chỉnh hợp đồng vận tải quốc tế một phần hoặc toàn bộ bằng đường biển sẽ thúc đẩy tính pháp lý xác thực, cải thiện hiệu quả của vận tải hàng hóa quốc tế và tạo thuận lợi cho các thành phần và thị trường tiếp cận với cơ hội kinh doanh mới. Chính vì thế, việc áp dụng các Quy tắc này đóng một vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy thương mại và phát triển kinh tế nội địa cũng như



quốc tế.

Cùng thống nhất thỏa thuận như sau:

Chương 1: Những quy định chung

Điều 1: Định nghĩa

Nhằm mục đích của Công ước này :

1. "Hợp đồng vận tải" là một hợp đồng mà người chuyên chở đảm nhận vận chuyển hàng hóa bằng đường biển từ một cảng này đến một cảng khác để thu tiền cước. Hợp đồng này sẽ cung cấp dịch vụ vận tải biển hay vận tải đường biển kết hợp với phương thức vận tải khác.

2. "Hợp đồng khối lượng" là hợp đồng vận tải một khối lượng hàng hóa nhất định thành nhiều chuyến trong khoảng thời gian đã thỏa thuận. Khối lượng hàng hóa có thể là tối đa, tối thiểu hay một khối lượng nhất định nào đó.

3. "Vận tải tàu chợ" là dịch vụ vận tải được cung cấp thông qua việc phát hành công khai hoặc các phương thức tương tự và bao gồm chuyên chở bằng tàu biển hoạt động theo một lịch trình thường xuyên giữa các cảng theo thời gian biểu đã công bố.

4. "Vận tải phi tàu chợ" là những hoạt động vận chuyển không sử dụng tàu chợ.

5. "Người chuyên chở" là người kí kết hợp đồng vận tải với người gửi hàng.

6.(a) "Bên thực hiện" là một bên không phải là người chuyên chở nhưng thực hiện hoặc cam kết thực hiện nghĩa vụ của người chuyên chở theo hợp đồng vận tải bao gồm nhận hàng, xếp hàng, san cào hàng, chở hàng, trông nom, dỡ hàng hay giao hàng trong chừng mực người đó hành động, trực tiếp hay gián tiếp, theo yêu cầu của người chuyên chở hoặc thực hiện dưới sự điều khiển hoặc giám sát của người chuyên chở.

(b) "Bên thực hiện" không bao gồm bất kì người nào được người thuê tàu, người thuê tàu danh nghĩa, bên kiểm soát hoặc chủ hàng, trực tiếp hay gián tiếp chỉ định thay cho người chuyên chở.

7. "Bên thực hiện vận tải đường biển" là bên thực hiện khi bên đó thực hiện hoặc cam kết thực hiện nghĩa vụ của người chuyên chở của người vận tải trong khoảng thời gian kể từ khi hàng đến cảng xuất phát cho đến

khi hàng rời cảng đến. Người chuyên chở nội địa sẽ là bên thực hiện vận tải đường biển chỉ khi người chuyên chở này thực hiện hoặc cam kết thực hiện dịch vụ trong khu vực cảng.

8. "Người gửi hàng" là người kí kết hợp đồng vận tải người chuyên chở.

9. "Người gửi hàng theo chứng từ" là một người không phải là người gửi hàng mà là người chấp nhận được đặt tên "người gửi hàng" trong chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử.

10. "Người cầm chứng từ" là người:

(a) Sở hữu một chứng từ vận tải có thể dao dịch được và nếu đó là chứng từ theo lệnh thì phải ghi rõ lệnh của người gửi hàng hay người nhận hàng hoặc bởi một người đã được kí hậu hợp lệ hoặc nếu đó là chứng từ theo lệnh để trống hoặc chứng từ cho người cầm thì là người cầm chứng từ đó hoặc

(b) Được cấp quy tắc chuyên nhượng chứng từ vận tải điện tử theo quy định về thủ tục tại Điều 9, khoản 1.

11. "Người nhận hàng" là người được giao hàng theo hợp đồng vận tải hay chứng từ vận tải hoặc chứng từ vận tải điện tử.

12. "Quyền kiểm soát" hàng hóa là quyền hướng dẫn cho người chuyên chở về hàng hóa theo hợp đồng vận tải và được quy định tại chương 10.

13. "Bên kiểm soát" là người theo quy định tại điều 51, được thực hiện quyền kiểm soát.

14. "Chứng từ vận tải" là chứng từ được phát hành bởi người chuyên chở theo hợp đồng vận tải, chứng minh cho:

(a) Việc nhận hàng của người chuyên chở hay bên thực hiện hợp đồng vận tải và

(b) Hợp đồng vận tải và nội dung của hợp đồng vận tải.

15. "Chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng" là chứng từ vận tải có ghi rõ "theo lệnh" hay "có thể chuyển nhượng" hay bao gồm các từ ngữ tương đương khác theo luật, cho thấy hàng hóa đã được gửi theo lệnh của người gửi hàng, của người nhận hàng hay vô danh và không ghi rõ là "không thể chuyển nhượng".

16. "Chứng từ vận tải không thể chuyển nhượng" là chứng từ vận tải mà không phải là chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng.

17. "Thông tin bằng điện tử" là việc tạo ra, truyền đi, thu nhận hay lưu trữ thông tin bằng điện tử, quang học, kỹ thuật số hay các phương tiện tương tự khác với kết quả là thông tin đã được truyền có thể truy cập được để tham khảo sau.

18. "Chứng từ vận tải điện tử" là thông tin trong một hoặc nhiều lần bằng điện tử theo hợp đồng vận tải bởi một người chuyên chở, bao gồm các thông tin có liên quan đến chứng từ vận tải điện tử bằng cách đính kèm hoặc gửi sau chứng từ được người chuyên chở phát hành, để làm thành một bộ phận của chứng từ vận tải điện tử, làm bằng chứng :

(a) cho việc nhận hàng của người chuyên chở hay bên thực hiện theo hợp đồng vận tải, và

(b) cho hợp đồng hay nội dung của hợp đồng vận tải.

19. "Chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng" là các chứng từ vận tải điện tử:

(a) Ghi rõ "theo lệnh" hay "có thể chuyển nhượng được" hay bao gồm các từ ngữ tương đương khác được thừa nhận là có giá trị tương tự theo luật áp dụng, cho thấy hàng hóa đã được gửi đi theo lệnh của người gửi hàng, người nhận hàng hay vô danh và không ghi rõ là "không thể chuyển nhượng", và

(b) Việc sử dụng chứng từ này đáp ứng các yêu cầu của Điều 9, khoản 1.

20. "Chứng từ vận tải điện tử không thể chuyển nhượng" là một chứng từ vận tải điện tử mà không phải là một chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng.

21. Việc " phát hành" chứng từ vận tải điện tử là việc phát hành chứng từ phù hợp với các thủ tục để đảm bảo rằng các chứng từ này phụ thuộc vào việc kiểm soát độc quyền kể từ khi phát hành đến khi kết thúc hiệu lực.

22. "Chuyển nhượng" chứng từ vận tải điện tử là sự chuyển nhượng quyền kiểm soát chứng từ.

23. "Chi tiết hợp đồng" là những thông tin liên quan đến hợp đồng vận tải hay hàng hóa (bao gồm các điều khoản, kí hiệu, chữ kí, xác nhận) trong

chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử.

24. "Hàng hóa" là đồ dùng, hàng hóa, vật phẩm bất kì loại nào mà người chuyên chở cam kết vận chuyển theo hợp đồng vận tải bao gồm cả bao bì, thiết bị và container nếu chúng không do người chuyên chở cung cấp.

25. "Tàu" là bất cứ tàu nào được dùng để chuyên chở hàng hóa bằng đường biển.

26. "Container" là mọi loại container, bồn, mặt phẳng, hay bất kì đơn vị tương tự nào được dùng để lưu giữ hàng hóa và bất kì thiết bị nào phụ trợ cho những đơn vị đó.

27. "Công cụ chứa hàng" có nghĩa là phương tiện vận tải đường bộ hay đường sắt.

28. "Cước phí" là tiền thù lao trả cho người chuyên chở cho việc vận chuyển hàng hóa theo hợp đồng vận tải.

29. "Trụ sở" có nghĩa là: (a) nơi mà công ty hay một pháp nhân hay hiệp hội hay thể nhân có: (i) nơi làm việc, địa điểm của công ty hay văn phòng trung tâm đã đăng kí, tùy từng trường hợp áp dụng, (ii) trung tâm hành chính hay (iii) đại điểm kinh doanh chính và (b) nơi thường trú của thể nhân.

30. "Tòa án có thẩm quyền" là tòa án ở một nước thành viên, theo Quy tắc phân bổ nội bộ thẩm quyền giữa các tòa án của nước đó, có thẩm quyền xét xử các tranh chấp.

Điều 2: giải thích Công ước

Việc giải thích Công ước này phải lưu ý đến tính chất quốc tế của nó và sự cần thiết phải tăng cường tính thống nhất khi áp dụng và duy trì thiện chí trong hoạt động thương mại quốc tế.

Điều 3: Yêu cầu về hình thức

Các thông báo, xác nhận, đồng ý, thỏa thuận, tuyên bố và các hình thức liên lạc thông tin khác được nêu tại Điều 19, khoản 2, 23, khoản 1 đến 4, 36, tiêu mục 1(b) (c) và (d); 40, điểm 4(b); 44; 48, khoản 3, 51, điểm 1(b); 59, khoản 1; 63; 66; 67, khoản 2, 75, khoản 4, 80, khoản 2 và 5, sẽ được làm bằng văn bản. Thông tin bằng điện tử cũng có thể được sử dụng cho những mục đích này, miễn là việc sử dụng những phương tiện đó được

chấp nhận bởi bên gửi thông tin và bên nhận thông tin.

Điều 4: Áp dụng miễn trách và giới hạn trách nhiệm

1. Bất kì điều khoản nào của Công ước này mà có thể quy định miễn trách hoặc giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở, được áp dụng trong tố tụng, tòa án hoặc trọng tài được thiết lập trong hợp đồng hay ngoài hợp đồng hoặc cách khác đã được tiến hành, liên quan đến mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng theo hợp đồng vận tải hoặc do vi phạm bất kì nghĩa vụ nào theo Công ước này đối với:

(a) Người chuyên chở hoặc bên thực hiện vận tải đường biển;

(b) Thuyền trưởng, thuyền viên hay bất kì ai thực hiện công việc trên tàu hay

(c) Nhân viên của người chuyên chở hay bên thực hiện vận tải đường biển.

2. Bất kì điều khoản nào của Công ước này có quy định về miễn trách cho người gửi hàng hay người gửi hàng theo chứng từ, áp dụng trong tố tụng, tòa án hay trọng tài đã được thiết lập trong hợp đồng hay ngoài hợp đồng hoặc cách khác đã được tiến hành đối với người gửi hàng, người gửi hàng theo chứng từ, nhà thầu phụ hoặc các đại lý và nhân viên của họ.

Chương 2: Phạm vi áp dụng

Điều 5: Phạm vi áp dụng chung

1. Phụ thuộc vào Điều 6, Công ước này áp dụng đối với hợp đồng vận tải trong đó nơi nhận hàng và nơi giao hàng nằm ở các nước khác nhau và cảng xếp, cảng dỡ hàng của cùng hành trình vận tải đường biển nằm ở các nước khác nhau và nếu theo hợp đồng vận tải, bất kì nơi nào sau đây nằm tại các nước thành viên:

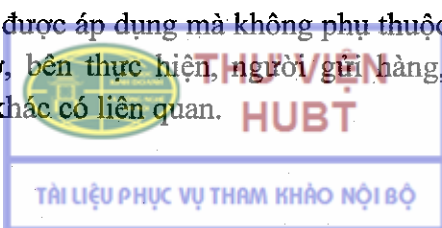
(a) nơi nhận hàng

(b) nơi xếp hàng

(c) nơi giao hàng hoặc

(d) cảng dỡ hàng

2. Công ước này được áp dụng mà không phụ thuộc vào quốc tịch tàu, của người chuyên chở, bên thực hiện, người gửi hàng, người nhận hàng hoặc bất kì người nào khác có liên quan.



Điều 6: Những trường hợp loại trừ cụ thể

1. Công ước này không áp dụng cho những hợp đồng sau đây trong chuyên chở bằng tàu chợ:

(a) Hợp đồng thuê tàu; và

(b) Các hợp đồng khác về việc sử dụng con tàu hoặc khoảng không trên tàu.

2. Công ước này không áp dụng cho những hợp đồng vận tải trong vận tải không phải bằng tàu chợ trừ khi:

(a) Không có hợp đồng thuê tàu chuyên hay hợp đồng khác giữa các bên để sử dụng toàn bộ tàu hoặc một phần tàu; và

(b) Một chứng từ vận tải hoặc một chứng từ vận tải điện tử được phát hành.

Điều 7: Áp dụng với các bên cụ thể

Mặc dù các quy định tại Điều 6, Công ước này được áp dụng giữa người chuyên chở và bên người nhận hàng, bên nắm quyền kiểm soát hoặc người cầm giữ hợp đồng vốn không phải là bên tham gia ban đầu vào hợp đồng thuê tàu hoặc hợp đồng vận tải khác đã được loại trừ trong việc áp dụng Công ước này. Tuy nhiên, Công ước này không được áp dụng cho các bên tham gia ban đầu vào hợp đồng vận tải đã bị loại trừ tại Điều 6.

Chương 3: Chứng từ vận tải điện tử**Điều 8: Cách sử dụng và hiệu lực của hồ sơ vận tải điện tử**

Phụ thuộc vào các yêu cầu quy định trong Công ước này :

(a). Bất cứ nội dung nào trong chứng từ vận tải theo Công ước này có thể sẽ được lưu lại trong chứng từ vận tải điện tử, miễn là việc phát hành và việc sử dụng sau đó của hồ sơ vận tải điện tử được sự đồng ý của người chuyên chở và người gửi hàng; và

(b). Việc phát hành, kiểm soát độc quyền hoặc chuyển nhượng hồ sơ vận tải điện tử có tác dụng tương tự như việc phát hành, sở hữu hoặc chuyển giao một chứng từ vận tải.

Điều 9: Thủ tục sử dụng hồ sơ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng

1. Việc sử dụng chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng sẽ phụ thuộc vào thủ tục quy định :



- (a) Phương thức phát hành và chuyển nhượng chứng từ cho người cầm ;
- (b) Sự đảm bảo rằng chứng từ vận tải điện tử vẫn còn nguyên vẹn;
- (c) Cách thức mà người cầm có thể chứng minh mình là người cầm; và
- (d) Cách thức xác nhận việc giao hàng cho người cầm đã thực hiện được hay theo như Điều 10, khoản 2, hay Điều 47, phụ lục 1(a) (ii) và (c), chứng từ vận tải điện tử đã không có giá trị hay kết thúc hiệu lực.

2. Các thủ tục ở khoản 1 của điều này sẽ được đề cập trong chi tiết hợp đồng và có thể xác minh được.

Điều 10: Thay thế chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng hay hồ sơ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng

1. Nếu một chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng đã được phát hành và người vận tải và người cần đồng ý thay thế chứng từ này bởi một hồ sơ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng thì:

(a) Chủ hàng phải xuất trình chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng hoặc tất cả các chứng từ nếu đã phát hành hơn một bản, cho người chuyên chở;

(b) Người chuyên chở sẽ phát hành cho chủ hàng một hồ sơ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng, có ghi về việc thay thế chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng; và

(c) Chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng sau đó chấm dứt hiệu lực hay không còn giá trị.

2. Nếu hồ sơ vận tải điện tử được phát hành và người chuyên chở và người cầm chứng từ đồng ý thay thế hồ sơ vận tải điện tử này bằng chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng:

(a) Người chuyên chở sẽ phát hành một chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng thay thế cho hồ sơ vận tải điện tử cho chủ hàng bao gồm cả thông báo về việc thay thế này; và

(b) Hồ sơ vận tải điện tử sau đó hết hiệu lực hay mất giá trị.

Chương 4: Nghĩa vụ của người chuyên chở

Điều 11: Vận chuyển hàng hóa và giao hàng

Người chuyên chở sẽ phụ thuộc vào Công ước này và phù hợp với điều khoản của hợp đồng vận tải, vận chuyển hàng tới nơi đến và giao cho người nhận hàng.

Điều 12: Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở

1. Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa theo Công ước này bắt đầu từ khi người chuyên chở hoặc bên thực hiện nhận hàng để chở và kết thúc khi hàng hóa được giao.

2.(a) Nếu luật pháp hoặc quy định của nơi nhận hàng yêu cầu hàng hóa phải được giao cho một cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ ba khác mà từ đó người chuyên chở có thể tập hợp lại, thì thời hạn của người chuyên chở bắt đầu từ khi người chuyên chở tập hợp hàng hoá từ cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ ba.

(b) Nếu luật pháp hoặc quy định nơi giao hàng yêu cầu người chuyên chở giao hàng cho một cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ ba mà từ đó người nhận hàng có thể nhận chúng, thì thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở sẽ kết thúc khi người chuyên chở giao hàng cho cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ ba đó.

3. Vì mục đích xác định thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở, các bên có thể thỏa thuận về thời gian, địa điểm nhận và giao hàng, nhưng một điều khoản trong hợp đồng vận tải không có hiệu lực trong phạm vi nó quy định :

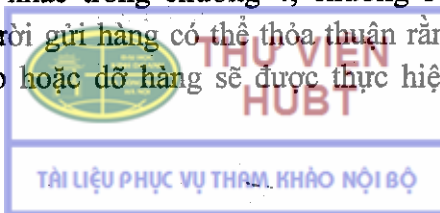
(a) Thời gian nhận hàng xảy ra sau việc bốc hàng đầu tiên theo hợp đồng vận tải.

(b) Thời gian giao hàng là trước khi hoàn thành việc dỡ hàng cuối cùng theo hợp đồng vận tải.

Điều 13: Nghĩa vụ cụ thể

1. Người chuyên chở, trong suốt thời hạn trách nhiệm của mình theo quy định tại điều 12 và 26, phải nhận, xếp, di chuyển, xử lý, sắp xếp, vận chuyển, bảo quản, chăm sóc, dỡ hàng, giao hàng, thích hợp và cẩn thận.

2. Mặc dù có quy định tại khoản 1 của điều này và không phương hại đến các quy định khác trong chương 4, chương 5 đến chương 7, người chuyên chở và người gửi hàng có thể thỏa thuận rằng việc xếp dỡ, chuyển tải, bố trí, sắp xếp hoặc dỡ hàng sẽ được thực hiện bởi người gửi hàng,



người gửi hàng theo chúng từ hoặc người nhận hàng. Thỏa thuận như vậy sẽ được đề cập trong chi tiết hợp đồng.

Điều 14: Nghĩa vụ cụ thể áp dụng cho hành trình đường biển

Người chuyên chở cam kết trước, vào lúc bắt đầu và trong suốt hành trình đi biển, thực hiện các nhiệm vụ sau đây:

(a). Thực hiện và bảo đảm cho con tàu đủ khả năng đi biển.

(b). Biên chế trang bị và cung ứng cho tàu và đảm bảo tình trạng đó trong suốt chuyến đi

(c). Thực hiện và đảm bảo rằng các hầm hàng và các phần khác của con tàu để chứa hàng và các container do người chuyên chở cung cấp, phù hợp và an toàn cho việc vận chuyển, tiếp nhận và bảo quản hàng hóa.

Điều 15: Hàng hóa có thể gây nguy hiểm

Mặc dù có quy định tại điều 11 và 13, người chuyên chở và bên thực hiện vẫn có thể từ chối nhận hoặc xếp và có thể thực hiện các biện pháp hợp lý khác bao gồm cả việc dỡ hàng, phá hủy hoặc làm cho hàng hóa trở nên vô hại, nếu trong suốt thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng hóa có nguy cơ là mối nguy hại thực sự cho con người, tài sản hoặc môi trường.

Điều 16: Quy tắc sinh hàng hóa trong hành trình đường biển

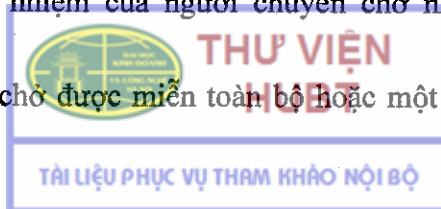
Mặc dù có quy định tại điều 11, 13, 14, người chuyên chở hoặc bên thực hiện có thể quy tắc sinh hàng hóa trên biển khi sự quy tắc sinh đó là hợp lý vì an toàn chung hoặc vì mục đích đảm bảo an toàn cho người hoặc tài sản khác có liên quan trong hành trình chung.

Chương 5: Trách nhiệm của người chuyên chở đối với mất mát hoặc chậm trễ

Điều 17: Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở

1. Người chuyên chở chịu trách nhiệm về những mất mát hoặc thiệt hại của hàng hóa cũng như sự chậm trễ trong giao hàng, nếu người khiếu nại chứng minh được rằng những mất mát hoặc thiệt hại hoặc sự chậm trễ hoặc sự cố hay tình huống gây ra hoặc góp phần gây ra mất mát, thiệt hại xảy ra trong khoảng thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở như định nghĩa tại chương 4.

2. Người chuyên chở được miễn toàn bộ hoặc một phần trách nhiệm



theo quy định tại khoản 1 điều này nếu người chuyên chở chứng minh được rằng nguyên nhân hoặc một trong những nguyên nhân gây ra mất mát thiệt hại hoặc chậm trễ là không phải do lỗi của mình hoặc của bất kì người nào được đề cập tại điều 18.

3. Người chuyên chở cũng được miễn toàn bộ hoặc một phần trách nhiệm theo quy định tại khoản 1 điều này nếu người chuyên chở thay vì chứng minh không có lỗi bằng cách khác với quy định tại khoản 2 điều này, nó chứng minh rằng một hoặc nhiều sự cố hoặc tình huống sau đây đã gây ra mất mát thiệt hại hoặc chậm trễ:

- a. Thiên tai.
- b. Tai họa, nguy hiểm hoặc tai nạn của biển hoặc sông nước tàu bè đi lại.
- c. Chiến tranh, xung đột vũ trang, cướp biển, khủng bố, bạo động.
- d. Hạn chế kiểm dịch, sự can thiệp hoặc trở ngại bao gồm bắt giữ, tạm giam hoặc tịch thu không do người chuyên chở hoặc bất kì ai được đề cập trong điều 18, được tạo ra bởi các chính phủ, các cơ quan có thẩm quyền, người thống trị hoặc con người.
- e. Đình công, bế xưởng, ngừng hoặc hạn chế lao động.
- f. Hòa hoãn trên tàu.
- g. Ân tì không phát hiện được mặc dù đã cẩn mẫn hợp lý.

quy tắc. Hành vi hoặc thiếu sót của người gửi hàng, người gửi hàng theo chứng từ, bên kiểm soát hặc người khác mà hành vi của họ, người gửi hàng hoặc người gửi hàng theo chứng từ phải chịu trách nhiệm theo điều 33 hoặc 34.

i. Xếp hàng, khuôn vác, bố trí, xấp xếp hoặc dỡ hàng thực hiện theo một thỏa thuận tại điều 13, khoản 2 trừ khi người chuyên chở hoặc bên thực hiện hành động thay mặt người gửi hàng, người gửi hàng theo chứng từ hoặc người nhận hàng.

j. Hao hụt về số lượng trọng lượng hoặc bất kì mất mát hoặc thiệt hại nào khác phát sinh từ ẩn tỳ, chất lượng hoặc nội tỳ của hàng hóa.

k. Bao bì, kí hiệu khiếm khuyết hoặc không đầy đủ và không do người chuyên chở cung cấp.



l.Cứu hoặc nỗ lực để cứu sinh mạng trên biển.

m.Các biện pháp hợp lý để tránh hoặc cố gắng để tránh thiệt hại cho môi trường.

n.Các biện pháp hợp lý để cứu tài sản trên biển

o.Hành động của người chuyên chở theo quy định tại điều 15 và 16.

4.Cho dù có quy định tại khoản 3 của điều này, người chuyên chở vẫn phải chịu trách nhiệm đối với toàn bộ hoặc một phần mất mát thiệt hại hoặc chậm trễ:

a.Nếu người khiếu nại chứng minh được lỗi của người chuyên chở hoặc của người được đề cập tại điều 18 gây ra hoặc góp phần gây ra sự cố hoặc

b.Nếu người khiếu nại chứng minh được rằng sự kiện hoặc tình huống không được liệt kê tại khoản 3 điều này dẫn đến mất mát thiệt hại hoặc chậm trễ và người chuyên chở không thể chứng minh được sự kiện hoặc tình huống này không gây ra lỗi của mình hay bất kì người nào được đề cập đến trong điều 18.

5.Mặc dù có quy định tại khoản 3 điều này, người chuyên chở vẫn phải chịu trách nhiệm đối với toàn bộ hoặc một phần mất mát thiệt hại hoặc chậm trễ, nếu:

a.Người khiếu nại chứng minh được rằng mất mát thiệt hại hoặc chậm trễ có thể là do hoặc gây ra bởi (i) tàu không đủ khả năng đi biển, (ii) biên chế, cung ứng trang bị trên tàu không phù hợp hoặc (iii) thực tế là hầm hàng hoặc các phần khác trên tàu dùng chứa hàng và các container được cung cấp bởi nhà chuyên chở để chứa hàng không phù hợp và an toàn cho việc vận chuyển, tiếp nhận và bảo quản hàng hóa.

b.Người chuyên chở không thể chứng minh được: (i) không một sự kiện hoặc tình huống nào được đề cập tại khoản 5 (a) của điều này là nguyên nhân dẫn đến mất mát thiệt hại hoặc chậm trễ hoặc (ii) anh ta đã thực hiện các nghĩa vụ cần mẫn hợp lý của mình theo điều 14.

6.Khi người chuyên chở được miễn một phần trách nhiệm của mình theo điều này, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm duy nhất cho phần mất mát thiệt hại hoặc chậm trễ là do sự kiện hoặc tình huống mà họ phải chịu trách nhiệm theo điều này.

Điều 18: Trách nhiệm của người chuyên chở đối với người khác

Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về việc vi phạm các nghĩa vụ của mình theo Công ước này gây ra bởi các hành vi hoặc thiếu sót của :

- a. Bất cứ bên thực hiện nào.
- b. Thuyền trưởng hoặc thủy thủ đoàn của tàu.
- c. Nhân viên của người chuyên chở hoặc bên thực hiện,
- d. Bất kì người nào khác thực hiện hoặc cam kết thực hiện bất kì nghĩa vụ nào của người chuyên chở theo hợp đồng vận tải, trong phạm vi mà người đó trực tiếp hoặc gián tiếp hành động theo yêu cầu của người chuyên chở hoặc dưới sự giám sát kiểm soát của người chuyên chở.

Điều 19: Trách nhiệm của bên thực hiện vận tải đường biển

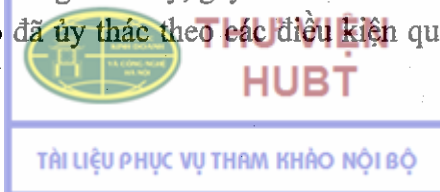
1. Bên thực hiện vận tải đường biển phải thực hiện các nghĩa vụ và trách nhiệm như đối với người chuyên chở theo Công ước này và được hưởng miễn trách và giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở theo quy định trong Công ước nếu :

a. Bên thực hiện vận tải đường biển nhận hàng để vận chuyển tại nước thành viên Công ước hoặc giao hàng tại nước thành viên hoặc thực hiện các hoạt động liên quan đến hàng hóa tại cảng của nước thành viên.

b. Sự cố gây ra mất mát hư hỏng hoặc chậm trễ xảy ra: (i) Trong khoảng thời gian từ khi hàng đến tại cảng để xếp hàng lên tàu đến khi hàng đi từ cảng dỡ hàng của tàu, (ii) trong khi bên thực hiện vận tải đường biển đang bảo quản hàng hóa hoặc (iii) tại bất kỳ thời điểm nào khác trong phạm vi mà bên thực hiện đã tham gia các hoạt động được dự tính trong hợp đồng vận tải.

2. Nếu người chuyên chở đồng ý đảm nhận các nghĩa vụ khác với các nghĩa vụ theo Công ước này hoặc đồng ý rằng giới hạn trách nhiệm của mình cao hơn giới hạn quy định theo Công ước này thì bên thực hiện vận tải đường biển không bị ràng buộc bởi thỏa thuận này, trừ khi họ đồng ý chấp nhận các nghĩa vụ đó hoặc giới hạn trách nhiệm cao hơn.

3. Bên thực hiện vận tải đường biển có trách nhiệm về các hành vi phạm nghĩa vụ theo Công ước này, gây ra bởi hành vi hoặc thiếu sót của bất kỳ người nào mà họ đã ủy thác theo các điều kiện quy định ở khoản 1 của điều này.



4. Công ước này không quy định trách nhiệm đối với thuyền trưởng hoặc thủy thủ đoàn của tàu hoặc người làm công cho người chuyên chở hoặc người làm công của bên thực hiện vận tải đường biển.

Điều 20: Trách nhiệm chung và riêng

1. Nếu người chuyên chở và một hoặc nhiều bên thực hiện vận tải đường biển có trách nhiệm đối với mất mát thiệt hại hoặc chậm trễ giao hàng thì họ có trách nhiệm chung và riêng nhưng không vượt quá giới hạn theo quy định của Công ước này.

2. Không ngược lại với quy định của Điều 61, tổng mức giới hạn trách nhiệm của tất cả những người trên sẽ không vượt quá mức giới hạn trách nhiệm theo Công ước này.

Điều 21: Chậm trễ

Chậm trễ trong giao hàng xảy ra khi hàng hóa không được giao tại điểm đến quy định trong hợp đồng vận tải trong thời gian thỏa thuận.

Điều 22: Tính toán mức bồi thường

1. Dựa vào điều 59, số tiền bồi thường của người chuyên chở cho những mất mát thiệt hại đối với hàng hóa được tính toán dựa trên giá trị của hàng hóa đó tại địa điểm và thời gian giao hàng phù hợp với điều 43.

2. Giá trị hàng hóa được xác định theo giá hóa đơn hoặc nếu không có giá đó thì theo giá thị trường hoặc nếu không có giá hóa đơn hay thị trường thì sẽ căn cứ vào giá trị hàng hóa thông thường cùng loại và chất lượng tại nơi giao hàng.

3. Trong trường hợp mất mát hoặc thiệt hại của hàng hóa, người chuyên chở không phải trả bất kỳ một khoản bồi thường nào vượt quá mức quy định tại khoản 1 và khoản 2 của điều này, trừ khi người chuyên chở và người gửi hàng đã đồng ý tính toán bồi thường theo một cách khác nhưng không vượt quá mức giới hạn quy định ở chương 16.

Điều 23: Thông báo trong trường hợp mất mát thiệt hại hoặc chậm trễ.

1. Trừ trường hợp có bằng chứng ngược lại, người chuyên chở được coi như giao hàng đúng hợp đồng trừ khi thông báo tổn thất mất mát hoặc thiệt hại của hàng hóa được gửi cho người chuyên chở hoặc bên thực hiện vận tải đường biển vào trước hoặc tại thời điểm giao hàng hoặc nếu mất mát

hay hư hỏng không rõ rệt, trong thời hạn 7 ngày làm việc từ sau khi giao hàng tại nơi đến.

2. Việc không cung cấp các thông báo được đề cập trong điều này cho người vận chuyển hoặc bên thực hiện vận tải đường biển cũng ảnh hưởng đến quyền khiếu nại đòi bồi thường về mất mát thiệt hại của hàng hóa theo Công ước này và cũng không ảnh hưởng đến nghĩa vụ chứng minh lỗi được quy định tại điều 17.

3. Không bắt buộc phải có những thông báo được đề cập trong điều khoản này khi cả người nhận hàng, người chuyên chở hoặc bên thực hiện vận tải đường biển đã kiểm tra và xác định chắc chắn mất mát hay thiệt hại của hàng hóa là do lỗi của bên người chuyên chở.

4. Người chuyên chở sẽ không chịu trách nhiệm về tổn thất chậm giao hàng trừ khi thông báo về việc hàng hóa chậm giao được gửi cho người chuyên chở trong vòng 21 ngày liên tục kể từ khi giao hàng.

5. Những thông báo đề cập trong điều này được gửi cho bên thực hiện việc giao hàng, sẽ có tác dụng giống như khi thông báo này được gửi cho người chuyên chở và những thông báo được gửi cho người chuyên chở có tác dụng giống như khi thông báo cho bên thực hiện vận tải đường biển.

6. Trong trường hợp xảy ra mất mát hoặc thiệt hại thực tế, các bên tranh chấp phải cung cấp mọi thông tin cần thiết để kiểm tra, kiểm đếm hàng hóa, cũng như cung cấp quyền truy cập vào chứng từ và tài liệu liên quan đến việc chuyên chở hàng hóa.

Chương 6: Các điều khoản liên quan đến hành trình vận tải cụ thể

Điều 24: Thay đổi hành trình

Khi việc thay đổi hành trình, chiếu theo luật hiện được áp dụng cấu thành một hành vi vi phạm trách nhiệm của người chuyên chở thì việc thay đổi hành trình đó không tước đi quyền hưởng giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở hay bên thực hiện vận tải đường biển trừ những quy định tại điều 61.

Điều 25: Hàng trên boong

1. Hàng hóa có thể chuyên chở trên boong tàu chỉ khi :

a. Theo quy định của pháp luật.

b. Hàng hoá được đóng trong container hoặc phương tiện vận tải phù hợp cho vận chuyển trên boong, và boong tàu phù hợp với vận tải container hoặc phương tiện như vậy.

c. Việc vận chuyển trên boong là tuân theo hợp đồng vận tải hoặc vận tải hoặc tập quán thương mại.

2. Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về mất mát, thiệt hại hoặc chậm trễ trong giao hàng đối với hàng hóa chuyên chở trên boong tuân theo khoản 1 điều này, trừ trường hợp mất mát, thiệt hại hoặc chậm giao hàng, gây ra bởi những rủi ro đặc biệt liên quan đến chuyên chở hàng trên boong khi hàng hóa được chuyên chở tuân theo điểm 1(a) hoặc (c) của điều này.

3. Nếu hàng hóa được xếp trên boong tàu trong các trường hợp khác không được quy định trong khoản 1 điều này, thì người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về mất mát, hư hỏng chậm giao hàng và không được hưởng miễn trách quy định tại điều 17.

4. Người chuyên chở không được quyền dẫn chứng điểm 1(c) của điều này để chống lại bên thứ 3 đã có chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng được hoặc chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được trừ khi hợp đồng quy định cụ thể rằng hàng hóa có thể vận chuyển trên boong tàu.

5. Nếu người chuyên chở và người gửi hàng đã đồng ý rằng hàng hóa sẽ được vận chuyển dưới boong tàu, thì người chuyên chở không có quyền được hưởng giới hạn trách nhiệm đối với bất kỳ mất mát, thiệt hại hoặc chậm giao hàng do việc chuyên chở hàng trên boong gây nên.

Điều 26: Việc vận chuyển trước hoặc sau hành trình vận tải đường biển

Khi mất mát thiệt hại của hàng hóa hoặc một sự kiện, tình huống gây chậm trả hàng, xảy ra trong suốt thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở nhưng duy nhất trước khi xếp hàng lên tàu hoặc duy nhất sau khi dỡ hàng khỏi tàu, thì các quy định trong Công ước này không áp dụng đối với phương thức vận tải quốc tế khác tại thời điểm mất mát, thiệt hại hoặc sự kiện tình huống đó gây nên chậm trễ.

a. Căn cứ vào quy định của văn kiện như vậy sẽ áp dụng với toàn bộ hoặc bất cứ hoạt động nào của người chuyên chở nếu người gửi hàng đã kí hợp đồng riêng với người chuyên chở đối với các hành trình vận chuyển cụ

thể, nơi mà việc mất mát thiệt hại của hàng hóa hoặc một sự kiện, tình huống gây ra chậm trễ trong giao hàng xảy ra.

b. Quy định cụ thể trách nhiệm của người chuyên chở, giới hạn trách nhiệm hoặc thời gian phù hợp, và :

c. Không thể đi chệch hợp đồng, cũng như tất cả hoặc sự tổn hại của người gửi hàng theo văn bản đó.

Chương 7: Trách nhiệm của người gửi hàng đối với người chuyên chở

Điều 27: Giao hàng để chuyên chở

1. Trừ khi có thỏa thuận khác trong hợp đồng vận tải, người gửi hàng sẽ giao hàng sẵn sàng cho việc chuyên chở. Trong việc trường hợp, người gửi hàng sẽ giao hàng trong tình trạng tốt mà hàng hóa có thể chịu được các điều kiện thông thường trong suốt hành trình vận tải dự kiến bao gồm xếp hàng, làm hàng, san hàng, chằng buộc, dỡ hàng và đồng thời hàng hóa sẽ không gây tổn hại cho con người hay tài sản.

2. Người gửi hàng sẽ thực hiện đúng và cẩn trọng trách nhiệm đã cam kết theo quy định điều 13, khoản 2.

3. Khi một container đã được đóng đầy hàng hay một công cụ chứa hàng được người gửi hàng xếp lên tàu, người gửi hàng sẽ san xếp, chằng buộc đúng cách và cẩn thận hàng trong container hay công cụ chứa hàng đó, theo cách thức không gây tổn hại cho con người hay tài sản.

Điều 28: Hợp tác giữa người gửi hàng và người chuyên chở trong việc cung cấp thông tin và các chỉ dẫn

Người chuyên chở và người gửi hàng sẽ đáp ứng các yêu cầu của nhau trong việc cung cấp thông tin và các chỉ dẫn cần thiết cho việc xếp dỡ và chuyên chở hàng hóa với điều kiện thông tin thuộc sở hữu bên được yêu cầu và các chỉ dẫn nằm trong khả năng đáp ứng hợp lý của bên được yêu cầu và bên yêu cầu cũng bằng cách khác, không có thông tin hay các chỉ dẫn hợp lý.

Điều 29: Trách nhiệm của người gửi hàng đối với việc cung cấp thông tin, chỉ dẫn và các chứng từ

1. Người gửi hàng sẽ cung cấp kịp thời cho người chuyên chở những thông tin chỉ dẫn và các chứng từ về hàng hóa mà người chuyên chở cần

mẫu hợp lý chưa có và những thông tin, chỉ dẫn và các chứng từ về hàng hóa nói trên cần thiết một cách hợp lý cho :

a. việc xếp dỡ và chuyên chở hàng hóa một cách thích hợp bao gồm cả những lưu ý mà người chuyên chở hoặc bên thực hiện phải làm và

b. để thực hiện việc chuyên chở phù hợp với pháp luật và các quy định khác của chính quyền với điều kiện người chuyên chở phải kịp thời thông báo cho người gửi hàng những thông tin chỉ dẫn và chứng từ mà anh ta yêu cầu.

2. Những quy định trong điều này sẽ không áp dụng trong trường hợp luật pháp, luật lệ hay chính quyền có những yêu cầu đặc biệt đối với việc cung cấp thông tin chỉ dẫn và chứng từ nhất định về hàng hóa trong quá trình chuyên chở dự kiến.

Điều 30: Cơ sở trách nhiệm của người gửi hàng đối với người chuyên chở

1. Người gửi hàng chịu trách nhiệm đối với mất mát hay tổn thất mà người chuyên chở phải gánh chịu, nếu người chuyên chở chứng minh được những mất mát hay tổn thất đó là do người gửi hàng vi phạm các trách nhiệm trong Công ước này.

2. Ngoại trừ trường hợp mất mát hay tổn thất do người gửi hàng vi phạm các trách nhiệm quy định theo điều 31, khoản 2 và điều 32, người gửi hàng được miễn trách toàn bộ hay một phần trách nhiệm nếu nguyên nhân hay một trong những nguyên nhân gây ra tổn thất hay mất mát đó không phải là do lỗi lầm của anh ta hoặc người nào đó được đề cập trong điều 34.

3. Khi người gửi hàng được miễn trách một phần trách nhiệm theo quy định của điều khoản này, người gửi hàng chỉ phải chịu trách nhiệm đối với phần mất mát hay tổn thất được xác định là do lỗi lầm của anh ta hay do lỗi lầm của bất kỳ người nào đó được đề cập trong điều 34.

Điều 31: Thông tin cho việc soạn thảo hợp đồng

1. Người gửi hàng sẽ cung cấp kịp thời cho người chuyên chở, các thông tin chính xác được yêu cầu cho việc soạn thảo hợp đồng và phát hành các chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử, bao gồm các chi tiết được đề cập tại điều 36, khoản 1: tên của người gửi hàng trong hợp đồng; tên của người nhận hàng, nếu có, và tên của người ra lệnh theo chứng từ vận tải hay

chứng từ vận tải điện tử được phát hành nếu có.

2. Người gửi hàng phải đảm bảo sự chính xác của thông tin cung cấp cho người chuyên chở theo khoản 1 của Điều này. Người gửi hàng sẽ bồi thường cho người chuyên chở những mất mát hay tổn thất do sự không chính xác của thông tin đó.

Điều 32: Những quy định đặc biệt đối với hàng nguy hiểm

Khi hàng hóa mà bản chất hay tính chất hay hình thức bên ngoài có thể gây nguy hiểm cho con người, tài sản hay cho môi trường:

a. Người gửi hàng sẽ thông báo kịp thời cho người chuyên chở bản chất nguy hiểm hay tính chất nguy hiểm của hàng hóa đó trước khi hàng được giao cho người chuyên chở hoặc bên thực hiện. Nếu người gửi hàng không làm vậy và người chuyên chở hay bên thực hiện không biết về bản chất và tính chất nguy hiểm của hàng hóa, người gửi hàng phải chịu trách nhiệm đối với người chuyên chở về mất mát hay tổn thất do việc không thông báo đó; và

b. Người gửi hàng phải đánh dấu hay dán nhãn hàng nguy hiểm phù hợp với quy định của pháp luật, các luật lệ hay yêu cầu của các chính quyền trong toàn bộ hành trình vận tải dự kiến. Nếu người chuyên chở về mất mát hay tổn thất do hậu quả của phạm vi đó.

Điều 33: Quyền lợi và nghĩa vụ của người gửi hàng theo chứng từ

1. Người gửi hàng theo chứng từ có những nghĩa vụ và trách nhiệm áp dụng đối với người gửi hàng theo quy định trong chương này và quy định tại điều 55, đồng thời anh ta có quyền lợi như quyền lợi của người gửi hàng được quy định trong chương này và chương 13.

2. Khoản 1 của điều này không ảnh hưởng đến quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm

Điều 34: Trách nhiệm của người gửi hàng thay cho những người khác

Người gửi hàng chịu trách nhiệm về vi phạm nghĩa vụ của anh ta theo quy định của Công ước này do các hành vi hay thiếu sót của bất kì người nào bao gồm người làm công, đại lý và các nhà thầu phụ, mà theo đó anh ta đã ủy thác việc thực hiện một phần nghĩa vụ của anh ta, nhưng người gửi hàng không chịu trách nhiệm đối với các hành vi hoặc thiếu sót đó của người chuyên chở hoặc bên thực hiện thay mặt cho người chuyên chở, theo đó người gửi hàng đã

ủy thác việc thực hiện nghĩa vụ của mình.

Chương 8: Chứng từ vận tải và chứng từ vận tải điện tử

Điều 35: Phát hành chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử

Trừ khi người gửi hàng và người chuyên chở đã thỏa thuận không sử dụng chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử hoặc theo tập quán không nhất thiết thương mại không nhất thiết phải sử dụng hay ngay khi giao hàng cho người chuyên chở hoặc bên thực hiện thì người gửi hàng hay người gửi hàng theo chứng từ nếu người gửi hàng đồng ý, có quyền nhận từ người chuyên chở, theo lựa chọn của người gửi hàng:

a. Một chứng từ vận tải không chuyển nhượng được hoặc một chứng từ vận tải điện tử không chuyển nhượng được theo điều 8, tiểu mục (a),

b. Một chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng được thích hợp hay một chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được theo điều 8, tiểu mục (a), trừ khi người gửi hàng và người chuyên chở đã thỏa thuận không sử dụng một chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng được hoặc một chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được hoặc theo tập quán thương mại, luật lệ thì không nhất thiết phải sử dụng.

Điều 36: Nội dung của hợp đồng

1. Người gửi hàng phải cung cấp các thông tin sau đây trong các chứng từ vận tải hoặc chứng từ vận tải điện tử được đề cập trong điều 35:

- a. Mô tả về hàng hóa phải phù hợp với việc vận chuyển;
- b. Những thông tin quan trọng về hàng hóa;
- c. Số bao kiện hay bao gói, hoặc số lượng hàng và
- d. Trọng lượng hàng, nếu được người gửi hàng cung cấp.

2. Nội dung của chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử đề cập trong điều 35 cũng bao gồm:

- a. Ghi chú về điều kiện và tình trạng bên ngoài của hàng hóa tại thời điểm người chuyên chở hay bên thực hiện nhận hàng để chở;
- b. Tên và địa chỉ người chuyên chở;
- c. Ngày nhận hàng của người chuyên chở hay bên thực hiện, hoặc ngày xếp hàng lên tàu hoặc ngày phát hành chứng từ vận tải điện tử và
- d. Số lượng các bản gốc của chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng

được khi có nhiều hơn một bản gốc được phát hành.

3. Nội dung của chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử đề cập trong điều 35 còn bao gồm:

- a. Tên và địa chỉ người nhận hàng, nếu người gửi hàng cung cấp;
- b. Tên tàu chuyên chở nếu đã được xác định trong hợp đồng;
- c. Nơi nhận hàng nếu đã nói rõ cho người chuyên chở, nơi giao hàng và
- d. Cảng xếp hàng và cảng dỡ hàng nếu đã được xác định trong hợp đồng vận tải.

4. Theo cách hiểu của điều khoản này, cụm từ “tình trạng và điều kiện bên ngoài của hàng hóa” trong khoản 2(a) của điều này đề cập đến tình trạng và điều kiện của hàng hóa dựa trên cơ sở:

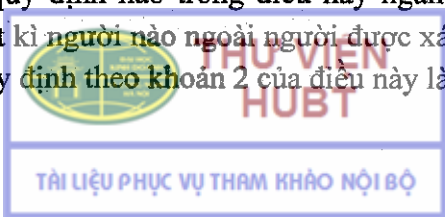
- a. Kiểm tra hợp lý tình trạng bên ngoài của hàng hóa tại thời điểm người gửi giao hàng cho người chuyên chở hoặc bên thực hiện và
- b. Bất kì kiểm tra nào khác được tiến hành bởi người chuyên chở hay bên thực hiện trước khi phát hành chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử.

Điều 37: Xác định người chuyên chở

1. Nếu tên của người chuyên chở đã được xác định trong hợp đồng vận tải thì bất kì sự không nhất quán nào về tên của người chuyên chở trong chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử đều không có giá trị.

2. Nếu trong hợp đồng không chỉ rõ tên của người chuyên chở như quy định tại điều 36, khoản 2(b), nhưng hợp đồng lại chỉ ra rằng hàng hóa đã được xếp lên một con tàu xác định thì chủ tàu được coi như là người chuyên chở, trừ khi con tàu đó được thuê tàu trần trong thời gian chuyên chở và tên địa chỉ của người thuê tàu trần cũng được xác định rõ thì người thuê tàu trần này được coi là người chuyên chở. Tuy nhiên, chủ tàu có thể bác bỏ giả định bị coi là người chuyên chở bằng cách chỉ rõ tên và địa chỉ của người chuyên chở đó. Người thuê tàu trần cũng có thể bác bỏ giả định là người chuyên chở theo cùng một cách thức.

3. Không có quy định nào trong điều này ngăn cản người khiếu nại chứng minh rằng bất kì người nào ngoài người được xác định theo hợp đồng hoặc người được quy định theo khoản 2 của điều này là người chuyên chở.



Điều 38: Ký xác nhận

1. Chứng từ vận tải được kí bởi người chuyên chở hay bởi người đại diện cho anh ta.

2. Chứng từ vận tải điện tử phải bao gồm chữ kí điện tử của người chuyên chở, đại diện cho người chuyên chở. Chữ kí điện tử như vậy sẽ giúp xác định người kí chứng từ vận tải điện tử và chỉ rõ ai là người chuyên chở phát hành chứng từ vận tải điện tử.

Điều 39: Thiếu các chi tiết hợp đồng

1. Việc thiếu hay không chính xác của một hoặc nhiều các chi tiết của hợp đồng theo quy định tại điều 36, khoản 1, 2 hay 3, không ảnh hưởng đến tính pháp lý hay hiệu lực của chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử.

2. Nếu nội dung của hợp đồng đề cập đến ngày nhưng không chỉ rõ ý nghĩa của nó, thì ngày đó được coi là:

a. Ngày mà tất cả hàng hóa được ghi trên chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử được xếp lên tàu, nếu như nội dung hợp đồng chỉ ra rằng hàng đã xếp lên một con tàu hay

b. Ngày mà người chuyên chở hay bên thực hiện nhận hàng, nếu nội dung hợp đồng không chỉ rõ rằng hàng đó đã được xếp lên một con tàu nào đó.

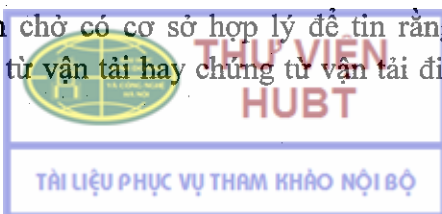
3. Nếu nội dung của hợp đồng không nói rõ tình trạng và điều kiện bên ngoài của hàng hóa tại thời điểm người chuyên chở hay bên thực hiện nhận hàng, thì người chuyên chở hay bên thực hiện nhận hàng đã nhận hàng trong tình trạng và điều kiện bên ngoài tốt.

Điều 40: Yêu cầu kiểm tra thông tin liên quan đến hàng hóa trong hợp đồng

1. Người chuyên chở sẽ yêu cầu kiểm tra lại thông tin được người gửi hàng cung cấp theo quy định tại điều 36, khoản 1, để chỉ ra rằng người chuyên chở sẽ không chịu trách nhiệm về tính chính xác của thông tin, nếu:

a. Người chuyên chở phát hiện bất kì thông tin nào về hàng hóa trong chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử là sai hay lừa dối; hay

b. Người chuyên chở có cơ sở hợp lý để tin rằng một thông tin về hàng hóa trong chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử là sai hay lừa dối.



2. Không đi ngược lại khoản 1 điều này, người chuyên chở có thể yêu cầu kiểm tra lại thông tin được gửi hàng cung cấp theo quy định tại điều 36 khoản 1, trong các trường hợp và theo cách thức được đề cập trong khoản 3 và 4 của điều này để chỉ ra rằng người chuyên chở sẽ không chịu trách nhiệm về tính chính xác của các thông tin đó.

3. Khi hàng hóa được giao cho người chuyên chở hay bên thực hiện được đóng trong một container hay công cụ chứa hàng kín hay khi hàng được giao trong một container hay công cụ chứa hàng được đóng kín và người chuyên chở hay bên thực hiện đã kiểm tra, người chuyên chở có thể yêu cầu kiểm tra lại thông tin theo quy định tại điều 36 khoản 1 nếu:

a. Người chuyên chở không có công cụ khả thi và hợp lý để kiểm tra thông tin được người gửi hàng cung cấp, trong trường hợp có thể chỉ ra thông tin nào anh ta không thể kiểm tra; hay

b. Người chuyên chở có cơ sở hợp lý để tin rằng thông tin người gửi hàng cung cấp là không chính xác, trong trường hợp này có thể bao gồm một điều khoản quy định điều mà anh ta cho là thông tin chính xác.

4. Khi hàng hóa được giao cho người chuyên chở hay bên thực hiện được đóng kín trong một container hay công cụ chứa hàng, người chuyên chở có thể yêu cầu thông tin đề cập đến trong:

a. Điều 36, khoản 1(a), (b) hay (c), nếu:

(i) Hàng hóa trong container hay công cụ chứa hàng đó trên thực tế người chuyên chở hay bên thực hiện hợp đồng chưa kiểm tra, và

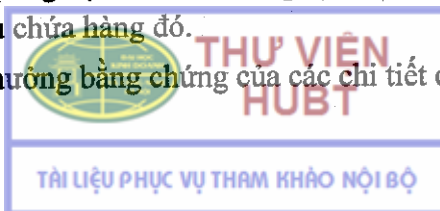
(ii) Cả người chuyên chở và bên thực hiện không biết về hàng ở bên trong trước khi phát hành chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử, và

b. Điều 36, khoản 1(d) nếu:

(i) Cả người chuyên chở cũng như bên thực hiện hợp đồng chưa cân container hay công cụ chứa hàng đó và người gửi hàng và người chuyên chở đã không thỏa thuận với nhau trước đó về việc cân container hay công cụ chứa hàng đó cũng như không thỏa thuận về trọng lượng trong hợp đồng hay

(ii) Không có công cụ khả thi và hợp lý để kiểm tra khối lượng của container hay công cụ chứa hàng đó.

Điều 41: Ảnh hưởng bằng chứng của các chi tiết của hợp đồng



Trừ trường hợp các thông tin của hợp đồng đã được kiểm tra lại trong các trường hợp và theo cách thức đã quy định trong điều 40:

a. Một chứng từ vận tải hay một chứng từ vận tải điện tử là bằng chứng không thể chối cãi về việc nhận hàng của người chuyên chở như đã chỉ rõ trong hợp đồng;

b. Bằng chứng đối lập mà người chuyên chở đưa ra về bất kì nội dung nào của hợp đồng sẽ không được chấp nhận, khi nội dung của hợp đồng được bao gồm trong:

(i) Một chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng được hoặc một chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được và chứng từ này đã được chuyển nhượng cho người thứ 3 theo đúng quy định; hay

(ii) Một chứng từ vận tải không chuyển nhượng được mà chỉ ra rằng chứng từ phải được xuất trình để được nhận hàng và được chuyển nhượng cho người nhận hàng theo đúng quy định;

c. Chứng minh ngược lại của người chuyên chở sẽ không được thừa nhận chống lại một người nhận hàng có thiện chí, đã hành động phù hợp các nội dung sau đây của hợp đồng bao gồm cả chứng từ vận tải không chuyển nhượng được hay trong chứng từ vận tải điện tử không chuyển nhượng được:

(i) Nội dung của hợp đồng được đề cập trong điều 36, khoản 1 khi người chuyên chở cung cấp các nội dung như vậy;

(ii) Số lượng, chủng loại và mã số các container đó nhưng không xác định số chỉ của container; và

(iii) Các nội dung của hợp đồng đề cập đến trong điều 36, khoản 2.

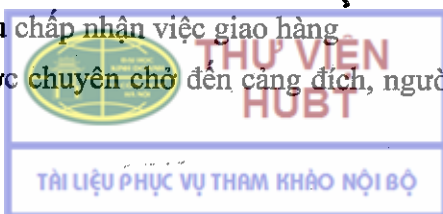
Điều 42: Cước trả trước

Nếu hợp đồng đã ghi “cước trả trước” hay ghi rõ một nội dung tương tự, thì người chuyên chở không thể khẳng định với người cầm chứng từ hay người nhận hàng là cước vẫn chưa trả. Điều này không áp dụng nếu người cầm chứng từ hay người nhận hàng đồng thời là người gửi hàng.

Chương 9: Giao hàng

Điều 43: Nghĩa vụ chấp nhận việc giao hàng

Khi hàng hóa được chuyên chở đến cảng đích, người nhận hàng theo



quy định của hợp đồng vận tải sẽ chấp nhận giao hàng vào thời gian hay trong khoảng thời gian và tại địa điểm thỏa thuận trong hợp đồng, hay, nếu như không có một thỏa thuận như vậy, tại thời gian và địa điểm mà tại đó theo luật lệ hoặc tập quán thương mại có cân nhắc các điều khoản của hợp đồng là nơi và thời gian giao hàng hợp lý.

Điều 44: Nghĩa vụ chấp nhận thông báo nhận hàng

Theo yêu cầu của người chuyên chở hay bên thực hiện việc giao hàng, người nhận hàng sẽ chấp nhận thông báo nhận hàng từ người chuyên chở hay bên thực hiện đó theo tập quán tại nơi nhận hàng. Người chuyên chở có thể không giao hàng nếu người nhận hàng từ chối chấp nhận thông báo đó.

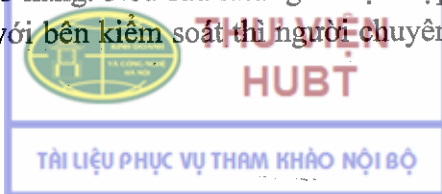
Điều 45: Giao hàng khi không phát hành chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng được hay chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được

Khi chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng được hay chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được không được phát hành :

a. Người chuyên chở sẽ giao hàng cho người nhận hàng tại thời gian và địa điểm đề cập trong điều 43. Người chuyên chở có thể từ chối giao hàng nếu người được xem là người nhận hàng không chứng minh được mình là người nhận hàng hợp pháp khi người chuyên chở yêu cầu.

b. Nếu tên và địa chỉ người nhận hàng không được ghi rõ trong hợp đồng, bên kiểm soát sẽ chỉ định tên và địa chỉ của người nhận hàng cho người chuyên chở khi hàng đến cảng.

c. Không ngược lại điều 48, khoản 1, nếu hàng hóa không thể giao vì (i) người nhận hàng, sau khi nhận được thông báo hàng đến, tại thời điểm hay trong thời gian đề cập đến trong điều 43, không yêu cầu người chuyên chở giao hàng sau khi hàng đã đến đích, (ii) người chuyên chở từ chối giao hàng vì người tự coi là người nhận hàng không chứng minh được mình là người nhận hàng hợp pháp, hay (iii) người chuyên chở, sau khi nỗ lực hợp lý, không thể liên lạc với người nhận hàng để yêu cầu các chỉ dẫn giao hàng, người chuyên chở do đó có thể thông báo cho bên kiểm soát và yêu cầu các chỉ dẫn về việc giao hàng. Nếu sau những nỗ lực hợp lý người chuyên chở không thể liên lạc với bên kiểm soát thì người chuyên chở có thể thông báo



cho người gửi hàng và yêu cầu chỉ dẫn về việc giao hàng. Nếu sau những nỗ lực hợp lý mà người chuyên chở vẫn không thể liên lạc được với người gửi hàng, người chuyên chở có thể thông báo cho người gửi hàng theo chứng từ và yêu cầu chỉ dẫn về việc giao hàng;

d. Người chuyên chở sau khi giao hàng theo chỉ dẫn của bên kiểm soát, người gửi hàng hay người gửi hàng theo chứng từ theo quy định của tiểu mục (c) của điều khoản này sẽ hết nghĩa vụ giao hàng theo quy định của hợp đồng vận tải.

Điều 46: Giao hàng trong trường hợp một chứng từ vận tải không chuyển nhượng được yêu cầu xuất trình được phát hành

Khi một chứng từ vận tải chuyển nhượng được được phát hành ghi rõ là chứng từ được xuất trình để nhận hàng:

a. Người chuyên chở sẽ giao hàng cho người nhận hàng trong khoảng thời gian và tại địa điểm được đề cập trong điều 43 khi người gửi hàng đã chứng minh được mình là người nhận hàng hợp pháp theo yêu cầu của người chuyên chở và xuất trình chứng từ không thể chuyển nhượng được. Người chuyên chở có thể từ chối giao hàng nếu người tự coi là người nhận hàng không chứng minh được anh ta chính là người nhận hàng hợp pháp theo yêu cầu của người chuyên chở và sẽ từ chối giao hàng nếu chứng từ không chuyển nhượng được không được xuất trình. Nếu có nhiều hơn một bản gốc chứng từ không chuyển nhượng được phát hành, việc xuất trình một bản gốc là đủ và các bản gốc khác không có hiệu lực hay giá trị nữa.

b. Không ngược lại với điều 48, khoản 1, nếu hàng hóa không được giao vì (i) người nhận hàng sau khi nhận được thông báo hàng đến, vào thời gian hay trong khoảng thời gian được quy định trong điều 43, không yêu cầu người chuyên chở giao hàng sau khi hàng đã đến đích, (ii) người chuyên chở từ chối giao hàng vì người tự cho là người nhận hàng không chứng minh được mình là người nhận hàng hợp pháp hoặc không xuất trình được chứng từ, hay (iii) người chuyên chở sau khi nỗ lực hợp lý không thể liên lạc được với người nhận hàng để yêu cầu các chỉ dẫn giao hàng, người chuyên chở do đó có thể thông báo với người gửi hàng và yêu cầu những chỉ dẫn. Nếu như sau nỗ lực hợp lý người chuyên chở không thể liên lạc được với người gửi hàng, thì người chuyên chở do đó có thể thông báo cho người gửi hàng theo chứng từ và yêu cầu các chỉ dẫn giao hàng;

c. Người chuyên chở giao hàng theo chỉ dẫn của người gửi hàng và người gửi hàng theo chứng từ theo quy định tiểu mục (b) của điều khoản này sẽ hết trách nhiệm giao hàng theo hợp đồng vận tải, bất kể chứng từ vận tải không chuyển nhượng được đó đã được xuất trình hay chưa.

Điều 47: Giao hàng khi phát hành chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng được hay chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được

1. Khi một chứng từ vận tải chuyển nhượng được hay một chứng từ vận tải điện tử chuyển nhượng được được phát hành:

a. Người cầm giữ chứng từ vận tải chuyển nhượng được hay chứng từ vận tải điện tử chuyển nhượng được có quyền yêu cầu người chuyên chở giao hàng khi hàng đến đích, người chuyên chở sẽ giao hàng cho người cầm chứng từ tại thời gian và địa điểm như được đề cập trong điều 43 trong những trường hợp sau đây:

(i) Trên cơ sở xuất trình chứng từ vận tải chuyển nhượng được và nếu người cầm chứng từ là một trong những người được đề cập đến trong điều 1, tiểu khoản 10 (a) (i), trên cơ sở người cầm chứng từ chứng minh được anh ta chính là người cầm chứng từ hợp pháp hay

(ii) Trên cơ sở người cầm chứng từ chứng minh được anh ta chính là người cầm chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được theo đúng quy trình được đề cập trong điều 9, khoản 1.

b. Người chuyên chở sẽ từ chối giao hàng nếu những yêu cầu theo tiểu khoản (a) (i) hay (a) (ii) của khoản này không được đáp ứng.

c. Nếu chứng từ vận tải chuyển nhượng được được phát hành nhiều hơn một bản gốc, số lượng bản gốc đã được chỉ rõ trong chứng từ, việc xuất trình một bản gốc là đủ và các bản khác không còn giá trị hay hiệu lực. Khi một chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được đã được sử dụng, thì chứng từ vận tải điện tử đó sẽ không còn hiệu lực hay giá trị ngay sau khi giao hàng cho người cầm chứng từ theo các thủ tục quy định tại điều 9, khoản 1.

2. Không ngược lại với điều 48 khoản 1 nếu chứng từ vận tải chuyển nhượng được hay chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được chỉ rõ rằng hàng hóa có thể được giao mà không xuất trình chứng từ vận tải hay chứng từ vận tải điện tử, khi đó áp dụng theo các quy định sau:

a. Nếu hàng hóa không được giao vì (i) người cầm chứng từ, sau khi nhận thông báo hàng đến, vào thời gian hoặc trong khoảng thời gian đề cập trong điều 43, không yêu cầu người chuyên chở giao hàng khi hàng đã đến đích, (ii) người chuyên chở từ chối giao hàng vì tự coi mình là người cầm chứng từ không chứng minh được anh ta chính là người như quy định trong điều 1 tiểu mục 10(a) (i) hay (ii) người chuyên chở sau những nỗ lực hợp lý không thể liên lạc được với người cầm chứng từ để yêu cầu chỉ dẫn giao hàng, khi đó người chuyên chở có thể thông báo cho người gửi hàng và yêu cầu chỉ dẫn về việc giao hàng. Nếu sau những nỗ lực hợp lý người chuyên chở không thể liên lạc được với người gửi hàng, người chuyên chở có thể thông báo cho người gửi hàng theo chứng từ và yêu cầu chỉ dẫn giao hàng.

b. Người chuyên chở khi giao hàng theo chỉ dẫn của người gửi hàng hay người gửi hàng theo chứng từ theo tiểu khoản 2(a) của điều khoản này sẽ hết nghĩa vụ giao hàng theo hợp đồng vận tải cho người cầm chứng từ, mà không tính đến việc chứng từ vận tải chuyển nhượng được đó đã được xuất trình hay chưa, hay người giao hàng theo chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được mà người gửi đã chứng minh anh ta là người cầm chứng từ phù hợp với các thủ tục đề cập trong điều 9, khoản 1.

c. Người đưa ra chỉ dẫn theo tiểu khoản 2(a) của điều khoản này sẽ bồi thường cho người chuyên chở những tổn thất phát sinh từ việc chịu trách nhiệm với người cầm chứng từ giữ theo khoản 2(e) của điều khoản này. Người chuyên chở có thể từ chối tuân theo những chỉ dẫn đảm bảo đủ an toàn theo yêu cầu hợp lý của người chuyên chở.

d. Một người mà trở thành người cầm giữ chứng từ vận tải chuyển nhượng được hay chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được sau khi người chuyên chở đã giao hàng theo tiểu khoản 2(d) của điều khoản này, nhưng vẫn tuân theo hợp đồng hay thỏa thuận trước đó thì anh ta vẫn có quyền đối với hợp đồng vận tải nhưng không có quyền khiếu nại về việc giao hàng.

e. Không tính đến tiểu khoản 2(b) và 2(d) của điều khoản này, một người cầm giữ mà trở thành người cầm chứng từ sau việc giao hàng như vậy và anh ta không biết hoặc không thể biết về việc giao hàng đó tại thời điểm trở thành người cầm chứng từ, vẫn có những quyền lợi được đề cập trong chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng hay chứng từ vận tải điện tử có thể

chuyển nhượng được. Khi nội dung của hợp đồng nói rõ dự kiến thời gian hàng đến, hay chỉ ra cách thức có được thông tin về việc liệu hàng hóa đã được giao hay chưa, điều đó coi như là người cầm giữ chứng từ tại thời điểm mà anh ta trở thành người cầm giữ chứng từ tại thời điểm mà anh ta trở thành người cầm giữ chứng từ đã hay có thể có những hiểu biết một cách hợp lý về việc giao hàng.

Điều 48: Hàng hóa chưa được giao

1.Theo điều khoản này, hàng sẽ được coi là chưa được giao nếu sau khi hàng đã đến đích mà:

a.Người nhận hàng không chấp nhận việc giao hàng theo quy định tại thời điểm giao và vị trí như đề cập trong điều 43 chương này;

b.Người chuyên chở không liên hệ được với bên kiểm soát, người cầm giữ, người gửi hàng hay người gửi hàng theo chứng từ hoặc những người này không cung cấp cho người chuyên chở chỉ dẫn thích hợp quy định theo tại điều 45, 46, 47;

c.Người chuyên chở được yêu cầu từ chối việc giao hàng cho người nhận hàng theo quy định các điều 44, 45, 47;

d.Người chuyên chở không được phép giao hàng cho người nhận hàng theo luật lệ hoặc quy định tại nơi giao hàng; hay

e.Những trường hợp khác mà người chuyên chở không thể giao hàng.

2.Không đi ngược với bất kì quyền nào mà người chuyên chở có thể có đối với người gửi hàng, bên kiểm soát hay người nhận hàng, nếu hàng hóa vẫn chưa được giao, người chuyên chở có thể, với rủi ro và chi phí của chủ hàng, thực hiện các biện pháp đối với hàng hóa trong các tình huống cần thiết hợp lý, bao gồm:

a.Lưu kho hàng hóa tại bất kì nơi nào thích hợp;

b.Dỡ hàng ra khỏi công cụ chứa hàng nếu hàng được trong container hay các công cụ chứa hàng hay các biện pháp khác liên quan đến hàng hóa bao gồm di chuyển chúng; và

c.Tiến hành bán hàng hay phá hủy hàng theo tập quán hay theo luật pháp quy định tại nơi mà hàng được lưu giữ trong khoảng thời gian đó.

3.Người chuyên chở có thể áp dụng các quyền theo điều khoản 2 của điều này sau khi người chuyên chở đã đưa ra những thông báo hợp lý về

những hành động dự kiến sẽ thực hiện theo khoản 2 của điều khoản này cho người được chỉ định trong hợp đồng là bên được thông báo về hàng đến và một trong những người sau đây theo thứ tự, nếu người chuyên chở biết: người nhận hàng, bên kiểm soát hay người gửi hàng.

4. Nếu hàng hóa được bán theo quy định tại khoản 2(c) của điều này, người chuyên chở sẽ tổ chức việc bán hàng vì lợi ích của chủ hàng, người này sẽ chịu mọi khoản khấu trừ cho bất cứ chi phí nào phát sinh đối với người chuyên chở và bất kì khoản chi phí nào khác mà người chuyên chở phải chịu về việc chuyên chở hàng hóa này.

5. Những người chuyên chở sẽ không phải chịu trách nhiệm đối với những mất mát hay tổn thất hàng hóa xảy ra trong khoảng thời gian mà hàng vẫn chưa được giao theo quy định của điều khoản này từ khi người khiếu nại chứng minh được rằng những mất mát hay tổn thất đó là do lỗi của người chuyên chở đã không thực hiện những biện pháp hợp lý trong các tình huống đó nhằm đảm bảo hàng hóa mà người chuyên chở biết hay lẽ ra phải biết rằng mất mát hay tổn thất của hàng hóa là do những sai sót trong việc thực hiện những biện pháp như vậy.

Điều 49: Cầm giữ hàng

Không có quy định nào trong Công ước này ảnh hưởng tới quyền cầm giữ hàng hóa của người chuyên chở hay bên thực hiện được quy định theo hợp đồng vận tải hoặc theo pháp luật áp dụng nhằm đảm bảo việc hoàn trả cước phí vận chuyển.

Chương 10: Quyền của bên kiểm soát

Điều 50: Thực hiện và mở rộng quyền kiểm soát

1. Quyền kiểm soát chỉ có thể được thực hiện bởi bên kiểm soát và giới hạn ở các hoạt động sau:

a. Quyền cung cấp hoặc thay đổi chỉ dẫn đối với hàng hóa mà không làm thay đổi nội dung của hợp đồng vận tải;

b. Quyền nhận hàng ở các cảng định trước hoặc bất kì một địa điểm nào trên đường đi trong trường hợp vận chuyển nội địa, và

c. Quyền thay thế người nhận hàng bởi một người khác bao gồm cả bên kiểm soát.

2. Quyền kiểm soát có hiệu lực trong suốt thời hạn trách nhiệm của



người chuyên chở như quy định tại điều 12 và sẽ dừng lại khi thời hạn trên hết hiệu lực.

Điều 51: Xác định bên kiểm soát và chuyển quyền kiểm soát

1. Trừ trường hợp như trong khoản 2, 3 và 4 của điều này:

a. Người gửi hàng là bên kiểm soát trừ phi người gửi hàng chỉ định trong hợp đồng vận tải rằng người nhận hàng, người gửi hàng theo chứng từ hoặc một người khác là bên kiểm soát;

b. Bên kiểm soát có toàn quyền chuyển giao quyền kiểm soát cho người khác. Việc chuyển giao này có hiệu lực ngay sau khi người chuyển giao thông báo cho người chuyên chở về việc chuyển giao này và bên được chuyển giao sẽ trở thành bên kiểm soát và

c. Bên kiểm soát sẽ tự thể hiện mình khi thực hiện quyền kiểm soát của mình.

2. Khi một chứng từ vận tải không chuyển nhượng được phát hành và chứng từ đó cần được xuất trình để nhận hàng:

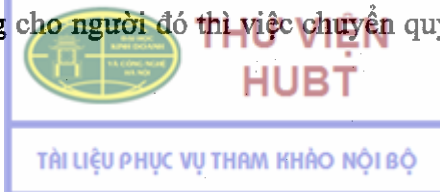
a. Người gửi hàng là bên kiểm soát và có thể chuyển quyền kiểm soát cho người nhận hàng có tên trên chứng từ vận tải bằng cách chuyển giao chứng từ cho người đó mà không cần kí hậu. Nếu có nhiều hơn một chứng từ gốc được phát hành thì tất cả bản gốc đều phải được chuyển giao để thực hiện quyền kiểm soát và

b. Để thực hiện quyền kiểm soát, bên kiểm soát sẽ cung cấp chứng từ thể hiện quyền đó. Nếu có nhiều hơn một chứng từ gốc được phát hành thì tất cả các chứng từ gốc đều phải được cung cấp, vì nếu không quyền kiểm soát sẽ không thể thực hiện được.

3. Khi một chứng từ vận tải được phát hành dưới dạng chuyển nhượng được:

a. Người cầm giữ hoặc khi có nhiều hơn một chứng từ vận tải gốc được phát hành thì người cầm giữ tất cả các bản gốc đó sẽ là bên kiểm soát;

b. Người cầm giữ có thể chuyển quyền kiểm soát bằng cách chuyển chứng từ vận tải cho người khác theo quy định của điều 57. Nếu có nhiều hơn một chứng từ gốc được phát hành thì tất cả các bản gốc đó đều phải được chuyển nhượng cho người đó thì việc chuyển quyền kiểm soát mới có hiệu lực và



c. Để thực hiện quyền kiểm soát, người cầm giữ phải cung cấp chứng từ vận tải chuyển nhượng được cho người chuyên chở, nếu người cầm giữ là một trong những người được nhắc tới trong điều 1, khoản 10(a) (i), người cầm giữ phải tự chứng minh mình là một trong những người đó. Nếu có nhiều hơn một chứng từ gốc được phát hành thì tất cả chứng từ gốc đều phải được cung cấp, nếu không quyền kiểm soát sẽ không được thực hiện.

4. Khi một chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được được phát hành:

a. Người cầm giữ là bên kiểm soát;

b. Người cầm giữ có thể chuyển quyền kiểm soát cho một người khác bằng cách chuyển nhượng chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được phù hợp với quy trình được nêu trong điều 9, khoản 1 và

c. Để thực hiện quyền kiểm soát, người cầm giữ phải tự chứng minh, phù hợp với quy trình tại điều 9 khoản 1 rằng mình là người cầm giữ.

Điều 52: Việc thực hiện chỉ dẫn của người chuyên chở

1. Theo khoản 2 và 3 của điều này, người chuyên chở sẽ thực hiện các chỉ dẫn phù hợp với điều 50, nếu :

a. Người đưa các chỉ dẫn đó là người có quyền thực hiện quyền kiểm soát;

b. Các chỉ dẫn có thể được thực hiện một cách hợp lý đúng với các yêu cầu của nó vào thời điểm chúng được gửi tới cho người chuyên chở; và

c. Các chỉ dẫn không được trái với hoạt động bình thường của người chuyên chở kể cả thực tiễn giao hàng.

2. Trong mọi trường hợp, bên kiểm soát sẽ bồi hoàn cho người chuyên chở mọi chi phí hợp lý phát sinh mà người chuyên chở có thể gặp phải và sẽ bồi thường cho người chuyên chở mọi mất mát thiệt hại xảy ra với người này do việc thực hiện cần mẫn các chỉ dẫn theo điều này, kể cả trong trường hợp người chuyên chở có thể trở thành người có trách nhiệm với mất mát hay thiệt hại đối với hàng hóa khác được chuyên chở.

3. Bên kiểm soát phải đảm bảo hoàn trả cho người chuyên chở các khoản phí có thể tăng thêm, mất mát thiệt hại đối với người chuyên chở cần mẫn do việc thực hiện chỉ dẫn theo điều khoản này. Người chuyên chở có thể từ chối thực hiện các chỉ dẫn trên nếu bên kiểm soát không đảm bảo việc

chi trả nói trên.

4. Trách nhiệm của người chuyên chở đối với mất mát, thiệt hại của hàng hóa hay chậm giao hàng do việc thực hiện sai chỉ dẫn của bên kiểm soát theo quy định của khoản 1 điều này sẽ được dẫn chiếu tới các điều từ 17 đến 23, khoản tiền người chuyên chở sẽ phải bồi thường được dẫn chiếu tới các điều khoản từ 59 đến 61.

Điều 53 :Giao hàng đương nhiên

Hàng hóa được giao theo chỉ dẫn phù hợp với điều 52, khoản 1 thì được coi như đã được giao tại địa điểm đến và các quy định tại chương 9 liên quan đến việc giao hàng như vậy sẽ được áp dụng.

Điều 54: Những thay đổi của hợp đồng vận tải

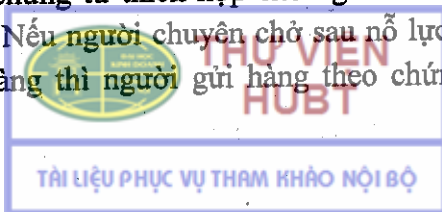
1. Bên kiểm soát sẽ là người duy nhất có thể thỏa thuận với người chuyên chở về những thay đổi của hợp đồng chứ không phải là người được quy định tại điều 50, khoản 1(b) và (c).

2. Những thay đổi của hợp đồng, kể cả những nội dung liên quan đến điều 50 khoản 1(b) và (c) sẽ được ghi trong chứng từ vận tải không chuyển nhượng được mà sẽ yêu cầu xuất trình để nhận hàng hoặc một chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được, hoặc theo yêu cầu của bên kiểm soát sẽ được nêu rõ ràng trong chứng từ vận tải không thể chuyển nhượng hoặc chứng từ vận tải không thể chuyển nhượng được. Nếu có những thay đổi như vậy thì những thay đổi trên sẽ được xác nhận phù hợp với điều 38.

Điều 55: Cung cấp các thông tin bổ sung, chỉ dẫn hoặc chứng từ cho người chuyên chở

1. Bên kiểm soát, theo yêu cầu của người chuyên chở hoặc bên thực hiện sẽ cung cấp kịp thời các thông tin, chỉ dẫn hoặc chứng từ liên quan đến hàng hóa mà người gửi hàng hứa cung cấp và người chuyên chở cũng chưa cung cấp một cách hợp lý, và người chuyên chở cần có những thông tin chỉ dẫn này để thực hiện trách nhiệm của mình theo hợp đồng vận tải.

2. Nếu người chuyên chở, sau các cố gắng hợp lý, không liên lạc được với bên kiểm soát hoặc bên kiểm soát không thể cung cấp được các thông tin, chỉ dẫn hoặc chứng từ thích hợp cho người chuyên chở thì người gửi hàng sẽ cung cấp. Nếu người chuyên chở sau nỗ lực hợp lý không liên lạc được người gửi hàng thì người gửi hàng gửi chứng từ sẽ cung cấp các



thông tin, chỉ dẫn và chứng từ đó.

Điều 56: Thỏa thuận thay đổi

Các bên liên quan đến hợp đồng vận tải có thể thay đổi hiệu lực của các điều 50 khoản 1(b) và (c), khoản 2 điều 52. Các bên có thể hạn chế hoặc cấm việc chuyển nhượng quyền kiểm soát quy định tại điều 51 khoản 1(b).

Chương 11: Chuyển nhượng chứng từ

Điều 57: Trường hợp chứng từ vận tải hoặc dạng điện tử có thể chuyển nhượng được được phát hành

1.Khi một chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng được được phát hành, người cầm giữ chứng từ đó có thể chuyển nhượng quyền sở hữu hàng hóa gắn liền với chứng từ đó thông qua việc chuyển nhượng chính chứng từ đó bằng cách sau đây:

a.Kí hậu chuyển nhượng hợp pháp cho một người khác hoặc kí hậu để trống, nếu đó là chứng từ vận tải phát hành theo lệnh hoặc

b.Không kí hậu, nếu (i) đây là chứng từ cho người cầm hoặc chứng từ đã được kí hậu để trống hoặc (ii) chứng từ vận tải được phát hành theo lệnh một người cụ thể và việc chuyển nhượng diễn ra giữa người đó và người đầu tiên cầm giữ chứng từ.

2.Khi một chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được được phát hành, người cầm giữ chứng từ này có thể chuyển nhượng quyền sở hữu hàng hóa gắn liền với chứng từ đó, cho dù chứng từ đó được phát hành theo lệnh hoặc phát hành theo lệnh của một người cụ thể, bằng cách chuyển nhượng chứng từ này phù hợp với quy trình được nêu tại khoản 1 điều 9 của Công ước này.

Điều 58: Trách nhiệm của người cầm giữ chứng từ

1.Không trái với quy định tại điều 55, một người cầm giữ chứng từ vận tải nhưng không phải là người gửi hàng và không thực hiện bất kì quyền lợi nào theo hợp đồng vận tải sẽ không có trách nhiệm gì theo hợp đồng này chỉ vì lý do họ là người cầm giữ chứng từ vận tải.

2.Một người cầm giữ chứng từ vận tải không phải người gửi hàng nhưng hưởng bất kì quyền lợi nào theo hợp đồng vận tải thì sẽ phải chịu trách nhiệm quy định trong hợp đồng vận tải và những trách nhiệm này đã quy định cụ thể trong chứng từ vận tải hoặc chứng từ vận tải điện tử có thể

chuyển nhượng được này.

3.Theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 của điều này, một người cầm giữ chứng từ vận tải không phải là người gửi hàng sẽ không hưởng bất kì một quyền lợi nào theo hợp đồng vận tải chỉ vì :

a.Anh ta đồng ý với người chuyên chở, theo điều 10, để thay thế một chứng từ vận tải có thể chuyển nhượng được bằng một chứng từ vận tải điện tử có thể chuyển nhượng được hoặc ngược lại, hoặc

b.Anh ta chuyển nhượng các quyền lợi của mình cho bên khác theo điều 57.

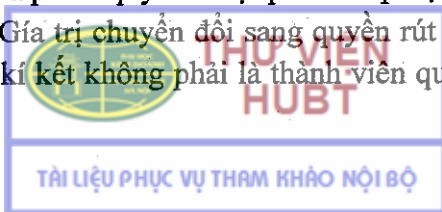
Chương 12: Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở

Điều 59: Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở

1.Trách nhiệm của người chuyên chở do việc vi phạm những nghĩa vụ của mình theo điều 60 và 61, khoản 1 của Công ước này được giới hạn bằng số tiền tương đương với 875 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc đơn vị chuyên chở hoặc 3 đơn vị tính toán cho mỗi kilogam trọng lượng cả bì của hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng, tùy theo cách tính nào cao hơn, trừ trường hợp giá trị của hàng hóa đã được người gửi kê khai trong hợp đồng vận tải hoặc số tiền lớn hơn giới hạn trách nhiệm theo điều khoản này đã được thống nhất giữa người chuyên chở và người gửi hàng.

2.Nếu container, pallet hay công cụ vận tải tương tự được dùng để đóng hàng thì những kiện hoặc đơn vị hàng hóa trong container, pallet hoặc công cụ chứa hàng đó được liệt kê trong hợp đồng vận tải sẽ được coi là những kiện hoặc đơn vị chuyên chở. Nếu các đơn vị đó không được liệt kê, thì hàng hóa chứa trong các công cụ vận tải đó chỉ được coi là một đơn vị chuyên chở.

3.Đơn vị tính toán theo điều này là quyền rút vốn đặc biệt do quỹ tiền tệ quốc tế xác định. Số tiền được đề cập theo điều này sẽ được chuyển đổi ra đồng tiền quốc của một nước theo giá trị đồng tiền đó vào ngày tính toán hoặc ngày một ngày được các bên thỏa thuận. Giá trị chuyển đổi của đồng tiền quốc gia của một nước kí kết là thành viên của quỹ tiền tệ quốc tế được tính theo phương pháp mà quỹ tiền tệ quốc tế áp dụng vào ngày phát sinh giao dịch của quỹ. Giá trị chuyển đổi sang quyền rút vốn đặc biệt của đồng tiền quốc gia nước kí kết không phải là thành viên quỹ tiền tệ quốc tế được



tính theo phương pháp do nước đó quy định.

Điều 60: Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở về tổn thất do chậm giao hàng

Theo khoản 2 điều 61, trách nhiệm của người chuyên chở về tổn thất hàng hóa do chậm giao hàng sẽ được tính toán phù hợp với điều 22 của Công ước này và trách nhiệm cho những tổn thất này được giới hạn bởi một số tiền tương đương 2,5 lần tiền cước số hàng giao chậm. Tổng số tiền thanh toán theo khoản 1, điều 59 và điều khoản này không vượt quá giới hạn trách nhiệm được xác định theo khoản 1, điều 59 đối với tổn thất toàn bộ của hàng hóa.

Điều 61: Mất quyền hưởng giới hạn trách nhiệm

1. Người chuyên chở hoặc bất kì người nào khác được đề cập trong điều 18 của Công ước này sẽ mất quyền hưởng giới hạn trách nhiệm như quy định tại điều 59 hoặc theo quy định trong hợp đồng vận tải, nếu người khiếu nại chứng minh rằng những mất mát hư hỏng gây ra do vi phạm nghĩa vụ của người chuyên chở theo Công ước này là lỗi do cố ý hoặc thiếu thận trọng trong khi biết rằng mất mát hư hỏng đó có thể xảy ra.

2. Người chuyên chở hoặc bất kì người nào khác được đề cập trong điều 18 của Công ước này sẽ mất quyền hưởng giới hạn trách nhiệm theo điều 59 hoặc theo quy định của hợp đồng vận tải, nếu người khiếu nại chứng minh rằng việc chậm giao do vi phạm nghĩa vụ của người chuyên chở theo Công ước này được thực hiện một cách cố ý hoặc thiếu thận trọng khi biết những tổn thất đó có thể xảy ra do việc chậm giao hàng.

Chương 13: Thời hiệu tố tụng

Điều 62: Thời hiệu tố tụng

1. Việc kiện tụng liên quan tới vi phạm nghĩa vụ trong chuyên chở hàng hóa theo Công ước này sẽ hết hiệu lực, nếu trong vòng 2 năm không tiến hành đưa ra trọng tài hoặc tòa án.

2. Thời hiệu tố tụng bắt đầu tính từ ngày người chuyên chở đã giao hàng hoặc trong trường hợp không giao hàng hoặc chỉ giao hàng một phần thì tính từ ngày cuối cùng mà hàng hóa đáng lẽ phải được giao. Ngày đầu tiên của thời hiệu tố tụng thì không tính vào thời hiệu tố tụng.

3. Cho dù đã hết thời hạn khiếu nại theo khoản 1 của điều này, một

bên có thể xem việc khiếu nại như là việc bảo vệ mình hoặc để chống lại khiếu nại của bên kia.

Điều 63: Kéo dài thời hiệu tố tụng

Thời hiệu tố tụng quy định ở điều 62 không bị gián đoạn hoặc tạm dừng, nhưng người bị kiện có thể kéo dài kì hạn đó bằng tuyên bố gửi người đi kiện. Kì hạn này có thể được kéo dài bằng một hay nhiều bản tuyên bố khác.

Điều 64: Bồi thường

Người chịu trách nhiệm bồi thường có thể thực hiện bồi thường sau khi hết thời hiệu quy định ở mục 62 nếu:

a. Việc bồi thường này được thực hiện trong khoảng thời gian cho phép theo luật mà tại đó vụ kiện được tiến hành, hoặc

b. 90 ngày kể từ khi người đi kiện giải quyết được vụ kiện hoặc tham gia vào quá trình tố tụng, tùy theo cái nào xảy ra trước.

Điều 65: Đòi bồi thường người chuyên chở

Việc khởi kiện người thuê tàu trần hoặc người chuyên chở theo điều 37 khoản 2 có thể được tiến hành sau thời hiệu tố tụng được đưa ra ở điều 62, nếu việc khởi kiện được thực hiện trong khoảng:

a. Thời gian cho phép theo luật mà tại đó vụ kiện được tiến hành và

b. 90 ngày kể từ ngày xác định được người chuyên chở hoặc người sở hữu tàu hoặc người thuê tàu trần bác bỏ giả thuyết mình là người chuyên chở theo khoản 2 điều 37.

Chương 14: Thẩm quyền xét xử

Điều 66: Kiện người chuyên chở

Trừ khi hợp đồng vận tải bao gồm việc lựa chọn tòa án theo điều 67 và 72, bên đi kiện có quyền khởi kiện người chuyên chở theo Công ước này tại một trong các địa điểm sau:

a. Ở một tòa án có thẩm quyền nơi mà vụ kiện diễn ra tại một trong các địa điểm sau:

- kinh doanh chính của người chuyên chở;
- Nơi nhận hàng thỏa thuận trong hợp đồng vận tải;
- Nơi giao hàng được ghi trong hợp đồng vận tải;

- Cảng xếp hàng hoặc cảng dỡ hàng.

b. Tòa án có thẩm quyền được thỏa thuận giữa người gửi hàng và người chuyên chở vì mục đích khiếu nại người chuyên chở mà có thể phát sinh theo Công ước này.

Điều 67: Lựa chọn tòa án

1. Chỉ tòa án được lựa chọn theo điều 66 mới có thẩm quyền xét xử việc khiếu kiện giữa các bên tham gia hợp đồng, tuy nhiên các bên có thể thỏa thuận khác:

a. Hợp đồng vận tải theo khối lượng nêu rõ tên địa chỉ của các bên hoặc (i) được thỏa thuận riêng hoặc (ii) bao gồm thông báo rõ ràng rằng một tòa án khác được lựa chọn và thỏa thuận này đã được đề cập đầy đủ trong nội dung của hợp đồng theo khối lượng và

b. Chỉ định rõ ràng tòa án hoặc một hay nhiều tòa án theo luật quốc gia.

2. Bên không có tên trong hợp đồng vận tải theo khối lượng bị ràng buộc bởi thỏa thuận lựa chọn tòa án khác phù hợp với khoản 1 điều 67 khi:

a. Tòa án ở một trong những nơi được nêu ở điều 66, đoạn (a)

b. Thỏa thuận được nêu trong chứng từ vận tải hoặc chứng từ vận tải điện tử

c. Bên này đã nhận được thông báo đầy đủ và kịp thời về tòa án nơi sẽ thụ lý vụ kiện và phán quyết của tòa này sẽ là duy nhất.

d. Luật xét xử tại tòa công nhận bên này có thể bị ràng buộc bởi việc chọn tòa án thụ lý vụ kiện.

Điều 68: Khởi kiện bên thực hiện hàng hải

Nguyên đơn có quyền khởi kiện bên thực hiện hàng hải theo Công ước này tại tòa án:

a. Nơi kinh doanh của bên thực hiện hàng hải.

b. Cảng giao hàng hoặc nhận hàng bởi bên thực hiện hàng hải hoặc cảng mà bên thực hiện hàng hải có những hoạt động đối với hàng hóa.

Điều 69: Không có thẩm quyền xét xử

Theo điều 71 và 72, người chuyên chở và bên thực hiện hàng hải sẽ không bị khởi kiện theo Công ước này nếu tòa án xử lý vụ kiện không nằm

trong danh mục tòa án được chỉ định ở điều 66 và 68.

Điều 70: Bắt giữ và các biện pháp tạm thời hoặc phòng vệ

Công ước này không ảnh hưởng tới biện pháp tạm thời hoặc phòng vệ bao gồm cả việc bắt giữ. Tòa án tại quốc gia áp dụng các biện pháp bảo hộ sẽ không có quyền thụ lý các vụ tranh chấp trừ khi:

- a. Những điều kiện của chương này được đáp ứng hoặc
- b. Công ước quốc tế mà quốc gia đó áp dụng quy định như vậy.

Điều 71: Củng cố và loại bỏ các vụ kiện

1. Trừ khi có một lựa chọn duy nhất về tòa án xét xử theo điều 67 hoặc 72, nếu một vụ kiện cùng lúc cả người chuyên chở và bên thực hiện hàng hải phát sinh trong trường hợp cụ thể, vụ kiện trên sẽ chỉ được thực hiện bởi tòa án chỉ định theo cả điều 66 lẫn 68. Nếu không có tòa án như vậy được chỉ định thì vụ kiện có thể được thực hiện tại tòa được chỉ định theo điều 68, tiêu mục (b), nếu có.

2. Trừ khi có một sự lựa chọn đặc biệt về thảo thuận tòa án mà là sự ràng buộc theo điều khoản 67 và 72, người chuyên chở hoặc bên thực hiện hàng hải đi kiện về việc không chịu trách nhiệm hoặc bất kỳ một hành động nào khác mà có thể tước đi những quyền lợi của một người trong việc lựa chọn tòa án theo điều 66 hoặc 68 sẽ, tùy thuộc vào yêu cầu của bị đơn, rút lui khỏi hành động này một khi bị đơn đã chọn một tòa án chỉ định bởi điều khoản 66 hoặc 68, tùy theo việc áp dụng theo cách nào, nơi mà hành động có thể được bắt đầu lại.

Điều 72: Thỏa thuận khi xảy ra tranh chấp và quyền xét xử khi bị đơn ra hầu tòa

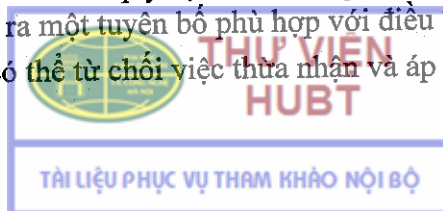
1. Khi xảy ra tranh chấp, các bên liên quan có thể thỏa thuận giải quyết tranh chấp ở bất kỳ tòa án có thẩm quyền nào.

2. Tòa án có thẩm quyền sẽ có quyền xét xử trước khi bị đơn ra hầu tòa mà không cần xét tới việc xét xử đó có phù hợp với quy định của tòa hay không.

Điều 73: Thừa nhận và thi hành án

1. Một phán quyết được đưa ra bởi tòa án có thẩm quyền xét xử theo Công ước này được thừa nhận và có hiệu lực tại một quốc gia của một bên kí hợp đồng cũng sẽ được thừa nhận và có hiệu lực tại quốc gia tham gia kí kết hợp đồng khác, tuân theo quy định của luật pháp tại quốc gia này, khi cả hai quốc gia đều đưa ra một tuyên bố phù hợp với điều 74.

2. Một tòa án có thể từ chối việc thừa nhận và áp dụng phán quyết dựa



trên cơ sở pháp lý của họ về từ chối việc thừa nhận và áp dụng phán quyết này.

3. Nội dung của chương trình này không ảnh hưởng đến việc áp dụng các quy định về sự thừa nhận và áp dụng phán quyết giữa các quốc gia thành viên của một tổ chức liên minh quốc tế khu vực mà là một bên tham gia Công ước này, cho dù những quy định này được thông qua trước hay sau Công ước.

Điều 74: Áp dụng chương 14

Các quy định của chương này sẽ chỉ ràng buộc đối với các quốc gia tham gia kí kết hợp đồng đã tuyên bố rằng họ chịu sự ràng buộc của những quy định này theo điều 91.

Chương 15: Trọng tài

Điều 75 : Các thỏa ước trọng tài

1. Theo chương này, các bên có thể thỏa thuận rằng bất kì tranh chấp nào liên quan đến việc chuyên chở hàng hóa theo Công ước này sẽ được giải quyết bằng trọng tài.

2. Thủ tục tổ tụng của trọng tài, theo lựa chọn của người đi kiện người chuyên chở, sẽ diễn ra tại:

a. Bất kì nơi nào được chỉ định cho mục đích đó theo điều khoản trọng tài hoặc

b. Bất kì nơi nào khác ở một quốc gia là địa điểm của một trong những nơi sau:

i. Trụ sở của người chuyên chở;

ii. Nơi nhận hàng được thỏa thuận trong hợp đồng vận tải;

iii. Địa điểm giao hàng đã thỏa thuận trong hợp đồng vận tải hoặc

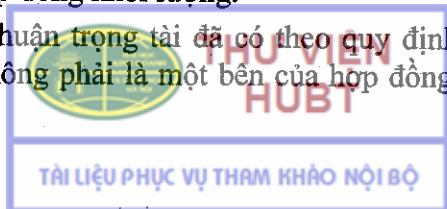
iv. Cảng đầu tiên nơi hàng hóa được xếp lên tàu hoặc cảng cuối cùng nơi hàng hóa được dỡ khỏi tàu.

3. Việc chỉ định trọng tài theo thỏa thuận mang tính ràng buộc đối với việc giải quyết tranh chấp giữa các bên, nếu thỏa thuận này bao gồm trong một hợp đồng khối lượng có chỉ rõ tên và địa chỉ của các bên và:

a. Do các bên tự thương lượng với nhau, hoặc

b. Có tuyên bố rõ ràng có một thỏa thuận trọng tài và thỏa thuận đó được quy định trong hợp đồng khối lượng.

4. Khi một thỏa thuận trọng tài đã có theo quy định tại khoản 3 của điều này, một người không phải là một bên của hợp đồng chỉ chịu sự ràng



buộc về việc chỉ định trọng tài đó nếu:

a. Địa điểm trọng tài chỉ định trong thỏa thuận nằm ở một trong những nơi được nêu tại khoản 2(b) của điều này;

b. Thỏa thuận này nằm trong chứng từ vận tải hoặc chứng từ vận tải điện tử;

c. Người chịu ràng buộc thông báo đầy đủ và kịp thời về thỏa thuận trọng tài và

d. Luật hiện hành quy định rằng người đó chịu sự ràng buộc của các thỏa thuận trọng tài.

5. Các quy định tại khoản 1, 2, 3, 4 của điều này được xem là một phần của điều kiện hoặc thỏa thuận trọng tài và bất kỳ nội dung nào trong những điều khoản hay thỏa thuận trọng tài đó mà không thống nhất thì sẽ tự động vô hiệu.

Điều 76: Thỏa thuận trọng tài trong vận tải không phải bằng tàu chợ

1. Không có quy định nào trong Công ước này ảnh hưởng đến việc thực thi thỏa thuận trọng tài trong hợp đồng vận tải không phải bằng tàu chợ mà Công ước này hoặc các quy định của Công ước này áp dụng vì lý do:

a. Áp dụng điều 7 hoặc

b. Sự hợp tác tự nguyện của các bên về Công ước này trong hợp đồng vận tải mà bằng cách khác không phụ thuộc Công ước này.

2. Không trái với quy định của khoản (1) của điều này, một thỏa thuận trọng tài trong chứng từ vận tải hoặc chứng từ vận tải điện tử mà áp dụng Công ước này, vì lý do áp dụng điều 7, sẽ tuân theo quy định của chương này, trừ khi chứng từ vận tải hoặc chứng từ vận tải điện tử đó:

a. Xác định các bên tham gia và ngày hợp đồng thuê tàu chuyển hoặc hợp đồng khác sẽ không áp dụng Công ước này vì lý do áp dụng điều 6 và

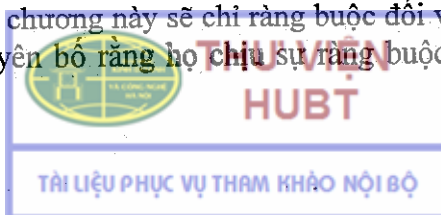
b. Bằng dẫn chứng cụ thể, phù hợp với điều khoản của hợp đồng thuê tàu chuyển hoặc hợp đồng khác mà bao gồm thỏa thuận trọng tài.

Điều 77: Thỏa thuận trọng tài sau khi tranh chấp phát sinh

Ngoại trừ những quy định trong chương này và chương 14, sau khi một tranh chấp phát sinh, các bên có thể thương lượng để giải quyết bằng trọng tài ở một địa điểm bất kỳ theo thỏa thuận.

Điều 78: Áp dụng chương 15

Quy định của chương này sẽ chỉ ràng buộc đối với các quốc gia kí kết hợp đồng mà đã tuyên bố rằng họ chịu sự ràng buộc của những quy định này theo điều 91.



Chương 16: Hiệu lực của các điều khoản hợp đồng

Điều 79: Điều khoản chung

1. Trừ phi được quy định khác trong Công ước này, bất cứ điều khoản nào trong hợp đồng vận tải sẽ không có hiệu lực nếu điều khoản đó:

a. Trực tiếp hoặc gián tiếp loại trừ hoặc hạn chế trách nhiệm của người chuyên chở hoặc bên thực hiện hàng hải theo quy định của Công ước.

b. Trực tiếp hoặc gián tiếp loại trừ hoặc hạn chế trách nhiệm của người chuyên chở hoặc bên thực hiện hàng hải vì vi phạm nghĩa vụ theo Công ước, hoặc

c. Ấn định quyền hưởng lợi bảo hiểm hàng hóa cho người chuyên chở hoặc một người được đề cập trong điều 18.

2. Trừ khi được quy định trong Công ước này, bất kì điều khoản nào của hợp đồng vận tải sẽ không có hiệu lực nếu điều khoản đó:

a. Trực tiếp hoặc gián tiếp loại trừ, hạn chế hoặc tăng nghĩa vụ của người gửi hàng, người nhận hàng, bên kiểm soát, người cầm giữ chứng từ hoặc người gửi hàng theo chứng từ theo Công ước này, hoặc

b. Trực tiếp hoặc gián tiếp loại trừ, hạn chế hoặc tăng nghĩa vụ của người gửi hàng, người nhận hàng, bên kiểm soát, người cầm giữ chứng từ hoặc người gửi hàng theo chứng từ vì vi phạm nghĩa vụ theo Công ước.

Điều 80: Các quy định cụ thể đối với hợp đồng khối lượng

1. Không trái với quy định của điều 79, hợp đồng khối lượng giữa người chuyên chở và người gửi hàng mà áp dụng Công ước này, có thể quy định nhiều hoặc ít hơn quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm so với Công ước này.

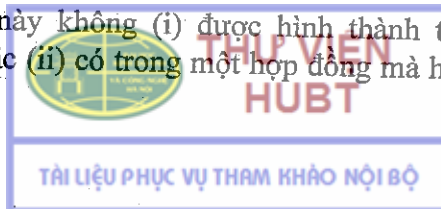
2. Sự khác biệt theo quy định tại phần 1 của điều này chỉ có hiệu lực khi:

a. Hợp đồng khối lượng chi rõ ràng nó không tuân theo quy định của Công ước này;

b. Hợp đồng khối lượng là (i) được đàm phán một cách riêng lẻ hoặc (ii) quy định rõ ràng nội dung của hợp đồng khối lượng có quy định khác biệt so với Công ước;

c. Người gửi hàng được cho một cơ hội và được thông báo về cơ hội chấm dứt hợp đồng vận tải bao gồm các điều kiện và điều khoản phù hợp với Công ước này mà không có sự vi phạm điều khoản này và

d. Sự khác biệt này không (i) được hình thành từ tham khảo một nguồn tài liệu khác hoặc (ii) có trong một hợp đồng mà hợp đồng đó không thể thỏa thuận lại được.



3. Một bản báo giá và dịch vụ được niêm yết của người chuyên chở, chứng từ vận tải, chứng từ vận tải điện tử hoặc chứng từ tương tự không phải là hợp đồng khối lượng theo khoản 1 của điều này, nhưng một hợp đồng có thể bao gồm các chứng từ đó bằng cách dẫn chứng các chứng từ như điều khoản của hợp đồng.

4. Khoản 1 của điều này không áp dụng với các quyền và nghĩa vụ được quy định tại điều 14, tiêu khoản (a) và (b), điều 29 và điều 32 hoặc với nghĩa vụ phát sinh từ việc vi phạm hợp đồng hoặc cũng không áp dụng cho bất cứ nghĩa vụ phát sinh từ một hành động hoặc sơ suất đề cập tại điều 61.

5. Các điều khoản của hợp đồng khối lượng mà khác biệt với các quy định của Công ước này, nếu hợp đồng khối lượng đó đáp ứng yêu cầu của đoạn 2 của điều này, sẽ được áp dụng giữa người chuyên chở và bất kì người nào khác ngoài người gửi hàng với điều kiện:

a. Người đó nhận được thông tin rằng nội dung chủ yếu hợp đồng khối lượng có sự khác biệt so với Công ước và đưa ra thông báo chấp thuận sự khác biệt đó và

b. Sự đồng thuận đó không chỉ được quy định trong bảng giá và dịch vụ niêm yết, chứng từ vận tải hoặc chứng từ vận tải điện tử.

6. Bên được hưởng lợi từ sự khác biệt trên có trách nhiệm đưa ra bằng chứng rằng các điều kiện của sự khác biệt đó đã được đáp ứng.

Điều 81: Quy tắc đặc biệt đối với người chuyên chở động vật sống và một số hàng hóa khác.

Bất kể đã có điều 79 và không trái với quy định của điều 80, hợp đồng vận tải có thể loại trừ hoặc hạn chế trách nhiệm hoặc nghĩa vụ của cả người chuyên chở và bên thực hiện hàng hải nếu:

a. Hàng hóa là động vật sống, nhưng bất cứ sự loại trừ hoặc hạn chế nào sẽ không có hiệu lực nếu người khiếu nại chứng minh rằng tổn thất mất mát đối với hàng hóa hoặc chậm giao hàng xuất phát từ hành vi hoặc sai sót cố ý của người chuyên chở hoặc của người được đề cập tại điều 18, mà những hành vi này được thực hiện một cách cố ý nhằm gây tổn thất mất mát đối với hàng hóa hoặc tổn thất do chậm giao hàng, hoặc do sự lơ là mặc dù anh ta biết rằng sự lơ là đó có thể gây ra tổn thất mất mát hoặc tổn thất do chậm giao hàng hoặc

b. Đặc tính hoặc điều kiện của hàng hóa hoặc hoàn cảnh và điều kiện và điều khoản mà theo đó việc chuyên chở được thực hiện khiến các bên phải đưa ra một thỏa thuận đặc biệt, với điều kiện là hợp đồng vận tải không liên quan đến việc gửi thương mại thông thường được thực hiện trong điều kiện bình thường và

không có chứng từ vận tải hoặc chứng từ vận tải điện tử được phát hành cho việc chuyên chở hàng hóa đó.

Chương 17: Các vấn đề không được điều chỉnh theo Công ước

Điều 82: Các Công ước quốc tế điều chỉnh chuyên chở hàng hóa bằng các phương thức vận tải khác

Công ước này không ảnh hưởng đến việc áp dụng bất kể Công ước quốc tế nào sau đây bao gồm cả những sửa đổi trong tương lai của các Công ước quốc tế trong việc điều chỉnh trách nhiệm của người chuyên chở đối với các mất mát hoặc hư hại của hàng hóa mà các Công ước đó đã có hiệu lực trước thời điểm hiệu lực của Công ước này :

a. Bất cứ Công ước nào điều chỉnh việc chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không với các điều kiện Công ước đó theo các điều khoản của nó áp dụng cho bất kì phần nào của hợp đồng vận tải;

b. Bất cứ Công ước nào điều chỉnh việc chuyên chở hàng hóa bằng đường bộ với điều kiện Công ước đó theo các điều khoản của nó sẽ áp dụng cho việc chuyên chở hàng hóa mà vẫn được để trong công cụ chứa hàng đường bộ khi được xếp lên tàu;

c. Bất cứ Công ước nào điều chỉnh việc chuyên chở hàng hóa bằng đường sắt với điều kiện Công ước đó theo các điều khoản của nó sẽ áp dụng cho việc chuyên chở hàng hóa bằng đường biển như là chặng vận tải phụ của vận tải đường sắt.

d. Bất cứ Công ước điều chỉnh việc chuyên chở hàng hóa bằng đường thủy nội địa với điều kiện Công ước đó theo các điều khoản của nó sẽ áp dụng cho việc chuyên chở hàng hóa không cho phép chuyển tải bằng đường thủy nội địa và đường biển.

Điều 83: Giới hạn trách nhiệm toàn cầu

Công ước này không ảnh hưởng đến Công ước quốc tế hoặc luật quốc gia điều chỉnh giới hạn trách nhiệm toàn cầu của chủ tàu.

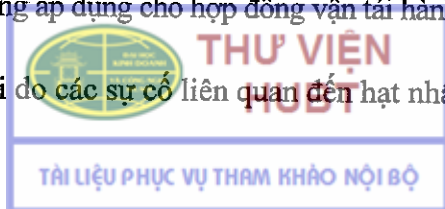
Điều 84: Tồn thất chung

Công ước này không ảnh hưởng đến các điều khoản trong hợp đồng vận tải hoặc quy định của luật quốc gia liên quan đến việc điều chỉnh tồn thất chung.

Điều 85: Hành khách và hành lý

Công ước này không áp dụng cho hợp đồng vận tải hành khách và hành lý của họ.

Điều 86: Thiệt hại do các sự cố liên quan đến hạt nhân



Không có trách nhiệm nào phát sinh từ Công ước này cho những thiệt hại gây ra bởi một sự cố hạt nhân nếu người điều hành nhà máy hạt nhân chịu trách nhiệm về thiệt hại đó:

a.Theo Công ước Paris về trách nhiệm của bên thứ 3 trong lĩnh vực năng lượng hạt nhân ngày 29/7/1960, sửa đổi ngày 28/1/1964 và nghị định thư ngày 16/11/1982 và ngày 12/2/2004, Công ước viên về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại hạt nhân ngày 21/5/1963, sửa đổi bởi nghị định thư liên quan đến áp dụng Công ước viên, Công ước Paris ngày 21/9/1998 và nghị định thư sửa đổi năm 1963 về Công ước viên về trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại hạt nhân ngày 12/9/1997 hoặc Công ước về bồi thường bổ sung đối với thiệt hại hạt nhân ngày 12/9/1997, bao gồm bất cứ sửa đổi nào liên quan đến Công ước và bất cứ Công ước nào trong tương lai liên quan đến trách nhiệm của người điều hành nhà máy hạt nhân cho những tổn thất gây ra bởi sự cố hạt nhân, hoặc

b.Theo luật quốc gia hiện hành quy định trách nhiệm cho những thiệt hại trên, miễn là luật đó luôn luôn bảo vệ quyền lợi cho người chịu hậu quả của thiệt hại đó, như theo Công ước Paris hay Công ước viên hoặc Công ước về bồi thường bổ sung với thiệt hại hạt nhân.

Chương 18: Điều khoản cuối cùng

Điều 87: Người lưu giữ

Tổng thư kí Liên hiệp quốc là người được chỉ định lưu giữ bản Công ước này.

Điều 88: Kí kết, thông qua, chấp nhận, phê chuẩn hoặc gia nhập

1.Công ước này được đề cập cho các nước kí kết tại Rotterdam, Hà Lan vào ngày 23/9/2009, sau đó trụ sở của Liên hiệp quốc, New York, Mỹ.

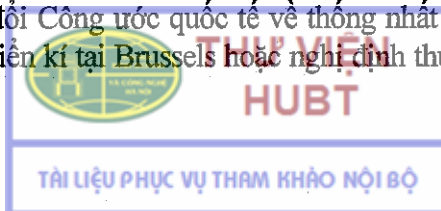
2.Công ước này được thông qua, chấp nhận hoặc phê chuẩn bởi các quốc gia kí kết.

3.Công ước này được đề cho các nước không phải là quốc gia kí kết Công ước, gia nhập.

4.Các văn kiện của việc thông qua, chấp nhận hoặc phê chuẩn được lưu giữ bởi Tổng thư kí Liên hiệp quốc.

Điều 89: Việc bãi bỏ các Công ước khác

1.Một quốc gia mà phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập Công ước này là một thành viên của Công ước quốc tế về việc thống nhất các Quy tắc liên quan đến vận đơn đường biển kí tại Brussels ngày 25/8/1924, nghị định thư ngày 23/2/1968 sửa đổi Công ước quốc tế về thống nhất các Quy tắc liên quan đến vận đơn đường biển kí tại Brussels hoặc nghị định thư ngày 21/12/1979 sửa



đổi Công ước quốc tế về thống nhất các Quy tắc liên quan đến vận đơn đường biển kí tại Brussels đã được sửa đổi ngày 23/2/1968, sẽ đồng thời bãi bỏ Công ước và nghị định hoặc các nghị định thư mà nó là thành viên bằng cách thông báo cho chính phủ Bỉ về việc đó, với tuyên bố rằng việc bãi bỏ Công ước sẽ có hiệu lực kể từ ngày Công ước này có hiệu lực đối với quốc gia đó.

2. Một quốc gia mà phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập Công ước này và là một thành viên của Công ước Liên hiệp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển kí tại Hamburg ngày 31/3/1978, sẽ đồng thời bãi bỏ Công ước đó bằng cách thông báo cho Tổng thư kí của Liên hiệp quốc về việc đó, kèm theo một bản tuyên bố rằng việc bãi bỏ Công ước đó có hiệu lực đối với quốc gia đó.

3. Vì mục đích của điều này, việc phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập Công ước này bởi các quốc gia là thành viên của các văn kiện liệt kê ở khoản 1 và 2 của điều này, mà được thông báo cho người lưu giữ sau khi Công ước này đã có hiệu lực thì sẽ không có hiệu lực đến khi việc bãi bỏ những văn kiện bởi quốc gia này có hiệu lực. Người lưu giữ Công ước này sẽ trao đổi với chính phủ Bỉ, với tư cách là người lưu giữ các văn kiện được liệt kê tại khoản 1 của điều này, để đảm bảo sự hợp tác cần thiết về vấn đề liên quan.

Điều 90: Bảo lưu

Công ước này không được phép bảo lưu.

Điều 91: Quy trình và hiệu lực của các bản tuyên bố

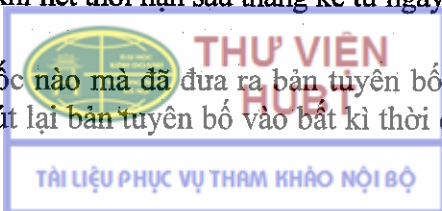
1. Các bản tuyên bố được nêu ở điều 74 và 78 có thể được thực hiện bất kì lúc nào. Các bản tuyên bố được nêu ở điều 92, phần 1 và điều 93, phần 2 sẽ được thực hiện ngay khi kí, phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt và gia nhập. Không một bản cam kết nào khác được phép theo Công ước này.

2. Bản tuyên bố được thực hiện tại thời điểm kí có thể được xác nhận sau khi phê chuẩn, chấp nhận hoặc phê duyệt.

3. Các bản tuyên bố và việc xác nhận chúng phải được làm bằng văn bản và được thông báo cho bộ phận lưu giữ.

4. Một bản tuyên bố sẽ có hiệu lực đồng thời với hiệu lực của Công ước này tại nước liên quan. Tuy nhiên, một bản tuyên bố mà người lưu giữ nhận được sau khi Công ước có hiệu lực tại quốc gia đó, sẽ có hiệu lực vào ngày đầu tiên của tháng tiếp theo sau khi hết thời hạn sáu tháng kể từ ngày người lưu giữ nhận được bản tuyên bố đó.

5. Bất kì một quốc gia nào mà đã đưa ra bản tuyên bố theo quy định của Công ước này có thể rút lại bản tuyên bố vào bất kì thời điểm nào bằng một



văn bản chính thức gửi tới người lưu giữ, việc rút lại hoặc sửa đổi tuyên bố theo quy định của Công ước này, có hiệu lực vào ngày đầu tiên của tháng tiếp theo sau khi hết hạn sáu tháng kể từ ngày người lưu giữ nhận được văn bản nói trên.

Điều 92: Hiệu lực trong nội bộ của một quốc gia có nhiều đơn vị lãnh thổ

1. Nếu một quốc gia ký Công ước có từ hai hay nhiều đơn vị lãnh thổ mà hệ thống pháp luật khác nhau áp dụng liên quan đến các vấn đề giải quyết Công ước này khi ký kết, phê chuẩn, chấp nhận có thể tuyên bố rằng Công ước này được áp dụng cho tất cả các vùng lãnh thổ của nước đó, hoặc chỉ áp dụng cho một hoặc nhiều hơn trong số đó, và có thể sửa đổi tuyên bố này bằng cách đưa ra một tuyên bố khác vào bất cứ thời điểm nào.

2. Các bản tuyên bố này phải được thông báo cho người lưu giữ và chỉ rõ lãnh thổ nào mà Công ước có hiệu lực.

3. Khi một quốc gia ký kết hợp đồng tuyên bố theo điều này rằng Công ước mở rộng cho một hoặc nhiều nhưng không phải tất cả các đơn vị lãnh thổ của nó, một nơi được đặt tại một đơn vị lãnh thổ mà Công ước không mở rộng không được coi là thuộc quốc gia ký kết hợp đồng theo quy định của Công ước này.

4. Nếu một quốc gia ký kết hợp đồng không đưa ra tuyên bố theo khoản 1 của điều này, thì Công ước phải được mở rộng đến tất cả các đơn vị lãnh thổ của quốc gia đó.

Điều 93: Sự tham gia của các tổ chức hội nhập kinh tế khu vực

1. Một tổ chức kinh tế khu vực mà bao gồm các quốc gia có chủ quyền và có thẩm quyền đối với một số vấn đề nhất định được điều chỉnh bởi Công ước này, có thể ký, thông qua, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập Công ước. Trong trường hợp đó, tổ chức kinh tế khu vực có quyền và nghĩa vụ của một quốc gia ký kết hợp đồng, với điều kiện tổ chức đó có thẩm quyền với các vấn đề được điều chỉnh bởi Công ước này. Khi số lượng các quốc gia thành viên của tổ chức này trùng với số lượng các quốc gia đã gia nhập Công ước thì tổ chức kinh tế khu vực sẽ không được xem là một quốc gia ký kết hợp đồng như các nước thành viên mà đã là quốc gia ký kết hợp đồng.

2. Tổ chức kinh tế khu vực, tại thời điểm ký, thông qua, chấp nhận, duyệt hoặc tham gia, đưa ra tuyên bố cho người lưu giữ về các vấn đề được quy định bởi Công ước này khi thẩm quyền để xử lý những vấn đề trên đã được chuyển cho tổ chức đó bởi các quốc gia thành viên. Tổ chức kinh tế

khu vực phải thông báo ngay cho người lưu giữ về bất cứ thay đổi nào đối với việc phân chia thẩm quyền, bao gồm các chuyển nhượng về thẩm quyền mới, được quy định trong bản tuyên bố theo điều khoản này.

3. Bất cứ tham chiến nào đến “quốc gia ký kết” hoặc “các quốc gia ký kết” trong Công ước này áp dụng như nhau cho một tổ chức kinh tế khu vực trong trường hợp hoàn cảnh yêu cầu.

Điều 94: Ngày có hiệu lực

1. Công ước này có hiệu lực vào ngày đầu tiên của tháng sau khi hết hạn một năm kể từ ngày gửi văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập thứ 20.

2. Đối với mỗi nước trở thành một kí kết Công ước này sau ngày gửi văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập lần thứ 20 thì Công ước này có hiệu lực vào ngày đầu tiên của tháng sau khi hết hạn một năm kể từ ngày quốc gia này gửi văn kiện phù hợp.

3. Mỗi quốc gia kí kết sẽ áp dụng Công ước này cho các hợp đồng vận tải được kí kết vào hoặc sau ngày bắt đầu có hiệu lực của Công ước tại quốc gia đó.

Điều 95: Sửa chữa và sửa đổi

1. Theo yêu cầu của không ít hơn một phần ba các quốc gia kí kết Công ước này, Tổng thư kí Liên hiệp quốc sẽ triệu tập một hội nghị các quốc gia kí kết để sửa chữa và sửa đổi Công ước.

2. Bất kì một văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập được gửi sau khi bản sửa đổi Công ước có hiệu lực thì coi như sẽ áp dụng bản Công ước sửa đổi đó.

Điều 96: Bãi bỏ Công ước

1. Bất kì quốc gia kí kết nào đều có thể bãi bỏ Công ước này vào bất kì thời điểm nào bằng cách thông báo bằng văn bản gửi cho người lưu giữ.

2. Việc bãi ước có hiệu lực vào ngày đầu tiên của tháng tiếp sau khi hết hạn 1 năm kể từ ngày người lưu giữ nhận được thông báo. Nếu một thời hạn dài hơn được ghi trong thông báo, thì việc bãi ước sẽ bắt đầu có hiệu lực từ lúc kết thúc thời hạn kể từ ngày người lưu giữ nhận được thông báo.

Được làm tại New York, ngày 11/12/2008, thành một bản gốc duy nhất bằng các thư tiếng Ả Rập, Trung Quốc, Anh, Pháp, Nga, Tây Ban Nha và đều có giá trị như nhau.

Để chứng tỏ những điều trên, người đại diện toàn quyền kí tên dưới đây được các Chính phủ nước mình ủy quyền đã kí Công ước này”.

TS. TRẦN NGUYỄN HỢP CHÂU
(Chủ biên)

VẬN TẢI VÀ BẢO HIỂM
TRONG NGOẠI THƯƠNG

NHÀ XUẤT BẢN HỒNG ĐỨC

Địa chỉ: 65. Tràng Thi - Quận Hoàn Kiếm - Hà Nội

Email: nhaxuatbanhongduc65@gmail.com

nhaxuatbanhongduc@yahoo.com

Điện thoại : 04.3 9260024 Fax :04.3 9260031

Chịu trách nhiệm xuất bản

Giám đốc

BÙI VIỆT BẮC

Chịu trách nhiệm nội dung

Tổng biên tập

LÝ BÁ TOÀN

Biên tập

NGUYỄN THỊ PHƯƠNG MAI

Liên kết Xuất bản

TS. Trần Nguyễn Hợp Châu

Địa chỉ: Học viện Ngân hàng - Số 12, Chùa Bộc, Hà Nội

Số ISBN: 978-604-89-4999-0

- In 1.000 cuốn, khổ 16x24cm, tại Công ty In và Thương mại HTC. Địa chỉ: Số 8, Ngõ 23B, Lý Nam Đế, Hà Nội.
- Xác nhận ĐKXB số: 2785-2018/CXBIPH/08-61/HĐ
- Quyết định XB số: 0263/QĐ/NXBHD, ngày 13/8/2018
- In xong và nộp lưu chiểu Quý III năm 2018



THƯ VIỆN
HUBT

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ



**THƯ VIỆN
HUBT**

TÀI LIỆU PHỤC VỤ THAM KHẢO NỘI BỘ

ISBN: 978-604-89-4999-0



9 786048 949990

Giá 80.000đ