

TRƯỜNG ĐẠI HỌC NGOẠI THƯƠNG  
TS. TRỊNH THỊ THU HƯƠNG  
(*Chủ biên*)

*Giáo trình*  
**VẬN TẢI VÀ BẢO HIỂM  
TRONG NGOẠI THƯƠNG**

**NHÀ XUẤT BẢN THÔNG TIN VÀ TRUYỀN THÔNG**

Hà Nội, năm 2011

**GD 10 HM11**

## LỜI NÓI ĐẦU

Hoạt động kinh doanh quốc tế nói chung và hoạt động ngoại thương nói riêng bao gồm rất nhiều khâu nghiệp vụ, trong đó nghiệp vụ vận tải và bảo hiểm là một khâu không thể thiếu và hết sức quan trọng. Đã từ lâu môn học Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương là một môn học chủ yếu của trường Đại học Ngoại thương. Năm 1994, trường Đại học Ngoại thương đã biên soạn và xuất bản cuốn giáo trình “Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương”, cuốn sách đã góp phần không nhỏ đối với nhiệm vụ đào tạo và bồi dưỡng của nhà trường. Tuy nhiên, cuốn giáo trình mới chỉ dừng lại đề cập phương thức vận tải đường biển cũng như bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển trong ngoại thương. Thực tế chuyên môn nghiệp vụ ngoại thương ngày nay đã có nhiều thay đổi. Các phương thức vận tải trong ngoại thương không chỉ dừng lại ở vận tải đường biển mà đã mở rộng sang các phương thức vận tải khác, đặc biệt là vận tải đường hàng không. Kéo theo đó, các hoạt động logistics nhằm đưa một lô hàng từ nước xuất khẩu sang nước nhập khẩu cũng thay đổi. Vì vậy, để đáp ứng yêu cầu của bạn đọc và đảm bảo tính khoa học, chính xác và cập nhật của cuốn sách, Bộ môn Vận tải - bảo hiểm, trường Đại học Ngoại thương đã tiến hành biên soạn, bổ sung và chỉnh sửa lại giáo trình trên cơ sở cuốn sách nói trên, và kế thừa một giáo trình khác của Bộ môn là “Vận tải và giao nhận trong ngoại thương”, xuất bản năm 2005, GS, TS Hoàng Văn Châu chủ biên. Như vậy so với các giáo trình cũ thì giáo trình “**Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương**” được xuất bản năm 2011 này bao gồm 6 chương, có 3 nội dung mới là: Chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường hàng không (Chương 4); Bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường hàng không (một phần của Chương 6) và phần phụ lục: một số Công ước quốc tế về vận tải và một số mẫu vận đơn. Nội dung nghiên cứu của giáo trình là những nghiệp vụ chuyên chở hàng hóa xuất

nhập khẩu chủ yếu trong ngoại thương và vấn đề bảo hiểm cho hàng hóa khi được chuyên chở bằng đường biển hoặc đường hàng không.

Ngoài ra sau mỗi chương đều có phần câu hỏi ôn tập và bài tập tình huống. Đồng thời, giáo trình này cập nhật số liệu cũng như các văn bản pháp luật trong nước và quốc tế. Giáo trình được thiết kế với thời lượng giảng dạy là 3 tín chỉ, nhằm phục vụ cho sinh viên (cả khối chính quy và phi chính quy) thuộc các chuyên ngành đào tạo của nhà trường: Quản trị kinh doanh quốc tế; Quản trị luật kinh doanh quốc tế và Tài chính ngân hàng.

Hơn nữa giáo trình này còn là tài liệu tham khảo rất cần thiết đối với các công ty xuất nhập khẩu, công ty vận tải giao nhận và công ty bảo hiểm hàng hóa trong ngoại thương.

Tham gia biên soạn giáo trình là các thành viên sau:

- TS. Trịnh Thị Thu Hương: chủ biên, viết các chương 1, 3, 5 và 6

- PGS. TS. Nguyễn Như Tiến và TS. Trịnh Thị Thu Hương: viết Chương 2

- ThS. Phạm Thanh Hà: viết Chương 4

Trong quá trình biên soạn giáo trình, tập thể tác giả đã nhận được sự giúp đỡ nhiệt tình của các đơn vị trong và ngoài trường. Chúng tôi chân thành cảm ơn về sự giúp đỡ quý báu đó. Những sai sót và khiếm khuyết trong biên soạn là điều khó tránh khỏi. Vì vậy, chúng tôi rất mong nhận được các ý kiến đóng góp của các bạn đồng nghiệp, các doanh nghiệp và bạn đọc trong cả nước để lần tái bản sau được hoàn chỉnh hơn.

Xin trân trọng cảm ơn!

**CÁC TÁC GIẢ**

## MỤC LỤC

<b>Lời nói đầu.....</b>	<b>3</b>
<b>Chương I: VẬN TẢI VÀ NGOẠI THƯƠNG</b>	
<b>I. KHÁI QUÁT CHUNG VỀ VẬN TẢI.....</b>	<b>11</b>
1. Định nghĩa và đặc điểm sản xuất của ngành vận tải.....	12
2. Phân loại vận tải.....	12
3. Vai trò của vận tải trong nền kinh tế quốc dân.....	14
<b>II. VẬN TẢI VÀ NGOẠI THƯƠNG.....</b>	<b>15</b>
1. Mối quan hệ giữa vận tải và ngoại thương.....	16
2. Phân chia trách nhiệm về vận tải trong ngoại thương.....	17
3. Chi phí vận tải và giá cả hàng hóa trong ngoại thương.....	20
<b>Câu hỏi ôn tập và xử lý tình huống Chương I.....</b>	<b>23</b>
<b>Chương II: CHUYÊN CHỜ HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN</b>	
<b>I. KHÁI QUÁT VỀ VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN.....</b>	<b>24</b>
1. Vị trí, vai trò của vận tải đường biển.....	24
2. Đặc điểm kinh tế kỹ thuật của vận tải đường biển.....	26
3. Tác dụng của vận tải đường biển đối với buôn bán quốc tế.....	27
<b>II. CƠ SỞ VẬT CHẤT KỸ THUẬT CỦA VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN.....</b>	<b>31</b>
1. Tàu buôn.....	31
2. Cảng biển.....	45
<b>III. PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU CHỢ.....</b>	<b>52</b>
1. Khái niệm, đặc điểm của tàu chợ và phương thức thuê tàu chợ.....	52
2. Vận đơn đường biển (Ocean Bill of Lading- B/L).....	54

3. Nguồn luật điều chỉnh vận đơn đường biển .....	76
4. Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo vận đơn đường biển .....	78
5. Bộ luật ISM và trách nhiệm của người chuyên chở đường biển .....	94
6. Thông báo tổn thất và khiếu nại người chuyên chở đường biển .....	95
<b>IV. PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU CHUYỂN .....</b>	<b>99</b>
1. Khái niệm, đặc điểm của tàu chuyên và phương thức thuê tàu chuyên .....	99
2. Hợp đồng thuê tàu chuyên.....	102
3. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu chuyên.....	105
4. Nguồn luật điều chỉnh hợp đồng thuê tàu chuyên .....	127
<b>V. PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU ĐỊNH HẠN.....</b>	<b>128</b>
1. Khái niệm và đặc điểm của phương thức thuê tàu định hạn ....	128
2. Hợp đồng thuê tàu định hạn.....	130
Câu hỏi ôn tập và xử lý tình huống Chương II.....	134
 <b>Chương III: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG CONTAINER</b>	
<b>I. KHÁI QUÁT CHUNG VỀ CONTAINER.....</b>	<b>137</b>
1. Định nghĩa container .....	137
2. Phân loại container.....	138
3. Quá trình phát triển của vận tải container .....	139
4. Các yếu tố thúc sự ra đời và phát triển của vận tải container...	143
<b>II. CƠ SỞ VẬT CHẤT KỸ THUẬT CỦA HỆ THỐNG VẬN TẢI CONTAINER .....</b>	<b>145</b>
1. Công cụ vận chuyển Container.....	145
2. Công cụ xếp dỡ Container.....	146
3. Nhà ga, bến, bãi container .....	147

<b>III. TÔ CHỨC CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA</b>	
<b>XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG CONTAINER .....</b>	<b>148</b>
1. Các phương pháp giao hàng bằng Container.....	148
2. Cước phí trong vận tải Container.....	151
Câu hỏi ôn tập và xử lý tình huống Chương III.....	154
<b>Chương IV: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA XUẤT</b>	
<b>    NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG</b>	
<b>I. VỊ TRÍ, ĐẶC ĐIỂM CỦA VẬN TẢI HÀNG KHÔNG.....</b>	<b>155</b>
1. Vị trí của vận tải hàng không.....	155
2. Đặc điểm của vận tải hàng không.....	155
<b>II. CƠ SỞ VẬT CHẤT - KỸ THUẬT CỦA VẬN TẢI</b>	
<b>    HÀNG KHÔNG.....</b>	<b>157</b>
1. Cảng hàng không .....	157
2. Máy bay .....	157
3. Thiết bị xếp dỡ, vận chuyên hàng hóa .....	158
<b>III. CÁC TỔ CHỨC QUỐC TẾ VỀ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG .....</b>	<b>159</b>
1. Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế .....	159
2. Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế.....	160
3. Liên đoàn các Hiệp hội giao nhận quốc tế .....	161
4. Hiệp hội các hãng hàng không châu Á – Thái Bình Dương (AAPA).....	161
<b>IV. CƠ SỞ PHÁP LÝ CỦA VẬN TẢI HÀNG KHÔNG</b>	
<b>    QUỐC TẾ VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI</b>	
<b>    CHUYÊN CHỞ HÀNG KHÔNG.....</b>	<b>162</b>
1. Cơ sở pháp lý của vận tải hàng không quốc tế.....	162
2. Trách nhiệm của người vận chuyển quy định trong các nguồn luật điều chỉnh vận tải hàng không.....	164
<b>V. VẬN ĐƠN HÀNG KHÔNG (Air WayBill AWB).....</b>	<b>169</b>
1. Khái niệm.....	169
2. Chức năng vận đơn hàng không .....	170

3. Phân loại vận đơn hàng không.....	170
4. Phát hành và phân phối AWB .....	171
5. Nội dung AWB .....	172
<b>VI. CƯỚC PHÍ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG .....</b>	<b>173</b>
1. Biểu cước hàng không.....	173
2. Cơ sở tính cước và các loại cước.....	173
<b>VII. THÔNG BÁO TỖN THẤT VÀ KHIẾU NẠI NGƯỜI CHUYÊN CHỞ HÀNG KHÔNG .....</b>	<b>175</b>
<b>VIII. GIAO NHẬN HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG .....</b>	<b>175</b>
1. Đại lý hàng hóa hàng không (Air Cargo Agency).....	176
2. Giao hàng hóa xuất khẩu .....	179
3. Nhận hàng hóa nhập khẩu .....	180
Câu hỏi ôn tập và xử lý tình huống Chương IV .....	182
<b>Chương V: GOM HÀNG VÀ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC</b>	
<b>I. GOM HÀNG .....</b>	<b>183</b>
1. Khái niệm.....	183
2. Lợi ích của gom hàng .....	183
3. Vai trò của người gom hàng .....	185
4. Trách nhiệm của người gom hàng đối với hàng hóa .....	186
5. Tiêu chuẩn để trở thành người gom hàng.....	186
6. Vận đơn gom hàng (House B/L, House AWB).....	187
<b>II. VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC .....</b>	<b>187</b>
1. Khái niệm chung về vận tải đa phương thức.....	187
2. Hiệu quả của vận tải đa phương thức.....	193
3. Tổ chức chuyên chở hàng hóa bằng vận tải đa phương thức ...	195
4. Vận tải đa phương thức với INCOTERMS và UCP.....	205

5. Thủ tục hải quan với vận tải đa phương thức .....	207
6. Vận tải đa phương thức trong các nước ASEAN .....	210
Câu hỏi ôn tập và xử lý tình huống Chương V .....	212

## **Chương VI: BẢO HIỂM HÀNG HÓA CHUYÊN CHỜ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN VÀ ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG**

I. KHÁI QUÁT CHUNG VỀ BẢO HIỂM .....	213
1. Các phương pháp đối phó với rủi ro .....	213
2. Định nghĩa, bản chất của bảo hiểm .....	214
3. Phân loại bảo hiểm .....	215
4. Các nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm .....	218
4. Tác dụng của bảo hiểm .....	220
II. BẢO HIỂM HÀNG HOÁ CHUYÊN CHỜ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN .....	220
1. Lịch sử ra đời và phát triển của bảo hiểm hàng hải .....	220
2. Rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chờ bằng đường biển .....	221
3. Tổn thất trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chờ bằng đường biển .....	223
4. Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa hiện hành trên thị trường ....	234
5. Trách nhiệm của người bảo hiểm đối với hàng hóa về rủi ro và tổn thất .....	237
6. Trách nhiệm của người bảo hiểm về không gian và thời gian bảo hiểm .....	245
7. Điều kiện bảo hiểm chiến tranh dùng cho hàng hóa chuyên chờ bằng đường biển (Institute War Clauses - Cargo) .....	248
8. Điều kiện bảo hiểm đình công áp dụng cho hàng hoá chuyên chờ bằng đường biển (Institute Strikes Clauses - Cargo) .....	249

III. BẢO HIỂM HÀNG HOÁ CHUYÊN CHỖ BẰNG ĐƯỜNG	
HÀNG KHÔNG.....	250
1. Trách nhiệm của người bảo hiểm về rủi ro và tổn thất.....	250
2. Trách nhiệm của người bảo hiểm về không gian và thời gian.....	251
IV. HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM.....	252
1. Khái niệm và tính chất của hợp đồng bảo hiểm.....	252
2. Các loại hợp đồng bảo hiểm.....	253
3. Trách nhiệm của người bảo hiểm và người được bảo hiểm.....	254
4. Nội dung của hợp đồng bảo hiểm.....	255
5. Thủ tục mua bảo hiểm cho hàng hóa.....	257
VI. GIÁM ĐỊNH TỔN THẤT, KHIẾU NẠI VÀ BỒI THƯỜNG	
TRONG BẢO HIỂM HÀNG HOÁ.....	258
1. Giám định tổn thất.....	258
2. Khiếu nại đòi bồi thường.....	259
3. Bồi thường tổn thất.....	261
Câu hỏi ôn tập và xử lý tình huống Chương VI.....	265
CÁC PHỤ LỤC	
Phụ lục 1.....	268
Phụ lục 2.....	270
Phụ lục 3.....	280
Phụ lục 4.....	287
Phụ lục 5.....	313
Phụ lục 6.....	328
Phụ lục 7.....	338
Phụ lục 8.....	347
Phụ lục 9.....	369
Phụ lục 10.....	385
<b>Tài liệu tham khảo.....</b>	<b>386</b>

## Chương I

**VẬN TẢI VÀ NGOẠI THƯƠNG****I. KHÁI QUÁT CHUNG VỀ VẬN TẢI****1. Định nghĩa và đặc điểm sản xuất của ngành vận tải**

Vận tải là một hoạt động kinh tế có mục đích của con người nhằm đáp ứng nhu cầu di chuyển vị trí của đối tượng vận chuyển. Đối tượng vận chuyển gồm con người và vật phẩm (hàng hóa). Sự di chuyển vị trí của con người và vật phẩm trong không gian rất đa dạng, phong phú và không phải mọi di chuyển đều là vận tải. Vận tải chỉ bao gồm những di chuyển do con người tạo ra nhằm mục đích kinh tế (lợi nhuận).

Vận tải là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt. Đối với một ngành sản xuất vật chất, ví dụ như công nghiệp, nông nghiệp... thì trong quá trình lao động sản xuất đều có sự kết hợp của ba yếu tố: tư liệu lao động, đối tượng lao động và sức lao động. Vận tải là một ngành sản xuất vật chất vì trong quá trình sản xuất của ngành vận tải có sự kết hợp của ba yếu tố đó. Ngoài ra, trong quá trình sản xuất, ngành vận tải cũng đã tiêu thụ một lượng vật chất nhất định, như vật liệu, nhiên liệu, hao mòn phương tiện vận tải... Hơn nữa, đối tượng lao động (hàng hóa) trong quá trình sản xuất của ngành vận tải cũng trải qua sự thay đổi vật chất nhất định. Vì vậy, C.Mác nói: “Ngoài ngành khai khoáng, ngành nông nghiệp và công nghiệp chế biến ra, còn có một ngành sản xuất vật chất thứ tư nữa, ngành đó cũng trải qua ba giai đoạn sản xuất khác nhau là thủ công nghiệp, công trường thủ công và cơ khí. Đó là ngành vận tải, không kể vận tải người hay vận tải hàng hóa”<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> C. Mác, F. Ăngghen, V. Lênin - Bàn về giao thông vận tải, Nhà xuất bản sự thật, Hà Nội, năm 1963.

Là ngành sản xuất vật chất nên vận tải cũng có sản phẩm của riêng mình. Sản phẩm của vận tải chính là sự di chuyển của con người và vật phẩm trong không gian. Sản phẩm vận tải cũng là hàng hóa và cũng có giá trị và giá trị sử dụng. Giá trị của hàng hóa là lượng lao động xã hội cần thiết kết tinh trong hàng hóa đó. Giá trị sử dụng của sản phẩm vận tải là khả năng đáp ứng nhu cầu di chuyển. Tuy nhiên, so với các ngành sản xuất vật chất khác, ngành vận tải có những đặc điểm khác biệt về quá trình sản xuất, về sản phẩm và tiêu thụ sản phẩm, thể hiện ở các điểm sau đây:

- Môi trường sản xuất của vận tải là không gian, luôn di động chứ không cố định như trong các ngành khác;

- Sản xuất trong vận tải là quá trình tác động về mặt không gian vào đối tượng lao động chứ không phải tác động về mặt kỹ thuật, do đó không làm thay đổi hình dáng, kích thước của đối tượng lao động;

- Sản phẩm vận tải không tồn tại dưới hình thức vật thể và khi sản xuất ra là được tiêu dùng ngay. Hay nói cách khác sản phẩm vận tải mang tính vô hình. Trong ngành vận tải, sản xuất và tiêu thụ diễn ra đồng thời, do đó không có khả năng dự trữ sản phẩm vận tải để tiêu dùng về sau mà chỉ có khả năng dự trữ năng lực vận tải mà thôi;

- Quá trình sản xuất của ngành vận tải không tạo ra sản phẩm vật chất mới mà chỉ làm thay đổi vị trí của hàng hóa và qua đó cũng làm tăng giá trị của hàng hóa.

Từ những đặc điểm trên, C. Mác cho rằng vận tải là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt.

## **2. Phân loại vận tải**

Có nhiều cách phân loại vận tải, phụ thuộc vào các tiêu chuẩn lựa chọn:

### **2.1. Căn cứ vào tính chất của vận tải, có thể phân ra:**

Vận tải nội bộ xí nghiệp và vận tải công cộng.

Vận tải nội bộ xí nghiệp là việc vận chuyển trong nội bộ xí nghiệp, nhà máy, công ty... nhằm di chuyển nguyên, vật liệu, thành phẩm, bán thành phẩm, con người phục vụ cho quá trình sản xuất của

công ty, xí nghiệp bằng phương tiện của công ty, xí nghiệp đó mà không thu tiền cước hay tính toán chi phí vận tải.

Vận tải công cộng là việc chuyên chở con người hay vật phẩm cho mọi đối tượng trong xã hội để thu tiền cước.

**2.2. Căn cứ vào môi trường sản xuất, có thể chia vận tải thành các loại (phương thức) sau đây:**

Vận tải đường biển, vận tải thủy nội địa, vận tải hàng không, vận tải ô tô, vận tải đường sắt, vận tải đường ống, vận tải vũ trụ.

Mỗi phương thức vận tải có những ưu điểm và nhược điểm khác nhau. Các phương thức vận tải thường được sử dụng trong vận tải quốc tế là vận tải đường biển, đường hàng không, đường sắt và đường ô tô. Tuy nhiên, lựa chọn phương thức nào để vận chuyển phụ thuộc vào nhiều yếu tố, như: loại hàng, hành trình của hàng hóa, điều kiện buôn bán, loại bao bì, yêu cầu của khách hàng... Một yếu tố quan trọng nữa cần phải tính đến là đặc điểm, ưu, nhược điểm của từng phương thức vận tải. Sau đây là bảng so sánh tính ưu việt (1 là tốt nhất, 5 là kém nhất) của từng phương thức vận tải theo một số tiêu chí, như: tốc độ, tính đều đặn, độ tin cậy, khả năng vận chuyển, tính linh hoạt, giá thành.

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

Xếp hạng	Tốc độ	Tính đều đặn	Độ tin cậy	Năng lực vận chuyển	Tính linh hoạt	Giá thành
1	Đường không	Đường ống	Đường ống	Đường thủy	Ô tô	Đường thủy
2	Ô tô	Ô tô	Ô tô	Đường sắt	Đường sắt	Đường ống
3	Đường sắt	Đường không	Đường sắt	Ô tô	Đường không	Đường sắt
4	Đường thủy	Đường sắt	Đường thủy	Đường không	Đường thủy	Ô tô
5	Đường ống	Đường thủy	Đường không	Đường ống	Đường ống	Đường không

*Nguồn: GS, TS Hoàng Văn Châu (2003) - Vận tải giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, NXB Khoa học và Kỹ thuật.*

Qua bảng trên ta thấy về tốc độ thì vận tải hàng không có tốc độ cao nhất, về năng lực vận chuyển và giá thành thì vận tải đường thủy (đường biển và đường sông) là ưu việt nhất... Tuy nhiên, tùy thuộc vào hành trình của hàng hóa, cũng có thể lựa chọn hình thức vận tải đa phương thức (kết hợp nhiều phương thức vận tải) để khắc phục nhược điểm của phương thức vận tải này, phát huy ưu điểm của phương thức vận tải kia nhằm đưa hàng hóa từ nơi đi tới nơi đến một cách hiệu quả nhất.

**2.3. Căn cứ vào đối tượng vận chuyển có thể phân thành hai loại:** vận tải hành khách và vận tải hàng hóa.

**2.4. Căn cứ vào cách tổ chức quá trình vận tải, có:**

Vận tải đơn phương thức (Unimodal Transport), vận tải đa phương thức (Multimodal Transport) và vận tải đứt đoạn (Segmented Transport).

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

Vận tải đa phương thức là việc vận chuyển từ nơi đi đến nơi đến bằng ít nhất hai phương thức vận tải, sử dụng một chứng từ duy nhất và chỉ một người chịu trách nhiệm trong quá trình vận chuyển.

Vận tải đứt đoạn là việc vận chuyển hàng hóa từ nơi đi đến nơi đến bằng hai hay nhiều phương thức vận tải, sử dụng hai hay nhiều chứng từ vận tải và hai hay nhiều người phải chịu trách nhiệm về hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

**2.5. Căn cứ vào kỹ thuật tổ chức chuyên chở hàng hóa:** có thể chia ra thành vận tải hàng nguyên, vận tải hàng lẻ và vận tải hỗn hợp.

### **3. Vai trò của vận tải trong nền kinh tế quốc dân**

Vận tải giữ vai trò rất quan trọng và có tác dụng to lớn đối với nền kinh tế quốc dân của mỗi nước. Hệ thống vận tải được ví như mạch máu trong cơ thể con người, nó phản ánh trình độ phát triển của một nước. Vận tải phục vụ tất cả các lĩnh vực của đời sống xã hội: sản xuất, lưu thông, tiêu dùng, quốc phòng. Trong sản xuất ngành vận tải

vận chuyển nguyên, nhiên, vật liệu, bán thành phẩm, thành phẩm, lao động để phục vụ cho quá trình sản xuất. Vận tải là yếu tố quan trọng của lưu thông. C.Mác nói: *“Lưu thông có nghĩa là hành trình thực tế của hàng hóa trong không gian được giải quyết bằng vận tải. Vận tải là sự tiếp tục của quá trình sản xuất ở bên trong quá trình lưu thông và vì quá trình lưu thông ấy”*<sup>(1)</sup>. Ngành vận tải có nhiệm vụ đưa hàng hóa đến nơi tiêu dùng. Vận tải tạo ra khả năng thực hiện giá trị sử dụng hàng hóa. C.Mác nói: *“sản phẩm chỉ sẵn sàng để tiêu dùng khi nó kết thúc quá trình di chuyển đó”*.

Vai trò cũng như tác dụng của vận tải đối với nền kinh tế quốc dân thể hiện ở những mặt sau đây:

- Ngành vận tải sáng tạo ra một phần đáng kể tổng sản phẩm xã hội và thu nhập quốc dân;
- Vận tải đáp ứng nhu cầu di chuyển ngày càng tăng của hàng hóa và hành khách trong xã hội;
- Vận tải góp phần khắc phục sự phát triển không đều giữa các địa phương, mở rộng giao lưu, trao đổi hàng hóa trong một nước và quốc tế;
- Rút ngắn khoảng cách giữa thành thị và nông thôn, giữa đồng bằng và miền núi, góp phần cải thiện đời sống nhân dân;
- Mở rộng quan hệ kinh tế với nước ngoài;
- Tăng cường khả năng quốc phòng và bảo vệ đất nước;
- Vận tải là yếu tố quan trọng nhất trong hệ thống logistics của từng nhà máy, xí nghiệp, công ty và chiếm nhiều chi phí nhất trong hệ thống đó.

## II. VẬN TẢI VÀ NGOẠI THƯƠNG

### 1. Mối quan hệ giữa vận tải và ngoại thương

Đây là mối quan hệ hữu cơ, gắn bó hết sức mật thiết với nhau, cái này làm tiền đề cho cái kia phát triển và ngược lại.

<sup>(1)</sup> C. Mác, F. Ăngghen, V. Lênin - Bàn về giao thông vận tải, Nhà xuất bản Sự thật, Hà Nội, năm 1963.

### ***1.1. Tác động của vận tải đối với hoạt động ngoại thương***

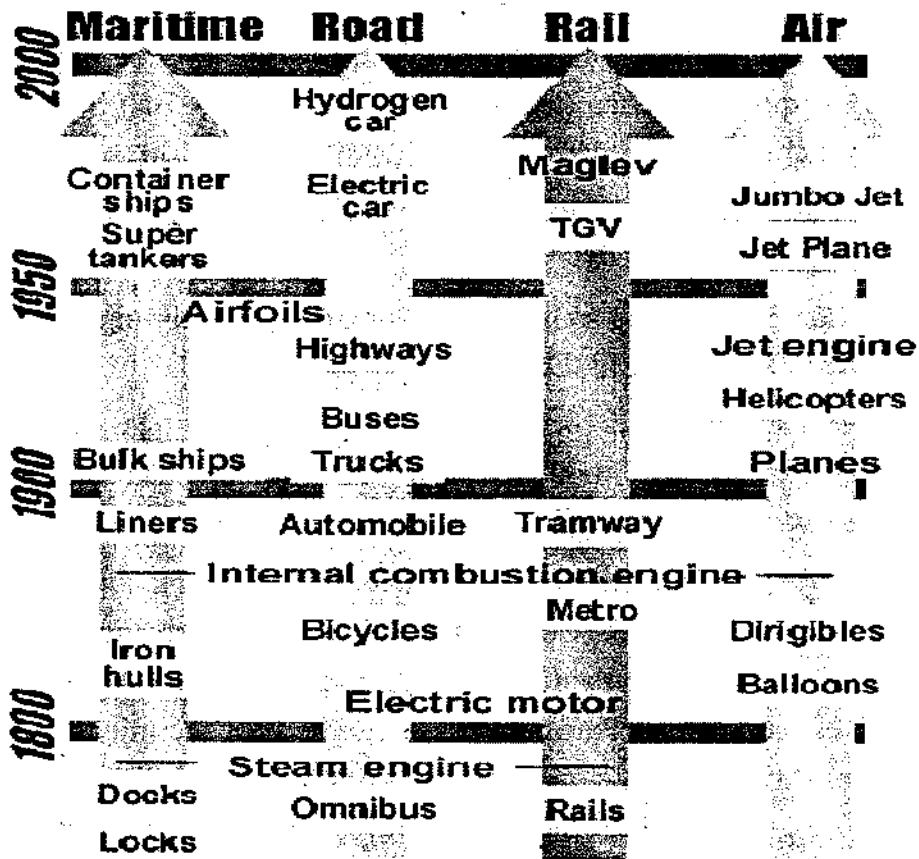
Vận tải, đặc biệt là vận tải quốc tế (là việc vận chuyển được tiến hành trên lãnh thổ của ít nhất hai nước) và ngoại thương (buôn bán quốc tế) có mối quan hệ chặt chẽ, khăng khít với nhau, có tác dụng thúc đẩy nhau cùng phát triển. Vận tải quốc tế là tiền đề, là điều kiện tiên quyết để buôn bán quốc tế ra đời và phát triển. Lênin nói: “Vận tải là phương tiện vật chất của mối liên hệ kinh tế với nước ngoài”. Khi buôn bán quốc tế phát triển lại tạo ra yêu cầu để thúc đẩy vận tải phát triển. Vận tải phát triển làm cho giá thành vận chuyển hạ, tạo điều kiện để nhiều mặt hàng có giá trị thấp có thể tham gia buôn bán quốc tế. Đối với hoạt động ngoại thương, vận tải có những tác dụng sau đây:

- Đảm bảo chuyên chở khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu ngày càng tăng trong thương mại quốc tế;
- Làm thay đổi cơ cấu hàng hóa và cơ cấu thị trường trong buôn bán quốc tế;
- Vận tải quốc tế ảnh hưởng trực tiếp đến cán cân thanh toán của một nước. Vận tải quốc tế được coi là lĩnh vực xuất nhập khẩu vô hình (Invisible trade), nó có thể góp phần cải thiện hay làm trầm trọng thêm cán cân thanh toán quốc tế của mỗi nước.

### ***1.2. Tác động của ngoại thương đối với vận tải***

Khi hoạt động buôn bán quốc tế phát triển thì nhu cầu trao đổi hàng hóa, di chuyển hàng hóa từ nước này sang nước khác tăng lên. Vì thế ngành vận tải cần phải đáp ứng nhu cầu chuyên chở này. Ngành vận tải cần phải tăng trọng tải và dung tích chuyên chở của công cụ, cần có những cải tiến kỹ thuật để phương tiện chuyên chở di chuyển với vận tốc nhanh hơn. Chính sự phát triển của ngoại thương đã làm cho ngành vận tải phải áp dụng những tiến bộ khoa học kỹ thuật nhằm làm cho công cụ chuyên chở chứa được nhiều hàng hơn và chạy với tốc độ ngày càng tăng. Hình vẽ dưới đây thể hiện những bước tiến bộ về công cụ chuyên chở trong lĩnh vực vận tải.

Hình 1.1: Sự phát triển về công nghệ vận tải đối với các phương thức vận tải



Nguồn: <http://www.geog.umontreal.ca/Geotrans/fr/ch1fr/conclfr/eoltechnologyfr.html> (tra cứu ngày 20/5/2002)

## 2. Phân chia trách nhiệm về vận tải trong ngoại thương

Trong hoạt động xuất nhập khẩu, việc chuyên chở hàng hóa từ nước người bán sang nước người mua là nghĩa vụ, đồng thời là quyền lợi cho mỗi bên - người bán và người mua. Người bán hay người mua không trực tiếp vận chuyển hàng hóa mà phải thuê một người thứ ba gọi là người chuyên chở hay người vận tải. Nghĩa vụ thuê vận tải và chịu chi phí về vận tải được quy định trong hợp đồng mua bán, ký kết giữa người bán và người mua. Hợp đồng này thường được ký kết theo các điều kiện thương mại quốc tế (Incoterms) khác nhau, theo đó

nghĩa vụ, quyền lợi về vận tải phân chia giữa người mua và người bán cũng khác nhau. 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 coi như đã giành được quyền về vận tải hay quyền thuê tàu (trong vận tải đường biển). Bản Incoterms 2010 được chia thành 2 nhóm:

- Các điều kiện cơ sở giao hàng chỉ dùng cho vận tải biển (FOB, FAS, CIF, CFR), và

- Các điều kiện cơ sở giao hàng dùng cho mọi phương thức vận tải (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP)

Theo Incoterms 2010, trách nhiệm thuê phương tiện vận tải để chuyên chở hàng hóa từ nước xuất khẩu về nước nhập khẩu được phân chia giữa người bán và người mua như sau:

- *Người bán chịu trách nhiệm (giành được quyền vận tải) theo các điều kiện:* CFR (Cost and Freight), CIF (Cost, Insurance & Freight), CPT (Carriage Paid to), CIP (Carriage & Insurance Paid to), DDP (Delivered Duty Paid), DAT (Delivered At Terminal), DAP (Delivered At Place).

- *Người mua chịu trách nhiệm (giành được quyền về vận tải) theo các điều kiện:* EXW (Ex Works) FCA (Free Carrier), FOB (Free on Board), FAS (Free Alongside Ship).

*Giành được quyền về vận tải có những lợi ích sau đây:*

- Chủ động trong việc tổ chức chuyên chở, đàm phán, ký kết hợp đồng...

- Có thể lựa chọn người chuyên chở, tuyến đường vận tải, phương pháp chuyên chở có lợi cho mình;

- Tận dụng được đội tàu và phương tiện vận tải của mình để chuyên chở hàng hóa nhằm tăng thu và giảm chi ngoại tệ;

- Có thể tác động vào thị trường cước phí để ổn định hoặc giảm giá cước.

Muốn giành được quyền về vận tải hay thuê tàu cần phải ký kết hợp đồng mua bán ngoại thương theo những điều kiện thương mại quốc tế thích hợp như đã nói ở trên.

Ở Việt Nam hiện nay, các doanh nghiệp xuất, nhập khẩu, khi xuất khẩu hàng hóa bằng đường biển, thường ký hợp đồng theo điều kiện FOB và khi nhập khẩu thường ký hợp đồng theo điều kiện CFR hoặc CIF, do vậy không giành được quyền về thuê tàu và không tận dụng được đội tàu buôn của nước nhà, gây thất thu về ngoại tệ. Theo số liệu của Bộ Giao thông vận tải, hiện nay đội tàu của ta chỉ vận chuyển được 19% khối lượng hàng hóa trong ngoại thương.

Để đảm bảo quyền lợi của các nước đang phát triển tham gia vào việc vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu, Liên Hợp quốc đã thông qua vào năm 1974, Công ước về Quy tắc làm việc của các Công hội tàu chợ (Liner Code), có hiệu lực từ ngày 06/10/1983 (78 nước), trong đó quy định quyền vận tải hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng đường biển được phân chia giữa nước xuất khẩu, nước nhập khẩu và nước thứ ba (Cross traders) theo tỷ lệ 40/40/20. Mục đích của Công ước là ưu tiên dành cho bản thân các nước xuất khẩu và nước nhập khẩu vận chuyển phần lớn (80%) khối lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu của mình, chỉ để cho nước thứ ba vận chuyển 20% mà thôi. Theo tính toán của Bộ Giao thông vận tải, nếu Việt Nam đảm bảo vận chuyển được 40% khối lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu của mình thì có thể tiết kiệm được 400 triệu USD tiền cước mỗi năm.

Giành được quyền vận tải có nhiều ưu điểm, tuy nhiên, không phải trường hợp nào cũng đấu tranh giành quyền vận tải. Những trường hợp sau đây là những trường hợp không nên giành quyền vận tải hoặc không giành được quyền vận tải:

- Xét thấy khó khăn trong việc thuê phương tiện vận tải,
- Không am hiểu nhiều về thị trường vận tải,
- Cước vận tải có xu hướng tăng,

- Thị trường thuộc về đối tác trên bàn đàm phán,
- Quy định của pháp luật.

### 3. Chi phí vận tải và giá cả hàng hóa trong ngoại thương

Chi phí vận tải đối với hàng hóa xuất nhập khẩu là toàn bộ chi phí liên quan đến quá trình chuyên chở hàng hóa từ nơi gửi hàng đầu tiên đến nơi nhận hàng cuối cùng. Về cơ cấu, chi phí vận tải gồm: cước phí vận tải (trên chặng đường chính và chặng đường phụ), chi phí xếp dỡ hàng hóa ở các điểm vận tải, chi phí bảo quản hàng hóa trong quá trình vận tải và các chi phí khác liên quan đến vận tải. Về đồng tiền thanh toán, chi phí vận tải trong ngoại thương có thể được thanh toán bằng nội tệ hoặc ngoại tệ.

Giá cước vận tải trong ngoại thương là giá trị của sản phẩm vận tải được biểu hiện bằng tiền trên thị trường vận tải quốc tế. Mức cước vận tải (cước phí) được hình thành và biến động tùy thuộc vào yếu tố cung cầu và những yếu tố khác trên thị trường vận tải quốc tế. Ước tính cước phí chiếm khoảng 65-70% tổng chi phí vận tải trong ngoại thương. Số còn lại là chi phí xếp dỡ, giao nhận, bảo quản,... Theo số liệu thống kê của UNCTAD, chi phí vận tải đường biển chiếm trung bình 10-15% giá FOB hoặc 8-9% giá CIF của hàng hóa trong buôn bán quốc tế. Đối với các mặt hàng có giá trị thấp (quặng, than đá,...), tỷ trọng cước phí vận tải trong giá cả hàng hóa cao hơn mức trung bình nói trên. Ngược lại tỷ trọng cước phí trong giá cả hàng hóa sẽ thấp hơn mức trung bình.

Chi phí vận tải nói chung và cước phí nói riêng là một trong các yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến việc hình thành và biến động của giá cả hàng hóa trên trường quốc tế. Do vậy, người xuất khẩu hay người nhập khẩu đều quan tâm đến yếu tố cước phí (hay yếu tố vận tải) khi tính toán giá cả hàng hóa nhập khẩu.

Giá cả của cùng một loại hàng hóa theo điều kiện CIF (cảng đến) thường có xu hướng gần bằng nhau giữa các thị trường tiêu thụ. Ngược lại, giá cả của cùng một loại hàng hóa trên thị trường thế giới

theo điều kiện FOB (cảng đi) lại hình thành rất khác nhau. Sự khác nhau này xuất phát đầu tiên là do điều kiện sản xuất, sau đó là do cước phí trên các tuyến đường chuyên chở của thị trường cạnh tranh.

Khi nhập khẩu một mặt hàng nào đó theo điều kiện CIF thông thường người nhập khẩu sẽ chọn mua ở thị trường nào chào bán với giá CIF thấp nhất và các điều kiện khác tương tự như nhau. Trong trường hợp này, người nhập khẩu ít quan tâm đến yếu tố cước phí trong giá cả vì họ đã biết tổn thất chi phí phải bỏ ra để nhập hàng hóa về cảng đích, và cũng vì người nhập khẩu không giành được quyền vận tải nên không quan tâm chi phí vận tải là bao nhiêu.

Trong khi đó, nếu nhập khẩu một loại hàng hóa nào đó theo giá FOB, người nhập khẩu bắt buộc phải tính đến yếu tố cước phí. Nếu giá FOB của một loại hàng hóa trên các thị trường cung cấp không bằng nhau, thì người nhập khẩu quyết định chọn mua ở thị trường nào cũng phụ thuộc vào yếu tố cước phí. Trong trường hợp này, người nhập khẩu phải tính toán và so sánh tổng chi phí nhập khẩu giữa các thị trường cung cấp. Người nhập khẩu có thể từ chối mua giá FOB thấp ở thị trường này, mà chấp nhận mua với giá FOB cao hơn của một thị trường khác, nếu số tiền chênh lệch về cước phí của 2 tuyến chuyên chở lớn hơn số tiền chênh lệch về giá FOB của 2 thị trường.

Người xuất khẩu dù bán hàng theo điều kiện FOB hay CIF đều phải quan tâm đến yếu tố cước phí để làm sao cho phù hợp với quan điểm nói trên của người nhập khẩu và có thể cạnh tranh được với những thị trường cạnh tranh khác.

Từ góc độ vận tải, nước xuất khẩu nào có vị trí địa lý gần với thị trường tiêu thụ và có điều kiện vận tải thuận lợi sẽ thu được một khoản lợi nhuận phụ hay còn gọi là “địa tô chênh lệch về cước phí”. Nhưng trong buôn bán quốc tế hiện nay, khoản lợi nhuận phụ sẽ được chia giữa người xuất khẩu và người nhập khẩu theo nguyên tắc được lợi cùng hưởng, bị thiệt cùng chịu. Tỷ lệ phân chia số chênh lệch cước phí như thế nào phụ thuộc vào tình hình thị trường có lợi cho người xuất khẩu hay cho người nhập khẩu.

Như vậy chi phí vận tải nói chung và cước phí nói riêng là một trong những yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến việc hình thành giá cả hàng hóa trao đổi trên thị trường thế giới. Mức độ ảnh hưởng của nó nhiều hay ít phụ thuộc vào tỷ trọng cước phí trong giá cả hàng hóa cao hay thấp. Cước phí cũng là một yếu tố quan trọng tác động đến sự biến động của bản thân giá cả hàng hóa.

Ngoài ra, chi phí vận tải là một yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến hiệu quả trong kinh doanh ngoại thương (tăng lợi nhuận hoặc tăng sức cạnh tranh của hàng hóa trên thị trường thế giới) và đến việc tiết kiệm chi phí ngoại tệ trong kinh doanh.

Việc giảm và hạ thấp chi phí vận tải phụ thuộc vào những yếu tố bên ngoài và những yếu tố bên trong của hoạt động ngoại thương. Yếu tố bên ngoài liên quan đến tình hình phát triển của ngành giao thông vận tải, chất lượng sản xuất hàng hóa. Yếu tố bên trong liên quan đến nhiều khâu trong kinh doanh ngoại thương.

Để góp phần giảm chi phí vận tải trong ngoại thương, chúng ta cần tập trung thực hiện tốt các biện pháp chủ yếu sau:

+ Đàm phán ký kết các điều khoản về vận tải trong hợp đồng xuất nhập khẩu một cách cụ thể, chặt chẽ và hợp lý. Tránh để đối phương lợi dụng những sơ hở về vận tải gây khó khăn và thiệt hại cho hoạt động kinh doanh.

+ Lựa chọn các phương án hợp lý.

## CÂU HỎI ÔN TẬP VÀ XỬ LÝ TÌNH HUỐNG CHƯƠNG I

1. Hãy phân tích vai trò cũng như tác dụng của vận tải đối với nền kinh tế quốc dân!

2. Phân tích khái niệm vận tải! Tại sao nói vận tải là ngành sản xuất vật chất đặc biệt?

3. Thế nào là quyền vận tải và tác dụng của việc giành được quyền vận tải?

4. Phân tích những trường hợp không nên giành quyền vận tải?

5. Cơ sở phân chia quyền vận tải là gì? Phân tích cụ thể!

6. Có hai đơn chào hàng: một đơn chào hàng với giá FOB Hải Phòng là 200USD/MT, một đơn chào hàng với giá CIF Los Angeles là 250USD/MT, cước phí trên thị trường thuê tàu vào trước thời điểm giao hàng là 60USD/MT. Hãy phân tích tình huống trên xem người xuất khẩu Việt Nam có nên giành quyền vận tải không?

## Chương II

# CHUYÊN CHỜ HÀNG HOÁ XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Vận tải đường biển ra đời khá sớm so với các phương thức vận tải khác. Ngay từ thế kỷ thứ 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 được phát triển mạnh và trở thành ngành vận tải hiện đại trong hệ thống vận tải quốc tế.

## I. KHÁI QUÁT VỀ VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN

### 1. Vị trí, vai trò của vận tải đường biển

Vận tải đường biển là việc chuyên chở hàng hoá hay hành khách trong nước hoặc giữa nước này và nước khác bằng đường biển.

Hiện nay vận tải đường biển giữ vị trí số một trong chuyên chở hàng hoá trên thị trường thế giới. Nó đảm nhận chuyên chở gần 80% tổng khối lượng hàng hoá trong buôn bán quốc tế. Nguyên tắc “tự do đi biển” 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 hoá luân chuyên bằng đường biển quốc tế tăng nhanh qua các giai đoạn. Năm 1970 mới chỉ là 10.654 tỷ tấn-hải lý thì đến năm 2008 đã là 32.746 tỷ tấn-hải lý (bảng sau).

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

Nước Việt Nam nằm ở khu vực Đông Nam Á, phía đông bán đảo Trung Ấn, trong khoảng vĩ tuyến 8030' và 23022' bắc, kinh tuyến 102010' và 109030' đông là vị trí “cửa ngõ ra biển” của các nước láng giềng miền Nam Trung Quốc. Những con đường từ Lào ra biển gần

nhất cũng phải vượt qua Việt Nam. Đường từ Campuchia ra biển Việt Nam lại càng thuận lợi. Việt Nam có 3.260km bờ biển với hàng chục cảng biển lớn nhỏ chạy dài từ Bắc xuống Nam. Bờ biển Việt Nam nằm trên tuyến đường hàng hải quốc tế chạy từ Ấn Độ Dương sang Thái Bình Dương. Mỗi quan hệ hợp tác kinh tế và buôn bán giữa Việt Nam với các nước trên thế giới ngày càng mở rộng và phát triển. Do đó, Việt Nam có điều kiện thuận lợi để phát triển vận tải đường biển. Vận tải đường biển của Việt Nam đang trên đà phát triển theo hướng hiện đại hoá. Đội tàu biển tuy chưa nhiều, nhưng vận tải đường biển đã và đang đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế quốc dân phục vụ chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu.

**Bảng 2.1. Khối lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường biển trên thế giới**

Đơn vị tính: Tỷ tấn - Hải lý

Năm	Dầu và sản phẩm của dầu		Thép	Than	Ngũ cốc	Hàng khô khác	Tổng cộng
	Dầu thô	Sản phẩm dầu					
1970	5597	890	1093	481	475	2118	10654
1980	8385	1020	1613	952	1087	3720	16777
1990	6261	1560	1978	1849	1073	4041	17121
2000	8180	2085	2545	2509	1244	6790	23693
2001	8074	2105	2575	2552	1322	6930	23891
2002	7848	2050	2731	2549	1241	7395	24172
2003	8390	2190	3035	2810	1273	7810	25854
2004	8795	2305	3444	2960	1350	8335	27574
2005	8875	1652	3918	3113	1686	8730	28376
2006	8983	1758	4192	3540	1822	9341	30058
2007	9214	1870	4544	3778	1927	9665	31425
2008	9300	1992	4849	3905	2029	10245	32746

Nguồn: Review of Maritime Transport 2009, UNCTAD

Giữa các cảng biển Việt Nam với các cảng chính thức của nhiều nước trên thế giới đã hình thành các luồng tàu thường xuyên và tàu chuyên. Trên các luồng tàu này, lực lượng tàu buôn của Việt Nam

và tàu của nước ngoài đang kinh doanh khai thác. Vận tải đường biển là ngành vận tải chủ chốt so với các phương thức vận tải khác để có thể chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu.

## **2. Đặc điểm kinh tế kỹ thuật của vận tải đường biển**

Vận tải đường biển có thể phục vụ chuyên chở tất cả các loại hàng hoá trong buôn bán quốc tế. Vận tải đường biển thích hợp với chuyên chở trên cự ly dài, khối lượng lớn. Tuy nhiên, vận tải đường biển không thích hợp với chuyên chở những hàng hoá đòi hỏi thời gian giao hàng nhanh, trong chuyên chở đường biển thường gặp nhiều rủi ro và nguy hiểm.

Các tuyến đường vận tải trên biển hầu hết là những tuyến đường giao thông tự nhiên. Do đó không đòi hỏi phải đầu tư nhiều về tiền vốn, nguyên vật liệu, sức lao động để xây dựng và bảo quản các tuyến đường vận tải trên biển. Đây là một trong những nguyên nhân làm cho giá thành vận tải đường biển thấp hơn so với các phương thức vận tải khác.

Năng lực chuyên chở của vận tải đường biển rất lớn. Nhìn chung năng lực chuyên chở của công cụ vận tải đường biển (tàu biển) không bị hạn chế như các công cụ của các phương thức vận tải khác. Trên cùng một chuyến đường biển có thể tổ chức chạy nhiều chuyến tàu trong cùng một thời gian cho cả hai chiều. Trọng tải của tàu biển rất lớn. Ví dụ, trọng tải của ô tô các loại lớn là 50 tấn, máy bay lớn nhất có trọng tải là 100 tấn trong khi đó trọng tải của tàu biển loại nhỏ và trung bình là 6.000 tấn - 2.000 tấn, tàu lớn nhất là hơn 600.000 DWT 564.000 tấn. Trong những năm gần đây, do tiến bộ của khoa học kỹ thuật, trọng tải trung bình của tàu biển tăng nhanh và vẫn có xu hướng tăng lên đối với tất cả các nhóm tàu.

Ưu điểm nổi bật của vận tải đường biển là giá thành thấp (bằng một phần mười so với đường hàng không). Trong chuyên chở hàng hoá, giá thành vận tải đường biển chỉ cao hơn giá thành vận tải đường ống còn thấp hơn rất nhiều so với các phương thức vận tải khác. Nguyên nhân chủ yếu là trọng tải tàu biển lớn, cự ly chuyên chở trung

bình dài, năng suất lao động cao. Với tiến bộ khoa học kỹ thuật và hoàn thiện cơ chế quản lý trong ngành vận tải đường biển, hiệu quả kinh tế chắc chắn ngày một tăng lên.

***Tuy nhiên, vận tải đường biển có một số nhược điểm:***

- Vận tải đường biển phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện tự nhiên. Môi trường hoạt động, thời tiết, điều kiện thủy văn trên mặt biển luôn ảnh hưởng đến quá trình chuyên chở. Những rủi ro thiên tai, tai nạn bất ngờ trên biển thường gây ra những tổn thất rất lớn cho tàu, hàng hoá và sinh mạng con người.

- Tốc độ của tàu biển còn thấp và việc tăng tốc độ khai thác của tàu biển còn bị hạn chế (tốc độ của một tàu chở hàng hoá bình thường là 16-20 hải lý/giờ, tàu biển có tốc độ kỹ thuật cao nhất cũng chỉ khoảng 35 hải lý/giờ). Do đó, thời gian giao hàng của vận tải đường biển chậm. Vận tải đường biển không thích hợp với chuyên chở các hàng hoá xuất nhập khẩu đòi hỏi thời gian giao hàng nhanh.

Từ những đặc điểm kinh tế kỹ thuật nói trên của vận tải đường biển, ta có thể rút ra kết luận một cách tổng quát về phạm vi áp dụng như sau:

+ Vận tải đường biển thích hợp với chuyên chở hàng hoá trong buôn bán quốc tế.

+ Vận tải đường biển thích hợp với chuyên chở hàng hoá có khối lượng lớn, chuyên chở trên cự ly dài nhưng không đòi hỏi thời gian giao hàng nhanh chóng.

**3. Tác dụng của vận tải đường biển đối với buôn bán quốc tế**

***3.1. Vận tải đường biển là yếu tố không tách rời buôn bán quốc tế***

Buôn bán quốc tế (hay còn gọi là kinh doanh xuất nhập khẩu) và vận tải quốc tế (hay còn gọi là vận tải ngoại thương) là hai khâu không thể tách rời.

Xuất nhập khẩu là tiền đề của vận tải nói chung và vận tải đường biển nói riêng và ngược lại vận tải là khâu kết thúc của quá

trình xuất nhập khẩu. Vận tải đường biển đồng thời còn mở ra khả năng xuất nhập khẩu trong tương lai, là chiếc cầu nối liền giữa người sản xuất với người tiêu dùng. Vận tải đường biển tuy là một khâu độc lập trong ngoại thương nhưng nó lại liên quan chặt chẽ với hoạt động ngoại thương. Mối quan hệ này được thể hiện ở chỗ vận tải đường biển không chỉ là khâu kết thúc của hợp đồng xuất nhập khẩu mà còn được vận dụng ngay trước và trong khi ký kết hợp đồng xuất nhập khẩu. Nếu không quan tâm đến vấn đề vận tải trong khi ký kết hợp đồng mua bán sẽ có thể gây ra nhiều khó khăn cho việc thực hiện hợp đồng hoặc đưa lại những tổn thất làm giảm hiệu quả kinh doanh.

Trong buôn bán quốc tế, vận tải đường biển giữ vai trò quan trọng khi chuyên chở những lô hàng có khối lượng mua bán lớn, tuyến đường chuyên chở dài. Phần lớn khối lượng hàng hoá trên thị trường thế giới được chuyên chở bằng đường biển, bất cứ sự biến động nào của thị trường vận tải biển cũng ảnh hưởng tới buôn bán quốc tế. Vận tải đường biển giúp cho việc lưu thông hàng hoá giữa các nước được dễ dàng, thuận tiện. Điều kiện mua bán hàng vận chuyển bằng đường biển rất đa dạng, luật lệ tập quán hàng hải quốc tế rất phức tạp. Do đó mối quan hệ giữa buôn bán quốc tế với vận tải biển quốc tế cũng phức tạp hơn so với các phương thức vận tải khác như: Hàng không, đường sắt, đường bộ....

### ***3.2. Vận tải đường biển thúc đẩy buôn bán quốc tế phát triển***

Khối lượng hàng hoá lưu chuyển giữa hai nước phụ thuộc rất nhiều điều kiện: tiềm năng kinh tế của hai nước, sự chuyên môn hoá và hợp tác hoá sản xuất của mỗi nước trong phân công lao động quốc tế, tình hình chính trị, điều kiện và khả năng vận tải giữa hai nước đó. Sự phụ thuộc này được nhà Nhà nước kinh tế Anh William mô tả như sau: “Khối lượng hàng hoá lưu chuyển giữa hai nước tỷ lệ thuận với tích số của tiềm năng kinh tế của hai nước và tỷ lệ nghịch với khoảng cách chuyên chở giữa hai nước đó”. Điều này có thể được thể hiện qua công thức sau:

$$Q = \frac{P_1 \times P_2}{L}$$

*Trong đó:* Q: Khối lượng hàng hoá

P<sub>1</sub>: Tiềm năng kinh tế của nước thứ nhất

P<sub>2</sub>: Tiềm năng kinh tế của nước thứ hai

L: Khoảng cách giữa nước thứ nhất và nước thứ hai  
(về không gian, thời gian, kinh tế).

Khoảng cách chuyên chở (L) ở đây trước hết phải hiểu là khoảng cách kinh tế, tức là chi phí vận tải. Chi phí vận tải càng rẻ, chuyên chở hàng hoá càng thuận lợi thì dung lượng tiêu thụ hàng hoá trên thị trường thế giới càng lớn. Trong buôn bán quốc tế, chi phí vận chuyển chiếm một tỷ trọng khá lớn trong giá cả hàng hoá. Theo số liệu thống kê của UNCTAD, chi phí vận tải đường biển chiếm trung bình 10-15% giá FOB hoặc 8-9% giá CIF của hàng hoá buôn bán quốc tế. 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. Vận tải đường biển có đặc điểm cước phí rẻ vì vậy vận tải đường biển góp phần làm tăng khối lượng luân chuyển hàng hoá trong buôn bán quốc tế, nói khác đi nó thúc đẩy buôn bán quốc tế phát triển.

### ***3.3. Vận tải đường biển phát triển góp phần làm thay đổi cơ cấu hàng hoá và cơ cấu thị trường trong buôn bán quốc tế***

Trước đây, vận tải đường biển chưa phát triển, công cụ vận tải thô sơ, sức chở của phương tiện vận tải nhỏ, chi phí vận tải lại cao, nên đã hạn chế việc mở rộng buôn bán nhiều mặt hàng, đặc biệt là hàng nguyên, nhiên vật liệu. Việc buôn bán giữa các nước thời kỳ đó tập trung chủ yếu vào các mặt hàng thành phẩm và bán thành phẩm. Sự ra đời của các công cụ vận tải chuyên dùng có trọng tải lớn, đặc biệt là sự phát triển của vận tải đường biển, mạng lưới các tuyến đường phát triển đã cho phép hạ giá thành vận tải, điều này đã tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng chủng loại mặt hàng trong buôn bán quốc tế. Sự thay đổi cơ cấu mặt hàng trong buôn bán quốc tế được thể

hiện rõ nét nhất là phát triển buôn bán mặt hàng lỏng, trong đó chủ yếu là dầu mỏ và sản phẩm dầu mỏ. Năm 1973 nhóm hàng lỏng chỉ chiếm 22% tổng khối lượng hàng hoá chuyên chở đường biển quốc tế. Những năm sau đại chiến thế giới lần thứ II, tỷ trọng mặt hàng lỏng trong chuyên chở đường biển quốc tế tăng lên đều đặn và chiếm tỷ lệ 50%. Nguyên nhân chính của tình hình này, một mặt do phát triển nhanh chóng của ngành công nghiệp dầu mỏ, mặt khác do phát triển mạnh mẽ của ngành vận tải đường biển thế giới.

Trong bản thân nhóm hàng lỏng cũng có sự thay đổi về cơ cấu: Tăng tỷ trọng dầu thô, giảm tỷ trọng mặt hàng sản phẩm dầu mỏ và xuất hiện nhiều mặt hàng lỏng mới trong buôn bán quốc tế như hơi đốt ở thể lỏng, rượu, bia, nước ngọt... Buôn bán nhóm mặt hàng khô cũng đa dạng và phong phú hơn, bao gồm hàng thành phẩm có bao bì (gọi là hàng bách hoá: General Cargo), hàng khô có khối lượng lớn như: (Quặng sắt, than đá, ngũ cốc, các loại khoáng sản khác... gọi là Bulk Cargo), vận tải biển phát triển đã làm thay đổi cơ cấu hàng hoá trên thị trường thế giới.

Trước đây, khi vận tải đường biển còn chưa phát triển, hàng hoá chỉ có thể bán cho các nước lân cận - ở thị trường gần. Ví dụ, Việt Nam bán hàng cho các nước Trung Quốc, Lào, Thái Lan... Ngày nay, vận tải đường biển đã phát triển, hàng hoá có thể được buôn bán ở bất kỳ thị trường nào trên thế giới. Vì vậy vận tải đường biển góp phần thay đổi thị trường hàng hoá. Những nước xuất khẩu có khả năng tiêu thụ sản phẩm của mình ở những thị trường xa xôi. Ngược lại, nước nhập khẩu có điều kiện lựa chọn thị trường cung cấp hàng hoá rộng rãi hơn, sự mở rộng thị trường và thay đổi cơ cấu thị trường trong buôn bán quốc tế được thể hiện ở cự ly chuyên chở trung bình trong vận tải đường biển quốc tế ngày một tăng lên. Năm 1980 cự ly chuyên chở trung bình trong vận tải đường biển quốc tế là 3.601 hải lý, năm 1985 là 3.967 hải lý và năm 1990 là 4.285 hải lý (1 hải lý bằng 1,85km), đến nay chỉ số này đã cao lên rất nhiều.

### **3.4. Vận tải đường biển tác động tới cán cân thanh toán quốc tế**

Vận tải đường biển có tác dụng ảnh hưởng tích cực hoặc làm xấu đi cán cân thanh toán. Chức năng phục vụ thể hiện ở chỗ vận tải quốc tế đảm bảo nhu cầu chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu của mỗi nước. Chức năng kinh doanh thể hiện trong việc thực hiện xuất khẩu sản phẩm vận tải đường biển. Xuất nhập khẩu sản phẩm vận tải là một hình thức xuất nhập khẩu vô hình rất quan trọng. Thu chi ngoại tệ về vận tải đường biển và các dịch vụ khác liên quan đến vận tải đường biển là một bộ phận quan trọng trong cán cân thanh toán quốc tế. Phát triển vận tải, đặc biệt là phát triển đội tàu buôn có tác dụng tăng thêm nguồn thu ngoại tệ bằng cách hạn chế nhập khẩu sản phẩm vận tải. Do đó, vận tải đường biển đã ảnh hưởng tích cực đến cán cân thanh toán quốc tế. Nếu vận tải đường biển của một nước không đáp ứng được nhu cầu chuyên chở hàng hoá ngoại thương thì phải chi ra một lượng ngoại tệ nhất định để nhập khẩu sản phẩm vận tải. Sự thiếu hụt trong cán cân xuất nhập khẩu sản phẩm vận tải sẽ ảnh hưởng xấu tới cán cân thanh toán quốc tế. Trái lại, dư thừa trong cán cân thanh toán về vận tải có thể bù đắp một phần thiếu hụt trong cán cân mậu dịch nói riêng và trong cán cân thanh toán quốc tế nói chung.

## **II. CƠ SỞ VẬT CHẤT KỸ THUẬT CỦA VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN**

### **1. Tàu buôn**

Trong vận tải đường biển, phương tiện sử dụng phổ biến là tàu biển. Tàu biển được chia thành hai loại: Tàu buôn và các loại tàu khác. Trong phạm vi nghiên cứu của môn học, giáo trình chỉ đề cập tới tàu buôn.

#### **1.1. Khái niệm tàu buôn**

Viện kinh tế Vận tải và Logistics Bremen đã đưa ra khái niệm về tàu buôn như sau: Tàu buôn là những tàu biển được dùng vào mục đích kinh tế trong hàng hải. Như vậy theo khái niệm này thì có thể hiểu tất cả những loại tàu biển được dùng vào mục đích kinh tế trong hàng hải thì đều có thể gọi là tàu buôn. Song trong cơ cấu đội tàu buôn

của thế giới thì tàu chở hàng là chủ yếu, chiếm tỷ lệ cao nhất, và giáo trình cũng chỉ đề cập tới các loại tàu buôn dùng để chở hàng.

Bộ luật Hàng hải 2005 của Việt Nam không đưa ra khái niệm “Tàu buôn” mà chỉ đưa ra khái niệm “tàu biển”. Điều 11, Mục 1, Chương II thì: “Tàu biển là tàu hoặc cấu trúc nổi di động khác chuyên dùng hoạt động trên biển. Tàu biển quy định trong Bộ luật này không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ và tàu cá”. Khái niệm “tàu biển” đưa ra trong Bộ luật Hàng hải 2005 của Việt Nam căn cứ vào phạm vi điều chỉnh của Bộ luật. Như vậy đối với tàu quân sự, tàu công vụ và tàu cá chỉ áp dụng trong trường hợp có quy định cụ thể của Bộ luật.

### **1.2. Phân loại tàu buôn**

Trong vận tải đường biển, tàu buôn chở hàng đa dạng và phong phú có thể đưa ra các căn cứ sau đây để phân loại và nhận dạng tàu buôn.

\* *Căn cứ theo công dụng của tàu:* Theo công dụng của tàu, người ta có thể chia tàu buôn thành 3 nhóm:

+ Nhóm tàu chở hàng khô (Dry Cargo Ships): Tàu chở hàng khô là những loại tàu dùng để chuyên chở những mặt hàng ở thể rắn có bao bì hoặc không, hay những mặt hàng ở thể lỏng có bao bì. Tàu chở hàng khô có những loại tàu chính sau đây:

- Tàu chở hàng bách hoá (General Cargo Ships): Tàu bách hoá thường chở những mặt hàng công nghiệp, nông nghiệp chế biến, những mặt hàng có bao bì hay có giá trị cao...Loại tàu này có nhiều boong (desk), nhiều hầm (hold) và có trang thiết bị xếp dỡ riêng, tốc độ tàu khá nhanh và thường được khai thác dưới hình thức định tuyến.

- Tàu container: là loại tàu chở hàng bách hoá hiện đại được phát triển rất nhanh đặc biệt vào những năm cuối thế kỷ XX đầu thế kỷ XXI. Tàu container thường có hai boong, nhiều hầm, trọng tải khá lớn và tốc độ chạy tàu vượt xa tàu chở hàng bách hoá thông thường. Tàu container có nhiều loại như: Tàu bán container (Semi-container ships), tàu Lo-Lo (Lift on and Lift off), tàu Ro-Ro (Roll on and Roll off).

- Tàu chở xà lan (Light Aboard ship-LASH): Tàu chở xà lan là một hệ thống vận chuyển gói, tàu mẹ có trọng tải lớn và các xà lan có

trọng tải khoảng 500 - 1.000 tấn. Các xà lan đã xếp hàng hoặc container được kéo từ hệ thống sông ngòi ra cảng xếp lên tàu mẹ bằng cần cầu chuyên dụng hoặc theo phương thức nổi-chìm. Tàu mẹ vận chuyển các xà lan đến cảng đến. Các xà lan được dỡ xuống có thể tự hành hoặc được kéo theo đường sông, ngòi vào sâu trong nội địa để giao hàng.

- Tàu chở hàng khô có khối lượng lớn (Bulk Carrier): Loại tàu này được chuyên môn hoá rõ rệt như tàu chở quặng (ore Carrier), tàu chở xi măng (Cemen Carrier), tàu chở than (Coal Carrier), tàu chở gỗ cây (Timber Carrier),... Đặc điểm chung của loại tàu này thường có một boong, nhiều hầm, trọng tải lớn, có trang thiết bị xếp dỡ chuyên dụng, tốc độ chạy tàu chậm.

+ Nhóm tàu chở hàng lỏng (Tankers): Tàu chở hàng lỏng có thể chia thành các loại tàu như sau:

- Tàu chở hàng lỏng có tính chất tổng hợp. Ví dụ: tàu chở dầu và các sản phẩm của dầu.

- Tàu chở hàng lỏng có tính chất chuyên dụng. Ví dụ: tàu chở rượu, tàu chở nước ngọt, hoá chất lỏng, khí hoá lỏng,...

Đặc điểm chung của loại tàu này thường có một boong nhiều hầm (tank) riêng biệt để chứa hàng, vừa để cân bằng tàu vừa để ngăn không cho hàng cháy ra ngoài khi gặp tai nạn. Có thiết bị xếp dỡ riêng và năng xuất xếp dỡ cao. Trọng tải lớn (đặc biệt là tàu chở dầu Tankers), tốc độ chạy tàu trung bình.

+ Nhóm tàu đặc biệt (Special ships): Tàu đặc biệt dùng để vận chuyển những loại hàng hoá có nhu cầu bảo quản đặc biệt trong quá trình vận chuyển như hàng đông lạnh, rau quả tươi, súc vật sống,... Nhóm tàu đặc biệt cũng có nhiều loại:

- Tàu đông lạnh (Refrigerated Ship).
- Tàu chở hoa quả tươi (Fruit Carrier).
- Tàu chở súc vật sống (Cattle Carrier).

Đặc điểm của loại tàu này cũng có nhiều boong, nhiều hầm, có trang thiết bị xếp dỡ và bảo quản đặc biệt, trọng tải không lớn nhưng tốc độ chạy tàu nhanh.

\* *Căn cứ vào cờ tàu:* Căn cứ vào cờ tàu, người ta chia tàu ra thành 2 nhóm:

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

+ Tàu treo cờ phương tiện (Flag of convenience): Là tàu của nước này nhưng đăng ký tại nước khác và treo cờ của nước nơi đăng ký. *Ví dụ:* tàu biển của Hy Lạp nhưng lại đăng ký tại Panama và treo cờ của Panama.

Trong hàng hải, treo cờ phương tiện là một tập quán, nhiều nước trên thế giới áp dụng chính sách đăng ký mở (Open Registry) cho nên tàu của nước này có thể đăng ký và treo cờ nước khác. Những nước áp dụng chính sách đăng ký mở cho phép chủ tàu của nước khác đăng ký tàu tại nước mình và treo cờ của nước mình để thu lệ phí vì vậy người ta còn gọi những nước này là nước bán cờ phương tiện. Những nước bán cờ phương tiện là những nước thuộc thế giới thứ ba, có nền kinh tế kém phát triển, ví dụ như Panama, Honduras, Costarica, Bahamas,... các nước mua nhiều cờ phương tiện hiện nay trên thế giới phải nói tới các nước có nền kinh tế phát triển như: Đức, Nhật, Hy Lạp, Trung Quốc, Na Uy, Mỹ,... (tham khảo Phụ lục 1).

Mục đích treo cờ phương tiện trong hàng hải nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho tàu ra vào hoạt động ở các cảng mà không bị cản trở, khắc phục được chính sách bao vây, phong tỏa từ các nước thù địch. Treo cờ phương tiện còn được hưởng một số ưu đãi trong hàng hải như phí đăng ký tàu, phí hoa tiêu, cảng phí, phí kênh đào,...

\* *Căn cứ vào cỡ tàu:* Căn cứ vào cỡ tàu người ta lại chia tàu thành những loại như sau:

+ Tàu nhỏ: Đây là những tàu biển có trọng tải và dung tích đăng ký nhỏ. Hiện nay thống kê đội tàu buôn thế giới chỉ tính đến những tàu biển có dung tích đăng ký từ 100 GRT hoặc trọng tải toàn phần từ 300 DWT trở lên.

+ Tàu trung bình: Là những tàu có trọng tải dưới 200.000DWT. Loại tàu này thường dùng để chở hàng rời, hàng bách hoá.

+ Tàu rất lớn (Very Large Crude Carrier-VLCC) là những tàu có trọng tải từ 200.000 DWT đến 350.000 DWT. Những loại tàu này thường dùng để chở dầu.

+ Tàu cực lớn (Ultra Large Crude Carrier-ULCC). Loại tàu này thường là tàu chở dầu thô có trọng tải rất lớn khoảng từ 350.000 DWT trở lên.

+ Ngoài ra còn căn cứ vào khả năng qua các kênh đào lớn của tàu biển để nhận dạng cỡ tàu. Ví dụ: tàu Panamax là tàu có chiều ngang lớn nhất có thể qua được kênh đào Panama (32m). Những loại tàu này thường có trọng tải trung bình từ 60.000 đến 70.000 DWT hoặc các tàu container cỡ Panamax trọng tải trung bình khoảng 3.000 đến 4.000 TEU. Những tàu lớn mà không thể đi qua được kênh đào Panama người ta lại gọi là Post Panamax.

\* *Căn cứ theo phương thức kinh doanh*: Căn cứ theo phương thức kinh doanh tàu, người ta lại chia tàu thành hai loại:

+ Tàu chợ (Liner): Đây là những tàu chở hàng chạy thường xuyên trên những tuyến đường nhất định, ghé qua những cảng nhất định theo một lịch trình định trước. Loại tàu này người ta còn gọi là tàu định tuyến.

+ Tàu chạy rông (Tramp): Loại tàu này không khai thác định tuyến như tàu chợ mà chở hàng theo yêu cầu của chủ hàng, chạy đáp ứng nhu cầu taxi. Tàu chạy rông có thể kinh doanh theo hình thức thuê chuyên (Voyage Charter) hoặc kinh doanh theo hình thức thuê tàu định hạn (Time Charter).

\* *Phân loại tàu theo các căn cứ khác*: Ngoài các căn cứ để phân loại tàu như đã đề cập, người ta còn dựa vào các căn cứ khai thác để phân loại. Ví dụ căn cứ vào động cơ của tàu thì tàu động cơ hơi nước, tàu động cơ diezen, tàu động cơ nguyên tử,... hay căn cứ vào phạm vi hoạt động thì lại phân tàu thành các loại như tàu chạy vùng biển xa (tàu viễn dương) tàu chạy vùng biển gần (tàu cận dương),...

### 1.3. Đặc trưng kinh tế kỹ thuật của tàu buôn

Tàu chở hàng rất đa dạng, song đều có những đặc trưng kinh tế kỹ thuật cơ bản sau đây:

- Tên tàu (Ship's name): Tên tàu là một danh từ hay một ký hiệu nào đó để người ta gọi tên tàu do chủ tàu đặt và được cơ quan đăng kiểm chấp nhận. Trên tàu bao giờ cũng được xác định trên các chứng từ, giấy tờ có liên quan như chứng từ vận chuyển, hợp đồng vận chuyển, chứng từ bảo hiểm,...

- Nơi đăng ký của tàu (Place of Registry): Tàu hoạt động ở trên biển bao giờ cũng được đăng ký ở quốc gia nào đó. Tàu đăng ký ở quốc gia nào sẽ mang quốc tịch ở quốc gia đó. Tàu thuộc sở hữu của quốc gia này nhưng có thể đăng ký và mang quốc tịch quốc gia khác.

- Cờ tàu (Flag of ship): Cờ tàu có hai 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 ở nước khác và treo cờ nước khác. Tàu treo cờ phương tiện rất có ý nghĩa trong hoạt động kinh doanh khai thác tàu, vì vậy xu hướng treo cờ phương tiện cho đội tàu đang được phát triển ở nhiều nước trên thế giới.

- Chủ tàu (Shipowner): Chủ tàu là người sở hữu con tàu và có thể khai thác chính con tàu của mình để lấy cước, trường hợp này chủ tàu đồng thời là người chuyên chở. Người chuyên chở là người khai thác con tàu để lấy cước, trên thực tế họ có thể là chủ tàu hoặc không phải là chủ tàu.

- Kích thước của tàu (Dimensions of ship): Kích thước của tàu bao gồm chiều dài và chiều rộng của tàu.

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

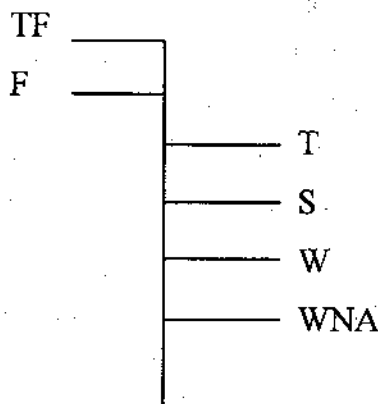
+ Chiều rộng của tàu (Breadth extreme): Là khoảng cách thẳng góc giữa hai điểm rộng nhất của thành tàu.

Chiều dài, chiều rộng của tàu thể hiện khả năng tàu có thể cập cầu cảng, qua kênh đào, vượt tàu trước hay lên đà sửa chữa,....

- Mớn nước của tàu (Draft, Draught): Mớn nước của tàu là chiều cao thẳng góc từ đáy tàu lên đến mặt nước. Mớn nước của tàu là một đại lượng thay đổi phụ thuộc vào khối lượng hàng hoá xếp ở trên tàu, vùng biển kinh doanh và mùa kinh doanh. Mớn nước của tàu được xác định bằng mét hoặc tắc của Anh (feet). Mớn nước của tàu có hai loại:

+ 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.

*Vạch xếp hàng được kể trên thành tàu như sau:*



+ Mớn nước tối đa (Loaded Draught): Là chiều cao thẳng góc từ đáy tàu lên đến mặt nước khi tàu chở đầy hàng và an toàn.

Căn cứ vào mớn nước của tàu, mùa và vùng biển kinh doanh, người ta kể lên thành tàu các vạch xếp hàng (Load line) còn được gọi là vạch Plimsoll. Người ta căn cứ vào vạch xếp hàng để xếp hàng nhằm đảm bảo an toàn cho tàu và hàng trong hành trình.

- 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 như thế nào để mức nước của tàu không lớn hơn mức nước tối đa ở vùng biển khác.

Mức nước của tàu chỉ rõ khả năng ra vào cảng hay khả năng qua kênh đào của tàu. Mức nước có thể dùng để xác định lượng hàng hoá xếp ở trên tàu, nghĩa là dùng mức nước để cân hàng.

- Trọng lượng của tàu (Displacement Tonnage): Trọng lượng của tàu bằng trọng lượng của khối nước mà phần chìm của tàu chiếm chỗ, và được tính bằng đơn vị tấn dài (long ton). Trọng lượng của khối nước mà phần chìm của tàu chiếm chỗ có thể tính được bằng cách lấy thể tích của khối nước tàu chiếm chỗ tính bằng feet (tắc khối của Anh) chia cho 35.

*Công thức tính trọng lượng của tàu như sau:*

$$D = \frac{M}{35}$$

- D: Trọng lượng của tàu.

- M: Thể tích khối nước tàu chiếm chỗ.

Trọng lượng tàu có hai loại:

+ Trọng lượng tàu không hàng (Light Displacement).

Trọng lượng tàu không hàng bằng trọng lượng của vỏ tàu máy móc, các trang thiết bị có ở trên tàu, nước trong nồi hơi, tập thể sĩ quan thủy thủ và hành lý của họ.

+ Trọng lượng tàu đầy hàng (Heavy Displacement).

Trọng lượng tàu đầy hàng bằng trọng lượng tàu không hàng cộng với trọng lượng của hàng hoá và các vật phẩm cung ứng cho chuyến đi mà tàu có thể chở được.

- Trọng tải của tàu (Dead Weight Tonnage-DWT): Trọng tải của tàu là sức chở của tàu được tính bằng đơn vị tấn dài ở mức nước tối đa. Trọng tải của tàu được chia thành hai loại:

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

+ Trọng tải tịnh của tàu (Deadweight Cargo Capacity-DWCC): Trọng tải tịnh của tàu bằng trọng tải toàn phần của tàu trừ đi trọng lượng các vật phẩm cung ứng cho chuyến đi.

Trọng lượng tịnh của tàu chính là trọng lượng hàng hoá thương mại mà 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): Dung tích đăng ký của tàu bằng tổng thể tích của các khoang trống khép kín có ở trên tàu được tính bằng tấn đăng ký (Register Ton). Trong hàng hải khi đăng ký và thống kê đội tàu buôn, người ta thường dùng đơn vị tính đặc biệt gọi là tấn đăng ký. Một tấn dung tích đăng ký bằng 100 cubic feet và bằng  $2,83 \text{ m}^3$ . Có hai loại dung tích đăng ký:

+ Dung tích đăng ký toàn phần (Gross Register Tonnage-GRT): Dung tích đăng ký toàn phần của tàu bằng tổng dung tích của các khoang trống khép kín có ở trên tàu từ boong trên cùng trở xuống nhưng trừ các khoang trống để chứa nước trên tàu (Water Ballast), lối đi trong hầm tàu, buồng lái, buồng hải đồ, buồng tắm, buồng vệ sinh, kho,... Dung tích đăng ký toàn phần dùng để đăng ký và thống kê đội tàu buôn xác định biên chế cho tàu, xác định lương của sĩ quan thủy thủ của tàu.

+ Dung tích đăng ký tịnh của tàu (Net Register Tonnage-NRT): Dung tích đăng ký tịnh hay còn gọi là dung tích đăng ký thực dụng của tàu: là dung tích của các khoang trống khép kín dùng để chứa

hàng. Dung tích đăng ký tịnh của tàu dùng để tính phí kênh đào, phí hoa tiêu hay cảng phí,...

Dung tích đăng ký của tàu phụ thuộc vào cấu tạo của tàu và hệ thống đo lường mà các cơ quan đăng ký tàu biển áp dụng khi đăng ký tàu, ví dụ theo hệ thống đo lường dung tích tàu "Moorsom" thì dung tích tàu chỉ tính thể tích bên trong chứ không tính boong trên cùng, nhưng theo tập quán của kênh đào Suez và Panama thì dung tích tàu tính cả dung tích boong trên cùng.

- Dung tích chứa hàng của tàu (Cargo Capacity): Dung tích chứa hàng của tàu là tổng dung tích của các khoang dùng để chứa hàng. Tùy theo cấu trúc của tàu và loại hàng được xếp lên tàu mà khả năng chứa hàng của các hầm tàu có sự khác nhau. Dung tích chứa hàng của tàu có hai loại:

+ Dung tích chứa hàng rời (Grain Capacity): Dung tích chứa hàng rời là khả năng xếp hàng rời của hầm tàu được tính bằng mét khối hoặc tấn khối của Anh. Dung tích chứa hàng rời bao giờ cũng lớn hơn dung tích chứa hàng bao kiện của tàu, vì hàng rời bao giờ cũng tận dụng hết thể tích của các hầm hàng.

+ Dung tích chứa hàng bao kiện (Bale Capacity): Dung tích chứa hàng bao kiện là khả năng xếp hàng bao kiện của hầm tàu. Dung tích chứa hàng bao kiện của tàu thường nhỏ hơn dung tích chứa hàng rời của tàu, vì hàng bao kiện khi xếp trong hầm tàu không thể tận dụng hết thể tích của các hầm hàng.

- Hệ số xếp hàng của tàu (Coefficient of Loading): Hệ số xếp hàng của tàu 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:

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

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 hàng bằng hệ số xếp hàng của tàu.

Hệ số xếp hàng của hàng (Stowage Factor) là tỷ lệ giữa thể tích của hàng và trọng lượng của hàng. Hệ số xếp hàng của hàng cho biết một tấn hàng chiếm bao nhiêu đơn vị thể tích trong hầm tàu. Mỗi loại hàng khác nhau, hệ số xếp hàng của hàng lớn hay nhỏ cũng khác nhau.

#### **1.4. Xu hướng phát triển đội tàu buôn thế giới**

Cuối thế kỷ XX sang đầu thế kỷ XXI, xu hướng quốc tế hoá ngày càng diễn ra sâu đậm trên mọi mặt của đời sống kinh tế xã hội. Nhu cầu giao lưu giữa các quốc gia, các vùng miền trên thế giới ngày càng gia tăng, đa dạng về hình thức, phong phú về nội dung và được chia vào nguyên tắc; tôn trọng lẫn nhau, bình đẳng và cùng có lợi. Đội tàu buôn thế giới cũng có xu hướng phát triển mới.

Trên thế giới, trong những năm gần đây, đội tàu buôn tăng lên không ngừng về số lượng, trọng tải và thay đổi về chất lượng.

- Tăng nhanh trọng tải trung bình ở tất cả các nhóm tàu, đặc biệt là tàu chở dầu, tàu chở hàng hỗn hợp, tàu chở container. Tăng nhanh trọng tải trung bình của đội tàu buôn thế giới là một yếu tố quan trọng để hạ giá thành vận tải. Ví dụ, chi phí chuyên chở một tấn dầu thô bằng tàu 100.000 DWT trên cự ly 10.000 hải lý chỉ bằng 70% chi phí chuyên chở bằng tàu 10.000 DWT.

- Đội tàu buôn thế giới ngày càng được "trẻ hoá". Xu hướng chung là tăng tỷ trọng số lượng tàu có độ tuổi từ 10 năm trở xuống và giảm tàu có độ tuổi 25 năm. Hiện nay đã có một số hàng tàu lớn thay toàn bộ số lượng tàu chở hàng bách hoá cũ bằng tàu chở hàng container hiện đại.

- Xu hướng tiến bộ khoa học - kỹ thuật trong đội tàu buôn thế giới còn được thể hiện trong việc thay đổi về động cơ và nhiên liệu dùng trong hàng hải. Tăng tỷ trọng tàu chạy bằng động cơ diesel và

giảm tỷ trọng tàu chạy bằng động cơ hơi nước. Hiện nay, phần lớn các tàu biển chạy máy bằng nhiên liệu dạng lỏng, khác với trước đây dùng chủ yếu là than đá làm nhiên liệu chạy tàu. Gần đây, trên thế giới đã xuất hiện loại tàu buôn chạy bằng động cơ nguyên tử. Thay đổi loại động cơ là biện pháp quan trọng để nâng cao tốc độ và tính an toàn trong chuyên chở.

- Đội tàu buôn thế giới ngày càng được chuyên môn hoá và kết hợp với tổng hợp hoá. Sự ổn định nguồn hàng trên các tuyến chuyên chở đã tạo điều kiện cho việc chuyên môn hoá các loại tàu buôn như: tàu chở dầu, tàu chở hơi đốt dạng lỏng, tàu container, tàu chở ô tô.... Bên cạnh đó, trong hàng hải thế giới vẫn phát triển xu hướng đóng và khai thác các loại tàu có tính chất tổng hợp, tức là tàu có đặc điểm thích ứng với chuyên chở một số mặt hàng.... Hai xu hướng này không loại trừ nhau mà còn bổ sung cho nhau góp phần làm cho đội tàu buôn ngày càng thích hợp với nhu cầu chuyên chở phong phú, đa dạng trong buôn bán quốc tế.

Vận tải đường biển trong nền kinh tế quốc dân được thể hiện rõ ở những lợi ích chính trị, kinh tế, quân sự do đội tàu buôn mang lại. Kinh nghiệm lịch sử của các nước có ngành hàng hải phát triển đã chứng minh rằng: xây dựng và phát triển đội tàu buôn quốc gia mang lại những lợi ích to lớn. Vì vậy, phát triển đội tàu buôn là chiến lược và chính sách phát triển kinh tế - xã hội của mỗi nước.

- Phát triển đội tàu buôn gắn với củng cố và tăng cường sự độc lập, tự chủ về chính trị và kinh tế của đất nước. Đội tàu buôn trực tiếp tạo ra tổng sản phẩm xã hội và thu nhập quốc dân. Đội tàu buôn cùng với lực lượng hải quân tham gia công cuộc củng cố quốc phòng, bảo vệ an ninh của Tổ quốc.

- Đội tàu buôn có quan hệ rất mật thiết với hoạt động kinh tế đối ngoại nhất là hoạt động ngoại thương. Xây dựng và phát triển đội tàu buôn quốc gia trước hết phải căn cứ vào nhu cầu chuyên chở trong và ngoài nước. Ngược lại, khi có đội tàu buôn lớn mạnh sẽ có tác dụng thúc đẩy, hỗ trợ phát triển hoạt động kinh tế đối ngoại. Những

năm gần đây các quốc gia có biển đặc biệt là những nước đang phát triển rất quan tâm tới việc phát triển đội tàu buôn quốc gia.

**Bảng 2.2: Số lượng tàu đặt đóng của thế giới**

*DVT: Số lượng/triệu tấn*

Loại tàu	Cỡ tàu	Tổng số		Cuối năm 2008		Năm 2009		Năm 2010	
Tàu chở dầu*	VLCC	26	81	31	6,6	64	19,6	177	54,9
	Suezmax	171	26,9	11	1,7	59	9,3	101	15,8
	Aframax	283	31,1	38	4,2	120	13,1	125	13,8
	Tàu cỡ nhỏ	1146	43,5	204	6,6	440	16,6	502	20,2
	<b>Tổng số</b>	<b>1.862</b>	<b>182,5</b>	<b>274</b>	<b>19,0</b>	<b>683</b>	<b>58,8</b>	<b>905</b>	<b>104,7</b>
Tàu chở hàng rời	Capeize	795	149,4	24	4,7	156	29,2	615	115,5
	Postpanamax*	425	36,5	15	1,2	92	7,9	318	27,3
	Panamax	186	13,2	13	1,0	53	4,0	120	8,3
	Handy	1.777	79,8	155	6,7	509	22,4	1.113	50,7
	<b>Tổng số</b>	<b>3.183</b>	<b>279</b>	<b>207</b>	<b>13,6</b>	<b>810</b>	<b>63,6</b>	<b>2.166</b>	<b>201,8</b>

*Ghi chú:*

\* Tàu chở dầu gồm cả tàu chở hoá chất.

\* Postpanamax: 80.000 - 99.000 DWT.

*Nguồn: Tạp chí Hàng Hải số 12/2008*

**Bảng 2.3: Số lượng tàu container đặt đóng của thế giới**

*DVT: Số lượng/1.000 TEU*

Cỡ tàu	Tổng số		Cuối năm 2008		Năm 2009		Năm 2010	
< 1.000	144	116	56	42	54	44	34	30
1.000 - 1.999	227	320	37	52	102	139	88	129
2.000 - 3.999	200	588	33	91	72	211	95	286
4.000 +	752	5.661	63	388	197	1.299	492	3.974
<b>Tổng số</b>	<b>1.323</b>	<b>6.685</b>	<b>189</b>	<b>573</b>	<b>425</b>	<b>1.692</b>	<b>709</b>	<b>4.419</b>

*Nguồn: Tạp chí Hàng Hải số 12/2008*

Ở Việt Nam, phát triển đội tàu biển theo hướng hiện đại hoá, đa dạng hoá và trẻ hoá là một trong những nội dung quan trọng của quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải bằng đường biển.

Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15 tháng 10 năm 2009, theo đó phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại, chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng (tàu container, hàng rời, dầu...) và tàu trọng tải lớn. Năm 2010 đội tàu Việt Nam có tổng trọng tải 6 - 6,5 triệu DWT; năm 2015 có tổng trọng tải 8,5 - 9,5 triệu DWT đến năm 2020 đạt 11,5 - 13,5 triệu DWT (trong đó: tàu hàng bách hóa tổng hợp 3,84 - 4,45 triệu DWT; tàu hàng rời 2,70 - 3,11 triệu DWT; tàu container 1,49 - 1,71 triệu DWT; tàu dầu thô 1,92 - 2,21 triệu DWT; tàu dầu sản phẩm 1,69 - 1,77 triệu DWT). Như vậy, nhu cầu bổ sung đội tàu hàng vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 là 3,8 - 4,9 triệu DWT. Từng bước trẻ hóa đội tàu biển Việt Nam, đến năm 2020 độ tuổi bình quân của đội tàu biển Việt Nam là 12.

Quy hoạch cũng chỉ rõ mục tiêu nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải biển, đáp ứng nhu cầu vận tải biển nội địa, nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đạt 27 - 30%, kết hợp chở thuê hàng hóa nước ngoài trên các tuyến vận tải biển xa. Khối lượng hàng hóa do đội tàu Việt Nam đảm nhận khoảng 110 - 126 triệu tấn vào năm 2015; 215 - 260 triệu tấn vào năm 2020 (trong đó vận tải quốc tế là từ 135 - 165 triệu tấn/năm) và đến năm 2030 tăng gấp 1,5 - 2 lần so với năm 2020; số lượng hành khách đạt 5 triệu năm 2015; 9 - 10 triệu năm 2020 và năm 2030 tăng 1,5 lần so với năm 2020.

Về loại tàu và cỡ tàu vận tải, Bản quy hoạch nêu ra:

- Các tuyến quốc tế:

Đối với hàng rời: tàu nhập than cho nhà máy nhiệt điện, quặng cho nhà máy liên hợp gang thép sử dụng tàu cỡ 100.000 - 200.000 DWT; xuất alumin sử dụng cỡ tàu 70.000 - 100.000 DWT; xuất lương thực, nhập phân bón, clinker... sử dụng cỡ tàu từ 30.000 - 50.000 DWT;

Đối với hàng bách hóa: đi các nước châu Á chủ yếu sử dụng tàu cỡ 10.000 - 20.000 DWT; đi các nước châu Âu, châu Mỹ, châu Phi sử dụng cỡ tàu từ 20.000 - 30.000 DWT;

Đối với hàng container: đi các nước châu Á sử dụng cỡ tàu từ 500 - 3.000 TEU; đi các nước châu Âu, châu Mỹ, châu Phi sử dụng cỡ tàu cỡ lớn từ 4.000 - 6.000 TEU và tàu lớn hơn khi có điều kiện;

Đối với tàu hàng lỏng: tàu mẹ nhập xăng dầu trung chuyển tại Vân Phong sử dụng cỡ tàu từ 150.000 - 300.000 DWT; dầu sản phẩm sử dụng cỡ tàu từ 10.000 - 50.000 DWT; dầu thô sử dụng cỡ tàu từ 100.000 - 300.000 DWT; khí hóa lỏng sử dụng cỡ tàu từ 1.000 - 5.000 DWT.

*- Các tuyến nội địa:*

Đối với hàng rời, hàng bách hóa: sử dụng cỡ tàu từ 1.000 - 10.000 DWT.

Đối với hàng container: sử dụng cỡ tàu từ 200 - 1.000 TEU.

Đối với hàng lỏng: tàu chở dầu sản phẩm chuyên dụng cỡ tàu từ 1.000 - 30.000 DWT; tàu tiếp chuyển dầu thô từ các mỏ vào các nhà máy lọc dầu cỡ tàu từ 100.000 - 150.000 DWT.

Như vậy, Bản quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam (trong đó có quy hoạch phát triển đối với đội tàu, đối với cảng biển) với tầm nhìn mới tới năm 2020 và định hướng đến năm 2030 nhằm đảm bảo đầu tư phát triển đội tàu đúng hướng, đúng loại, đảm bảo tăng cường sức cạnh tranh và hiệu quả kinh doanh khai thác cho đội tàu Việt Nam.

## **2. Cảng biển**

### **2.1. Khái niệm về cảng biển**

Cảng biển gắn liền với sự phát triển của ngành hàng hải. Trước đây, cảng biển chỉ được coi là nơi tránh gió to, bão lớn của các loại tàu bè. Trang thiết bị của cảng biển lúc bấy giờ rất đơn giản và thô sơ. Ngày nay, cảng biển không những là nơi bảo vệ an toàn cho tàu biển trước các hiện tượng thiên nhiên bất lợi, mà trước hết cảng biển là một

đầu mối giao thông, một mắt xích quan trọng của quá trình vận tải. Cảng biển thực hiện các chức năng và nhiệm vụ rất khác nhau. Do đó kỹ thuật xây dựng, trang thiết bị, cơ cấu tổ chức của cảng cũng rất khác nhau và ngày càng được hiện đại hoá.

Cảng biển là nơi ra vào, neo đậu của tàu biển, là nơi phục vụ tàu và hàng hoá chuyên chở trên tàu, là đầu mối giao thông quan trọng của những quốc gia có biển.

## **2.2. Chức năng của cảng biển**

Cảng có hai chức năng chủ yếu:

- Cảng phục vụ các công cụ vận tải đường thủy, trước hết là tàu biển. Với chức năng này, cảng phải đảm bảo cho tàu bè ra vào và neo đậu an toàn. Từ đó cảng có nhiệm vụ phục vụ các công việc cụ thể: đưa đón tàu bè ra vào, bố trí nơi neo đậu, làm vệ sinh tàu, sửa chữa tàu, cung ứng các nhu cầu cần thiết cho tàu... Vì vậy hoạt động của cảng thường vượt ra ngoài phạm vi địa giới của cảng, tức là trên phạm vi thành phố cảng, ví dụ thành phố cảng Hải Phòng. Thành phố cảng trở thành một trong những trung tâm công nghiệp, thương mại - dịch vụ và trung tâm dân cư đông đúc.

- Cảng có chức năng phục vụ hàng hoá. Tại cảng biển, quá trình chuyên chở hàng hoá có thể được bắt đầu, kết thúc hoặc tiếp tục hành trình. Chức năng này được tập trung ở nhiệm vụ phục vụ việc xếp dỡ hàng hoá lên xuống các công cụ vận tải. Ngoài ra, cảng còn thực hiện nhiều nhiệm vụ khác liên quan đến hàng hoá như: bảo quản hàng hoá tại kho bãi, phân loại hàng, sửa chữa bao bì, ký mã hiệu, kiểm tra số lượng, chất lượng, thủ tục giao nhận hàng hoá...

Cảng biển được phân thành nhiều loại tùy theo tiêu chuẩn quy định. Theo mục đích sử dụng, cảng buôn, cảng quân sự, cảng cá, cảng trú ẩn. Đối với cảng buôn lại được phân thành nhiều loại: cảng biển tự nhiên, cảng sông biển, cảng nội địa, cảng quốc tế, cảng tổng hợp, cảng chuyên dụng....

## **2.3. Trang thiết bị của cảng**

Ranh giới của một cảng biển thường gồm hai phần: Phần mặt nước và phần đất liền. Trên mỗi phần diện tích của cảng có các công

trình và các trang thiết bị nhất định. Trên phần mặt nước của cảng thường gồm có: Vùng tàu, luồng lạch, cầu tàu... Phần đất liền chủ yếu có: khu vực kho bãi, hệ thống đường giao thông, khu vực nhà xưởng, khu làm việc của các cơ quan hữu quan...

Cảng biển là một công trình có hàng loạt thiết bị kỹ thuật để phục vụ tàu và hàng hoá. Trang thiết bị của cảng bao gồm:

- Thiết bị kỹ thuật phục vụ tàu ra vào, tàu chờ đợi, tàu neo đậu. Nhóm thiết bị này gồm: luồng lạch, hệ thống phao tiêu, tín hiệu, phao nổi, cầu tàu....

- Thiết bị phục vụ kỹ thuật phục vụ công việc xếp dỡ hàng hoá lên xuống công cụ vận tải và ở trong kho bãi của cảng. Thiết bị xếp dỡ là yếu tố kỹ thuật quan trọng nhất trong hoạt động sản xuất của cảng. Nó quyết định năng suất xếp dỡ, khả năng thông qua về tàu và hàng hoá của cảng...

- Thiết bị kho bãi của cảng dùng để phục vụ chứa đựng và bảo quản hàng hoá. Tổng diện tích kho bãi, sự bố trí hệ thống kho bãi, trang thiết bị bên trong kho bãi... Ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng tiếp nhận hàng hoá và chất lượng phục vụ kinh doanh của cảng.

- Hệ thống đường giao thông trong phạm vi cảng và cách nối liền với hệ thống vận tải thống nhất như thế nào quyết định phạm vi hậu phương phục vụ của cảng. Thông thường trong một cảng có hệ thống đường bộ, đường sắt, đường thủy và công cụ vận tải thích hợp để phục vụ vận chuyển hàng hoá từ cảng vào hậu phương và ngược lại.

- Các thiết bị nổi trên phần mặt nước của cảng như: phao nổi, cầu nổi, cần cầu nổi, tàu hoa tiêu...

- Các thiết bị kỹ thuật phục vụ công tác thông tin liên lạc, ánh sáng, cung cấp nước, nhà làm việc, câu lạc bộ thủy thủ...

Khi tổ chức chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu và thuê tàu, bắt buộc phải nghiên cứu kỹ các đặc điểm của trang thiết bị của cảng. Trước hết cần nghiên cứu các chỉ tiêu chủ yếu sau:

- Số lượng tàu, tổng trọng tải ra vào cảng trong thời gian nhất định. Chỉ tiêu này phản ánh độ lớn của cảng. Ngoài ra, cần xem xét

cảng có khả năng xếp dỡ đồng thời được bao nhiêu tàu, tức là nghiên cứu xem cảng có bao nhiêu cầu tàu và tổng chiều dài của cầu tàu là bao nhiêu?

- Tổng khối lượng hàng hoá xếp dỡ của cảng trong một năm thường được phân chia thành: hàng hoá xếp, hàng hoá dỡ, hàng hoá nội địa, hàng hoá quốc tế. Quy trình kỹ thuật xếp dỡ, tỷ lệ cơ giới hoá trong xếp dỡ, năng suất xếp dỡ từng loại hàng hoá được thực hiện như thế nào?

- Ngoài ra còn phải nghiên cứu kỹ về mặt: luật lệ, tập quán, giá cả và loại dịch vụ, thể thức giao nhận, thủ tục hải quan... Các vấn đề này liên quan rất chặt chẽ đến công tác tổ chức chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển.

#### **2.4. Hệ thống cảng biển ở Việt Nam**

Việt Nam hiện có khoảng 49 cảng biển lớn nhỏ trải dài theo dọc bờ biển từ Bắc vào Nam được chia thành 3 loại (cảng biển loại I, cảng biển loại II và cảng biển loại III)<sup>(1)</sup>. Để đáp ứng nhu cầu phát triển vận tải biển và phát triển kinh tế - xã hội đất nước, định hướng quy hoạch phát triển cảng trong giai đoạn tới, ngoài việc nâng cấp, đầu tư chiều sâu, phát huy hết công suất, hiệu quả của các cảng hiện hữu, sẽ tập trung vào việc xây dựng cảng trung chuyển quốc tế, cảng cửa ngõ quốc tế tại các vùng kinh tế trọng điểm, một số cảng nước sâu chuyên dụng xếp dỡ container, than quặng và dầu quy mô lớn, trang thiết bị hiện đại... để có thể từng bước đưa nước ta hội nhập và đủ sức cạnh tranh trong hoạt động đầu tư, khai thác cảng biển với các nước trong khu vực và trên thế giới. Ngoài ra cũng cần tập trung cải tạo, duy tu luồng tàu đảm bảo điều kiện khai thác đồng bộ và hiệu quả cùng các cảng biển; phát triển đồng bộ mạng giao thông đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa để đảm bảo kết nối cảng với các cảng cạn, trung tâm phân phối hàng hóa, khu kinh tế, khu công nghiệp, các cảng, bến thủy nội địa..., tạo điều kiện hàng đi/đến cảng thuận lợi, nâng cao hiệu quả khai thác cảng.

<sup>(1)</sup> Theo Quyết định số 16/2008/QĐ-TTg ngày 28/01/2008

*Hệ thống cảng biển Việt Nam hiện được quy hoạch như sau:*

- Cụm cảng phía Bắc (từ Quảng Ninh đến Ninh Bình): Cụm cảng phía Bắc bao gồm các cảng: Cẩm Phả, Cửa Ông, Gòn Gai, Cái Lân... (Quảng Ninh); Hải Phòng, Đình Vũ, Lạch Huyện,... (Hải Phòng); Diêm Điền (Thái Bình)... Cảng Hải Phòng là cảng lớn nhất miền Bắc, có chiều dài cầu cảng 2.567 m, diện tích kho bãi 52.052 m<sup>2</sup>, hàng năm có thể xếp dỡ hơn 10 triệu tấn hàng hoá.

- Cụm cảng Miền Trung (Từ Thanh Hoá đến Bình Thuận): Cụm cảng miền Trung bao gồm các cảng như: Nghi Sơn (Thanh Hoá); Cửa Lò, Bến Thủy (Nghệ An); Xuân Hải (Hà Tĩnh); Sông Gianh (Quảng Bình); Chân Mây, Thuận An (Thừa Thiên Huế); Tiên Sa, Sông Hàn (Đà Nẵng); Sa Kỳ (Quảng Ngãi); Nha Trang, Ba Ngòi, Hòn Khói,.. (Khánh Hoà); Quy Nhơn, Thị Nại (Bình Định),... các cảng quan trọng ở cụm cảng này là: Cửa Lò, Vũng Áng, Chân Mây, Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn, Vân Phong, Nha Trang.

- Cụm cảng Miền Nam (từ Đồng Nai đến cực nam): Cụm cảng Miền Nam có thể chia thành hai nhóm như sau:

+ Nhóm cảng khu vực thành phố Hồ Chí Minh.

Nhóm cảng này hiện có 28 cảng đang được khai thác thuộc 15 đơn vị chủ quản trong đó có 4 cảng lớn nhất là cảng Sài Gòn (Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam), Tân cảng (thuộc Quân Đội); Bến Nghé (Thành phố Hồ Chí Minh); cảng VICT (liên doanh). Ngoài ra còn có các cảng như: Cảng ELF Gas Sài Gòn, cảng Rau quả, cảng Bông sen, cảng Cát Lái,.. (Thành phố Hồ Chí Minh); cảng Đồng Nai, Cảng Gò dầu A-B, cảng Long Thành,.. (Đồng Nai).

+ Nhóm cảng Vũng Tàu - Thị Vải.

Nhóm này bao gồm các cảng như: cảng dịch vụ dầu khí, cảng Vietsopetro,... tại khu vực này cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải là cảng trung chuyển lớn đã được xây dựng và đưa vào khai thác bến container của cảng có thể tiếp nhận 50.000 TEU.

- Cụm cảng đồng bằng sông Cửu Long: Cụm cảng thuộc đồng bằng sông Cửu Long bao gồm các cảng như: Cảng Cần Thơ, Mỹ Tho,

Đồng Tháp, Hòn Chông, Cái Cui, Vĩnh Thái, Năm Căn... ở cụm cảng này, cảng Cần Thơ đóng vai trò quan trọng hơn cả. Cảng Cần Thơ nằm trên sông Hậu có vùng nước trước cảng rộng và sâu hiện đang được đầu tư phát triển.

Hiện tại, cảng biển Việt Nam khai thác chưa hết công suất, năng xuất xếp dỡ còn hạn chế, quản lý phân tán,... tuy nhiên tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng đều tăng qua các năm (bảng dưới). Trong thời gian tới để cảng biển thực hiện đúng chức năng, đáp ứng nhu cầu của vận tải đường biển, cần xem xét lại quy hoạch phát triển, tập trung đầu tư phát triển và phương thức quản lý,... nhằm nâng cao hiệu quả của hoạt động cảng biển ở Việt Nam.

**Bảng 2.4: Khối lượng hàng hoá thông qua cảng Việt Nam**

ĐVT: Tấn

Phân loại hàng hoá		Năm 2005	Năm 2006	Năm 2007	Năm 2008	Đến tháng 7/2009
1. Hàng lỏng	Xuất	13.761.978	34.981.219	13.723.406	12.989.129	7.980.785
	Nhập	7.957.132	79.436.483	53.337.196	100.265.010	13.149.792
	Nội địa	2.015.048	2.550.627	2.501.801	3.025.693	2.763.076
2. Hàng khô	Xuất	17.895.510	23.812.690	26.131.839	54.266.676	36.624.219
	Nhập	12.792.797	10.418.065	12.087.603	16.033.975	21.383.249
	Nội địa	11.724.635	21.081.807	16.841.490	26.404.920	17.110.291
3. Hàng Container	Xuất	2.264.821	3.812.858	3.848.960	5.751.397	5.116.438
	Nhập	3.333.928	5.355.728	6.422.130	9.259.381	8.345.288
	Nội địa	2.471.587	3.589.495	4.933.616	4.288.125	3.224.948
	Xuất TEU	258.979	420.119	459.367	648.713	514.850
	Nhập TEU	286.550	482.606	531.633	796.243	716.185
4. Hàng quá cảnh	Nội địa TEU	172.428	242.473	330.005	322.513	236.909
		8.783.790	4.547.351	12.589.694	13.965.418	4.780.462

Nguồn: Cục Hàng Hải Việt Nam, [www.viamarine.gov.vn-2009](http://www.viamarine.gov.vn-2009)

### III. PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU CHỢ

#### 1. Khái niệm, đặc điểm của tàu chợ và phương thức thuê tàu chợ

##### 1.1. Khái niệm

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.

Thuê tàu chợ hay người ta còn gọi là lưu cước tàu chợ (liner booking). Thuê tàu chợ là chủ hàng (shipper) trực tiếp hay thông qua người môi giới (broker) yêu cầu chủ tàu (shipowner) giành cho mình thuê một phần chiếc tàu để chuyên chở hàng hoá từ cảng này đến cảng khác.

Mối quan hệ giữa người thuê với người cho thuê trong phương thức thuê tàu chợ được điều chỉnh bằng một chứng từ được gọi là vận đơn đường biển. Nội dung của vận đơn đường biển do hãng tàu quy định và được in sẵn.

##### 1.2. Đặc điểm tàu chợ

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. Tàu chợ thường được sử dụng vận chuyển những lô hàng nhỏ, cảng xếp, cảng dỡ nằm trên tuyến đường kinh doanh của tàu. Dung tích đăng ký của tàu không lớn khoảng từ 6.000 đến 12.000 GRT.

- Cấu tạo của tàu chợ phức tạp hơn các loại tàu khác. Cụ thể: tàu chợ có cấu trúc nhiều boong, nhiều hầm để có thể giao nhận hàng hoá ở các cảng khác nhau; tàu chợ có thể có cả các hầm hàng đặc biệt để nhận chở những lô hàng đặc biệt như đông lạnh; Trang thiết bị xếp dỡ hàng hoá khá đầy đủ để phòng khi cảng thiếu phương tiện xếp dỡ. Tốc độ chạy tàu khá nhanh vì thời gian tàu đậu ở các cảng làm hàng thường nhiều hơn thời gian chạy trên đường.

- 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. Người thuê tàu không được phép sửa đổi, bổ sung bất cứ điều gì trên vận đơn đã được hãng tàu quy định.

- Cước phí tàu chở do hãng tàu đưa ra công bố trên biểu cước và gồm cả chi phí xếp dỡ.

- Tàu chợ không quy định mức xếp dỡ và thường phạt xếp dỡ nhanh chậm ở cảng vì trách nhiệm xếp dỡ thuộc về chủ tàu. Tàu chỉ ghé vào cảng làm việc một số ngày nhất định như đã công bố trên lịch rồi quay ra.

### ***1.3. Trình tự các bước tiến hành 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, nhờ người môi giới tìm tàu hỏi tàu để vận chuyển hàng hoá cho mình.

+ Bước 2: Người môi giới chào tàu hỏi tàu bằng việc gửi giấy lưu cước tàu chợ (Liner Booking Note). Giấy lưu cước thường được in sẵn thành mẫu, trên đó có các thông tin cần thiết để người ta điều vào khi sử dụng, việc lưu cước tàu chợ có thể cho một lô hàng lẻ và cũng có thể cho một lô hàng lớn thường xuyên được gửi. Chủ hàng có thể lưu cước cho cả quý, cả năm bằng một hợp đồng lưu cước với hãng tàu.

+ Bước 3: Người môi giới với chủ tàu thỏa thuận một số điều khoản chủ yếu trong xếp dỡ và vận chuyển.

+ Bước 4: Người môi giới thông báo cho chủ hàng kết quả lưu cước với chủ tàu.

+ Bước 5: Chủ hàng đón lịch tàu để vận chuyển hàng hoá ra cảng giao cho tàu.

+ Bước 6: Sau khi hàng hoá đã được xếp lên tàu, chủ tàu hay đại diện của chủ tàu sẽ cấp cho chủ hàng một bộ vận đơn theo yêu cầu của chủ hàng.

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 từ khi nhận hàng, hãng tàu sẽ phát hành vận đơn cho người gửi hàng. Vận đơn khi đã phát hành nghĩa là chủ tàu có trách nhiệm thực hiện việc vận chuyển lô hàng.

## **2. Vận đơn đường biển (Ocean Bill of Lading - B/L)**

Trong giao nhận và vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, một chứng từ không thể thiếu được đó chính là vận đơn đường biển.

### **2.1. Khái niệm**

Vận đơn đường biển - viết tắt O.B/L hay BL (Ocean Bill of Lading) là chứng từ chuyên chở hàng hoá đường biển do người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở cấp phát cho người gửi hàng sau khi hàng hoá đã được xếp lên tàu hoặc sau khi nhận hàng để xếp.

Như vậy từ khái niệm vận đơn đường biển nêu trên chúng ta có thể rút ra những nội dung cụ thể sau:

- *Người cấp vận đơn:* Theo khái niệm thì người cấp vận đơn là người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở. Thông thường trên thực tế người nào có phương tiện chuyên chở hàng hoá, hoạt động kinh doanh chuyên chở hàng hoá, hoặc người được người có phương tiện chuyên chở hàng hoá uỷ quyền sẽ là người được phép cấp vận đơn.

Chúng ta có thể gặp những người cấp phát vận đơn cụ thể như sau:

- Người chuyên chở (Carrier). Người chuyên chở ở đây có thể là chủ tàu (shipowner - người chủ sở hữu con tàu) hoặc có thể là người khai thác và quản lý con tàu (không phải là chủ sở hữu con tàu).

- Thuyền trưởng (Shipmaster).

- Đại lý của người chuyên chở (Agent for Carrier).

- Thời điểm cấp phát vận đơn: Như khái niệm đã nêu, thời điểm để người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở cấp phát

vận đơn có thể có hai trường hợp: Sau khi hàng hoá đã được xếp lên tàu (shipped on board), hoặc: Sau khi nhận hàng để xếp (received for shipment). Thời điểm phát hành vận đơn cũng có ý nghĩa nhất định trong buôn bán quốc tế.

- Người được cấp vận đơn của người chuyên chở: Theo khái niệm thì người nhận vận đơn do người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở cấp là người gửi hàng. Người gửi hàng là người xuất khẩu hoặc người được người xuất khẩu uỷ thác giao nhận hàng với tàu.

## **2.2. Chức năng của vận đơn đường biển**

Vận đơn đường biển ra đời và được sử dụng khá lâu trong vận tải biển. Cho đến nay hầu hết luật pháp các nước đều thừa nhận vận đơn đường biển có ba chức năng cơ bản sau đây:

- Vận đơn đường biển là bằng chứng xác nhận hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng đường biển đã được ký kết.

Vận đơn đường biển không phải là hợp đồng chuyên chở mà là chứng từ hoàn toàn độc lập với hợp đồng chuyên chở. Đặc biệt trong phương thức thuê tàu chợ, người ta không ký kết hợp đồng mà chỉ có sự cam kết trên giấy lưu cước (booking note) do chủ hàng gửi và được người chuyên chở chấp nhận. Cho nên khi nhận hàng để chở, người chuyên chở sẽ cấp vận đơn cho chủ hàng, vận đơn được cấp này sẽ là bằng chứng duy nhất xác định hợp đồng chuyên chở đã được ký kết. Vì là bằng chứng của hợp đồng chuyên chở cho nên toàn bộ nội dung của vận đơn đường biển sẽ là cơ sở pháp lý để giải quyết tranh chấp phát sinh giữa người chuyên chở với người cầm giữ vận đơn.

Trong trường hợp thuê tàu chuyến trước khi cấp vận đơn đường biển, người thuê tàu (Charterer) và người cho thuê tàu (Shipowner, Carrier) đã ký kết một hợp đồng thuê tàu (Charter Party) và khi hàng hoá được xếp lên tàu hoặc được nhận để xếp lên tàu thì người chuyên chở vẫn cấp vận đơn cho người gửi hàng. Vì vậy vận đơn được cấp trong trường hợp này cũng là bằng chứng xác nhận có một hợp đồng chuyên chở đã được ký kết. ở đây xét về quan hệ vận chuyển hàng hoá

bằng tàu chuyển đặc biệt trong trường hợp bán CIF hay CFR, sẽ có hai mối quan hệ phát sinh từ hai căn cứ pháp lý khác nhau và độc lập với nhau. Mối quan hệ thứ nhất phát sinh trên cơ sở hợp đồng thuê tàu giữa người thuê và người cho thuê. Mối quan hệ thứ hai phát sinh giữa người chuyên chở (cấp phát vận đơn) với người cầm giữ vận đơn. Người cầm giữ vận đơn (ở cảng đích) có thể nhận biết qua vận đơn rằng có tồn tại một hợp đồng thuê tàu như thế, song nó lại không ràng buộc gì tới hợp đồng thuê tàu (trừ trường hợp trên vận đơn có dẫn chiếu tới. Như vậy vận đơn đã tạo ra một hợp đồng mới ràng buộc người chuyên chở với người cầm giữ vận đơn theo các điều kiện ghi trên vận đơn. Thực tế trong vận chuyển hàng hoá bằng tàu chuyển nếu có tranh chấp phát sinh thì người ta sẽ giải quyết tranh chấp đó dựa vào vận đơn hoặc dựa vào hợp đồng thuê tàu tùy theo các trường hợp cụ thể.

- Vận đơn đường biển là biên lai nhận hàng của người chuyên chở cho người gửi hàng.

Sau khi nhận hàng để chở, người chuyên chở sẽ cấp phát vận đơn cho người gửi hàng. Vận đơn được cấp có giá trị như là biên lai nhận hàng của người chuyên chở. Vận đơn là bằng chứng về người chuyên chở đã nhận hàng, đã xếp hàng lên tàu hay nhận hàng để xếp với số lượng và tình trạng hàng hoá như ghi trên vận đơn.

Vì vậy khi đã phát hành vận đơn, người chuyên chở phải có trách nhiệm đối với hàng hoá trong suốt quá trình chuyên chở về số lượng cũng như tình trạng hàng hoá. Đồng thời phải có nghĩa vụ giao hàng cho ai xuất trình đầu tiên vận đơn mà người chuyên chở đã cấp phát ở cảng đi. Nhận hàng hoá ở cảng đi từ người gửi hàng như thế nào thì sẽ giao cho người nhận hàng ở cảng đến như vậy. Trừ phi hàng hoá trong quá trình vận chuyển bị hư hỏng tổn thất do những rủi ro không thuộc phạm vi trách nhiệm của người chuyên chở gây nên.

Người chuyên chở chỉ chứng minh rằng mình đã hoàn thành trách nhiệm vận chuyển khi đã giao xong hàng cho người nhận hàng ở cảng đến và thu hồi được vận đơn đường biển gốc.

*Tóm lại:* Khi đã cấp phát vận đơn cho người gửi hàng, điều này cũng có nghĩa là người bán (người xuất khẩu) đã giao hàng cho người mua (người nhập khẩu) thông qua người chuyên chở. Người chuyên chở có trách nhiệm vận chuyển hàng hoá tới giao cho người nhận hàng đồng thời thu hồi vận đơn gốc mà mình đã cấp phát ở cảng đi thì coi như đã hoàn thành trách nhiệm chuyên chở như đã cam kết.

- Vận đơn đường biển là chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hoá ghi trên vận đơn.

Vận đơn đường biển thể hiện chức năng này ở chỗ người nào cầm vận đơn hợp pháp người đó chính là chủ sở hữu hàng hoá ghi trên vận đơn. Và đã là chủ vận đơn thì anh ta có quyền yêu cầu người chuyên chở phải giao hàng cho anh ta khi anh ta xuất trình vận đơn và anh ta có quyền định đoạt hàng hoá trên vận đơn đó. Ngược lại người chuyên chở chỉ giao hàng cho ai cầm giữ vận đơn hợp pháp (người có tên trên vận đơn hoặc người được uỷ thác nhận hàng.....).

Vận đơn đường biển có giá trị cho nên trên thực tế người ta coi vận đơn như một loại hàng hoá và có thể mua bán chuyển nhượng rất tiện lợi dưới nhiều hình thức như mua bán trao tay (vận đơn vô danh) hay ký hậu chuyển nhượng (vận đơn theo lệnh) hoặc mua bán tuân thủ theo luật hoặc tập quán nơi diễn ra hành động chuyển nhượng (vận đơn đích danh)...

*Trên cơ sở các chức năng cơ bản của vận đơn như đã nêu trên, trong buôn bán quốc tế người ta sử dụng vận đơn vào những công việc cụ thể như sau:*

+ *Đối với người xuất khẩu (người gửi hàng):* Sau khi giao hàng xong người xuất khẩu dùng vận đơn cùng các chứng từ khác của hàng hoá lập thành một bộ chứng từ thanh toán theo yêu cầu của hợp đồng mua bán hay theo yêu cầu của thư tín dụng chứng từ. Trong bộ chứng từ xuất trình để thanh toán tiền hàng dứt khoát phải có vận đơn đường biển. Vận đơn đường biển là bằng chứng chứng minh người bán đã hoàn thành trách nhiệm giao hàng cho người mua (thông qua người chuyên chở) theo đúng quy định của hợp đồng mua bán đã ký kết.

+ *Đối với người chuyên chở*: Vì vận đơn đường biển do người chuyên chở phát hành ở cảng đi cho người gửi hàng, có chức năng là biên lai nhận hàng để chở cho nên ở cảng đến sau khi giao hàng xong cho người nhận và thu hồi được vận đơn gốc mà mình đã cấp thì đó là bằng chứng rằng người chuyên chở đã hoàn thành trách nhiệm vận chuyển hàng hoá như đã cam kết với người thuê. Đặc biệt khi người chuyên chở giao hàng cho người nhận ở cảng đến mà người nhận hàng lại không phải là người ký hợp đồng thuê tàu (bán CIF, CFR) khi có tranh chấp xảy ra thì chính toàn bộ nội dung của vận đơn đường biển lại là cơ sở pháp lý để giải quyết tranh chấp.

+ *Đối với người nhập khẩu (người nhận hàng)*: Vận đơn đường biển gốc được dùng làm chứng từ để nhận hàng. Khi đi nhận hàng dứt khoát người nhận hàng phải xuất trình vận đơn thì mới nhận được hàng. Người chuyên chở chỉ giao hàng cho ai xuất trình đầu tiên vận đơn mà họ đã cấp phát ở cảng đi. Người chuyên chở sẽ giao cho người nhận hàng đúng số lượng và tình trạng hàng hoá như được ghi trên vận đơn. Ngoài ra đối với người nhập khẩu còn dùng vận đơn để làm căn cứ xác định số lượng và tình trạng hàng hoá mà người bán gửi cho mình và dựa vào đó ghi sổ, thống kê để theo dõi việc thực hiện hợp đồng mua bán đã ký kết.

Vận đơn có chức năng là bằng chứng xác nhận quyền sở hữu hàng hoá ghi trên vận đơn, điều đó có nghĩa vận đơn là một chứng từ có giá trị. Trong buôn bán quốc tế người ta coi vận đơn như là một thứ hàng hoá dùng để trao đổi, cầm cố, thế chấp,... Người ta có thể mua bán chuyển nhượng vận đơn bằng nhiều hình thức như trao tay, ký hậu chuyển nhượng,... theo tập quán quốc tế đối với chứng từ này.

+ *Đối với các lĩnh vực khác*: ngoài những tác dụng của vận đơn như đã nêu trên, trong buôn bán quốc tế người ta còn dùng vận đơn vào những công việc khác cụ thể như: vận đơn được dùng làm chứng từ hết sức quan trọng trong bộ chứng từ khiếu nại, kiện tụng những người có liên quan. Đặc biệt là khiếu nại người bảo hiểm hàng hoá trong vận chuyển. Vận đơn có giá trị chứng cứ rất lớn, nó chứng minh

hàng có được vận chuyển với số lượng và tình trạng như ghi trên vận đơn và bằng con tàu có tên trên vận đơn, con tàu có tên trên vận đơn cũng chính là con tàu có tên trên chứng từ bảo hiểm với hành trình đã được xác định. Người bảo hiểm sẽ căn cứ vào vận đơn và các chứng từ khác liên quan tới hàng hoá được bảo hiểm và chứng từ liên quan tới tổn thất để giải quyết khiếu nại thuộc phạm vi trách nhiệm của mình.

Tóm lại, vận đơn đường biển là chứng từ được sử dụng phổ biến và rộng rãi trong thương mại và hàng hải quốc tế. Đây là loại chứng từ có nhiều chức năng và liên quan tới nhiều lĩnh vực trong buôn bán quốc tế.

### 2.3. Phân loại vận đơn đường biển

Vận đơn đường biển rất đa dạng và phong phú, trong thương mại và hàng hải quốc tế, người ta sử dụng vận đơn vào nhiều công việc khác nhau tùy theo nội dung mà nó thể hiện. Việc nhận biết các loại vận đơn và ý nghĩa của nó trong buôn bán quốc tế là vấn đề hết sức quan trọng đối với những người sử dụng vận đơn. Chúng ta có thể đưa ra các tiêu chí sau đây để nhận biết các loại vận đơn.

#### - Căn cứ vào tình trạng bốc xếp hàng hoá

Theo quan điểm của ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and Pacific) - Ủy ban Kinh tế và Xã hội châu Á và Thái Bình Dương, tất cả các vận đơn đường biển được phân thành hai loại:

+ Vận đơn đã xếp hàng (Shipped on board Bill of Lading). Vận đơn đã xếp hàng là loại vận đơn được phát hành sau khi hàng hoá đã được xếp lên tàu. Trên vận đơn đã xếp hàng, thường được người chuyên chở, đại lý hoặc thuyền trưởng đóng dấu các chữ như: "Shipped on board", "on board" hoặc "shipped". Như vậy cầm vận đơn nếu thấy có đóng dấu các chữ như trên thì vận đơn đó gọi là vận đơn đã xếp hàng.

Khi giao hàng bằng đường biển, vận đơn đã xếp hàng có giá trị chứng cứ rất lớn, nó là bằng chứng chứng minh hàng đã được xếp lên tàu để chuyên chở và người bán đã hoàn thành trách nhiệm giao hàng

cho người mua theo đúng hợp đồng mua bán. Chính vì vậy quy định gì khác thì ngân hàng chỉ chấp nhận thanh toán bộ chứng từ có vận đơn đã xếp hàng.

+ Vận đơn nhận hàng để xếp (Received for Shipment Bill of Lading). Vận đơn nhận hàng để xếp là loại vận đơn được phát hành sau khi người chuyên chở nhận hàng và cam kết sẽ xếp hàng và vận chuyển hàng hoá bằng con tàu ghi trên vận đơn.

Khác với vận đơn đã xếp hàng, vận đơn nhận hàng để xếp là loại vận đơn được phát hành khi hàng hoá chưa được xếp lên tàu mà có thể còn đang ở cầu cảng hoặc kho bãi cảng.... Ở đây người chuyên chở mới chỉ nhận hàng để xếp chứ chưa lên tàu. Về mặt tâm lý, người mua cầm vận đơn nhận hàng để xếp không chắc chắn bằng vận đơn đã xếp hàng vì cho rằng không biết hàng hoá có thực sự được xếp lên tàu để vận chuyển hay chưa.

Đối với loại vận đơn này nếu không có quy định gì khác trong hợp đồng mua bán cũng như tín dụng chứng từ thì người mua và ngân hàng có thể bị từ chối thanh toán tiền hàng. Lý do để ngân hàng từ chối thanh toán là vì theo các điều kiện và cơ sở giao hàng thông thường bằng đường biển như: FOB, CIF hay CFR trách nhiệm của người bán là phải đưa hàng qua lan can tàu. Ở đây hàng còn đang nằm ở cầu cảng hoặc kho bãi, chưa được đưa qua lan can tàu nghĩa là người bán chưa hoàn thành trách nhiệm giao hàng đúng theo cam kết. Hơn nữa khi hàng nằm ở cầu cảng hoặc kho bãi vẫn có thể chịu sự tác động của rủi ro gây tổn thất cho hàng, trách nhiệm đối với rủi ro và tổn thất này chưa được chuyển sang người mua, vẫn thuộc người bán. Vì vậy nếu chấp nhận thanh toán loại vận đơn này thì có nghĩa chấp nhận sự vi phạm cam kết của người bán khi giao hàng.

Xuất phát từ những lý do trên, khi đi giao hàng nếu trường hợp người chuyên chở phát hành vận đơn nhận hàng để xếp thì phải chờ khi hàng được xếp lên tàu sẽ yêu cầu thuyền trưởng ký xác nhận trên vận đơn rằng “hàng đã được xếp lên tàu ngày... tháng ... năm....” (kể cả hàng giao bằng container). Có ký xác nhận như vậy thì vận đơn sẽ là vận đơn đã xếp hàng.

- Căn cứ vào phê chú của thuyền trưởng trên vận đơn

Nếu căn cứ vào phê chú trên vận đơn thì tất cả vận đơn đường biển lại có thể chia thành hai loại:

+ Vận đơn hoàn hảo (Clean Bill of Lading). Vận đơn hoàn hảo là loại vận đơn mà ở trên đó không có phê chú xấu của thuyền trưởng về hàng hoá cũng như tình trạng của hàng hoá.

Trên thực tế chúng ta có thể gặp cách thể hiện vận đơn hoàn hảo do người chuyên chở phát hành như sau:

- Đóng dấu chữ “clean” lên phần nhận xét về hàng hoá và bao bì.

- Không có phê chú gì trên tờ vận đơn.

- Có phê chú nhưng không làm mất tính hoàn hảo của vận đơn.

*Ví dụ:*

- Bao bì dùng lại (second hand cases).

- Thùng đã sửa và đóng đinh lại (repaired and remailed cases)

- Nghe nói cân được (said to weight).

- Không biết trọng lượng, thể tích, chất lượng của hàng hoá...  
(weight, measurement quality of the good is unknow).

Vận đơn hoàn hảo có giá trị chứng cứ rất lớn. Nó là bằng chứng chứng minh người bán đã hoàn thành nghĩa vụ giao hàng như đã cam kết. Hơn nữa là một trong những căn cứ để chứng minh về khối lượng, chất lượng bao bì của hàng hoá lúc giao hàng, nói cách khác là người bán đã hoàn thành tốt trách nhiệm của mình trong việc thực hiện hợp đồng mua bán.

Thông thường bao giờ thuyền trưởng cũng căn cứ vào biên lai thuyền phó để ký vận đơn. Vì vậy khi đưa thuyền trưởng ký vận đơn phải kiểm tra biên lai thuyền phó (Mate's Receipt) xem có ghi chú gì ảnh hưởng tới tính hoàn hảo của vận đơn hay không. Nếu có phê chú xấu phải kịp thời sửa chữa hàng hoá để thuyền trưởng xoá bỏ những nhận xét đó nhằm đảm bảo tính hoàn hảo cho vận đơn. Nếu giao hàng

không lấy được vận đơn hoàn hảo phù hợp với yêu cầu của tín dụng chứng từ rất có thể bị ngân hàng từ chối thanh toán tiền hàng.

Khi có phê chú xấu trên biên lai thuyền phó, các chủ hàng không nên làm “thư đảm bảo” với tàu (Letter of Indemnity) để thuyền trưởng ký vận đơn hoàn hảo vì thư đảm bảo không có giá trị pháp lý và luật pháp quốc tế hiện đang nghiêm cấm việc làm đó.

+ Vận đơn không hoàn hảo (Unclean Bill of Lading). Vận đơn không hoàn hảo là loại vận đơn mà ở trên đó có phê chú xấu của thuyền trưởng về hàng hoá cũng như tình trạng của hàng hoá.

Khi nhận hàng để chở, nếu hàng hoá không đảm bảo như vỡ, bẹp, rách, ký mã hiệu không rõ... hoặc có nghi ngờ về tình trạng của hàng hoá... thì người chuyên chở sẽ ghi bảo lưu vào vận đơn để tránh bị khiếu nại ở cảng đến lúc giao hàng.

*Ví dụ:*

- Một số thùng bị bẹp khi xếp lên tàu
- Hàng bị ướt khi nhận để xếp
- Kiện hàng số “345 HKT” không có
- Ký mã hiệu bị nhòe, không rõ...

Những phê chú như nêu trên đây ở vận đơn là phê chú xấu về hàng hoá cũng như tình trạng hàng hoá lúc giao hàng đã làm cho vận đơn mất tính hoàn hảo. Nó là chứng cứ để suy đoán rằng người bán giao hàng cho người mua trong tình trạng không tốt. Nếu không có quy định gì khác ở hợp đồng mua bán tín dụng chứng từ thì loại vận đơn này thường sẽ bị ngân hàng từ chối thanh toán tiền hàng. Vì vậy khi giao hàng, cầm vận đơn chủ hàng cần hết sức lưu ý tới những nội dung của lời lẽ phê chú trên vận đơn để tránh những tranh chấp phát sinh sau này.

- *Căn cứ vào quyền chuyển nhượng, sở hữu hàng hoá ghi trên vận đơn*

+ Vận đơn đích danh (Straight Bill of Lading/ Bill of Lading to a named person) là vận đơn mà trên đó người ta ghi rõ tên và địa chỉ người nhận.

Người chuyên chở chỉ giao hàng cho ai là người có tên trên vận đơn. Loại này ít dùng vì nó không được chuyển nhượng bằng phương pháp thông thường. Nó được sử dụng trong trường hợp hàng của cá nhân gửi cá nhân, hàng là quà biếu, hàng triển lãm hay hàng của công ty mẹ gửi cho công ty con. Vận đơn đích danh muốn chuyển nhượng phải tuân theo luật hoặc tập quán nơi diễn ra hành động chuyển nhượng.

+ Vận đơn theo lệnh (B/L to order of...) là loại vận đơn mà trên đó không ghi tên người nhận hàng mà ghi: "theo lệnh của..." hoặc "theo lệnh - to order"

*Vi dụ:*

- To order of shipper: Theo lệnh của người xếp hàng.
- To order of consignee: Theo lệnh của người nhận hàng.
- To order of the bank: Theo lệnh của Ngân hàng.

Vận đơn theo lệnh được dùng thông dụng trong buôn bán và vận tải quốc tế, nó có thể được chuyển nhượng bằng phương pháp thông thường là ký hậu. Vì sự tiện dụng của loại vận đơn này và cũng vì những khó khăn trong kỹ thuật lập và chuyển nhượng vận đơn chúng ta sẽ xem xét, nghiên cứu một cách cụ thể từng trường hợp sau.

Như chúng ta đã biết, với loại vận đơn này, không thấy xuất hiện tên người nhận hàng mà phần "theo lệnh của...." có thể điền: "shipper", "bank", "consignee" hoặc có trường hợp để trống. Theo tập quán thương mại quốc tế, nếu vận đơn được phát hành theo lệnh rồi để trống (to order) thì được hiểu rằng đó là theo lệnh của người gửi hàng nhưng theo quan điểm của ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and Pacific - Ủy ban Kinh tế và Xã hội châu Á - Thái Bình Dương), nếu vận đơn được phát hành theo lệnh mà không ghi tên người nhận hàng hoặc phát hành theo lệnh người thụ hưởng và người thụ hưởng đã ký hậu nhưng bỏ trống không ghi tên người thụ hưởng tiếp theo thì gọi là vận đơn vô danh.

Vận đơn đường biển có chức năng là chứng từ xác nhận quyền sở hữu đối với hàng hoá ghi trên vận đơn. Như vậy vận đơn đường

biển là chứng từ có giá trị. Ai sở hữu vận đơn thì người đó có quyền sở hữu hàng hoá đã được ghi trên vận đơn. Người ta có thể mua bán hàng hoá bằng cách mua bán tờ vận đơn.

Vận đơn theo lệnh được chuyển nhượng bằng phương pháp ký hậu thông thường. Ký hậu là một thủ tục chuyển nhượng quyền sở hữu hàng hoá ghi trên vận đơn từ người hưởng lợi này sang người hưởng lợi khác. Người ký hậu phải ký tên, đóng dấu vào mặt sau tờ vận đơn và trao vận đơn cho người được chuyển nhượng (người được hưởng lợi). Về mặt pháp lý thì hành vi ký hậu của người ký tên trên vận đơn thừa nhận từ bỏ quyền sở hữu đó cho người khác được hưởng. Hành vi ký hậu mang tính chất trừu tượng và vô điều kiện. Nghĩa là người ký hậu trên vận đơn không phải trình bày lý do phải chuyển nhượng và cũng không phải thông báo cho người bán trước đó cũng như người chuyên chở biết về việc chuyển nhượng quyền sở hữu đối với hàng hoá ghi trên vận đơn. Mặt khác hành vi ký hậu trên vận đơn còn có ý nghĩa xác nhận trách nhiệm của người ký hậu đối với việc giao hàng ghi trên tờ vận đơn cho người hưởng lợi tờ vận đơn.

Trong buôn bán quốc tế thường có các loại ký hậu vận đơn như sau:

*Thứ nhất*, ký hậu đích danh: To order of... (named person). Đối với loại ký hậu này, ở mặt sau vận đơn đường biển gốc người ký hậu sẽ đề rõ tên cụ thể của người hưởng lợi tờ vận đơn. Như vậy vận đơn đường biển sẽ trở thành vận đơn đích danh (Bill of Lading to a named person), đã là vận đơn đích danh thì chỉ có người hưởng lợi có tên trên vận đơn mới có quyền sở hữu hàng hoá và được nhận hàng khi hàng tới cảng đích.

*Vi dụ:* ghi; "To order of ANIMEX only".

Sau đó người chuyển nhượng sẽ ghi tên của mình, ký tên và đóng dấu xác nhận.

*Thứ hai*, ký hậu chuyển nhượng theo lệnh: To order of... Đối với loại ký hậu này ở mặt sau vận đơn đường biển gốc, người ký hậu sẽ đề theo lệnh của một người nào đó hoặc đề là "theo lệnh".

*Ví dụ:* “To order of NAFORIMEX HANOI” hoặc

“To order of...”

Như vậy, nếu đề theo lệnh của NAFORIMEX Hà Nội có nghĩa là NAFORIMEX Hà Nội là người có quyền sở hữu vận đơn đường biển nhưng chưa chắc đã là người hưởng lợi cuối cùng hàng hoá ghi trên vận đơn đó. NAFORIMEX có quyền ra lệnh giao hàng cho người nào khác bằng cách ký hậu. Người được NAFORIMEX ký hậu chuyển nhượng lúc này lại là người hưởng lợi từ vận đơn. Quá trình ký hậu lại có thể tiếp tục xảy ra như trên cho đến người hưởng lợi cuối cùng.

*Thứ ba:* ký hậu miễn truy đòi: To order of... without recourse. Trong một thương vụ giữa công ty A (bên bán) và công ty B (bên mua), sau khi ngân hàng thay mặt công ty A ký hậu chuyển nhượng theo lệnh từ vận đơn đường biển gốc của công ty A cho công ty B. Công ty B không nhận hàng mà lại ký hậu chuyển nhượng miễn đòi từ vận đơn cho công ty C. Khi công ty C nhận hàng với người chuyên chở phát hiện thấy hàng hoá bị tổn thất mát mát so với số trọng lượng hàng hoá ghi trên vận đơn, lúc này công ty C không được truy đòi công ty B là người ký hậu vận đơn chuyển nhượng cho mình mà chỉ được đòi công ty A là người xếp hàng, là người ký hợp đồng vận chuyển, nếu chứng minh được rằng những tổn thất, mát mát của hàng hoá do lỗi của người chuyên chở gây ra.

*Thứ tư,* ký hậu chuyển nhượng theo lệnh của người cầm vận đơn (To order of bearer B/L). Đối với hình thức ký hậu này, người ký hậu sẽ ký chuyển nhượng theo lệnh của người cầm vận đơn. Vận đơn lúc này sẽ trở thành vận đơn vô danh (Bill of Lading to Bearer), bất cứ ai cầm vận đơn đó đều có quyền yêu cầu người chuyên chở giao hàng cho mình.

*Thứ năm,* ký hậu để trống (To order of). Người ký hậu vận đơn chỉ đề tên mình, ký tên, đóng dấu xác nhận chứ không đề chuyển nhượng quyền sở hữu từ vận đơn cho ai hoặc là chuyển nhượng vận đơn theo lệnh của ai (tên của người hưởng lợi kế tiếp). Loại ký hậu

này là ký hậu vô danh. Phương pháp ký hậu để trống thường được dùng trong mua bán trao tay đối với hàng hoá và được sự giúp đỡ của hệ thống ngân hàng.

Nếu thanh toán bằng phương thức tín dụng chứng từ, sau khi giao hàng xong và đã lấy được vận đơn đường biển gốc, người bán sẽ ký hậu để trống trên tờ vận đơn và đưa vào bộ chứng từ thanh toán để xuất trình cho ngân hàng và nhờ ngân hàng thu hộ tiền. Ngân hàng sẽ không chế tờ vận đơn đường biển, chỉ sau khi người mua trả hết tiền hàng thì ngân hàng mới ký hậu vào vận đơn giao cho người mua để ra cảng nhận hàng.

+ Vận đơn vô danh: "To bearer Bill of Lading" là vận đơn trên đó không ghi tên người nhận hàng và cũng không ghi theo lệnh. Thuyền trưởng sẽ giao hàng cho người nào cầm vận đơn (B/L holder) và xuất trình cho họ. Vận đơn này được chuyển nhượng bằng cách trao tay vì ai cầm vận đơn đều có thể nhận được hàng.

Trong ba loại vận đơn: vận đơn đích danh, vận đơn theo lệnh và vận đơn vô danh thì vận đơn theo lệnh được sử dụng phổ biến hơn cả. Tuy nhiên, có rất nhiều cách chuyển nhượng vì vậy khi áp dụng cần lựa chọn phù hợp với điều kiện và hoàn cảnh mua bán.

*- Căn cứ vào phương thức thuê tàu*

+ Vận đơn tàu chợ (Liner B/L) là loại vận đơn được dùng khi hàng hoá được gửi theo tàu chợ. Đặc điểm để phân biệt loại vận đơn này và vận đơn theo hợp đồng thuê tàu là vận đơn tàu chợ là bằng chứng của hợp đồng chuyên chở, mọi điều khoản được in sẵn trên vận đơn và chỉ do một bên, người chuyên chở ký tên. Tranh chấp xảy ra dùng vận đơn để giải quyết bằng những điều khoản quy định sẵn hoặc dùng công ước quốc tế về hàng hải để giải quyết. Ví dụ: Công ước Brussels 1924, Công ước Hamburg 1978.

+ Vận đơn tàu chuyến/Vận đơn theo hợp đồng thuê tàu, là vận đơn được cấp trong trường hợp có hợp đồng thuê tàu, chỉ xảy ra với tàu chuyến và tàu định hạn. Trên bề mặt vận đơn này thường có ghi:

“B/L to be used with Charter Party”, thực tế mặt trước của vận đơn này nội dung chỉ bao gồm một số điều khoản nhất định còn lại dẫn chiếu đến hợp đồng thuê tàu. Chủ hàng xuất nhập khẩu Việt Nam thường chỉ lưu ý tới vận đơn hoàn hảo, đã xếp hàng và theo lệnh mà không chú ý tới hai loại vận đơn tàu chợ và vận đơn theo hợp đồng thuê tàu nên thường gặp nhiều khó khăn, bất cập nếu có tranh chấp xảy ra, đặc biệt khi đã chuyển nhượng vận đơn theo hợp đồng thuê tàu.

Trường hợp hàng mua theo điều kiện FOB, FAS,... thì người nhận hàng cũng là người thuê tàu, trong quá trình nhận hàng, nếu có tranh chấp phát sinh giữa người nhận hàng và người chuyên chở thì dùng hợp đồng để giải quyết vì hợp đồng điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở và người thuê tàu đồng thời cũng là người nhận hàng.

Tuy nhiên sự việc không đơn giản như vậy, nếu hàng được giao theo điều kiện CIF, CFR,... Vì người thuê tàu là người gửi hàng chứ không phải là người nhận hàng. Hợp đồng chỉ điều chỉnh quan hệ giữa người chuyên chở và người gửi hàng. Vận đơn điều chỉnh quan hệ giữa người chuyên chở và người nhận hàng nhưng vận đơn có nội dung quá đơn giản và việc giải quyết tranh chấp sẽ gặp khó khăn.

Chính vì vậy nếu phải chấp nhận vận đơn theo hợp đồng thuê tàu, người mua khi ký hợp đồng mua bán cần có điều khoản về tàu với người bán, yêu cầu nêu các điều khoản chủ yếu về tàu và đặc biệt là yêu cầu về điều kiện trọng tải và luật xét xử để bảo vệ được quyền lợi chính đáng của mình.

- *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 chuyên chở thẳng từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng mà không có chuyển tải cảng dọc đường. Trên vận đơn này, ở ô “transhipment” không được ghi gì, nếu không ngân hàng từ chối thanh toán (trường hợp tín dụng thư quy định “transhipment not allowed”).

Khi cấp vận đơn đi thẳng, nếu dọc đường, vì nhiều nguyên nhân khác nhau có thể xảy ra, ví dụ: tàu bị hỏng, hàng phải chuyển

sang tàu khác thì người chuyên chở cấp vận đơn đi thẳng phải chịu trách nhiệm đối với những hư hỏng, mất mát của hàng hoá do việc chuyển tải gây ra. Sau đó những người chuyên chở sẽ xem xét tổn thất của ai và ai sẽ phải chịu trách nhiệm khi phân định được lỗi.

+ Vận đơn chở suốt (Through Bill of Lading) là vận đơn được cấp trong trường hợp có chuyển tải ở cảng dọc đường, có thay thế tàu chuyên chở và người chuyên chở. Thông thường trong loại hình vận tải này, một người đứng ra tổ chức toàn bộ quá trình chuyên chở và chịu trách nhiệm về hàng hoá trong suốt quá trình chuyên chở, người đó được quyền cấp vận đơn suốt. Do có nhiều người chuyên chở cấp một vận đơn chặng (Local Bill of Lading). Khi có tổn thất hàng hoá, người chủ hàng chỉ cần kiện người cấp vận đơn chở suốt. Sau đó những người chuyên chở phải giải quyết với nhau xem hàng bị hư hỏng ở chặng nào và ai là người phải chịu trách nhiệm về tình trạng hư hỏng, mất mát của hàng hoá đó.

Như vậy, vận đơn chở suốt dùng để điều chỉnh mối quan hệ pháp lý giữa người chủ hàng và người chuyên chở cấp vận đơn chở suốt. Còn vận đơn chặng trong quá trình chuyên chở là để điều chỉnh quan hệ nội bộ giữa những người chuyên chở với nhau.

Hàng hoá chỉ được giao nhận với người cấp vận đơn chở suốt một cách hợp pháp, việc cấp vận đơn chở suốt có lợi cho cả người xuất khẩu và người nhập khẩu nếu hàng phải vận chuyển qua nhiều chặng, vì với người xuất khẩu có vận đơn chở suốt là thu được tiền hàng. Với người nhập khẩu khi cần khiếu nại thì chỉ phải khiếu nại với người cấp vận đơn chở suốt.

+ Vận đơn vận tải liên hợp (Combined Transport B/L) là vận đơn được cấp trong trường hợp hàng được vận chuyển ít nhất bằng hai phương thức vận tải khác nhau trở lên.

*Ví dụ:* Hàng được vận chuyển giữa châu Âu và Viễn Đông thông qua lãnh thổ của Mỹ. Theo tuyến này, hàng hoá từ các nước châu Âu được vận chuyển bằng đường biển đến cảng phía đông của

nước Mỹ. Từ đây hàng hoá được vận chuyển bằng đường sắt sang cảng phía tây của nước Mỹ như: Los Angeles, Seattle,... từ cảng này hàng hoá lại được vận chuyển bằng đường biển đến các nước thuộc vùng Đông Nam.

Vận đơn được cấp trong trường hợp vận tải liên hợp gọi là vận đơn vận tải liên hợp. Trong vận tải liên hợp thường có một người đứng ra tổ chức toàn bộ quá trình vận tải liên hợp, đó là CTO (Combined Transport Operator - người tổ chức vận tải liên hợp), người đó sẽ cấp vận đơn vận tải liên hợp. Trong vận tải liên hợp có nhiều chặng chuyên chở với nhiều phương tiện vận tải khác nhau, ở chặng có chứng từ chặng (Local Document) dùng để giải quyết mối quan hệ giữa những người vận tải với nhau.

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

+ Vận đơn gốc (Original Bill of Lading) là loại vận đơn được dùng để nhận hàng, thanh toán, chuyển nhượng, khiếu nại, kiện tụng,... do người chuyên chở phát hành theo yêu cầu của người gửi hàng.

Vận đơn này được phát hành một bản hoặc một bộ gồm nhiều bản, song dù được phát hành thành nhiều bản vận đơn gốc nhưng các vận đơn gốc đều có giá trị như nhau. Nghĩa là một trong các vận đơn đó được sử dụng vào việc nào đó thì các bản còn lại tự động hết giá trị. *Ví dụ:* một vận đơn gốc đã dùng để nhận hàng thì các bản gốc còn lại không còn giá trị để nhận hàng nữa. Vận đơn này có nhiều chức năng đặc biệt là có chức năng lưu thông, đây là điểm khác biệt quan trọng với vận đơn Copy.

+ Vận đơn Copy: là vận đơn không có giá trị lưu thông, chuyển nhượng đặc biệt không phải là chứng từ sở hữu hàng hoá. Người ta dùng vận đơn Copy làm thủ tục hành chính, tham khảo hoặc lưu trữ hồ sơ,... Vận đơn Copy cũng do người chuyên chở phát hành theo lệnh của người gửi hàng. Cũng như vận đơn gốc, vận đơn Copy có thể được phát hành nhiều bản. Về mặt hình thức vận đơn Copy được ghi trên bề mặt chữ Copy hoặc Non-negotiable. Về mặt nội dung, ngoài

những phần như địa chỉ người gửi hàng, người nhận, cảng bốc, cảng dỡ,... Mặt sau của vận đơn để trống, hoặc ghi vắn tắt các điều kiện chuyên chở để tiết kiệm chi phí in ấn,...

- Ngoài ra trên thực tế còn nhiều loại vận đơn khác

+ Vận đơn rút gọn (Short B/L): là vận đơn chỉ có một mặt, không có mặt sau. Trên tờ vận đơn này, ngoài những điều khoản thông thường có trên tờ vận đơn bình thường như: tên và địa chỉ của người cấp, người xếp hàng, người nhận hàng, tên tàu, cảng bốc, cảng dỡ,.. còn có nguồn luật, quy định của chủ tàu để điều chỉnh tranh chấp khi có phát sinh.

Vận đơn rút gọn thường được sử dụng khi thuê tàu chuyển vì ngoài vận đơn còn có hợp đồng thuê tàu chuyển.

+ Vận đơn hải quan: khi hàng chưa bốc thẳng lên tàu mà phải nhập kho hải quan trước thì khi đó người chủ hàng được cấp một loại vận đơn hải quan, vận đơn hải quan chỉ được sử dụng để giải quyết thủ tục hải quan.

+ Vận đơn của người giao nhận, khi hàng hoá không được giao thẳng cho tàu mà giao cho người giao nhận để chuẩn bị bốc lên tàu, người giao nhận khi nhận hàng sẽ cấp cho chủ hàng một loại vận đơn gọi là vận đơn giao nhận.

Về nguyên tắc, người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở (carrier) vì anh ta đã cam kết vận chuyển hàng hoá từ nơi này đến nơi khác. Tuy nhiên, vận đơn gom hàng chưa được Phòng thương mại quốc tế thông qua và có nội dung không thống nhất trên toàn thế giới nên có những vận đơn gom hàng lại ghi người gom hàng chỉ đóng vai trò đại lý (as Agent only). Vì vậy trong hoạt động gom hàng 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 (Vận đơn vận tải đa phương thức của FIATA) thì họ luôn luôn đóng vai trò là người chuyên chở.

Trong hoạt động của mình, người gom hàng có thể sử dụng dịch vụ vận tải của người chủ các phương thức vận tải khác nhau

(người chuyên chở đường biển, đường bộ, đường hàng không,...) Trong trường hợp này, nếu người gom hàng đóng vai trò là người chuyên chở thì họ là người chuyên chở theo hợp đồng (Contracting Carrier) đối với chủ hàng và là người gửi hàng (Shipper) đối với người chuyên chở thực tế (Actual Carrier).

Loại vận đơn hải quan, vận đơn giao nhận,... Chính là vận đơn nhận hàng để xếp. Khi hàng đã bốc lên tàu, người gửi hàng cần yêu cầu người chuyên chở cấp vận đơn hàng đã bốc lên tàu. Vận đơn người giao nhận ít được sử dụng và chỉ được sử dụng để giải quyết thủ tục hành chính.

+ Vận đơn xếp hàng trên boong (Deck B/L) là vận đơn được cấp trong trường hợp hàng được xếp trên boong để chuyên chở.

+ Vận đơn điện tử (BOLERO Bills of Lading). Những năm gần đây, thương mại điện tử được ra đời và phát triển nhanh, các loại vận đơn thông thường không đáp ứng được yêu cầu của thương mại điện tử, vì vậy trong thương mại và hàng hải quốc tế người ta đã bắt đầu thử nghiệm một loại vận đơn mới áp dụng cho thương mại điện tử gọi là Bolero Bills of Lading. Khác với vận đơn thông thường, vận đơn điện tử không dựa vào các luật quốc gia và công ước quốc tế để điều chỉnh các quy phạm pháp luật. Nó hoàn toàn dựa vào các nguyên tắc của luật mẫu UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce 1996, bổ sung sửa đổi 1998 (Phần II, Chương I, Điều 16, 17). Gần đây, tổ hợp cung cấp dịch vụ Bolero đã cụ thể hoá các quy định này trong bản quy tắc gọi là "Bolero Rule Book", với quy tắc này chỉ có hiệu lực khi các bên tự nguyện áp dụng. Các khái niệm cơ bản của vận đơn thông thường nó trong Hague-Visby Rules cũng được tái thể hiện trong Bolero Rule Book, nhưng đã được biên soạn lại cho phù hợp với môi trường thương mại điện tử. Nếu vận đơn này có đăng ký về chức năng định đoạt hàng hoá thì nó luôn luôn có thể chuyển nhượng được bằng cách thay đổi địa vị pháp lý người sử dụng nó với cơ quan đã chứng nhận việc đăng ký trên vận đơn, hoặc người sử dụng Bolero B/L nộp lại cho cơ quan đăng ký để chuyển thành vận đơn thông thường.

Hiện nay các hãng tàu APL, NOL, NYK, K'Line, Maersk, Evergreen Lines, Mitsui OSK Line và một số hãng khác đã áp dụng vận đơn Bolero.

+ Seawaybill. Trong thực tiễn thương mại và vận tải hàng hoá quốc tế ngày nay, có một loại chứng từ vận tải đang có xu hướng được sử dụng ngày một phổ biến để thay thế cho vận đơn đường biển cổ điển, đó chính là Seawaybill.

*Nguyên nhân ra đời:*

- Việc sử dụng vận đơn đã và đang có những trở ngại đáng kể đối với việc luân chuyển hàng hoá. Khi sử dụng vận đơn, một trong những chức năng của nó là một chứng từ sở hữu hàng hoá, nhưng phải là vận đơn gốc. Việc lưu chuyển vận đơn gốc qua đường bưu điện thường chậm, nhất là các tuyến ngắn như Việt-Nhật, Việt-Singapore,... nhiều khi hàng đã về đến cảng mà bộ chứng từ trong đó có vận đơn vẫn chưa về đến nơi nên người nhận không thể nhận được hàng, hàng buộc phải lưu kho, lưu bãi, tốn kém cho cả hai bên mua và bán và làm chậm quá trình lưu chuyển vốn.

- Chi phí để phát hành và lưu thông vận đơn cũng không nhỏ, đề phòng giả mạo, người ta in chữ ở sau vận đơn rất nhỏ, do vậy công in rất đắt. Đồng thời đi kèm với vận đơn gốc thường có nhiều bản sao để giải quyết thủ tục hành chính. Dùng Seawaybill sẽ giải quyết được những hạn chế về chi phí in ấn.

- Việc chuyển vận đơn từ người bán sang người mua qua đường bưu điện vẫn còn mang nặng tính "thủ công", đơn giản. Người ta muốn sử dụng thành tựu khoa học kỹ thuật của ngành thông tin viễn thông trong việc truyền những thông tin cần thiết từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng, giữa người xếp và người nhận, giữa chủ tàu và thuyền trưởng và đại lý của chủ tàu.

Xuất phát từ tình hình nói trên các nhà kinh doanh đều mong muốn có một loại chứng từ vận tải khác thay thế cho vận đơn, tương đương với vận đơn, chỉ khác vận đơn là không có chức năng từ sở hữu hàng hoá, do vậy nó không thể chuyển nhượng được. Đó là nguyên

nhân ra đời Seawaybill - “Giấy gửi hàng đường biển” hay cũng có thể được gọi là “Biên lai nhận hàng không có giá trị lưu thông”.

*Nội dung của Seawaybill:* Mặt trước của Seawaybill cũng tương tự như vận đơn thông thường, bao gồm các điều khoản chủ yếu như tên hàng, cảng xếp, cảng dỡ, người chuyên chở, người nhận hàng và một số chi tiết khác. Mặt sau để trống hoặc ghi ngắn gọn với mục đích tiết kiệm chi phí in ấn.

*Sự khác nhau giữa B/L và Seawaybill:*

- Vận đơn có ba chức năng nhưng Seawaybill chỉ có hai, Seawaybill không có chức năng lưu thông, trên bề mặt của nó thường được in chữ Non-negotiable. Cũng chính vì điểm khác biệt này mà việc giao hàng căn cứ vào xác nhận rằng người nhận hàng là người có tên ghi trong Seawaybill chứ không căn cứ vào vận đơn gốc. Còn nếu dùng vận đơn, thì người cầm vận đơn vô danh hay có lệnh ghi trên vận đơn thì được quyền nhận hàng. Như vậy Seawaybill phát hành ra không phải ai cũng được nhận hàng mà chỉ có tên người cụ thể ghi trong Seawaybill mới nhận được hàng.

- Trên vận đơn được in đầy đủ điều kiện chuyên chở nhưng trên mặt sau của Seawaybill hoặc để trống hoặc in những lưu ý khi sử dụng.

- Seawaybill được gửi theo tàu còn vận đơn thì không, điểm khác biệt này làm cho Seawaybill linh hoạt hơn vì khi tàu đến cảng, Seawaybill cũng đến cảng và người nhận chỉ cần xuất trình chứng từ chứng minh mình đúng là người có tên trên Seawaybill và được nhận hàng.

*Hiện nay Seawaybill chưa thông dụng vì các lý do sau:*

- Việc sử dụng vận đơn đã đi sâu vào tiềm thức của con người và là một tập quán thương mại hàng hải hình thành từ hàng trăm năm nay nên không thể một sớm một chiều là có thể xóa bỏ ngay được.

- Những người đòi hỏi phải sử dụng vận đơn (ngân hàng, người mua, người bán) cho rằng chỉ có vận đơn là phương tiện tốt nhất để bảo vệ quyền lợi của họ. Những người xây dựng Seawaybill lại giải thích rằng, Seawaybill cũng đáp ứng quyền lợi của các bên. Thứ nhất là do trách nhiệm của chủ tàu quy định trong Seawaybill cũng hoàn

toàn giống như ghi trong vận đơn. Hai là, trong trường hợp dùng vận đơn đường biển, người chuyên chở sẽ giao hàng cho người đầu tiên xuất trình vận đơn gốc nhưng hiện nay, có thể nói rằng vận đơn gốc không chỉ được lập thành một bản, và như vậy chính việc dùng Seawaybill lại tỏ ra an toàn hơn, chắc chắn hơn cho người gửi hàng.

- Nhiều người còn băn khoăn về việc Seawaybill không có chức năng thứ ba của vận đơn: là chứng từ chứng nhận quyền sở hữu hàng hoá. Như vậy họ gặp khó khăn trong việc mua bán hàng hoá bằng cách mua chứng từ và làm thế nào để chứng minh quyền sở hữu hàng hoá của mình để nhận hàng tại cảng đích. Hướng giải quyết chức năng chuyển nhượng Seawaybill là sử dụng hệ thống ngân hàng nước người mua. Người chuyên chở sẽ báo tin cho ngân hàng nước ngoài, người mua sẽ báo cho người chuyên chở những chỉ dẫn về việc giao hàng. Nếu ngân hàng có sổ đăng ký theo dõi từng chuyến hàng thì không có khó khăn gì trong việc xác định ai là chủ sở hữu thực sự của lô hàng và cũng không có gì trở ngại trong việc thông báo cho người chuyên chở và người chủ sở hữu thực sự của lô hàng khi giao hàng tại cảng dỡ hàng.

Người ta cho rằng việc đơn giản hoá chứng từ nói chung và việc sử dụng Seawaybill thay thế cho vận đơn nói riêng chỉ có thể thực hiện trên cơ sở có sự cộng tác chặt chẽ của nhiều bên như chủ tàu, chủ hàng, ngân hàng, bảo hiểm, hải quan, ... và việc sử dụng rộng rãi Seawaybill còn đòi hỏi phải có sự sửa đổi một số công ước quốc tế và luật hàng hải nhiều nước nhất là thay đổi về nhận thức, tập quán đã lỗi thời.

Bản điều lệ và thực hành thống nhất tín dụng chứng từ (viết tắt là UCP 600) đã dành riêng một điều khoản nói về Seawaybill. Quan điểm này đã được "Hội nghị về Thương mại Phát triển của Liên Hợp quốc (UNCTAD) ủng hộ và được coi là sự phát triển quan trọng đối với nền mậu dịch thế giới".

#### **2.4. Nội dung của vận đơn đường biển**

Vận đơn đường biển do các hãng tàu phát hành thành mẫu để sử dụng khi có nhu cầu. Vận đơn được in thành mẫu, thường gồm 2 mặt.

- + Mặt thứ nhất thường gồm những nội dung
  - Tên địa chỉ người phát hành vận đơn
  - Số vận đơn (number of bill of lading)
  - Người nhận hàng (consignee)
  - Địa chỉ thông báo (notify address)
  - Chủ tàu (shipowner)
  - Cờ tàu (flag)
  - Tên tàu (vessel hay name of ship)
  - Cảng xếp hàng (port of loading)
  - Cảng chuyển tải (via or transshipment port)
  - Nơi giao hàng (place of delivery)
  - Tên hàng (name of goods)
  - Ký mã hiệu (marks and numbers)
  - Cách đóng gói và mô tả hàng hoá (kind of packages and descriptions of goods)
  - Số kiện (number of packages)
  - Trọng lượng toàn bộ hay thể tích (total weight or measurement)
  - Cước phí và chi phí (freight and charges)
  - Số bản vận đơn gốc (number of original bill of lading).
  - Thời gian và địa điểm cấp vận đơn (place and date of issue)
  - Chữ ký của người vận chuyển hoặc người thay mặt

Nội dung của mặt trước vận đơn do người xếp hàng điền vào trên cơ sở số liệu trên biên lai thuyền phó.

+ Mặt thứ hai của vận đơn:

Gồm những quy định có liên quan đến vận chuyển do hãng tàu in sẵn, người thuê tàu không có quyền bổ sung hay sửa đổi mà mặc nhiên phải chấp nhận nó. Mặt sau thường gồm các nội dung như các định nghĩa, điều khoản chung, điều khoản trách nhiệm của người chuyên chở, điều khoản xếp dỡ và giao nhận, điều khoản cước phí và

phụ phí, điều khoản giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở, điều khoản miễn trách của người chuyên chở.

Mặt hai của vận đơn mặc dù là các điều khoản do các hãng tàu tự ý quy định, nhưng thường nội dung của nó phù hợp với quy định của các công ước, tập quán quốc tế vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.

### **3. Nguồn luật điều chỉnh vận đơn đường biển**

Vận đơn đường biển do các hãng tàu phát hành thành mẫu để sử dụng trong kinh doanh. Mỗi hãng tàu khác nhau có thể phát hành mẫu vận đơn khác nhau, song nhìn chung khi phát hành, các điều khoản trên vận đơn đều dựa vào những cơ sở pháp lý như: các điều ước quốc tế (luật quốc tế, các hiệp định đa biên-song biên), luật hàng hải quốc gia và tập quán hàng hải quốc tế và các cảng,...

Trước đây, luật pháp mỗi nước quy định phạm vi trách nhiệm của người chuyên chở trong vận đơn đường biển rất khác nhau. Thậm chí nhiều nước cho phép áp dụng nguyên tắc “tự do thỏa thuận”, miễn không trái với “tập quán tốt”, hoặc “trật tự công cộng”.... Lợi dụng những nguyên tắc này cộng với thế lực của mình, các chủ tàu đã đưa vào vận đơn rất nhiều miễn trách. Điều này đã gây ra sự phản ứng mạnh mẽ của các giới chủ hàng, ngân hàng, bảo hiểm,.... Xuất phát từ thực tiễn này, việc thống nhất những nguyên tắc về trách nhiệm và miễn trách cho người chuyên chở trên cơ sở vận đơn đường biển trên phạm vi quốc tế trở nên vấn đề cấp bách.

Năm 1922, Hội nghị quốc tế họp tại La Haye đã thông qua bản dự thảo công ước quốc tế để thống nhất một số thể lệ về vận đơn đường biển” (The International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bill of Lading). Quy tắc này được nhiều nước tham gia ký kết nhưng lại không được thực hiện vì không có điều khoản buộc các nước ký kết phải thực hiện.

Ngày 25 tháng 08 năm 1924, đại diện của 26 nước họp tại Bruccen (Bi) đã ký công ước trên và được gọi là “Công ước Bruccen 1924” hay Quy tắc Hague (Hague Rules). Thực chất Quy tắc Hague

nhằm thống nhất những nguyên tắc về trách nhiệm và miễn trách nhiệm của người chuyên chở theo vận đơn đường biển.

Sau hơn 40 năm thực hiện, thực tế cho thấy Quy tắc Hague 1924 có nhiều điều bất hợp lý. Vì vậy ngày 23/2/1968. Hội nghị quốc tế về luật biển lần thứ 12 đã ký kết “Nghị định thư sửa đổi công ước quốc tế để thống nhất một số thể lệ về vận đơn đường biển”. Nghị định thư 1968 được gọi là Visby Rules hay Hague-Visby. Visby Rules có hiệu lực ngày 23/6/1977.

Công ước Brucxen 1924 cũng như các nghị định thư sửa đổi sau này về nội dung còn rất nhiều bất hợp lý. Có người cho rằng đây là công ước của chủ tàu, chỉ bảo vệ quyền lợi của chủ tàu chứ không quan tâm tới quyền lợi của chủ hàng. Vì vậy để đảm bảo sự công bằng trong nguồn luật quốc tế điều chỉnh vận đơn đường biển, tháng 03/1978 tại Hamburg, một công ước mới về chuyên chở hàng hoá bằng đường biển của Liên Hợp quốc được ký kết “Công ước của Liên hiệp quốc về chuyên chở hàng hoá bằng đường biển” (United Nations Convention Carriage of Goods by sea) được gọi là Quy tắc Hamburg 1978. Quy tắc Hamburg có hiệu lực ngày 1/11/1992.

Gần đây nhất, ngày 23/9/2009, Công ước mới về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển đã được ký kết tại Rotterdam (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, gọi tắt là Quy tắc Rotterdam), hiện Công ước đang đề nghị để các nước phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập. Quy tắc Rotterdam 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 đường biển.

Ở Việt Nam, Bộ luật Hàng hải đầu tiên được Quốc hội thông qua ngày 30/6/1990 và có hiệu lực ngày 01/01/1991. Đến tháng 6/2005 Bộ luật Hàng hải được ban hành để thay thế Bộ luật năm 1990, Bộ luật Hàng hải Việt Nam có hiệu lực từ ngày 01/01/2006, sau đây

chúng ta sẽ nghiên cứu những điều khoản cơ bản nhất của ba nguồn luật chính điều chỉnh vận đơn đường biển.

+ Công ước quốc tế thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển (Brussels 1924).

+ Công ước Liên hiệp quốc về việc chuyên chở hàng hoá bằng đường biển (Hamburg 1978).

+ Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005.

#### **4. Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyên theo vận đơn đường biển**

##### **4.1. Trách nhiệm của người chuyên chở theo quy tắc Hague 1924**

Tên đầy đủ của công ước này là “Công ước quốc tế thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển” được ký tại Brussels ngày 25/8/1924 nên còn có tên gọi là “Công ước Brussels” hay “Quy tắc Hague”.

Công ước này bao gồm 16 điều khoản, chúng ta sẽ xem xét những điều khoản cơ bản của công ước.

##### **4.1.1. Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở**

*\* Trách nhiệm chính của người chuyên chở*

+ Trách nhiệm cung cấp tàu đủ khả năng đi biển:

Điều 3, Khoản 1, Công ước Brussels quy định.

“Trước và lúc bắt đầu hành trình, người chuyên chở phải có sự cẩn mẫn (due diligence) thích đáng để:

- Làm cho tàu có đủ khả năng đi biển;

- Biên chế, trang bị, cung ứng thích hợp cho tàu;

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

Trách nhiệm này gọi chung là trách nhiệm cung cấp tàu có đủ khả năng đi biển (Seaworthy Ship). Thứ nhất, tàu có khả năng đi biển

là tàu kín, hầm tàu chắc chắn...,tàu có đủ khả năng đi được từ cảng này đến cảng khác để giao hàng. Như vậy, tàu phải được biên chế đủ sỹ quan, thủy thủ, có đủ trang thiết bị cho chuyến đi như buồng máy tốt, đủ nước trong nồi hơi, có các công cụ xếp dỡ,... và tàu cũng phải có đủ nhiên liệu, nước ngọt, thực phẩm cho hành trình vì đây là hành trình dài ngày trên biển, tàu không thể dừng lại giữa đường để sửa chữa, cung cấp nhiên liệu được.

Thứ hai, hầm quây hàng và phòng lạnh phải thích ứng và an toàn cho việc tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hoá.

Tàu phải đảm bảo được các yêu cầu trên thì mới là tàu có đủ khả năng đi biển, trường hợp ngược lại mà người chuyên chở vẫn cho hành trình thì họ phải chịu trách nhiệm về tổn thất hàng hoá do việc thiếu khả năng đi biển gây nên. Ví dụ, trong quá trình đi biển, phát hiện tàu thiếu nhiên liệu, không thể tiếp tục được, thuyền trưởng ra lệnh lấy hàng đốt thay thế, về đến cảng đích, thuyền trưởng phải bồi thường thiệt hại đó vì thuyền trưởng đã không quan tâm thích đáng tới nhiên liệu của tàu.

Tuy nhiên, trách nhiệm của thuyền trưởng trước và bắt đầu hành trình chỉ là “cẩn mẫn hợp lý” (due diligence) mà thôi. Nếu tàu có trục trặc gì thì thuộc ân tỳ của tàu thì thuyền trưởng được miễn trách, vì ân tỳ của tàu là những hư hỏng bên trong bằng mắt thường và bằng sự cẩn mẫn hợp lý cũng không phát hiện ra được.

+ Trách nhiệm của người chuyên chở với hàng:

“Người chuyên chở phải tiến hành một cách thích hợp và cẩn thận việc xếp, dịch chuyển, sắp xếp chuyên chở, coi giữ, chăm sóc và dỡ những hàng hoá được chuyên chở” (Điều 3, Khoản 2, Công ước Brusels 1924).

- Trong Điều khoản này, Công ước quy định trách nhiệm thương mại của người chuyên chở từ lúc bốc hàng lên tàu cho đến lúc giao hàng xong cho người nhận hàng. Người chuyên chở phải có trách nhiệm coi giữ, chăm sóc hàng hoá trong suốt quá trình chuyên chở

trên biển và phải bốc hàng, san xếp hàng và dỡ hàng. Nếu người chuyên chở không hoàn thành nghĩa vụ và trách nhiệm này, để hàng hoá bị hư hỏng tức là người chuyên chở đã mắc lỗi thương mại và phải bồi thường cho chủ hàng.

- Chữ “thích hợp” có nghĩa là đồ nào phải dụng cụ ấy để bảo vệ hàng hoá. Ví dụ: ô tô, máy móc thì phải bảo vệ khỏi xây sát, hàng kỹ thuật như thuốc hoá học và thực phẩm,... thì không được xếp lẫn.

- Chữ “cẩn thận” có nghĩa là không phạm phải sơ suất, sơ suất có nghĩa là việc đáng làm thì không làm. Việc đáng làm như thế này thì lại làm như thế khác. Ví dụ: chở hàng đông lạnh cần có thiết bị làm lạnh để giữ cho hàng hoá không bị ôi, rữa.

+ Trách nhiệm cấp vận đơn của người chuyên chở:

Sau khi nhận trách nhiệm về hàng hóa, người chuyên chở hoặc thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở phải cấp cho người gửi hàng một bộ vận đơn đường biển theo yêu cầu của người gửi hàng. Nội dung của vận đơn phải đáp ứng những quy định trong Công ước.

*\* Những miễn trách của người chuyên chở*

Miễn trách của người chuyên chở được quy định tại Điều 4, Quy tắc Hague 1924.

- Trừ khi có sự thiếu cẩn mẫn hợp lý để:

+ Làm cho tàu có đủ khả năng đi biển.

+ Biên chế, cung ứng, trang thiết bị cung ứng thích hợp cho tàu.

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

Người chuyên chở sẽ không phải chịu trách nhiệm về tổn thất, mất mát mà nguyên nhân là tàu không đủ khả năng đi biển thì chủ tàu phải chứng minh mình đã khẩn trương hợp lý trong việc thực hiện ba yêu cầu trên. Nếu chứng minh được điều đó chủ tàu được miễn trách. Nếu không chứng minh được thì người chuyên chở có nghĩa vụ bồi thường.

- Cả người chuyên chở và tàu không chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng hàng hoá phát sinh bởi:

+ 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.

+ Cháy, trừ khi có lỗi lầm thực sự hay hành động cố ý của người chuyên chở gây ra.

+ Những tai họa nguy hiểm hoặc tai nạn trên biển hay sông nước.

+ Thiên tai

+ Hành động chiến tranh.

+ Hành động thù địch.

+ Bắt giữ hay kiểm chế của chính quyền hay nhân dân hoặc bị tịch thu theo pháp luật.

+ Hạn chế về kiểm dịch.

+ Hành vi hay thiếu sót của người gửi hàng, của đại lý hai đại diện của toàn bộ không kể lý do gì.

+ Bạo động hay nổi loạn.

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

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

+ Bao bì không đầy đủ.

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

+ Những ẩn tỳ không phát hiện được cho dù có sự cẩn mẫn thích đáng.

+ Mọi nguyên nhân khác không do lỗi lầm thực sự hay cố ý của người chuyên chở, những người muốn được hưởng quyền miễn trách này phải chứng minh không phải do 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 góp phần vào mất mát, hư hỏng nào đó.

Đây là 17 trường hợp miễn trách nhiệm của người chuyên chở. Ngoài ra người chuyên chở không phải chịu trách nhiệm trong những trường hợp sau:

- Bất kỳ sự đi chệch đường để cứu trợ hay mưu toan cứu trợ sinh mệnh hoặc tài sản trên biển hay bất cứ 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 kể mất mát, hư hỏng nào xảy ra từ việc đó.

- 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 hàng hoá đáng lẽ phải giao.

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

Trong vận đơn đường biển, ký mã hiệu của hàng hoá và các số hiệu về kiện hàng, số lượng hàng và trọng lượng hàng là rất quan trọng vì vận đơn là bằng chứng của hợp đồng vận tải, đòi hỏi phải có số liệu chính xác và là chứng chỉ tài sản có đủ tín nhiệm để có thể giao dịch, mua bán hàng hoá ghi trên đó. Nhưng khi lập vận đơn thuyền trưởng chỉ căn cứ vào lời khai của chủ hàng nên có lúc không có cơ sở hợp lý để kiểm tra. Do đó, sự đúng đắn của lời khai, theo Công ước, chỉ là sự suy đoán. Và nếu chủ tàu chứng minh được là chủ hàng đã khai sai thì được miễn trách nhiệm vì thiệt hại, tổn thất của hàng hoá do sự khai sai ký mã hiệu, số lượng, trọng lượng hàng gây nên.

#### *4.1.2. Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở*

- Trách nhiệm của người chuyên chở bao gồm khoảng thời gian và không gian là lúc xếp hàng xuống tàu đến khi dỡ hàng ra khỏi tàu.

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

#### 4.1.3. Giới hạn trách nhiệm bồi thường tối đa của người chuyên chở

Tại khoản 5 - Điều 4 Công ước Brussels 1924 có quy định: “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 quá số tiền 100 Bảng Anh một kiện hay một đơn vị hàng hoá hoặc một số tiền tương đương bằng ngoại tệ khác, trừ khi người gửi hàng đã khai tính chất và giá trị của hàng hoá trước khi xếp hàng xuống tàu và lời khai đó đã được ghi vào vận đơn”.

Như vậy, có hai trường hợp xảy ra:

- Một là, khi hàng hoá không được kê khai rõ tính chất hàng, giá trị hàng, hoặc kê khai nhưng không được người chuyên chở thừa nhận, thì người chuyên chở bồi thường tối đa là 100 Bảng Anh cho một đơn vị hàng hoá.

- Hai là, nếu hàng được kê khai rõ tính chất, giá trị hàng và được người chuyên chở thừa nhận ghi vào vận đơn đường biển thì người chuyên chở phải bồi thường theo trị giá kê trên vận đơn.

Người ta tính tiền bồi thường theo số kiện hay đơn vị hàng. Kiện là những hàng hoá có bao bì. Đơn vị hàng là đơn vị tính cước nhưng không có bao bì, không được bó thành cuộn, người ta dùng đơn vị như cái, chiếc, tấn.

#### 4.2. Quy tắc Hague - Visby

Sau hơn 40 năm thực hiện người ta thấy nhiều điều bất cập trong công ước Brussels 1924 vì vậy ngày 23/8/1968 Hội nghị quốc tế về Luật Biển lần thứ 12 đã ký kết “Nghị định thư sửa đổi công ước quốc tế để thống nhất một số thể lệ về vận đơn đường biển” - gọi là “Nghị định thư 1968” (Visby Rules 1968). Nghị định này cùng công ước năm 1924 tạo thành Quy tắc Hague-Visby.

Ở phần này chúng ta không đi sâu từng sửa đổi cụ thể mà chỉ xem xét những thay đổi về trách nhiệm của người chuyên chở.

##### - Cơ sở trách nhiệm

Trách nhiệm của người chuyên chở đối với tàu, với hàng và tổn thất của hàng hoá là không thay đổi.

Điều 3, Mục 4 có thêm “Một vận đơn như vậy là bằng chứng của việc người chuyên chở đã nhận hàng như mô tả phù hợp với đoạn 3, điểm a, b, c. Tuy nhiên, khi vận đơn đã được chuyển nhượng sang bên thứ ba thì chứng minh ngược lại sẽ không được thừa nhận”.

Công ước Brussels 1924 quy định: Nếu sau này, thuyền trưởng, người chuyên chở chứng minh được rằng người xếp hàng đã không khai chính xác về số lượng, trọng lượng, ký mã hiệu của lô hàng xếp lên tàu, thì người chuyên chở, thuyền trưởng và tàu được quyền miễn trách nhiệm về thiệt hại do lời khai đó gây ra. Tuy nhiên, khi vận đơn chuyển sang tay người thứ ba thì thuyền trưởng không có quyền chứng minh ngược lại là: người gửi hàng đã khai sai. Người chuyên chở có trách nhiệm bồi thường tổn thất, mất mát cho người nhận hàng và không được đòi lại người gửi hàng.

Do tính chất quan trọng của vận đơn, để bảo vệ uy tín cho vận đơn đồng thời buộc chủ tàu phải có trách nhiệm kiểm tra kỹ hàng hoá khi xếp hàng và khi lập vận đơn, Nghị định thư 1968 đã quy định là khi vận đơn được chuyển nhượng sang bên thứ ba thì người chuyên chở mất quyền chứng minh ngược lại và cũng mất quyền đòi lại người xếp hàng. Chủ tàu muốn tránh trường hợp này chỉ còn cách là phải thận trọng khi kiểm tra hàng và ghi lên vận đơn.

**- Giới hạn trách nhiệm:**

Nếu hàng kê khai giá trị, nội dung vào vận đơn thì người chuyên chở bồi thường theo giá trị kê khai đó.

Nếu không kê khai, giới hạn bồi thường là 10.000 Franc vàng một kiện hay một đơn vị hàng hóa hoặc 30 Franc vàng một kg trọng lượng hàng hoá cả bị mất mát hoặc hư hỏng tùy theo cách tính nào cao hơn.

Một điểm rất mới của Nghị định này là: “cả người chuyên chở và chủ tàu sẽ không có quyền hưởng giới hạn trách nhiệm nếu có chứng minh rằng tổn thất xảy ra là do hành vi thiếu sót của người chuyên chở nhằm gây thiệt hại hoặc cấu thả khi biết rằng tổn thất có thể xảy ra”.

Nếu như trong Quy tắc Hague quy định: “Người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở và người gửi hàng, có thể thỏa thuận với nhau một khoản tiền tối đa, khác với số tiền 100 Bảng Anh miễn là số tiền tối đa đã thỏa thuận không được thấp hơn con số nói trên” thì Quy tắc Visby cho phép thỏa thuận số tiền tối đa nhưng không thấp hơn 10.000 Franc vàng cho một kiện hay đơn vị hàng hóa.

Một điều mới được bổ sung trong Visby Rules là giới hạn bồi thường hàng hoá vận chuyển bằng container hay pallet: Khi container, pallet hay công cụ vận tải tương tự được dùng để gom hàng, số kiện hoặc đơn vị được liệt kê trong vận đơn đóng trong các công cụ vận tải đó được coi là số kiện hay đơn vị hàng hoá để đòi bồi thường. Nếu không kê khai số kiện đóng trong container, pallet,... thì container, pallet,... coi là một kiện đòi bồi thường.

Năm 1979 Nghị định thư SDR đã được thông qua để sửa đổi Quy tắc Hague-Visby. Trong Nghị định thư này, đồng tiền để tính giới hạn trách nhiệm đã được đổi thành đồng SDR (Special Drawing Right) của Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF) với mức tương ứng là 666,67 SDR/kiện hay đơn vị hoặc 2 SDR/kg hàng hóa cả bì bị mất, tùy theo cách tính nào cao hơn. Giới hạn trách nhiệm này áp dụng cho các nước là thành viên của Quỹ tiền tệ quốc tế.

### ***4.3. Trách nhiệm của người chuyên chở theo Quy tắc Hamburg 1978***

Công ước quốc tế đầu tiên về vận tải đường biển là Quy tắc Hague 1924 và được sửa đổi bởi Nghị định thư Visby 1968. Song trong quá trình thực hiện bản thân Công ước này cũng như Nghị định thư sửa đổi đã bộc lộ nhiều bất cập. Vì vậy Hội nghị ngoại giao của Liên Hợp quốc họp tại Hamburg năm 1978 đã soạn thảo và thông qua một công ước mới về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển. Công ước này ra đời đã gây ra làn sóng tranh luận lớn. Có hai quan điểm tương đối trái ngược nhau: Trong khi giới chủ hàng hưởng ứng nhiệt liệt thì người chuyên chở lại phản đối kịch liệt. Người chuyên chở cho rằng công ước này đã gây xáo trộn thị trường hàng hải thế giới một thị

trường đã được ổn định Quy tắc Hague và Hague - Visby. Cho đến nay rất ít quốc gia áp dụng công ước này cho tới tháng 11 năm 1992 công ước Hamburg năm 1978 mới có hiệu lực.

#### *4.3.1. Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở*

Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở được trình bày trong Điều 5, khoản 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7.

##### *\* Trách nhiệm của người chuyên chở*

“1. Người chuyên chở chịu trách nhiệm về những thiệt hại do hàng hoá bị mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra khi hàng hoá đang thuộc trách nhiệm của người chuyên chở, trừ khi người chuyên chở chứng minh được rằng bản thân mình, những người làm công hay đại lý của mình đã áp dụng mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để tránh sự cố đó và hậu quả của nó”.

Điểm đáng lưu ý ở đây là, người gửi hàng gặp phải thiệt hại do hàng mất, hư hỏng hay chậm giao hàng thuộc trách nhiệm của người chuyên chở thì có quyền khiếu nại với người chuyên chở để yêu cầu bồi thường. Người chuyên chở sẽ phải chứng minh bản thân mình, người làm công hay đại lý của mình đã áp dụng mọi biện pháp hợp lý để ngăn ngừa tổn thất. Nếu người chuyên chở không chứng minh được thì phải bồi thường.

Trong Khoản 1 này chúng ta gặp phải cụm từ “chậm giao hàng”, nó được định nghĩa tại Khoản 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 đã hợp lý có thể đòi hỏi ở một người chuyên chở cần mẫn, có xét đến hoàn cảnh sự việc”.

Nếu chúng ta vận tải là hợp đồng chuyên chở chuyên thì trong hợp đồng đã nêu rõ thời gian tàu phải giao hàng ở cảng đích. *Ví dụ:* 20/5/2009, nhưng đến 02/6/2009 mới giao hàng thì coi là chậm giao hàng.

Hoặc không dùng hợp đồng thuê tàu mà dùng vận đơn, thì khoảng thời gian hợp lý là khoảng thời gian trung bình mà các tàu bình thường khác có thể đi từ cảng bốc tới cảng dỡ hàng như vậy.

“3- Người có quyền khiếu nại về việc mất hàng có thể coi là hàng hoá đã bị mất nếu hàng đó không được giao trong vòng 60 ngày liên tục tiếp sau ngày hết hạn giao hàng”.

“4.a. Người chuyên chở chịu trách nhiệm

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

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

*\* Những miễn trách của người chuyên chở*

- Khoản 1, Điều 5 quy định người chuyên chở được miễn trách khi chứng minh bản thân mình, những người làm công hay đại lý của mình đã áp dụng mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để tránh sự cố và hậu quả của nó.

- Khoản 5, quy định miễn trách của người chuyên chở với hàng là súc vật sống: “Người chuyên chở không chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng, 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 dẫn đặc biệt của người gửi hàng liên quan đến súc vật và chứng minh được rằng trong hoàn cảnh đó, sự hư hỏng, mất mát hoặc chậm giao hàng có thể đã do những rủi ro nói nên 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 của người chuyên chở, người làm công hay đại lý của người chuyên chở”.

- “Trừ trường hợp có 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” (Điều 5, Khoản 6).

#### *4.3.2. Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở*

Điều 4: Quy tắc Hamburg quy định:

1. Trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hoá bao gồm khoảng thời gian mà người chuyên chở đã chịu trách nhiệm về hàng hoá 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 hoá.

+ Kể từ khi người chuyên chở đã nhận hàng từ:

- Người gửi hàng hoặc người làm thay người gửi hàng, hoặc

- Một cơ quan hoặc người thứ 3 khác mà theo quy luật lệ quy định ở cảng xếp hàng, hàng hoá phải được trao cho họ để gửi đi.

+ Cho đến khi người chuyên chở đã giao hàng:

- Bằng cách giao hàng cho người nhận, hoặc

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

- 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 hoá 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 người chuyên chở hoặc người nhận hàng ra còn có nghĩa là nói đến cả người làm công hay đại lý của họ.

#### *4.3.3. Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở*

Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về mất mát của hàng hoá cũng như chậm giao hàng một số tiền bồi thường nếu người chuyên chở không hoàn thành nghĩa vụ được quy định tại Điều 6 của Công ước này.

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

- 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 hoá bằng đường biển.

- Trong mọi trường hợp, tổng trách nhiệm của người chuyên chở không vượt quá giới hạn trách nhiệm được xác định theo kiện hay đơn vị hàng hoá hoặc kilogam đối với trường hợp tổn thất toàn bộ hàng hoá mà người chuyên chở có trách nhiệm.

*Vi dụ:* Sau 30 ngày kể từ ngày hàng đáng sẽ phải giao, người chuyên chở thông báo hàng bị mất, khi đó người chuyên chở chỉ bồi thường tiền tối đa là 835 SDR cho 1 kiện hàng hay 1 đơn vị hàng hoá hoặc 2,5 SDR cho 1kg hàng hoá cả bì chứ không phải chịu trách nhiệm về việc chậm giao hàng.

Đối với hàng hoá vận chuyên bằng container hay pallet bị tổn thất được quy định giống như quy định trong Visby Rules. Riêng đối với vỏ container hay các dụng cụ vận tải sử dụng trong chuyên chở không do người chuyên chở cung cấp thì mỗi một dụng cụ vận tải được tính là một đơn vị hàng hoá.

Quy tắc này cũng quy định về trường hợp mất quyền hưởng giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở. Điều 8, Quy tắc Hamburg quy định: “Người chuyên chở không được hưởng giới hạn trách nhiệm nếu có bằng chứng rằng mất mát, hư hỏng chậm giao hàng là do hành động hoặc thiếu sót của người chuyên chở thực hiện một cách có ý thức nhằm gây ra mất mát, hư hỏng hay chậm giao hàng hoặc thực hiện một cách thiếu thận trọng trong khi biết rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng có thể xảy ra”.

Từ những phân tích nêu trên chúng ta thấy, ở nguồn luật này, trách nhiệm của người chuyên chở là rộng rãi và chặt chẽ. Trách nhiệm của người chuyên chở với hàng hoá không giới hạn từ mốc cầu tới mốc cầu mà bắt đầu ngay từ khi người chuyên chở nhận hàng để chuyên chở trong quá trình chuyên chở cho đến khi giao hàng cho người nhận hàng. Trách nhiệm của người chuyên chở với hàng hoá dựa trên cơ sở lỗi suy đoán người chuyên chở chỉ được miễn trách nhiệm với hàng hoá lại chứng minh rằng mình không có lỗi trong việc gây ra tổn thất đó. Ngoài trách nhiệm với tổn thất do hư hỏng, mất mát của hàng hoá, người chuyên chở còn phải chịu trách nhiệm về tổn thất do việc gia hàng chậm, một quy định hoàn toàn mới, hơn hẳn các quy tắc trước đó. Đồng thời giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở nâng lên rất cao, điều này khiến cho người chuyên chở phải có trách nhiệm tương đối nặng nề khi thực hiện hợp đồng chuyên chở hàng hoá.

Như vậy, khi chuyên chở hàng hóa bằng đường biển theo vận đơn, thì trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa được quy định bởi một trong 3 Quy tắc: Hague, Hague-Visby, Hamburg nói trên. Quy tắc Hamburg quy định trách nhiệm của người chuyên chở rộng nhất, đảm bảo quyền lợi của chủ hàng nhiều hơn, vì vậy Quy tắc này chưa được áp dụng nhiều trong thực tế.

*Ngoài những điểm nói ở trên, Công ước Hamburg còn có các tiến bộ sau đây:*

- Công ước quy định trách nhiệm của người chuyên chở là hợp lý, bảo vệ quyền lợi của chủ hàng nhiều hơn;

- Công ước điều chỉnh việc chuyên chở hàng trên boong và súc vật sống và cả hàng đóng trong container, pallet và các công cụ vận tải tương tự khác;

- Công ước quy định trách nhiệm không những của người chuyên chở, mà còn của người chuyên chở thực tế (Actual Carrier). Theo Công ước, người chuyên chở là bất kỳ người nào tự mình hoặc thông qua một người khác, ký kết một hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển với người gửi hàng. Người chuyên chở thực tế là bất

kỳ người nào thực hiện toàn bộ hay một phần hành trình theo sự uỷ thác của người chuyên chở. Khi một chặng nào đó của hành trình do người chuyên chở thực tế đảm nhiệm theo sự uỷ thác của người chuyên chở, thì người chuyên chở vẫn phải chịu trách nhiệm về hàng hóa trong suốt hành trình chuyên chở. Đối với chặng đường mà người chuyên chở thực tế thực hiện, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về những hành vi, thiếu sót của người chuyên chở thực tế và người làm công và đại lý của người chuyên chở thực tế trong phạm vi công việc được giao. Tất cả các điều khoản của Công ước quy định trách nhiệm của người chuyên chở cũng áp dụng cho người chuyên chở thực tế trên chặng đường mà anh ta đảm nhiệm;

- Công ước cũng cho phép sử dụng một chứng từ không phải là vận đơn đường biển. Khi người chuyên chở phát hành một chứng từ không phải là vận đơn đường biển để chứng minh cho việc nhận hàng để chở, thì chứng từ ấy là bằng chứng hiển nhiên của việc ký kết một hợp đồng vận tải đường biển và của việc nhận hàng để chở mô tả trong vận đơn.

Do trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa theo 3 Công ước trên không thống nhất nên UNCITRAL cùng với UNCTAD và CMI đã soạn thảo một Công ước quốc tế mới để thay thế 3 Quy tắc trên. Công ước quốc tế này có tên là Công ước Rotterdam.

#### ***4.4. Trách nhiệm của người vận chuyên theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005***

Trách nhiệm của người vận chuyên theo chứng từ được quy định trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005 từ Điều 74 đến Điều 97 với rất nhiều nội dung. Sau đây là một số nội dung cơ bản cần quan tâm.

##### ***4.4.1. Thời hạn trách nhiệm của người vận chuyên***

Trách nhiệm của người vận chuyên bắt đầu phát sinh kể từ khi nhận hàng tại cảng nhận hàng, duy trì trong suốt quá trình vận chuyên và chấm dứt sau khi kết thúc việc trả hàng tại cảng đến theo quy định. Việc nhận và trả hàng, Bộ luật 2005 quy định rất cụ thể.

+ Việc nhận hàng được tính từ thời điểm người vận chuyển đã nhận hàng từ người giao hàng hoặc từ cơ quan có thẩm quyền hay người thứ ba theo quy định của pháp luật hoặc quy định tại cảng nhận hàng.

+ Việc trả hàng sẽ kết thúc trong các trường hợp: Đã giao xong hàng cho người nhận; đặt hàng hoá dưới sự định đoạt của người nhận, hoặc giao cho cơ quan có thẩm quyền hay người thứ ba theo quy định của pháp luật hay quy định tại cảng trả hàng.

#### 4.4.2. Cơ sở trách nhiệm của người vận chuyển

Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005 quy định rất rõ và cụ thể trách nhiệm và miễn trách cho người vận chuyển theo chứng từ vận chuyển.

##### *\* Trách nhiệm của người vận chuyển*

+ Người vận chuyển phải có sự cẩn cán đề trước khi và lúc bắt đầu hành trình tàu phải 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 quây hàng và khu vực khai thác dùng để vận chuyển có đủ điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hoá phù hợp với tính chất hàng hoá.

+ Người vận chuyển chịu trách nhiệm về việc bốc hàng, dỡ hàng cẩn thận và thích hợp, chăm sóc chu đáo hàng hoá trong quá trình vận chuyển.

+ Người vận chuyển phải thông báo trong thời gian hợp lý cho người giao hàng biết nơi bốc hàng lên tàu, thời điểm tàu sẵn sàng nhận hàng và thời hạn tập kết hàng (Quy định này không áp dụng đối với tàu định tuyến trừ khi lịch tàu có sự thay đổi).

+ Người vận chuyển phải phát hành vận đơn cho người giao hàng theo yêu cầu của người giao hàng. Vận đơn ký phát phải đảm bảo nội dung theo quy định của bộ luật.

##### *\* Miễn trách cho người vận chuyển*

Những miễn trách cho người vận chuyển theo chứng từ vận chuyển được quy định tại Điều 78, Bộ luật Hàng hải 2005. Cụ thể người vận chuyển được miễn trách nhiệm như sau:

+ Người vận chuyển được miễn trách nhiệm bồi thường đối với những tổn thất, mất mát đến với hàng hoá do tàu không đủ khả năng đi

biển nếu chứng minh được rằng trước khi và lúc bắt đầu hành trình người vận chuyển đã có sự miễn cán hợp lý.

+ Người vận chuyển được miễn hoàn toàn trách nhiệm đối với tổn thất đến với hàng hoá do 17 trường hợp và nguyên nhân đã được liệt kê ở Khoản 2, Điều 78 của Bộ hàng hải 2005.

Miễn trách cho người vận chuyển trong Bộ luật 2005 của Việt Nam giống 17 miễn trách được quy định trong Quy tắc Hague-Visby 1968 điều chỉnh trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hoá theo vận đơn đường biển.

+ Người vận chuyển được miễn trách nhiệm đối với chậm trả hàng trong các trường hợp như: tàu đi chệch tuyến khi có sự chấp thuận của người gửi hàng; do bất khả kháng do cứu nạn ở tiêu biển hoặc cần thời gian để cấp cứu của thuyền viên hoặc người ở trên tàu.

Về miễn trách cho người vận chuyển theo chứng từ, Bộ luật Hàng hải Việt Nam áp dụng nguyên tắc liệt kê chứ không áp dụng nguyên tắc suy đoán lỗi. Vì vậy khi nhận hàng ở cảng đến, hàng bị tổn thất thiệt hại,...Chủ hàng phải chứng minh do lỗi của người vận chuyển gây nên, trừ một số trường hợp rất ít người vận chuyển mới phải chứng minh không do lỗi của mình gây ra.

#### 4.4.3. Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển

Theo quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005 thì giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển theo chứng từ vận chuyển được chia thành hai trường hợp:

##### *\* Trường hợp thứ nhất:*

Trước khi hàng được xếp xuống tàu, nếu chủng loại và giá trị hàng hoá được kê khai trên vận đơn và được người vận chuyển chấp nhận thì chủng loại và giá trị kê khai chính là giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển.

##### *\* Trường hợp thứ hai:*

Nếu chủng loại và giá trị hàng hoá vận chuyển không được kê khai hoặc kê khai không rõ trên vận đơn thì giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển được quy định:

+ Với tổn thất mất mát đến với hàng hoá, trong mọi trường hợp giới hạn trách nhiệm tối đa của người vận chuyển được quy định cụ thể như sau:

- Đối với tổn thất mất mát đến với hàng hoá, trong mọi trường hợp giới hạn trách nhiệm tối đa của người vận chuyển không quá 666,67 SDR cho mỗi đơn vị hàng hoá hay một kiện hàng hay 2 SDR cho một kilogam hàng hoá cả bì-tuỳ theo cách tính nào có lợi người khiếu nại lựa chọn.

- Khi container hoặc dụng cụ tương tự được dùng để đóng hàng hoá thì mỗi kiện hàng hoặc đơn vị hàng hoá đóng container hoặc các dụng cụ tương tự có kê khai trên vận đơn thì mỗi kiện hàng được coi là một đơn vị hàng hoá. Nếu trên vận đơn không ghi rõ số lượng hay đơn vị hàng hoá thì container hoặc dụng cụ đó chỉ được xem là một kiện hoặc một đơn vị hàng hoá.

Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển theo chứng từ quy định trong Bộ luật Hàng hải 2005 chưa đề cập trường hợp vỏ container hoặc các dụng cụ vận tải tương tự được sử dụng nếu không do người vận chuyển cung cấp, mặc dù các đối tượng này ở Khoản 2, Điều 70 được coi là hàng hoá điều chỉnh của Bộ luật.

+ Đối với chậm giao hàng.

Trách nhiệm của người vận chuyển đối với việc chậm giao hàng được giới hạn số tiền bằng 2,5 lần tiền cước của số hàng giao chậm nhưng không vượt quá tổng số phải trả theo hợp đồng vận chuyển.

### **5. Bộ luật ISM và trách nhiệm của người chuyên chở đường biển**

Để đảm bảo an toàn hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường do tàu biển gây ra, người ta đã soạn thảo một bộ luật, gọi là Bộ luật Quản lý an toàn quốc tế (ISM). Bộ luật được soạn thảo trên tinh thần của Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển 1974 (SOLAS-1974) và các tiêu chuẩn quản lý chất lượng quốc tế do ISO đề ra (ISO-9002).

Theo quy định của Bộ luật, các chủ tàu phải xây dựng các nội quy, quy trình, quy phạm khai thác, quản lý tàu và thuyền viên, đề ra

nhiệm vụ rõ ràng cho từng người, những thao tác cụ thể khi có tai nạn, sự cố xảy ra... dưới dạng văn bản pháp quy của toàn công ty. Những văn bản này sẽ tạo thành một hệ thống quản lý chất lượng khai thác tàu, gọi là QMS (Quality Management Systems). Các thanh tra viên sẽ kiểm tra và cấp giấy chứng nhận QMS. Một khi đã được cấp giấy chứng nhận thỏa mãn các yêu cầu nói trên, thì chủ tàu sẽ được miễn trách nhiệm đối với các tổn thất do sự cố, tai nạn xảy ra. Ngược lại, nếu không có giấy chứng nhận QMS và không chứng minh được đã thực hiện các yêu cầu của Bộ luật ISM, thì chủ tàu phải chịu trách nhiệm.

Như vậy, từ khi có Bộ luật ISM, trách nhiệm của chủ tàu nặng nề hơn nhiều so với 3 Quy tắc nói trên. Bộ luật ISM đã có hiệu lực đối với các tàu chở hành khách, chở dầu, chở hóa chất, chở khí hóa lỏng, chở hàng rời... có dung tích đăng ký dưới 500 GRT từ ngày 01/7/1998 và có hiệu lực với các loại tàu khác từ 01/7/2002.

## **6. Thông báo tổn thất và khiếu nại người chuyên chở đường biển**

### **6.1. Thông báo tổn thất (Notice of Loss or Damage)**

#### **6.1.1. Định nghĩa:**

Thông báo tổn thất là thông báo bằng văn bản của người nhận hàng, nói rõ tình trạng tổn thất của hàng hóa, gửi cho người chuyên chở trong một thời gian quy định để bảo lưu quyền khiếu nại với người chuyên chở.

Khi nhận hàng từ người chuyên chở, nếu thấy hàng hóa bị hư hỏng, rách, vỡ... hoặc nghi ngờ có tổn thất, người nhận hàng phải thông báo cho người chuyên chở biết. Nếu không có thông báo bằng văn bản gửi cho người chuyên chở trong thời gian quy định, thì suy đoán rằng người chuyên chở đã giao hàng đúng như mô tả của vận đơn hoặc đã giao hàng tốt và như vậy chủ hàng sẽ mất quyền khiếu nại với người chuyên chở. Nếu tình trạng hàng hóa trước lúc giao hàng đã được các bên kiểm tra, xác định một cách đối địch và cùng nhau ký vào biên bản thì không cần gửi thông báo bằng văn bản nữa.

### 6.1.2. Cách thức và thời hạn thông báo tổn thất

#### a) Nếu tổn thất là rõ rệt:

Tổn thất rõ rệt là tổn thất có thể nhìn thấy được bằng mắt thường, ví dụ: hàng hóa ở trên tàu bị hư hỏng, đổ vỡ, rách bao bì, ướt. Trong trường hợp này, việc thông báo tổn thất thể hiện bằng biên bản dỡ hàng (Cargo Outturn Report-COR) do cảng, người nhận hàng lập. Biên bản này phải nói rõ tên hàng, số vận đơn, tình trạng tổn thất của hàng hóa... và phải có chữ ký của Thuyền trưởng. Biên bản này phải lập trong thời hạn sau đây:

- Trước hoặc vào lúc giao hàng, theo Quy tắc Hague và Quy tắc Hague-Visby;

- Không muộn hơn ngày làm việc sau ngày giao hàng cho người nhận hàng theo Quy tắc Hamburg.

#### b) Nếu tổn thất là không rõ rệt:

Tổn thất không rõ rệt là tổn thất khó phát hiện được bằng mắt thường hay những nghi ngờ có tổn thất. Trong trường hợp này phải thông báo tổn thất bằng cách gửi một Thư dự kháng (Letter of Reservation) cho người chuyên chở hoặc đại lý của họ trong thời hạn:

- 3 ngày kể từ ngày giao hàng theo Quy tắc Hague và Hague-Visby;

- 15 ngày liên tục kể từ ngày giao hàng cho người nhận theo Quy tắc Hamburg.

#### c) Trường hợp chậm giao hàng:

Chỉ theo Quy tắc Hamburg, người chuyên chở mới chịu trách nhiệm về việc chậm giao hàng (Delay in Delivery). Người chuyên chở sẽ không bồi thường thiệt hại do chậm giao hàng, nếu không có thông báo bằng văn bản gửi cho người chuyên chở trong vòng 60 ngày liên tục sau ngày hàng đã giao cho người nhận.

## 6.2. Khiếu nại với người chuyên chở đường biển

### a) Những người có quyền khiếu nại với người chuyên chở đường biển

Những người sau đây có quyền khiếu nại với người chuyên chở về tổn thất của hàng hóa:

- Người gửi hàng (Shipper), nếu vận đơn chưa ký hậu để chuyên nhượng;

- Người nhận hàng (Consignee);

- Người cầm vận đơn (Holder of B/L);

- Người bảo hiểm (Insurer): theo nguyên tắc thế quyền (Subrogation), người bảo hiểm sau khi bồi thường cho người được bảo hiểm có quyền thay mặt người được bảo hiểm để đòi người thứ ba bồi thường cho mình những tổn thất mà họ gây ra. Như vậy, người bảo hiểm có quyền khiếu nại với người chuyên chở để đòi bồi thường những tổn thất thuộc trách nhiệm của họ. Tuy nhiên, để thực hiện được nguyên tắc thế quyền này, chủ hàng phải cung cấp đầy đủ những giấy tờ, chứng từ, biên bản, thư từ trao đổi có liên quan đến tổn thất của hàng hóa.

### b) Hồ sơ khiếu nại

Hồ sơ khiếu nại với người chuyên chở phải gồm các giấy tờ, chứng từ... chứng minh cho lợi ích của người khiếu nại đối với hàng hóa, chứng minh cho thiệt hại xảy ra và mức độ của thiệt hại, chứng minh do lỗi của người chuyên chở... và thường gồm các giấy tờ, chứng từ sau đây:

- Vận đơn đường biển (B/L);

- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice);

- Phiếu đóng gói (Packing List);

- Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC);

- Bản kết toán lần thứ 2 (Correction Sheet), nếu có;

- Giấy chứng nhận hàng thiếu (Certificate of Shortlanded Cargo);

- Biên bản dỡ hàng (COR);
- Thư dự kháng (Letter of Rerservation);
- Biên bản giám định (Survey Report);
- Biên bản, giấy tờ... chứng minh lỗi của người chuyên chở.

### *c) Thời hạn khiếu nại*

Các quy tắc khác nhau quy định thời hạn khiếu nại, khiếu kiện với người chuyên chở cũng khác nhau:

- Theo Quy tắc Hague: thời hạn khiếu nại người chuyên chở là một năm, kể từ ngày giao hàng hoặc kể từ ngày hàng hóa đáng lẽ phải giao;

- Theo Quy tắc Hague-Visby: thời gian khiếu nại chuyên chở cũng là một năm, nhưng các bên có thể thỏa thuận kéo dài thêm;

- Theo Quy tắc Hamburg: thời hạn khiếu nại người chuyên chở là hai năm, kể từ ngày giao hàng hoặc kể từ ngày hàng hóa đáng lẽ phải giao. Bên kiện cũng có thể đề nghị kéo dài thời hạn khiếu nại.

### **6.3. Xét xử tranh chấp**

Việc xét xử tranh chấp trong chuyên chở hàng hóa bằng đường biển, theo Quy tắc Hamburg, có thể được tiến hành thông qua Toà án hay Trọng tài.

#### *6.3.1. Thông qua Toà án*

Theo Quy tắc Hamburg, bên nguyên có thể phát đơn kiện tại một Toà án có thẩm quyền và trong thẩm quyền xét xử của Toà án này có một trong các địa điểm sau:

- Nơi kinh doanh của bên bị hay nơi cư trú thường xuyên của bên bị, hoặc;

- Nơi ký kết hợp đồng, với điều kiện là tại đó bên bị có trụ sở kinh doanh, chi nhánh hay đại lý qua đó hợp đồng được ký kết, hoặc

- Cảng xếp hay cảng dỡ hàng, hoặc

- Bất kỳ một địa điểm bổ sung nào do hợp đồng quy định.

### 6.3.2. Thông qua Trọng tài

Các bên có thể thỏa thuận bằng văn bản rằng mọi tranh chấp phát sinh liên quan đến chuyên chở hàng hóa bằng đường biển sẽ được đưa ra Trọng tài xét xử. 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:

- Một địa điểm trong một nước mà trên lãnh thổ của nước đó có: nơi kinh doanh chính của bên bị hay nơi cư trú thường xuyên của bên bị, hoặc nơi ký kết hợp đồng, với điều kiện là tại đó bên bị có trụ sở kinh doanh, chi nhánh hay đại lý qua đó hợp đồng được ký kết, hoặc cảng xếp hàng hay cảng dỡ hàng;

- Bất kỳ một địa điểm nào mà điều khoản Trọng tài hay thỏa thuận cho mục đích trên quy định.

## IV. PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU CHUYỂN

### 1. Khái niệm, đặc điểm của tàu chuyển và phương thức thuê tàu chuyển

#### 1.1. Khái niệm

Tàu chuyển là tàu không chạy thường xuyên một tuyến đường nhất định, không ghé qua những cảng nhất định và không theo một lịch trình định trước.

Như vậy hoạt động của tàu chuyển hoàn toàn khác với tàu chợ, tàu chuyển không kinh doanh theo một luồng nhất định. Tàu chuyển chở hàng hoá theo yêu cầu của người thuê tàu trong một khu vực địa lý nhất định.

Thuê tàu chuyển (Voyage) là chủ tàu (Shipowner) cho người thuê tàu (Charterer) thuê toàn bộ hay một phần chiếc tàu để chuyên chở hàng hoá từ cảng này đến cảng khác.

Trong phương thức thuê tàu chuyển, mối quan hệ giữa người thuê tàu (Chủ hàng) với người cho thuê tàu (Chủ tàu) được điều chỉnh bằng một văn bản gọi là hợp đồng thuê tàu chuyển (Voyage Charter Party) viết tắt là C/P. Hợp đồng thuê tàu do hai bên thỏa thuận ký kết.

## 1.2. Đặc điểm

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

### - Đối tượng chuyên chở của tàu chuyên

Tàu chuyên thường chuyên chở những loại hàng có khối lượng lớn, tính chất của hàng hoá chuyên chở tương đối thuần nhất và thường chở đầy tàu.

Các loại hàng được chở bằng tàu chuyên như: Các loại quặng, dầu mỏ, ngũ cốc, than đá, gỗ, đường, tàu vận chuyên.

Tàu vận chuyên theo phương thức chuyên thường có cấu tạo một boong, miệng hầm lớn để thuận tiện cho việc bốc dỡ hàng. Tàu chuyên có thể là tàu chuyên dùng (dùng để chở một loại hàng nào đó), có thể là tàu vận chuyên tổng hợp (thích hợp chuyên chở nhiều loại hàng). Tốc độ trung bình của tàu chuyên thường khoảng 14-16 hải lý/giờ. Trong đội tàu vận chuyên theo hình thức chuyên thì các tàu có trọng lượng tải từ 1 đến 2 vạn tấn chiếm tỷ lệ cao.

### - Điều kiện chuyên chở

Khác với tàu chợ, đối với tàu chuyên, điều kiện chuyên chở, cước phí, chi phí dỡ hàng hoá lên xuống tàu,... được quy định cụ thể trong hợp đồng thuê tàu do người thuê và người cho thuê thỏa thuận.

### - Cước phí

Cước tàu chuyên khác với cước tàu chợ, cước tàu chuyên 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 chuyên thường biến động hơn cước tàu chợ.

### - Thị trường tàu chuyên

Thị trường tàu chuyên thường được người ta chia ra làm các thị trường khu vực căn cứ vào phạm vi hoạt động của tàu. Các thị trường khu vực trên thế giới như: Khu vực lục địa châu Âu, Baltic; khu vực Địa Trung Hải, Bắc Hải; khu vực Bắc Mỹ; khu vực Nam Mỹ; khu vực Ấn Độ, Viễn Đông; khu vực châu Á, Thái Bình Dương.

Ngoài ra còn có thị trường tàu khu vực hẹp như khu vực Caribê, Đông Nam Á,...

### **1.3. Các hình thức thuê tàu chuyên**

Trên thị trường tàu chuyên có nhiều hình thức thuê. Lựa chọn hình thức nào người thuê phải căn cứ vào nhu cầu chuyên chở của hàng hoá. Cụ thể có những hình thức thuê như sau:

+ Thuê tàu chuyên một (Single Voyage), với hình thức này chủ hàng thuê chở hàng từ một cảng đến một cảng. Sau khi hàng được giao đến người nhận ở cảng đến thì hợp đồng thuê tàu hết hiệu lực.

+ Thuê tàu chuyên khứ hồi (Round Voyage), với hình thức này chủ hàng thuê tàu chuyên chở hàng hoá từ cảng này đến cảng khác rồi lại chuyên chở hàng ngược lại cảng ban đầu hoặc cảng lân cận.

+ Thuê chuyên liên tục (Consecutive Voyage), với hình thức này, chủ hàng thuê tàu chuyên chở hàng hoá liên tục trong một khoảng thời gian nhất định. Chủ hàng dùng hình thức này khi có khối lượng hàng hoá lớn, nhu cầu chuyên chở hàng thường xuyên.

+ Thuê chuyên khứ hồi liên tục, với hình thức này, chủ hàng căn cứ vào nhu cầu chuyên chở của hàng hoá để khoán cho tàu vận chuyển trong thời gian nhất định.

+ Thuê bao (Lumpsum), với hình thức này, chủ hàng thuê nguyên cả tàu. Đối với thuê bao hợp đồng thuê tàu thường không quy định rõ tên hàng, số lượng hàng. Tiền cước thường tính theo trọng tải hoặc dung tích đăng ký của tàu.

+ 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 định hạn để tránh sự biến động trên thị trường tàu, đồng thời chủ động trong vận chuyển hàng.

### **1.4. Trình tự các bước tiến hành thuê tàu chuyên**

Thuê tàu chuyên có thể chia ra thành sáu bước như sau:

+ *Bước 1*: Người thuê tàu thông qua người môi giới (Broker) yêu cầu 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 chào hỏi tàu. Trên cơ sở những thông tin về hàng hoá do người thuê tàu cung cấp, người môi giới sẽ tìm tàu, chào tàu thuê cho phù hợp với nhu cầu chuyên chở hàng hoá.

+ *Bước 3*: Người môi giới đàm phán với chủ tàu. Sau khi chào hỏi tàu, chủ tàu và người môi giới sẽ đàm phán với nhau tất cả các điều khoản của hợp đồng thuê tàu như điều kiện chuyên chở, cước phí, chi 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. Hai bên sẽ gạch bỏ hoặc bổ sung những điều khoản thỏa thuận cho phù hợp vì thuê tàu chuyển, hợp đồng mẫu mới chỉ nêu những nét chung.

+ *Bước 6*: Thực hiện hợp đồng. Sau khi hợp đồng đã được ký kết, hợp đồng thuê tàu sẽ được thực hiện,

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 cho người gửi hàng, vận đơn này được gọi là vận đơn theo hợp đồng thuê tàu (Bill of Lading to Charter Party).

## **2. Hợp đồng thuê tàu chuyển**

### **2.1. Khái niệm về hợp đồng thuê tàu chuyển**

Hợp đồng thuê tàu chuyển là một loại hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, trong đó người chuyên chở cam kết chuyên chở hàng hoá từ một hay nhiều cảng này và giao cho người

nhận ở một hay nhiều cảng khác, còn người đi thuê tàu cam kết trả tiền cước thuê tàu đúng như hai bên đã thỏa thuận trong hợp đồng.

Như vậy, hợp đồng thuê tàu chuyển là một văn bản cam kết giữa người đi thuê tàu và người cho thuê tàu. Sự cam kết đó là kết quả của một quá trình hai bên tự do, tự nguyện thỏa thuận. Do vậy, hợp đồng thuê tàu chuyển là văn bản điều chỉnh trực tiếp quyền và nghĩa vụ của người chuyên chở và người thuê chở.

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

Trong 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 của mình. Người đại lý và người môi giới thường là những người có chuyên môn, nghiệp vụ, rất thông thạo về thị trường thuê tàu, luật Hàng hải, tập quán của các cảng. Chính vì vậy khi người đại lý, môi giới thường được người đi thuê tàu và người cho thuê tàu ủy thác ký kết hợp đồng vận chuyển. Điều này sẽ đảm bảo quyền lợi cho người uỷ thác tốt hơn.

Hợp đồng thuê tàu chuyển quy định rất rõ và cụ thể quyền lợi và nghĩa vụ của các bên ký kết bằng những điều khoản, buộc các bên phải thực hiện đúng như nội dung của nó. Nếu có bên nào thực hiện không đúng những thỏa thuận đó cam kết trong hợp đồng sẽ bị coi là vi phạm hợp đồng. Khi đó, đương nhiên bên vi phạm phải hoàn toàn chịu trách nhiệm đối với những hậu quả do hành động vi phạm của mình gây ra.

## ***2.2. Các mẫu hợp đồng thuê tàu chuyển thường gặp***

Mặc dù hợp đồng thuê tàu chuyển là kết quả của một quá trình thương lượng thỏa thuận giữa hai bên rồi sau đó được gộp lại, song để tiết kiệm thời gian đàm phán và có cơ sở khi đàm phán, các tổ chức hàng hải quốc gia, quốc tế... đã soạn thảo các hợp đồng mẫu (Standard

Charter Party) và khuyến cáo các nhà kinh doanh nên dùng các mẫu này trong thuê tàu chuyên.

Trên thế giới hiện nay có tới trên 60 loại hợp đồng thuê tàu chuyên mẫu và được phân thành 2 nhóm:

*\* Mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên mẫu mang tính chất tổng hợp*

Mẫu hợp đồng này thường được dùng cho việc thuê tàu chuyên chuyên chở các loại hàng bách hoá (general cargo). Phổ biến là các loại mẫu sau:

- Mẫu hợp đồng GENCON

Hợp đồng thuê tàu chuyên GENCON là hợp đồng mẫu đó được sử dụng từ nhiều năm để chuyên chở hàng bách hoá do Hội đồng hàng hải quốc tế Baltic (BIMCO) soạn thảo năm 1922 và đã nhiều lần sửa đổi, tu chỉnh vào những năm 1974, 1976, 1994. Mục đích của việc phát hành loại hợp đồng mẫu này là cố gắng loại trừ tối đa những chỗ mập mờ, nước đôi dễ dẫn đến tranh chấp để bảo vệ quyền lợi các bên một cách tốt hơn.

- Mẫu hợp đồng NUVOY

Hợp đồng thuê tàu chuyên NUVOY là hợp đồng mẫu do Hội nghị đại diện các cơ quan thuê tàu và chủ tàu các nước Hội đồng tương trợ kinh tế (trước đây) phát hành năm 1964.

- Mẫu hợp đồng SCANCON.

Hợp đồng thuê tàu chuyên SCANCON là hợp đồng mẫu cũng do Hiệp hội Hàng hải quốc tế và Baltic phát hành năm 1956.

*\* Mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên mang tính chất chuyên dụng*

Mẫu hợp đồng này được sử dụng khi thuê tàu chuyên chở hàng hoá có khối lượng lớn như: than, quặng, xi măng, ngũ cốc, gỗ trên một luồng hàng nhất định. Có nhiều mẫu chuyên dụng như:

- Mẫu hợp đồng NORGRAIN 89 của Hiệp hội môi giới và đại lý Mỹ dùng để thuê chở ngũ cốc.

- Mẫu hợp đồng SOVCOAL của Liên Xô (cũ) phát hành năm 1962, mẫu hợp đồng POLCOAL của Ba Lan phát hành năm 1971 dùng để thuê tàu chở than và mẫu AMWELSH phát hành năm 1993 dùng để chở than.

- Mẫu hợp đồng SOVORECON của Liên Xô (cũ) phát hành năm 1950 để thuê tàu chuyên chở quặng.

- Mẫu hợp đồng CEMENCO của Mỹ phát hành năm 1922 dùng để thuê tàu chở xi măng.

- Mẫu hợp đồng CUBASUGAR của Cuba phát hành dùng để chở đường.

- Mẫu hợp đồng EXONVOY, MOBILVOY 96, SHELLVOY do Mỹ phát hành dùng để thuê tàu chở dầu.

- Mẫu hợp đồng RUSSWOOD của Liên Xô (cũ) phát hành năm 1933 dùng để thuê tàu chở gỗ từ Liên Xô đi các nước....

Trong kinh doanh hàng hải, việc tiêu chuẩn hoá và thống nhất mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên vận đang tiếp tục theo hai hướng:

+ Thống nhất nội dung hợp đồng trên phạm vi thế giới.

+ Đơn giản hoá nội dung hợp đồng.

Hợp đồng thuê tàu chuyên mẫu thường rất phong phú và đa dạng, do đó tùy thuộc vào từng mặt hàng cụ thể mà người đi thuê tàu có thể chọn mẫu hợp đồng cho phù hợp. Mỗi mẫu hợp đồng đều có các điều khoản riêng. Vì vậy người thuê tàu cần phải tính toán kỹ từng điều khoản, không nên bỏ qua một điều khoản nào. Có như vậy quá trình thực hiện hợp đồng mới hạn chế được những tranh chấp phát sinh tránh được những tổn thất do sơ suất về nghiệp vụ gây ra.

### **3. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu chuyên**

Nội dung của hợp đồng thuê tàu chuyên thường rất phức tạp, bao gồm nhiều điều khoản khác nhau, song nhìn chung thường có những điều khoản chủ yếu sau đây:

#### **3.1. Điều khoản về chủ thể của hợp đồng**

Các bên của hợp đồng thuê tàu chuyên bao gồm: người cho thuê (chủ tàu hoặc người chuyên chở) và người thuê tàu (có thể là người xuất khẩu hoặc người nhập khẩu).

Trong hợp đồng thuê tàu cần ghi rõ tên, địa chỉ, số điện thoại, số fax của các bên. Trường hợp ký kết hợp đồng thông qua đại lý hoặc công ty môi giới thì ngoài tên, địa chỉ, điện thoại, fax của địa lý và kèm theo chữ “chỉ là đại lý” (as agent only) ở cuối hợp đồng, cũng cần phải ghi cả tên, địa chỉ của chủ tàu và của người thuê tàu. Sau này nếu có khiếu nại về hàng hoá, thì chủ hàng phải liên hệ với chủ tàu (chứ không phải là đại lý hay công ty môi giới của chủ tàu) để giải quyết.

### **3.2. Điều khoản về con tàu (Ship Clause)**

Đây là điều khoản rất quan trọng vì tàu là công cụ để vận chuyển hàng hoá, do vậy nó liên quan trực tiếp đến sự an toàn của hàng hoá nói riêng và sự an toàn, ổn định trong kinh doanh nói chung. Dưới góc độ là chủ hàng, cần quan tâm đến việc phải thuê một con tàu vừa thích hợp với việc vận chuyển hàng hoá và đảm bảo vận chuyển hàng hoá an toàn, vừa tiết kiệm được chi phí thuê tàu.

Hai bên thỏa thuận thuê và cho thuê một chiếc tàu nhất định. Điều khoản này quy định một cách cụ thể 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, hô hiệu, 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 câu và sức nâng...

Trường hợp chủ tàu muốn giành quyền thay thế tàu, thì bên cạnh tên con tàu thuê nên ghi thêm đoạn “hoặc một con tàu thay thế khác” (Ship Named and/or Substitute Sister Ship). Khi phải thay thế 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.

### **3.3. Điều khoản về thời gian tàu đến cảng xếp hàng (Laydays Clause)**

Thời gian tàu đến cảng xếp hàng là thời gian tàu phải đến cảng xếp hàng nhận hàng để chở theo quy định trong hợp đồng.

Theo điều khoản này chủ tàu phải có nghĩa vụ điều tàu đến cảng xếp hàng đúng thời gian, đúng địa điểm quy định và trong tư thế sẵn sàng nhận hàng để xếp.

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

*Cách 1:* Quy định ngày cụ thể, ví dụ: ngày 20/10/2010 tàu phải đến cảng Hải Phòng xếp hàng”.

*Cách 2:* Quy định một khoảng thời gian, ví dụ: “tàu đến cảng Đà Nẵng để nhận hàng vào khoảng từ ngày 20 đến ngày 25/10/2010”.

Khi ký hợp đồng thuê tàu, nếu tàu được thuê đang ở gần cảng xếp hàng, hai bên có thể thỏa thuận theo các điều khoản sau:

- Prompt: Nghĩa là tàu sẽ đến cảng xếp hàng vài ba ngày sau khi ký hợp đồng.

- Promtissimo: Nghĩa là tàu sẽ đến cảng xếp hàng ngay trong ngày ký hợp đồng.

- Spot prompt: Nghĩa là tàu sẽ đến cảng xếp hàng ngay một vài giờ sau khi ký hợp đồng.

Chủ tàu phải thông báo cho người thuê tàu biết dự kiến thời gian tàu đến cảng xếp hàng (Estimated Time of Arrival - ETA).

Trường hợp tàu đến trước thời gian quy định trong hợp đồng, người thuê tàu không bắt buộc phải xếp hàng lên tàu, nhưng nếu giao hàng thì thời gian này sẽ được tính vào thời gian làm hàng. Ngược lại, tàu đến trong khoảng thời gian quy định mà chưa có hàng để giao thì số ngày tàu phải chờ đợi sẽ tính vào thời gian làm hàng.

Quá thời gian quy định trong hợp đồng mà tàu vẫn chưa đến thì chủ hàng có quyền huỷ hợp đồng. Ngày tuyên bố huỷ hợp đồng (Cancelling Date) có thể là ngày cuối cùng (Layday) hoặc vài ba ngày sau ngày tàu phải đến cảng xếp hàng.

Về mặt pháp lý, việc tàu đến muộn là vi phạm hợp đồng, mọi chi phí đưa tàu đến cảng xếp hàng do chủ tàu tự gánh chịu. Song trên thực tế không phải cứ tàu đến muộn là người thuê tàu huỷ hợp đồng

mà việc có huỷ hợp đồng hay không là còn căn cứ vào từng trường hợp cụ thể. Tàu được coi là đã đến cảng (arrived ship) khi thỏa mãn những điều kiện sau:

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

- Hợp đồng quy định một cầu cảng cụ thể thì tàu phải cập cầu cảng đó. Trường hợp này gọi là hợp đồng cầu cảng (Berth Charter).

Về mọi mặt, tàu phải sẵn sàng để xếp dỡ:

+ 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.

Tàu đã trao thông báo sẵn sàng xếp dỡ (Notice of Readiness - NOR) cho người thuê tàu hay người nhận hàng tại nơi tàu sẵn sàng đến xếp/dỡ hàng. Có thể trao NOR bằng thư, fax, điện tín...

Đây cũng chính là điều kiện để tính thời gian làm hàng (Laytime).

Vì một lý do đặc biệt nằm ngoài sự kiểm soát của chủ tàu mà 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.

### **3.4. Điều khoản về hàng hoá (Cargo Clause)**

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 chuyên tàu thì phải chú ý ghi chữ “và/hoặc” (and/or) để tránh tranh chấp xảy ra sau này.

Ví dụ: “than và/hoặc xi măng” (coal and/or ciment), “cao su và/hoặc bất kỳ một hàng hoá hợp pháp nào khác” (rubber and/or any lawful goods).

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 số trọng lượng một cách cứng nhắc, 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 9000 MT, tối đa 10000 MT” (Min 9000 MT/Max 10000 MT)

“Khoảng 10000 MT” (About 10000MT).

“10000 MT hơn kém 5% do thuyền trưởng lựa chọn” (10000 MT more or less 5% at Master's Option).

Khi gửi thông báo sẵn sàng xếp hàng, thuyền trưởng sẽ chính thức tuyên bố số lượng hàng hoá chuyên chở. Người thuê tàu có trách nhiệm xếp đầy đủ số lượng hàng hoá đã được thông báo (Full and Complete Cargo). Còn nếu người thuê tàu giao và xếp lên tàu ít hơn số lượng hàng quy định, anh ta vẫn phải nộp tiền cước khổng cho số hàng thiếu đó (Deal Freight). Ngược lại khi người chuyên chở không nhận hết số lượng hàng quy định thì người thuê tàu có quyền đòi bồi thường những chi phí liên quan đến việc tàu bỏ lại hàng.

Trong trường hợp thuê bao tàu (Lumpsum) thì hợp đồng thuê tàu không nhất thiết phải ghi tên hàng. Nhưng phải quy định rõ chủ tàu cam đoan cung cấp đầy đủ trọng tải hoặc dung tích đăng ký của tàu. Trong trường hợp này, cước phí thuê tàu được tính theo đơn vị trọng tải hoặc dung tích đăng ký của tàu.

### **3.5. Điều khoản về cảng xếp/dỡ (Loading/Discharging Port Clause)**

Trong hợp đồng, hai bên quy định tên một cảng hoặc một vài cảng xếp hàng (Loading Port) và tên một hoặc một vài cảng dỡ hàng (Discharging Port). Có hai cách quy định:

+ Quy định 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.

Nhưng 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 hàng hải: Đủ độ sâu, môn 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 có xung đột vũ trang, chiến tranh, đình công.

Để mở rộng quyền hạn của mình về việc thay đổi cảng xếp dỡ khi cần thiết, trên thực tế chủ tàu thường đưa thêm câu “hoặc nơi nào gần đây mà tàu có thể đến được một cách an toàn và luôn luôn đậu nổi” vào hợp đồng (or so near thereto as Ship may safely get and always afloat). Khi ký hợp đồng thuê tàu, các bên nên gạch bỏ đoạn này. Riêng đối với thuật ngữ “luôn luôn đậu nổi” (always afloat), ta nên thêm vào “và/hoặc chạm đất an toàn” (and/or safely aground). Quy định như vậy sẽ thuận lợi hơn cho các bên, đặc biệt khi cảng xếp dỡ chịu ảnh hưởng của bùn lầy, phù sa bồi lấp và thủy triều, khi thủy triều rút đi, tàu tuy chạm đất nhưng vẫn an toàn.

Cũng có những trường hợp khi ký kết hợp đồng, các bên chưa xác định được cảng xếp, dỡ, ví dụ: cảng xếp hàng là một trong những cảng Bắc Âu; cảng dỡ nằm ở dãy A/H (giữa cảng Amxtecdam và Hamburg), khi đó các bên phải liệt kê và quy định thêm thứ tự địa lý của các cảng xếp dỡ (Ports to be in Geographical Rotation) với mục đích giảm thời gian và chi phí đi lại của con tàu, tạo điều kiện thuận lợi cho việc bốc dỡ. Thứ tự địa lý của cảng xếp/ dỡ phụ thuộc vào luồng tàu chạy và sự lựa chọn của chủ tàu.

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.

### 3.6. Điều khoản về chi phí xếp dỡ (Loading/Discharging Charges Clause)

Nếu trong phương thức thuê tàu chợ, chi phí xếp dỡ do chủ tàu chịu thì trong phương thức thuê tàu chuyên, ai phải chịu chi phí này là do các bên thỏa thuận và quy định trong hợp đồng.

Trong tổng giá cước chuyên chở hàng hoá thì chi phí xếp dỡ chiếm một tỷ trọng đáng kể. Trong trường hợp thuê tàu chuyên bao giờ cũng có điều khoản quy định về việc phân chia chi phí xếp dỡ giữa chủ tàu và người đi thuê tàu. Thực tiễn đi thuê tàu 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:

Theo “điều kiện miễn chi phí xếp hàng” (Free In = FI): chủ tàu được miễn chi phí xếp hàng lên tàu ở cảng đi nhưng phải chịu chi phí dỡ hàng khỏi tàu tại cảng đến, tức là người thuê tàu phải chịu chi phí xếp hàng.

Theo “điều kiện miễn chi phí dỡ hàng” (Free Out = FO): chủ tàu được miễn chi phí dỡ hàng khỏi tàu nhưng phải chịu chi phí xếp hàng lên tàu. Người nhận hàng thì ngược lại phải chịu toàn bộ chi phí dỡ hàng từ hầm tàu lên đến cầu cảng. Trong hợp đồng thường ghi “Cargo to be taken by receivers out of ship’s free of expense to the vessel”.

Theo “điều kiện miễn cả chi phí xếp và dỡ hàng” (Free In and Out = FIO): chủ tàu được miễn cả chi phí xếp hàng lên tàu lẫn chi phí hàng khỏi tàu ở hai đầu cảng, trừ một số tập quán có thể quy định chi phí dỡ hàng do người nhận hàng chịu. Ngày nay trong mẫu GENCON, phần lớn người ta áp dụng điều kiện FIO.

Theo “điều kiện tàu chợ” (Liner Terms/Gross Terms/Berth Terms): chủ tàu phải chịu toàn bộ chi phí xếp, dỡ và thêm cả chi phí sắp đặt, san cào hàng trong hầm tàu, tức là giống như trong phương thức thuê tàu chợ. Thực chất là chi phí xếp dỡ đã được tính gộp cả vào cước phí thuê tàu. Trong trường hợp này, hợp đồng thường không quy định thưởng phạt xếp dỡ nhanh chậm, mà công việc xếp dỡ hàng được tiến hành theo nguyên tắc “nhanh theo mức tàu có thể nhận hoặc giao”

(as fast as ship can receive or deliver) hoặc là “theo tập quán nhanh của cảng” (according to the Custom of the Port).

Về chi phí sắp đặt (Stowage) đối với hàng bao gói và chi phí san cào hàng (Trimming) đối với hàng rời, để phân định tính chính xác hơn ai sẽ phải chịu, ta phải ghi thêm vào. Ví dụ: “FIO.s.t”: chủ tàu được miễn chi phí xếp hàng, dỡ hàng và được miễn cả chi phí sắp đặt hàng và san cào hàng.

Việc quy định theo điều kiện và chi phí xếp dỡ nào là 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 định 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, phải trả những chi phí không thuộc trách nhiệm của mình, đồng thời tạo điều kiện dễ dàng, thuận tiện cho việc tổ chức xếp dỡ hàng.

*Ví dụ:* Nếu ta là người mua hàng nhập khẩu theo điều kiện FOB, tức là chi phí xếp hàng ở cảng đi là thuộc về người bán, thì trong hợp đồng thuê tàu chuyển, ta có thể quy định chi phí xếp dỡ theo điều kiện FI trong FIO (chứ không thể là FO).

Ngược lại, nếu ta bán hàng theo điều kiện CIF, chi phí dỡ hàng do người chịu, nên ta có thể quy định trong hợp đồng thuê tàu chuyển chi phí xếp dỡ theo điều kiện FO hoặc FIO.

### **3.7. Điều khoản về cước phí thuê tàu (Freight Clause)**

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 chuyển 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 doanh và cước phí thường chiếm từ 5 - 10% giá trị của toàn bộ lô hàng. Do đó đây là một điều khoản rất quan trọng của hợp đồng thuê tàu chuyển. Trong quá trình thương lượng, các bên thường quan tâm và ghi trong hợp đồng những nội dung sau:

- Mức cước (Rate of Freight): là số tiền tính mỗi đơn vị tính cước (Freight Unit). Đối với hàng nặng (Weight Cargo), đơn vị tính cước có thể là đơn vị trọng lượng (tấn phổ thông, tấn Anh, tấn Mỹ). Đối với hàng công kênh (Measurement Cargo), lấy đơn vị tính cước là đơn vị thể tích (mét khối, cubic feet). Hoặc cũng có thể lấy những đơn vị tính cước khác như: Standard (đối với hàng gỗ), gallon (đối với dầu mỏ), bushels (đối với lúa mì). Tuy nhiên, trong hợp đồng thuê tàu thì mức tính cước thuê bao (Lumpsum Freight) không phụ thuộc vào loại hàng và số lượng hàng chuyên chở mà được tính theo đơn vị trọng tải hoặc dung tích đăng ký của tàu.

Ngoài mức cước, hai bên còn phải thỏa thuận chi phí xếp dỡ do ai chịu, tương ứng với điều kiện chi phí xếp dỡ nào. Ví dụ: 18 USD/MT.FIO; 20 USD/MT FO.s.

Số lượng hàng hoá tính cước (Quantity). Tiền cước có thể tính theo những cách sau:

+ 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).

+ Tính theo số lượng hàng khi giao tại cảng dỡ (Delivery Quantity).

Khi chuyên chở hàng rời có giá trị thấp như than đá, quặng sắt, việc cân lại hàng ở cảng dỡ là rất tốn kém, cho nên trong trường hợp này, để tiết kiệm thời gian và chi phí cân đo, hai bên thường quy định trong hợp đồng cước phí tính theo số lượng đã ghi trên vận đơn nhưng khấu trừ từ 1 đến 2% tổng tiền cước để thay cho việc không cân lại hàng (2% Discount in Lieu of Weighting).

Nếu người thuê chở không có đủ hàng hoá xếp lên tàu như hợp đồng quy định mà đó là do lỗi của người thuê chở thì anh ta vẫn phải trả tiền cước khổng (Dead Freight) cho số hàng thiếu đó.

- Thời gian thanh toán cước: có thể quy định theo 3 cách:

+ Tiền cước trả trước (Freight prepaid) hoặc cước phí thanh toán tại cảng xếp hàng (Freight Payable at Port of Lading), tức là toàn bộ tiền cước phí phải thanh toán khi ký vận đơn (On Signing Bill of Lading) hay sau khi ký vận doanh nghiệp một vài ngày. Ví dụ: Tiền cước trả trong vòng 5 ngày ngân hàng hoặc kể từ ngày ký vận đơn (Freight payable within 5 banking days or on signing B/L).

+ Tiền cước được trả sau (Freight to Collect) hay cước phí thanh toán lại cảng dỡ hàng (Freight payable at port of destination), tức là trả tại cảng đến, cảng dỡ hàng. Thời gian trả có thể được quy định cụ thể hơn theo những cách sau:

Trả khi bắt đầu dỡ hàng (Freight payable on commencement of discharge).

Trả đồng thời với việc dỡ hàng (Freight payable concurrent with discharge). Cách này được áp dụng đối với chuyên hàng có khối lượng lớn.

Trả khi hàng hoá đã được giao thực sự và đúng đắn (Freight payable on actual and proper completion of discharge). Cách này chỉ có lợi cho người thuê tàu mà không có lợi cho chủ tàu.

+ Tiền cước được trả trước một phần tại cảng xếp hàng sau một số ngày ký vận đơn, phần còn lại được trả khi dỡ hàng.

*Ví dụ:* 40% trả sau khi ký vận đơn một vài ngày, 40% trả khi tàu đến cảng dỡ hàng, 20% sẽ trả nốt sau khi hoàn thành việc dỡ hàng. Với cách quy định này, người thuê tàu có thể giữ lại một phần cước phí để trang trải cho chi phí ra vào cảng hay để bù trừ vào việc tiền thưởng xếp dỡ nhanh chậm nếu có. Đây là cách quy định tốt nhất trong thanh toán cước phí thuê tàu.

Về nguyên tắc, người chuyên chở chỉ được thanh toán cước phí thuê tàu khi hàng hoá thực sự được chuyên chở tới cảng dỡ hàng quy định. Nhưng để đảm bảo quyền lợi cho người chuyên chở, trong vận đơn hay hợp đồng thuê tàu thường có câu: “cước phí được gọi như tiền thu nhập về chuyên chở khi bốc hàng lên tàu và trả hàng không

phụ thuộc vào việc tàu hoặc hàng bị mất hay không bị mất” (Freight to be considered as earned upon shipment and must be paid and non returnable ship and/or cargo lost or not lost).

Ngoài ra việc thỏa thuận đồng tiền thanh toán, tỷ giá hối đoái của đồng tiền thanh toán, địa điểm, phương thức thanh toán, tiền cước phí ứng trước (Advance Freight) cũng rất quan trọng nhằm tránh những tranh chấp xảy ra sau này. Do vậy, các bên cũng cần quy định đầy đủ, rõ ràng trong hợp đồng thuê tàu chuyên.

### **3.8. Điều khoản về thời gian xếp dỡ và thưởng phạt xếp dỡ (Laytime and Despatch/Demurrage)**

Thời gian xếp dỡ hay thời gian làm hàng (Laytime) là thời gian tàu phải lưu tại cảng để tiến hành việc xếp hàng lên tàu hay dỡ hàng khỏi tàu, còn gọi là thời gian cho phép (Allowed Time).

Hai bên thỏa thuận trong hợp đồng: Thời gian xếp là bao lâu, thời gian dỡ là bao lâu, hoặc có thể quy định theo lối bù trừ là thời gian cả xếp và dỡ là bao lâu. Quy định như vậy để người đi thuê tàu có trách nhiệm trong việc xếp dỡ hàng hoá. Nếu người đi 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).

*Có thể quy định thời gian làm hàng theo hai cách:*

**Cách 1:** Quy định một số ngày cụ thể.

*Ví dụ:* “Thời gian xếp là 5 ngày, thời gian dỡ là 6 ngày”, hoặc “thời gian cả xếp cả dỡ là 11 ngày”.

Ở đây, khái niệm “ngày” dễ gây ra tranh chấp, do đó phải quy định rõ trong hợp đồng thuê tàu là “ngày” ở đâu được hiểu theo nghĩa nào:

- Ngày (Days): là ngày theo lịch.

- Ngày liên tục (Running Days hoặc Consecutive Days): những ngày kế tiếp nhau trên lịch kể cả ngày lễ và chủ nhật.

- Ngày làm việc (Working Days): là những ngày làm việc chính thức mà chính phủ quy định tại các nước hay các cảng có liên quan. Ví dụ: Việt Nam: 6 ngày/tuần; các nước phương tây: 5 ngày/tuần. Khái niệm “ngày làm việc” chỉ nói đến tính chất của ngày đó là ngày làm việc mà không quan tâm đến việc có tiến hành xếp dỡ hay không, nên chẳng hạn chỉ xếp dỡ 2 tiếng một ngày thì vẫn cứ được tính là 1 ngày.

- Ngày làm việc 24 giờ (Working Days of 24 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 mới được tính là một 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 các 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 là thời tiết xấu không thể tiến hành xếp dỡ hàng nên không được tính vào thời gian làm hàng.

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

Trong hợp đồng cũng cần nói rõ chủ nhật, ngày lễ có làm hay không làm, nếu làm thì tính như thế nào để tránh khỏi tranh chấp.

- 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 xếp dỡ hàng tùy theo quy định của từng hợp đồng.

- Ngày lễ (Holidays) bao gồm những ngày lễ quốc gia và ngày lễ quốc tế. Có tính vào thời gian xếp dỡ hàng trong ngày hay không là do hợp đồng quy định.

Từ những khái niệm về “ngày” ở trên, ta thấy thời gian tính làm hàng khác hẳn so với thời gian là ngày tính trên lịch thông thường.

Trong phương thức thuê tàu chuyến, có thể áp dụng một số quy định thời gian xếp hàng và dỡ hàng như sau:

+ Thời gian cho phép xếp hàng là 7 ngày thời tiết tốt 24 giờ liên tục, không kể ngày lễ và chủ nhật (Cargo to be loaded in 7 Weather Working Days of 24 Consecutive Hours, Sundays and Holidays Excepted = 7 WWD, S.H.EX).

+ Thời gian cho phép dỡ hàng là 7 ngày làm việc thời tiết tốt 24 giờ liên tục không kể ngày lễ và chủ nhật, dù có làm cũng không tính (Cargo to be discharged in 7 Weather Working Days of 24 Consecutive Hours, Sundays Holidays Excepted, Even if Used = 7 WWD, S.H.EX.E.U). Cách quy định này giống như cách trên nhưng rõ ràng hơn và rất có lợi cho người thuê tàu.

+ Thời gian cho phép xếp và dỡ hàng là 15 ngày làm việc thời tiết tốt 24 giờ liên tục, tính cả chủ nhật và ngày lễ (Cargo to be loaded and discharged in 15 Weather Working Days of 24 Consecutive Hours, Sunday and Holydays Included = 15 WWD, S.H.Inc).

**Cách 2:** Quy định mức xếp dỡ hàng hoá cho toàn tàu hoặc cho một máng trong ngày. Điều này được áp dụng đặc biệt cho hàng rời.

*Ví dụ:*

- Mức xếp dỡ cho toàn tàu là 1500MT mỗi ngày làm việc thời tiết tốt 24 giờ liên tục, không tính ngày lễ và chủ nhật, dù có làm cũng không tính (Cargo to be Loaded and Discharged at the Rate of 1500 MT per WWD, S.H.EX.E.U).

- Mức xếp dỡ cho từng máng là 1500MT mỗi ngày làm việc thời tiết tốt 24 giờ liên tục, không tính ngày lễ và chủ nhật, dù có làm cũng không tính (Cargo to be Loaded and Discharged at the Rate of 1500MT per WWD, S.H.EX.E.U).

Thời gian cho phép có tính quy định riêng cho xếp hàng, 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 cả việc xếp và dỡ hàng mới tính thưởng phạt.

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 người chủ hàng nhận thông báo sẵn sàng xếp dỡ. Ví dụ: Hợp đồng mẫu GENCON quy định: “Thời gian cho phép/dỡ bắt đầu tính từ 13 giờ nếu NOR được trao và chấp nhận trước hoặc đúng 12 giờ trưa cùng ngày và được tính từ 6 giờ sáng của ngày làm việc hôm sau nếu NOR được trao và chấp nhận vào giờ làm việc của buổi chiều hôm trước”.

Trong hợp đồng cũng phải quy định rõ: thời gian tàu phải chờ ở bến đậu (Time lost in waiting for berth), tàu chưa vào cầu, vào cảng, chưa làm xong thủ tục y tế, hải quan có được tính vào thời gian làm hàng hay không. Để đảm bảo quyền lợi cho mình, chủ tàu thường quy định “W, W, W, W”, nghĩa là “thời gian làm hàng vẫn tính dù tàu đã vào cảng, vào cầu, làm thủ tục hải quan, thủ tục vệ sinh dịch tễ hay chưa”.

WIPON (whether in port or not)

WIBON (whether in berth or not)

WIFON (whether in free pratique or not)

WICON (whether in customs cleared or not)

Điều này đương nhiên là không có lợi cho người thuê tàu.

Thông thường các hợp đồng thuê tàu còn quy định một khoảng thời gian không tính vào thời gian làm hàng, ví dụ: chiều thứ bảy, khoảng thời gian từ 13 giờ ngày thứ bảy hoặc của ngày làm việc cuối cùng trước ngày lễ cho đến 7 giờ sáng của ngày thứ hai hoặc của ngày làm việc đầu tiên sau ngày lễ.

Khi thỏa thuận về thời gian xếp dỡ phải quy định cả mức thưởng xếp dỡ nhanh và phạt xếp dỡ chậm.

*Vi dụ:* Tiền phạt xếp dỡ chậm nếu có sẽ do người thuê tàu trả cho chủ tàu theo mức 3.000USD/ngày hoặc theo tỷ lệ đối với một phần của ngày.

Nguyên tắc của phạt xếp dỡ chậm là: khi đã phạt thì luôn bị phạt (Once on Demurrage, Always on Demurrage), tức là một khi đã bị phạt

thì những ngày tiếp theo kể cả chủ nhật, ngày lễ hoặc ngày xấu trời cũng bị phạt, trừ khi có quy định sẽ không phạt vào ngày lễ và chủ nhật.

Mức tiền thưởng xếp dỡ nhanh thông thường chỉ bằng một nửa mức tiền phạt. Việc thưởng phạt cho thời gian nào có hai cách quy định:

+ Mức cho tất cả thời gian tiết kiệm (For all time saved), tức là tính cả ngày lễ và chủ nhật.

+ Chỉ thưởng cho thời gian làm việc tiết kiệm được (For all working time saved) có nghĩa là ngày lễ và chủ nhật không được tính.

Việc thanh toán tiền thưởng phạt xếp dỡ giữa ai với ai, vào thời gian nào, ở đâu... cũng cần được quy định cụ thể trong hợp đồng để tránh tranh chấp xảy ra.

*Vi dụ:* “Việc thanh toán thưởng phạt xếp dỡ giữa chủ tàu và người thuê tàu trong vòng 1 tháng kể từ ngày thuyền trưởng ký vào biên bản thực tế (Statement of Facts = SOF)”.

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

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

“Chủ tàu phải chịu trách nhiệm về mất mát hư hại đối với hàng hoá về giao chậm chỉ trong trường hợp mất mát hư hại hay giao chậm do thiếu sự cẩn mẫn hợp lý của chủ tàu hay của người quản lý của họ để làm cho tàu về tất cả các mặt có đủ khả năng đi biển và 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 họ”.

Hoặc theo hợp đồng mẫu AMWELSH93 dùng để chở than:

“Chủ tàu buộc phải, trước và vào lúc bắt đầu hành trình làm cho tàu có đủ khả năng đi biển trang bị, biên chế và cung ứng đầy đủ nhiên liệu cho tàu.

Như vậy, trong hợp đồng thuê tàu chuyển, nhìn chung đều quy định người chuyên chở có trách nhiệm đối với hư hỏng, mất mát của hàng hoá trong các 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 hoá không tốt (Bad Stowage) hay do bảo quản hàng hoá 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 những hư hỏng mất mát của hàng hoá do các nguyên nhân sau:

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

### 3.10. Điều khoản về trọng tài (Arbitration Clause)

Trọng tài là một biện pháp dùng người thứ ba 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 trong mẫu hợp đồng thuê tàu chuyển thường có hai cách ghi:

- Trọng tài quy chế: ghi rõ tên, địa chỉ trọng tài và quy chế xét xử áp dụng.

- Trọng tài *ad - hoc*: phải nói rõ cách lựa chọn trọng tài, thành phần trọng tài, luật áp dụng về trọng tài.

Khi có tranh chấp phát sinh từ hợp đồng, nếu hai bên không thương lượng, thỏa thuận được với nhau thì đưa ra trọng tài nào.

Hợp đồng GENCON nêu ra 3 phương án để các bên thỏa thuận:

- + Áp dụng luật Anh và trọng tài Hàng hải London.
- + Áp dụng luật Mỹ và trọng tài New York.
- + Áp dụng luật và trọng tài do hai bên thỏa thuận.

Nếu các bên không quy định thì mặc nhiên hợp đồng áp dụng luật Anh và trọng tài Lodon. Còn trong hợp đồng NORGRAIN 89 và mẫu AMWELSH 93 chở than đưa ra 2 cách:

Tất cả mọi tranh chấp phát sinh từ hợp đồng sẽ được giải quyết bằng trọng tài London và theo luật của Anh, trừ phi các bên thỏa thuận ngay lập tức sử dụng trọng tài duy nhất và sẽ được giải quyết theo phán quyết cuối cùng của hai trọng tài trong khu vực kinh doanh tại London là thành viên của Sở giao dịch thuê tàu và chuyên chở Baltic (The Baltic Mercantile and Shipping Exchange).

Các trọng tài viên phải là những kinh doanh, hiểu biết về tàu bè.

Cách thức hình thành tổ trọng tài để giải quyết tranh chấp thường như sau: Mỗi bên sẽ chỉ định 1 trọng tài và 2 trọng tài này sẽ chỉ định một trọng tài thứ 3. Quyết định của họ hoặc của hai trong số 3 người sẽ có giá trị cuối cùng.

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

Theo pháp luật 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 các 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 khổng hoặc tiền phạt được thanh toán.

Theo luật hàng hải Anh, chủ tàu chỉ có thể cầm giữ đòi tiền cước, tiền phạt, phần đóng góp tổn thất chung và chi phí cứu hộ.

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

+ Các loại án phí chi phí thi hành án; chi phí bảo quản, bán và chia tiền bán hàng hoá; thuế và các khoản chi phí công cộng khác.

+ Tiền phân bổ hàng hoá để trả công cứu hộ hoặc đóng góp tổn thất chung.

+ Tiền bồi thường các tổn thất do hàng hoá gây ra.

+ Quyền lợi của người chuyên chở.

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 trường hợp có tổn thất chung chỉ chủ tàu mới có quyền cầm giữ hàng để đòi đóng góp cho tổn thất chung dù cho đó là đòi cho chính chủ tàu hay cho chủ hàng. Tất nhiên, trong trường hợp có tổn thất chung, chủ tàu có nghĩa vụ đối với các chủ hàng là phải bảo vệ quyền lợi của họ trong việc thực hiện quyền cầm giữ hàng. Thông thường việc cầm giữ hàng để đòi đóng góp tổn thất chung không phải là cách có lợi nhất cho chủ tàu bởi vì ngay vào lúc thực hiện việc cầm giữ hàng, chủ tàu chưa thể biết được giá trị các phần sẽ phải đóng góp. Vì vậy tốt hơn hết là chủ tàu nên giao hàng với điều kiện là người nhận phải cam kết:

- Sẽ cung cấp các giá trị hàng hoá chi tiết để có thể tiến hành việc tính toán phân bổ.

- Ký quỹ một số tiền do hai bên thỏa thuận để đảm bảo thanh toán đóng góp khi đã tính toán xác định xong...

Khi có chi phí phát sinh do việc phải cứu tàu, cứu hàng, chủ tàu có quyền cầm giữ hàng để đòi phần tỷ lệ của hàng phải trả miễn là việc cứu hộ đó đã không phải là do lỗi của chính chủ tàu.

Chủ tàu không có quyền cầm giữ hàng để thay cho tiền phạt (Demurrage) nếu trong hợp đồng thuê tàu không có một điều khoản quy định rõ ràng cho phép làm việc đó.

Đối với vấn đề cầm giữ hàng trong hợp đồng thuê tàu định hạn sẽ là phức tạp khi mà hàng hoá chuyên chở trên tàu là của người thứ 3 tức là của người gửi hàng, rất ít trường hợp hàng hoá ở đây là của chính người thuê định hạn. Chủ tàu chỉ có thể bắt giữ hàng để đòi tiền cước thuê chuyến (Voyage Freight) mà người thuê chuyến còn nợ người thuê định hạn nếu tiền cước được quy định trả ở cảng đến

(Freight Payable at Destination) nhưng điều này thường không thể thực hiện được vì người thuê định hạn đã thu tiền cước rồi và phát hành vận tải đơn “cước đã trả trước”. BIMCO nhận xét về vấn đề này đại ý như sau: “Điều khoản ghi trong hợp đồng thuê tàu định hạn quy định cho chủ tàu được quyền cầm giữ hàng hoá tỏ rõ trong thực tế nó chỉ là điều ảo tưởng (illusion)”. Vì vậy đối với những trường hợp này, tốt nhất phải tham khảo ý kiến của luật sư trước khi thực hiện. Luật của các nước đều cho phép quyền cầm giữ hàng hoá được thực hiện ngay cả khi hợp đồng và vận đơn không quy định.

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 hậu quả phát sinh từ việc cầm giữ hàng.

### **3.12. Điều khoản về chiến tranh, đình công (Strikes, War Clause)**

Trong các hợp đồng thuê tàu chuyến, điều khoản về rủi ro chiến tranh, đình công được quy định thường có những điểm chung giống nhau. Chẳng hạn trong hợp đồng mẫu GENCON 1994 có ghi:

Rủi ro chiến tranh gồm chiến tranh (thực sự hay nguy cơ) nội chiến, sự thù địch, cách mạng, phiến loạn, nổi loạn dân sự, hoạt động chiến tranh, đánh mìn (cho dù có thật hay chỉ nghe nói), cướp, hoạt động của người khủng bố, hoạt động do chiến tranh hay thiệt hại do ác ý, hoạt động phong toả bởi bất cứ người nào, người khủng bố hay nhóm chính trị nào, hoặc chính phủ của bất cứ quốc gia nào mà sự phán quyết của thuyền trưởng và/hoặc chủ tàu là nguy hiểm hay trở thành nguy hiểm đối với tàu, hàng hoá, thủy thủ hoặc những người khác ở trên tàu.

Nếu vào bất kỳ lúc nào trước khi xếp hàng mà theo sự phán quyết của thuyền trưởng và/hoặc chủ tàu, việc thực hiện hợp đồng hay một phần hợp đồng vận chuyển có thể làm cho tàu, hàng hoá, thủy thủ đoàn hoặc những người khác trên tàu có thể phải chịu rủi ro chiến tranh thì chủ tàu có thể gửi cho người thuê tàu thông báo hủy hợp

đồng hoặc có thể từ chối thực hiện phần hợp đồng mà có thể làm cho tàu, hàng hoá, thủy thủ đoàn hoặc những người khác trên tàu phải chịu rủi ro chiến tranh.

Nếu có đình công hay cấm xưởng có ảnh hưởng hay cản trở thực sự tới việc xếp hàng hoặc một phần hàng hoá khi tàu đã sẵn sàng xuất phát từ cảng cuối cùng hay ở bất kỳ thời gian nào của hành trình tới cảng hoặc sau khi tàu tới đó, thuyền trưởng hoặc chủ tàu có thể yêu cầu người thuê tàu tuyên bố rằng họ đồng ý tính thời gian tàu đến cảng xếp hàng như là không có đình công hay cấm xưởng trừ phi người thuê tàu đã gửi một tuyên bố bằng văn bản trong vòng 24 giờ, chủ tàu có quyền huỷ hợp đồng này. Phần hàng hoá nào đã sẵn sàng để xếp, chủ hàng tiến hành xếp số hàng hoá đó và được tùy ý tiến hành đối với số hàng hoá khác theo cách tính riêng của họ.

Nếu có đình công hoặc cấm xưởng ảnh hưởng hay cản trở thực sự đến việc dỡ hàng vào lúc hoặc sau khi tàu đến hoặc rời cảng dỡ hàng và điều đó không được giải quyết trong vòng 48 tiếng thì người thuê tàu có quyền yêu cầu tàu chờ đợi cho đến khi cuộc đình công hay cấm xưởng đó kết thúc để không phải trả một nửa tiền phạt sau khi hết thời hạn quy định đối với việc dỡ hàng cho tới khi đình công hay cấm xưởng được kết thúc và sau đó toàn bộ tiền phạt phải được thanh toán cho tới khi hoàn thành việc dỡ hàng hoặc đưa tàu tới một cảng nơi tàu có thể dỡ hàng một cách an toàn mà không có rủi ro bị cầm giữ bởi đình công hay cấm xưởng. Những biện pháp như vậy phải được thực hiện trong vòng 48 tiếng sau khi thuyền trưởng hay chủ tàu đã thông báo cho người thuê tàu rằng đình công hay bãi công làm ảnh hưởng tới việc dỡ hàng.

### **3.13. Điều khoản về tổn thất chung và New Jason (General Average and New Jason Clause)**

Tổn thất chung là những chi phí và hy sinh đặc biệt được tiến hành cố ý và hợp lý nhằm cứu tàu, hàng hoá và cước phí khỏi bị tai họa chung, thực sự đối với chúng trong một hành trình chung trên biển.

Một thiệt hại, chi phí hay một hành động muốn được coi là tổn thất chung phải có các đặc trưng:

+ Tổn thất chung do hành động cố ý, tự nguyện của thuyền trưởng và thuyền viên trên tàu gây nên.

+ Hành động tổn thất chung phải là hành động hợp lý, chịu thiệt hại ít nhất để tránh thiệt hại lớn cho hành trình. Mất mát, thiệt hại hoặc chi phí phải là hậu quả trực tiếp của hành động tổn thất chung.

+ Thiệt hại phải là đặc biệt, tức là thiệt hại không xảy ra trong điều kiện đi biển bình thường.

+ Hành động tổn thất chung phải xảy ra trên biển.

+ Nguyên cơ đe dọa hành trình phải nghiêm trọng và thực tế.

+ Tổn thất phải vì an toàn chung (common safety). Tổn thất chung gồm 2 bộ phận:

- Hy sinh tổn thất chung (G/A Sacrifice): là sự hy sinh tài sản để cứu tài sản còn lại.

- Chi phí tổn thất chung (G/A Expenditure): là chi phí liên quan đến hành động tổn thất chung, chi phí liên quan đến hậu quả tổn thất chung, bao gồm:

+ Chi phí ra vào cảng gặp nạn;

+ Chi phí lưu kho lưu bãi ở cảng gặp nạn;

+ Chi phí xếp dỡ hàng hoá ở cảng gặp nạn;

+ Chi phí tăng thêm về nhiên liệu và thủy thủ;

+ Chi phí tạm thời sửa chữa những hư hỏng của tàu.

Việc phân chia tổn 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 tổn 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 tổn thất chung York - Antwerp (xem cụ thể phần bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển).

### 3.14. Điều khoản hai tàu đâm va cùng có lỗi (*Both to Blame Collision Clause*)

Trong vận đơn cũng như hợp đồng thuê tàu đều có điều khoản này, nội dung như sau: *"If the vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier"*.

Đâm va là rủi ro rất nguy hiểm và luôn xảy ra đối với tàu hoạt động ở trên biển, khi đâm va thường dẫn đến tổn thất lớn và nhiều quan hệ phát sinh:

- Hai bên chỉ ra rằng điều khoản này được áp dụng trong trường hợp nào.

- Khi xảy ra rủi ro đâm va, bên nào phải thanh toán các chi phí có liên quan.

- Việc thanh toán các chi phí có liên quan đến rủi ro đâm va được tiến hành ở đâu, vào thời gian nào và bằng đồng tiền thanh toán nào?

*Vi dụ:* Nếu tàu chuyên chở đâm va phải một tàu biển khác do sơ suất của tàu khác và do bất kỳ hành vi, sơ suất hoặc lỗi lầm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hay người làm công của người chuyên chở trong việc điều khiển và quản trị tàu thì chủ của hàng hoá chuyên chở trên tàu sẽ bồi thường cho người chuyên chở tất cả những mất mát, trách nhiệm đối với tàu khác, hoặc tàu không chuyên chở hoặc chủ của nó, với điều kiện những mất mát hoặc trách nhiệm đó là những mất mát hoặc thiệt hại hay bất kỳ khiếu nại nào của chủ hàng, sau đó đòi lại, khiếu nại ở tàu chuyên chở khác hoặc người chuyên chở.

Điều khoản này chỉ áp dụng khi hàng hoá bị thiệt hại. Còn nếu chỉ có tàu bị thiệt hại thì việc bồi thường chỉ liên quan giữa hai tàu.

Ngoài những điều khoản đã nêu ở trên, tùy từng loại hàng hoá mà các bên có thể thỏa thuận bổ sung những điều khoản khác cho phù hợp như: điều khoản thông báo tàu (Expected Time of Arrival = ETA), điều khoản kiểm đếm (Tally Clause), điều khoản đi chệch đường, điều khoản băng, điều khoản về phân loại lô hàng, điều khoản mở và đóng cửa hầm tàu.

#### **4. Nguồn luật điều chỉnh hợp đồng thuê tàu chuyên**

Hợp đồng thuê tàu chuyên là cơ sở pháp lý xác định quyền và nghĩa vụ của các bên. Còn nguồn luật điều chỉnh hợp đồng thuê tàu chuyên những quy định của pháp luật mà các bên căn cứ vào đó để ký kết hợp đồng thuê tàu chuyên.

Nguồn luật điều chỉnh hợp đồng thuê tàu chuyên là luật quốc gia, các tập quán hàng hải và các án lệ.

Trong các mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên đều có điều khoản quy định rằng nếu có những tranh chấp phát sinh ngoài hợp đồng thì sẽ tham chiếu đến Luật Hàng hải của một nước nào đó. Việc tham chiếu đến luật hàng hải nào và xử tại hội đồng trọng tài nào đó do hai bên thỏa thuận. Luật pháp các nước đều cho phép các bên ký kết hợp đồng thuê tàu chuyên có quyền chọn luật để áp dụng cho hợp đồng đó. Trong trường hợp các bên không chọn luật lúc ký kết hợp đồng thì luật áp dụng cho hợp đồng: theo luật Balan là nơi đóng trụ sở của người chuyên chở; theo luật Nga là luật nơi ký kết hợp đồng; theo luật Mỹ là luật nước toà án; theo Luật Hàng hải Việt Nam là luật nơi đóng trụ sở của người chuyên chở.

Trong các mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên có điều khoản luật điều chỉnh thường dẫn chiếu đến luật Hàng hải của Anh hoặc Mỹ và đưa ra xét xử tại Trọng tài London hoặc Trọng tài New York.

Thuê tàu chuyên là một lĩnh vực khá phức tạp. Đặc biệt là sau khi hợp đồng thuê tàu được ký kết và việc thực hiện hợp đồng còn phức tạp hơn. Hợp đồng thuê tàu chuyên chịu sự tác động của rất nhiều yếu tố khách quan cũng như chủ quan cho nên thường xảy ra

những tranh chấp phương hại tới quyền lợi của các bên có liên quan. Chính vì vậy để hợp đồng thực hiện được suôn sẻ cũng như hạn chế tranh chấp phát sinh hoặc bảo vệ được quyền lợi của mình trước những người có liên quan khi tranh chấp phát sinh thì cần phải nắm chắc những nội dung cơ bản của một hợp đồng thuê tàu chuyển cũng như ý nghĩa của những nội dung đó trên thực tế khi thực hiện hợp đồng.

## **V. PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU ĐỊNH HẠN**

Thuê tàu định hạn có điểm khác so với phương thức thuê tàu chợ và phương thức thuê tàu chuyển.

### **1. Khái niệm và đặc điểm của phương thức thuê tàu định hạn**

#### **1.1. Khái niệm thuê tàu định hạn**

Thuê tàu định hạn là chủ tàu cho người thuê tàu để sử dụng vào mục đích chuyên chở hàng hoá hoặc khai thác con tàu thuê lấy cước trong một thời gian nhất định.

Mối quan hệ giữa người thuê với người cho thuê được điều chỉnh bằng một văn bản được gọi là hợp đồng thuê tàu định hạn (Time Charter Party).

#### **1.2. Đặc điểm của phương thức thuê tàu định hạn**

- *Thuê tàu định hạn là phương thức thuê tài sản*

Đây là phương thức thuê tài sản vì trong suốt thời gian thuê quyền sở hữu con tàu vẫn thuộc chủ tàu. Chủ tàu chỉ chuyển quyền sử dụng con tàu của mình cho người thuê mà thôi.

Chủ tàu có trách nhiệm chuyển giao quyền sử dụng con tàu cho người thuê, đồng thời phải đảm bảo “khả năng đi biển” của con tàu trong suốt thời gian cho thuê.

Người thuê tàu có trách nhiệm về việc kinh doanh khai thác con tàu thuê để lấy cước.

Hết thời hạn thuê tàu người thuê tàu có trách nhiệm hoàn trả cho chủ tàu chiếc tàu thuê trong tình trạng kỹ thuật đảm bảo tại một cảng được quy định, đúng thời gian quy định.

### **1.3. Các hình thức thuê tàu định hạn**

Trên thị trường thuê tàu hiện nay, người ta thường áp dụng hai hình thức thuê tàu định hạn như sau:

*- Thuê tàu định hạn trơn (Time Bare Boat Charter)*

Thuê tàu định hạn trơn nghĩa là chỉ thuê con tàu (vỏ tàu, máy móc và các trang thiết bị cần thiết) mà không thuê sĩ quan, thủy thủ của tàu đó.

Với hình thức này, người đi thuê ngoài việc phải chịu tất cả các chi phí liên quan tới việc kinh doanh khai thác tàu còn phải bỏ chi phí thuê sĩ quan thủy thủ cũng như việc trả lương hàng tháng cho họ.

*- Thuê tàu định hạn phổ thông (Normal Time Charter)*

Thuê tàu định hạn phổ thông nghĩa là thuê cả chiếc tàu cùng sĩ quan thủy thủ của tàu trong một thời gian nhất định.

Với hình thức này, trong suốt thời gian thuê thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ điều khiển con tàu dưới sự quản lý của người đi thuê tàu. Tất cả các chi phí có liên quan tới việc kinh doanh khai thác con tàu (trừ lương của sĩ quan thủy thủ) đều thuộc về người đi thuê tàu. Người đi thuê tàu thực hiện chức năng của một người chuyên chở.

### **1.4. Các trường hợp thuê và cho thuê tàu định hạn**

Phương thức thuê tàu định hạn ra đời vào giữa thế kỷ XIX và ngày càng phát triển. Trên thực tế việc thuê và thuê tàu định hạn xuất phát từ những tình huống cụ thể sau đây:

*- Đối với chủ tàu*

+ Chủ tàu có mục đích kinh doanh tàu định hạn từ trước. Nghĩa là chủ tàu thuần túy, họ không khai thác con tàu của họ lấy cước mà chỉ cho thuê.

+ Trong quá trình kinh doanh khai thác dầu, chủ tàu gặp khó khăn tạm thời trong việc tìm kiếm nguồn hàng để chuyên chở.

+ Giá cước trên thị trường thuê tàu có xu hướng giảm lâu dài.

Khi xuất hiện các tình huống trên thường các chủ tàu sang cho thuê tàu định hạn.

- Đối với chủ hàng

+ Khi chủ hàng có nhu cầu chuyên chở lớn và lâu dài, để tránh phụ thuộc vào thị trường tàu họ có thể thuê tàu trong một thời gian nhất định để chở hàng.

+ Thuê tàu định hạn để chuyên chở sẽ tạo thế chủ động cho chủ hàng trong vận chuyển hàng.

+ Chủ hàng muốn kinh doanh khai thác con tàu thuê để kiếm lời.

## **2. Hợp đồng thuê tàu định hạn**

### **2.1. Mẫu hợp đồng thuê tàu định hạn**

Giống như trong phương thức thuê tàu chuyển, thuê tàu định hạn người ta cũng sử dụng các mẫu hợp đồng thuê tàu để ký kết khi có nhu cầu.

Việc sử dụng các mẫu hợp đồng để ký kết sẽ giúp cho các bên rút ngắn được thời gian giao dịch, đàm phán đồng thời có cơ sở để đàm phán. Tuy nhiên khi sử dụng các mẫu hợp đồng để ký kết bản thân mẫu sử dụng không mang tính chất bắt buộc mà vẫn phụ thuộc vào sự thỏa thuận của các bên.

Sau đây là một số mẫu hợp đồng thường gặp trong thuê tàu định hạn.

- *Time charter 1902 - Timon*

Mẫu hợp đồng này do Công hội Hàng hải quốc tế và Baltic soạn thảo và ban hành năm 1909. Mẫu này hiện đang được sử dụng khá phổ biến trên thị trường thuê tàu thế giới.

- *Oil - Tanker*

Mẫu hợp đồng này do Anh soạn thảo và ban hành để sử dụng trong thuê tàu định hạn để chở dầu.

### **2.2. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu định hạn**

Nội dung của hợp đồng thuê tàu định hạn không giống như nội dung của hợp đồng thuê tàu chuyển. Hợp đồng thuê tàu định hạn có thể coi như một dạng hợp đồng thuê tài sản.

Sau đây là một số điều khoản chủ yếu của hợp đồng thuê tàu định hạn:

### 2.2.1. Chủ thể của hợp đồng

Chủ thể của hợp đồng thuê tàu định hạn bao gồm:

- Người cho thuê tàu: Thường là chủ tàu.
- Người thuê tàu: Có thể là chủ hàng nhưng cũng có thể không phải là chủ hàng mà là người thuê tàu để kinh doanh khai thác con tàu để lấy cước.

### 2.2.2. Điều khoản về tàu (Ship Clause)

Ở điều khoản này hai bên quy định khá chi tiết về chiếc tàu thuê và cho thuê. Cụ thể như:

- Tên tàu
- Các đặc trưng của tàu
- Thời gian giao và nhận tàu
- Kiểm tra tình trạng kỹ thuật của tàu khi giao và nhận tàu.

Trên cơ sở những quy định đó, người đi thuê tàu có thể tính toán được việc khai thác con tàu trong thời gian thuê như thế nào cho có lợi nhất.

### 2.2.3. Điều khoản về thời gian thuê (Duration Charter)

Thời gian thuê tàu có thể là 3 tháng, 6 tháng, 1 năm; 5 năm hoặc lâu hơn nữa tùy theo nhu cầu của người đi thuê. Thời gian thuê tàu được quy định cụ thể trong hợp đồng thuê tàu.

Trong suốt thời gian thuê, người đi thuê với tư cách là chủ tàu danh nghĩa (Nominal Owner) được quyền sử dụng tàu để kinh doanh chuyên chở hàng hoá trong khu vực địa lý (vùng biển) đã quy định.

Hết thời gian thuê, người thuê tàu phải có trách nhiệm hoàn trả tàu thuê trong tình trạng kỹ thuật tốt đúng thời gian và địa điểm quy định. Trong hợp đồng thuê tàu hai bên phải quy định cụ thể thời gian và địa điểm hoàn trả tàu.

### 2.2.4. Điều khoản về tiền cước thuê tàu (Hire)

Tiền cước thuê tàu thường được tính theo tấn trọng tải hay tấn dung tích trên tháng (DWT/tháng - GRT/tháng) hoặc cũng có thể tính theo thuê bao cả tàu trên ngày.

Tiền cước có thể được thanh toán theo định kỳ hàng tháng. Chủ tàu có quyền huỷ hợp đồng và rút tàu về nếu người thuê tàu không thanh toán đủ tiền cước đúng thời gian như đã quy định.

Người thuê tàu được phép khấu trừ tiền cước trong thời gian ngừng thuê như thời gian tàu phải lên để sửa chữa định kỳ hay máy móc tàu bị hỏng do lỗi của chủ tàu.

#### 2.2.5. Điều khoản về phân chia chi phí liên quan.

Trong hợp đồng thuê tàu định hạn, đây là điều khoản hết sức quan trọng vì nó liên quan tới quyền lợi và nghĩa vụ của hai bên. Các chi phí được phân chia cho người thuê và người cho thuê tàu cụ thể như sau:

- + Chủ tàu thường phải chịu các chi phí:
  - Lương và các khoản phụ cấp của sĩ quan thủy thủ trên tàu (nếu tàu cho thuê theo hình thức định hạn phổ thông).
  - Cung ứng lương thực phẩm cho thủy thủ đoàn.
  - Duy tu, bảo dưỡng và sửa chữa tàu trong suốt thời gian cho thuê.
  - Cung ứng phụ tùng, vật tư, thiết bị cho tàu.
  - Khấu hao tàu.
  - Bảo hiểm thân tàu.
  - Chi phí văn phòng.
  - Chi phí kiểm tra tàu.
  - Chi phí hoa hồng môi giới (nếu có).
- + Người thuê tàu thường phải chịu các chi phí sau:
  - Dầu chạy máy
  - Cảng phí
  - Chi phí xếp dỡ hàng hoá
  - Chi phí vật liệu chèn lót
  - Chi phí vệ sinh hầm tàu
  - Chi phí nước ngọt.

Ngoài những điều khoản chủ yếu trên đây, trong hợp đồng thuê tàu định hạn còn có những điều khoản khác như: điều khoản về cho thuê lại tàu; điều khoản về điều hành thuyền trưởng, điều khoản về huỷ hợp đồng; điều khoản về khiếu nại, trọng tài hay luật xét xử.

*Tóm lại:* Vận chuyển hàng hoá bằng đường biển có vị trí vai trò quan trọng trong vận tải quốc tế. Hàng hoá trao đổi trên thị trường thế giới phần lớn do vận tải đường biển mang lại những lợi ích thiết thực cho tất cả các bên có liên quan. Vì vậy phát triển vận tải biển nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá trong thương mại quốc tế là xu thế chung của thế giới hiện nay.

## CÂU HỎI ÔN TẬP VÀ XỬ LÝ TÌNH HUỐNG CHƯƠNG II

### I. Câu hỏi ôn tập

1. Nêu và phân tích ưu, nhược điểm của vận tải đường biển?
2. Tác dụng của vận tải biển đối với hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu?
3. Khái niệm và chức năng của cảng biển?
4. Tàu buôn và các đặc trưng cơ bản của tàu buôn?
5. Nêu và phân tích khái niệm và đặc điểm của tàu chợ?
6. Nêu và phân tích khái niệm và đặc điểm của tàu chuyển?
7. Khái niệm và chức năng cơ bản của vận đơn đường biển?
8. Tác dụng của vận đơn đường biển trong thương mại và hàng hải quốc tế?
9. Ý nghĩa của các nội dung: “đã xếp hàng”, “hoàn hảo” và “theo lệnh” trên vận đơn đường biển?
10. Người xuất trình vận đơn hợp pháp để nhận hàng là ai trong các trường hợp:
  - Vận đơn đích danh?
  - Vận đơn vô danh?
  - Vận đơn theo lệnh?
11. Sử dụng vận đơn theo hợp đồng thuê tàu cần lưu ý những vấn đề gì?
12. Sự khác nhau căn bản giữa Vận đơn đường biển và Giấy gửi hàng bằng đường biển (Seawaybill - SWB)?
13. Trình bày: Thời hạn trách nhiệm; cơ sở trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở theo các nguồn luật điều chỉnh vận đơn đường biển?
14. Sự khác nhau căn bản giữa Quy tắc Hague và Quy tắc Hague-Visby với Quy tắc Hamburg?
15. Khái niệm và các loại mẫu hợp đồng thuê tàu chuyển?
16. Sự khác nhau giữa vận đơn với hợp đồng thuê tàu chuyển?
17. Tình huống dẫn tới việc thuê và cho thuê tàu định hạn?

18. Điểm khác nhau căn bản giữa phương thức thuê tàu định hạn với các phương thức thuê tàu khác?

19. Hãy phân tích điều khoản thời gian tàu đến cảng xếp hàng trong CP và cho ví dụ một cách quy định cụ thể!

20. Hãy phân tích điều khoản thời gian xếp dỡ trong CP và cho ví dụ một cách quy định cụ thể!

21. Hãy phân tích điều khoản chi phí xếp dỡ và cước phí trong CP và cho ví dụ một cách quy định cụ thể!

22. Hãy phân tích điều khoản thưởng phạt xếp dỡ trong CP và cho ví dụ một cách quy định cụ thể!

23. Hãy phân tích điều khoản luật lệ giải quyết tranh chấp trong CP và cho ví dụ một cách quy định cụ thể!

24. Hãy phân tích điều khoản cảng xếp dỡ trong CP và cho ví dụ một cách quy định cụ thể!

## II. Bài tập tình huống

1. Tàu Gold Star sau khi xếp xong hàng, tàu không rời được cảng nguyên nhân do máy tàu bị hỏng. Để đảm bảo thực hiện hợp đồng và bảo vệ quyền lợi cho người thuê, chủ tàu đã điều một con tàu khác đến để thay thế. Sau khi xếp hàng xong sang tàu thay thế, chủ tàu yêu cầu người gửi hàng phải chịu chi phí xếp hàng sang tàu thay thế. Người gửi hàng phản đối và không chấp nhận yêu cầu của chủ tàu và cho rằng chi phí xếp hàng sang tàu thay thế chủ tàu phải chịu.

*Hãy bình luận và xử lý tình huống trên!*

2. Tàu đến cảng xếp hàng, song chính quyền cảng không cho phép tàu cập cầu để làm hàng với lý do là thời tiết xấu. Tàu phải đậu đờ để chờ cập cầu làm hàng mất 3 ngày. Chủ tàu yêu cầu tính 3 ngày đậu đờ chờ cập cầu vào thời gian làm hàng nhưng người xếp hàng phản bác không nhất trí tính 3 ngày chờ cập cầu vào thời gian làm hàng.

*Hãy bình luận và xử lý tình huống trên!*

3. Khi xếp hàng ở cảng đi, để tận dụng dung tích chứa hàng, chủ tàu và người gửi hàng đã thống nhất hàng được xếp trên boong. Khi nhận hàng ở cảng đến, hàng bị tổn thất do xếp trên boong. Người nhận hàng yêu cầu chủ tàu bồi thường. Chủ tàu từ chối bồi thường vì vận đơn dẫn chiếu tới Visby 1968 và cho rằng hàng hoá trong hợp

đồng ghi xếp trên boong và thực tế là hàng được xếp trên boong cho nên không được coi là hàng hoá thuộc đối tượng điều chỉnh của Visby.

*Hãy bình luận và xử lý tình huống trên!*

4. Một chủ hàng Việt Nam xuất một lô hàng sang Nhật Bản theo điều kiện CFR (6.100 MT), hợp đồng vận chuyển ký với công ty vận tải biển quốc tế Việt Nam. Công ty vận tải biển quốc tế Việt Nam lại ký hợp đồng vận chuyển với một công ty vận tải biển của Trung Quốc để vận chuyển lô hàng trên. Khi tới cảng Nhật Bản, hàng dỡ được khoảng 1000 tấn thì chủ tàu dừng không dỡ tiếp và yêu cầu người nhận hàng phải trả hết cước theo hợp đồng vận chuyển vì người thuê tàu chưa chuyển trả hết tiền cước vận chuyển cho chủ tàu. Tàu nằm chờ ở cảng phát sinh chi phí 15.000\$. Sau đó chủ tàu lại tiếp tục dỡ hàng và giao cho người nhận (vì khai thác được nguồn hàng mới để chở) nhưng yêu cầu người nhận hàng phải trả chi phí 15.000\$ do tàu ngừng dỡ hàng.

*Hãy bình luận và xử lý tình huống trên!*

5. Một doanh nghiệp xuất khẩu của Hải Phòng xuất khẩu một lô hàng 5 container sang Úc trị giá 600.000\$, vận đơn phát hành đích danh. Bộ chứng từ hàng hoá gửi theo đường bưu điện nhưng bưu điện làm thất lạc cho nên tàu đã chở hàng đến cảng đến nhưng người nhận hàng không có vận đơn để xuất trình nhận hàng. Để giải phóng hàng, người vận chuyển yêu cầu người nhận hàng phải có thư bảo lãnh của ngân hàng trước hãng tàu về việc giao hàng chưa xuất trình vận đơn gốc cho người vận chuyển và thời gian hiệu lực của thư bảo lãnh là 3 năm. Đáp ứng yêu cầu đó thì người vận chuyển mới giao hàng.

*Hãy bình luận và xử lý tình huống trên!*

## Chương III

# CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG CONTAINER

## I. KHÁI QUÁT CHUNG VỀ CONTAINER

### 1. Định nghĩa container

Container là một công cụ chứa hàng, khối hộp chữ nhật, được làm bằng gỗ hoặc bằng kim loại, có kích thước tiêu chuẩn hoá, dùng được nhiều lần và có sức chứa lớn.

Theo Tổ chức tiêu chuẩn hóa quốc tế (ISO), Container là một công cụ vận tải (Article of Transport) có các đặc điểm sau đây:

- Có hình dáng cố định và bền chắc để dùng được nhiều lần;
- Được thiết kế đặc biệt để thuận tiện cho việc xếp hàng vào, dỡ hàng ra, cho việc vận chuyển bằng các phương thức vận tải khác nhau;
- Có cấu tạo đặc biệt để thuận tiện cho việc bốc, dỡ và chuyển tải;
- Có dung tích bên trong không ít hơn một m<sup>3</sup>.

Container ra đời là kết quả của quá trình đơn vị hóa hàng hóa (Unitization), tức là quá trình biến những kiện, bó, thùng, đơn vị... hàng hóa thành những đơn vị lớn hơn để tiện cho việc xếp, dỡ, vận chuyển... Kết quả là những công cụ vận tải như pallet, trailer và đặc biệt là container ra đời. Container ra đời tạo điều kiện rất thuận lợi cho việc cơ giới hóa quá trình xếp dỡ hàng hóa, do đó giảm thời gian tàu phải chờ đợi xếp dỡ tại các cảng, tăng vòng quay của tàu, tăng năng lực vận tải của phương tiện vận tải. Container ra đời được coi là cuộc cách mạng trong vận tải vì nó làm thay đổi nhiều mặt trong ngành vận tải cũng như các ngành có liên quan khác. Container ra đời và quá trình container hóa tạo ra năng suất lao động cao và hiệu quả kinh tế lớn cho ngành vận tải.

## 2. Phân loại container

### 2.1. Theo vật liệu đóng container, có các loại:

Container bằng gỗ, bằng thép, bằng nhôm, bằng thép - nhôm, bằng nhựa, bằng chất dẻo...

### 2.2. Theo cấu trúc của container, có các loại:

- Container kín, có cửa ở hai đầu;
- Container kín, có cửa hai bên (Side-Open Container);
- Container thành cao (High Cube) để chở hàng nhẹ và công kênh;
- Container hở trên (Open Top Container): có cửa ở một đầu và trên hở;
- Container khung (Flat Rack Container): loại container này không có mái, không có thành, không có cửa, dùng để chở các hàng hóa quá nặng, quá dài, công kênh, có hình thù bất kỳ;
- Container mặt phẳng (Flatbed Container): dùng để chở ô tô, hàng quá dài, quá nặng...;
- Container có lỗ thông hơi (Vented Container);
- Container có hệ thống thông gió (Vented Container);
- Container cách nhiệt (Thermal Insulated Container);
- Container có máy lạnh (Refrigerated Container);
- Container bồn (Tank Container): dùng để vận chuyển chất lỏng...

### 2.3. Theo công dụng của container, có các loại:

- Container hàng bách hoá;
- Container hàng rời khô;
- Container hàng lỏng;
- Container hàng đặc biệt...

### 2.4. Theo kích thước bên ngoài

Trong vận tải quốc tế chủ yếu sử dụng các loại Container bằng thép hoặc nhôm có kích thước khác nhau (Xem bảng trang sau).

Trong các loại Container đó, loại có chiều dài 20 feet, chiều rộng và chiều cao 8 feet (20 x 8 x 8) được coi là đơn vị chuẩn, gọi là “đơn vị tương đương với container 20 feet”, còn gọi là TEU (Twenty - Foot Equivalent Unit) để đo lường trong vận tải container.

**Bảng 3.1: Kích thước các loại container**

Chiều dài (feet)	Chiều cao (feet)	Chiều rộng (feet)	Dung tích bên trong (m <sup>3</sup> )	Trọng tải tịnh (tấn)
20	8'	8	30,8	18
20	8'6"	8	33,1	21,7
40	8'6"	8	67,5	26,5
40	9'6"	8	76,2	26,5
45	9'6"	8	85,5	26,5

*Nguồn: Tiêu chuẩn hóa container của ISO*

### 3. Quá trình phát triển của vận tải container

Việc sử dụng các thùng chứa hàng lớn có thể dùng được nhiều lần để xếp dỡ lên tàu nhanh chóng đã có từ thời La Mã. Tuy nhiên, quá trình container hóa chỉ mới bắt đầu từ trước chiến tranh thế giới lần thứ 2. Vì vậy, quá trình phát triển của vận tải container trên thế giới có thể chia thành 4 giai đoạn:

#### 3.1. Giai đoạn 1 (từ trước chiến tranh thế giới lần thứ 2 - 1955)

Đây là giai đoạn bắt đầu sử dụng container để vận chuyển hàng hóa trên thế giới. Việc sử dụng các thùng để vận chuyển hàng hóa đã có từ trước, tuy nhiên chỉ khi có sự tiêu chuẩn hóa kích thước các thùng hàng để có thể sử dụng phương tiện xếp dỡ nhằm giải phóng tàu nhanh mới được coi là sự ra đời của container hay là bắt đầu quá trình container hoá. Một trong những ý đồ để tiến tới container hóa là việc phát triển và sử dụng thùng Conex (Conex box) của Hải quân Mỹ trong chiến tranh thế giới lần thứ 2. Conex box là một thùng tiêu chuẩn 6 foot, được coi là tiền thân của những container hiện đại sau này. Đến những năm 50 đã có 100.000 conex box được sử dụng.

Trong thời gian này Container cũng đã được sử dụng trong vận tải đường bộ ở Hoa Kỳ.

### **3.2. Giai đoạn 2 (1955 - 1966)**

Giai đoạn này đánh dấu một bước ngoặt quan trọng trong quá trình container hóa trên thế giới. Đây là thời kỳ bắt đầu áp dụng container trong chuyên chở đường biển quốc tế, là thời kỳ xuất hiện tàu container, sử dụng ngày càng nhiều container loại lớn, là thời kỳ bắt đầu cuộc cách mạng container.

Một số mốc phát triển quan trọng trong giai đoạn này là:

- Năm 1956: Tàu chở container đầu tiên trên thế giới ra đời. Đó là các tàu dầu của Ông Malcomb Mclean, người sáng lập hãng Sealand Service Inc., được hoán cải thành tàu chở container, chạy từ New York đến Houston, mở ra kỷ nguyên mới trong vận tải quốc tế. Sau đó, hãng Sealand đã đóng tàu chuyên dụng chở container (full container ship) đầu tiên và cho vận hành vào tháng 10/1957 trên tuyến U.S. East Coast-Puerto Rico. Đến năm 1958 Mỹ đã có 137.000 container, Châu Âu có 280.000 container (1960);

- Năm 1961: Hình thành tuyến vận tải container thường xuyên đầu tiên giữa New York, Los Angeles và San Fransisco;

- Năm 1964: Tổ chức tiêu chuẩn hóa quốc tế (ISO) lần đầu tiên công bố tiêu chuẩn container loại lớn;

- Năm 1966: Hãng Sealand mở tuyến vận tải container quốc tế đầu tiên từ Mỹ đi Châu Âu...

### **3.3. Giai đoạn 3 (1967 - 1980)**

Giai đoạn này có đặc điểm:

- Áp dụng phổ biến container theo tiêu chuẩn của ISO;
- Tăng nhanh số lượng container loại lớn, phát triển tàu container chuyên dụng và thiết bị xếp dỡ container;
- Nhiều nước đã hình thành hệ thống vận tải container;
- Các tuyến buôn bán quốc tế được container hóa cao;

- Bắt đầu nghiên cứu phát triển phương pháp vận tải mới - vận tải đa phương thức.

Sau đây là một số mốc phát triển quan trọng:

- Tháng 6/1967 ISO thông qua tiêu chuẩn Container loại lớn seri 1;

- Tháng 12/1967 thành lập công ty Container quốc tế (Inter-Container) có trụ sở chính ở Brussels.

- Đến năm 1972 hầu hết các tuyến buôn bán giữa Bắc Mỹ, Châu Âu, Nhật Bản và Australia đã được Container hoá.

- Đến năm 1977 trên thế giới đã có 38 tuyến Container nối bờ biển Đông, Tây và các cảng vùng hồ lớn của Hoa Kỳ với hơn 100 cảng khác trên thế giới.

#### **3.4. Giai đoạn 4 (1980 đến nay)**

Giai đoạn này được đánh dấu bằng việc thông qua Công ước của Liên hợp quốc về vận tải đa phương thức (VTDPT) quốc tế tại Geneva năm 1980, tạo cơ sở pháp lý cho việc phát triển vận tải Container và VTDPT trên phạm vi toàn thế giới. Vận tải Container tiếp phát triển mạnh mẽ, đặc biệt ở các nước đang phát triển. Cạnh tranh trong vận tải container diễn ra gay gắt. Nhiều hãng vận chuyển lớn thành lập cái gọi là Liên minh toàn cầu (The Global Alliance) để khống chế thị trường. Một số mốc phát triển quan trọng trong giai đoạn này là:

- Năm 1981: Cảng Rotterdam đã thay thế vị trí cảng New York và trở thành cảng Container lớn nhất thế giới;

- Năm 1983: Công ty Evergreen (Đài Loan) bắt đầu kinh doanh tuyến vận tải Container “vòng quanh thế giới”;

- Năm 1988: Công ty APL (Mỹ) đã đóng tàu Container Panamax đầu tiên;

- Năm 1989: Cảng Hongkong thay thế vị trí cảng Rotterdam và trở thành cảng Container lớn nhất thế giới;

- Năm 1991: Công ty Sealand và Công ty Maersk (Đan Mạch) hợp nhất tuyến Thái Bình Dương của họ và thiết lập mối quan hệ hợp tác lâu dài;

- Năm 1993: “Niên giám Containerization International” công bố lượng Container thông qua các cảng trên thế giới/năm vượt quá cửa ải 100 triệu TEU;

- Năm 1994: lượng Container thông qua cảng hàng năm của cảng Hongkong và của cảng Singapore cùng vượt quá 10 triệu TEU;

- Năm 1995: Các công ty American President Lines, Mitsue O.S.K Lines, Nedlloy và Orient Oversea Container Lines thành lập tập đoàn Liên minh toàn cầu đầu tiên của thế giới;

- Đến tháng 10/2007, trên thế giới đã có 6 tàu container sức chứa 12.508TEU (sở hữu của Mearsk Line).

Khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng Container tăng dần qua các năm. Đặc biệt là khu vực châu Á và Bắc Mỹ tốc độ tăng trưởng của vận tải Container trong những năm 80 đạt 20% một năm.

Nhiều nước đang phát triển đang đầu tư mạnh mẽ vào việc xây dựng hệ thống vận tải Container, bao gồm đội tàu, cầu cảng, phương tiện xếp dỡ và phát triển vận tải đa phương thức. Đội tàu Container của thế giới năm 2007 gồm 3.904 tàu, với tổng trọng tải 9,4 triệu TEU. Toàn thế giới có 1.200 cảng (Terminal) Container, sản lượng hàng hóa xếp dỡ qua các cảng trên thế giới vượt con số 100 triệu tấn.

**Bảng 3.2: 20 cảng biển hàng đầu thế giới năm 2008**

Đơn vị: TEU

Cảng	Quốc gia	2007	2008	% thay đổi
Singapore	Singapore	27.935.500	29.918.200	7,1
Shanghai	China	26.150.000	27.980.000	7,00
Hong Kong	China	23.998.449	24.248.000	1,00
Shenzhen	China	21.099.169	21.413.888	1,50
Busan	S.Korea	13.261.000	13.425.000	1,20
Dubai	UAE	10.653.026	11.827.299	11,00

Cảng	Quốc gia	2007	2008	% thay đổi
Ningbo	China	9.360.000	11.226.000	19,90
Guangzhou	China	9.200.000	11.001.300	19,60
Rotterdam	Netherlands	10.790.604	10.800.000	0,10
Qingdao	China	9.462.000	10.320.000	9,10
Hamburg	Germany	9.900.000	9.700.000	-2,00
Kaohsiung	Taiwan	10.256.829	9.676.554	-5,70
Antwerp	Belgium	8.175.952	8.663.736	6,00
Tianjin	China	7.103.000	8.500.000	19,70
Port Klang	Malaysia	7.118.714	7.970.000	12,00
Los Angeles	US	8.355.039	7.849.985	-6,00
Long Beach	US	7.312.465	6.487.816	-11,30
Port Tanjung Pelepas	Malaysia	5.500.000	5.600.000	1,80
Bremen/Bremerhaven	Germany	4.892.239	5.500.709	12,40
New York/New Jersey	US	5.299.105	5.265.053	-0,60

Nguồn: *Liner Intelligence (ci-online.co.uk)*

#### 4. Các yếu tố thúc đẩy sự ra đời và phát triển của vận tải container

Lịch sử đã chứng minh những cuộc cách mạng khoa học - kỹ thuật (KHKT) diễn ra trong đời sống của loài người đều được phản ánh trong các ngành vận tải. Cho đến nay, đã có 3 cuộc cách mạng KHKT trong lĩnh vực vận tải. Cuộc cách mạng KHKT lần thứ nhất xuất hiện vào đầu thế kỷ XIX với đặc trưng là áp dụng máy hơi nước vào công cụ vận tải. Việc áp dụng động cơ đốt trong và động cơ điện vào ngành vận tải cuối thế kỷ XIX được coi là cuộc cách mạng KHKT lần thứ 2. Từ những năm 60 của thế kỷ XX đã bắt đầu áp dụng một dụng cụ đặc biệt, được gọi là container, vào việc chuyên chở hàng hóa. Việc sử dụng rộng rãi container vào chuyên chở hàng hóa đã làm thay đổi sâu sắc các phương thức vận tải cũng như các ngành kinh tế có nhu cầu chuyên chở hàng hóa. Phương pháp chuyên chở hàng hóa

bằng container đem lại hiệu quả kinh tế xã hội rất lớn, chính vì vậy, container hóa được coi là cuộc cách mạng KHKH lần thứ 3 trong lĩnh vực vận tải.

Nguyên nhân ra đời container là gì? Như chúng ta biết, vận tải hay nói cách khác quá trình vận tải luôn luôn được cải tiến và hoàn thiện. Mục đích chủ yếu của tiến bộ kỹ thuật và tổ chức quản lý trong vận tải là rút ngắn thời gian chuyên chở, đảm bảo an toàn cho đối tượng chuyên chở và giảm chi phí đến mức thấp nhất.

Thời gian chuyên chở hàng hóa gồm 2 bộ phận: thời gian công cụ vận tải di chuyển trên đường và thời gian công cụ vận tải đỗ tại các điểm vận tải để tiến hành xếp dỡ và thực hiện các nghiệp vụ khác. Muốn giảm thời gian chuyên chở thì phải giảm thời gian của cả hai bộ phận cấu thành. Việc tăng tốc độ kỹ thuật của công cụ vận tải sẽ không đạt được hiệu quả kinh tế cao nếu không giảm được thời gian công cụ vận tải đỗ ở các điểm vận tải. Yếu tố cơ bản nhất để giảm thời gian xếp dỡ là tăng cường cơ giới hóa khâu xếp dỡ ở các điểm vận tải. Một biện pháp quan trọng để giải quyết cơ giới hóa toàn bộ khâu xếp dỡ hàng hóa là tạo ra những kiện hàng lớn thích hợp và được tiêu chuẩn hóa nhất định. Biện pháp này trong vận tải được gọi là “đơn vị hóa hàng hóa” (unitization).

Quá trình “đơn vị hóa hàng hóa” trong vận tải đã diễn ra từ thấp đến cao. Hình thức đơn giản nhất là tạo ra những kiện hàng hóa nhỏ bằng cách dùng các loại bao bì thông thường như: hòm chè, kiện bông, bó thép, phuy dầu,... Phương pháp thứ hai là dùng pallet (khay hàng) để tạo ra đơn vị hàng hóa lớn hơn trong vận tải. Pallet là một dụng cụ để kết hợp nhiều kiện hàng nhỏ thành một kiện hàng lớn nhằm mục đích tạo thuận lợi cho việc xếp dỡ, bảo quản và chuyên chở hàng hóa. Pallet được sử dụng vào chuyên chở hàng hóa từ những năm 30 của thế kỷ 20. Đến năm 1948, Tổ chức tiêu chuẩn hóa quốc tế (ISO) đã đưa ra kích thước tiêu chuẩn của 3 loại pallet: 800x1000 mm, 800x1200 mm, 1000x1200 mm, trong đó loại 800x1200 mm được đánh giá là đạt hiệu quả nhất trong sử dụng dùng pallet vào chuyên

chở hàng hóa đã góp phần hạ giá thành vận tải so với phương pháp bao gói thông thường. Phương pháp thứ ba tạo ra “đơn vị hóa hàng hóa” là dùng container. Container tạo ra một đơn vị hàng hóa lớn hơn rất nhiều pallet trong suốt quá trình vận tải. Đó là một phương pháp “đơn vị hóa hàng hóa” hoàn thiện nhất và mang lại hiệu quả kinh tế cao nhất trong vận tải. Vì thế bản chất của container hóa là việc chuyên chở, xếp dỡ và bảo quản hàng hóa trong suốt quá trình vận tải bằng một dụng cụ đặc biệt gọi là container, có kích thước tiêu chuẩn, dùng được nhiều lần và có sức chở lớn. Nó là một biểu hiện tiên bộ của quá trình “đơn vị hóa hàng hóa” nhằm nâng cao chất lượng phục vụ của ngành vận tải.

## II. CƠ SỞ VẬT CHẤT KỸ THUẬT CỦA HỆ THỐNG VẬN TẢI CONTAINER

### 1. Công cụ vận chuyển Container

#### 1.1. Công cụ vận chuyển Container bằng đường biển

Công cụ vận chuyển Container bằng đường biển chủ yếu là các loại tàu Container. Có các loại tàu Container sau đây:

a) *Tàu bán Container (Semi - Container Ship)*: Tàu bán Container là những tàu được thiết kế để vừa chở Container vừa chở các hàng hóa khác như hàng bách hoá, ô tô... Tàu này trọng tải không lớn và thường có cần cầu riêng để xếp dỡ Container.

b) *Tàu chuyên dụng chở Container (Full Container Ship)*: 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 (từ 1.000 - 5.000 TEU) và phải sử dụng cần cầu bờ để xếp dỡ Container. Tùy thuộc vào phương pháp xếp dỡ Container lên tàu mà có các loại tàu Container khác nhau:

- Tàu LO-LO (Lift on - Lift off): là loại tàu mà Container được xếp lên theo phương thức thẳng đứng, qua thành tàu bằng cần cầu. Loại tàu Lo-Lo hiện đại nhất, có trọng tải rất lớn là tàu Container kiểu

tổ ong (Cellular - Container Vessels). Trên tàu này có thể xếp 9 - 10 chồng Container, trọng tải có thể lên đến 5.500 TEU.

- Tàu 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.

### ***1.2. Công cụ vận chuyển Container bằng đường ô tô***

Để vận chuyển Container bằng đường bộ người ta dùng các loại ô tô chuyên dụng (có rơ-moóc và các chốt, hãm), trailer hoặc dùng tractor kết hợp với sác-si (Chassis). Sác si là một bộ khung có cấu tạo đặc biệt để có thể xếp và vận chuyển an toàn Container bằng ô tô.

Để vận chuyển Container trong khu vực bãi cảng người ta thường dùng xe nâng (forklift), xe nâng bên trong (Straddle Carrier), cần cầu di động (Transtainer)...

### ***1.3. Công cụ vận chuyển Container bằng đường sắt***

Trong vận tải đường sắt, người ta dùng các toa chuyên dụng hoặc toa mặt bằng có các chốt hãm hoặc trailer (rơ moóc có bánh xe). Có hai phương pháp vận chuyển Container bằng đường sắt:

- Phương pháp thứ nhất: xếp Container lên trailer (có bánh xe), sau đó xếp cả Container và trailer lên toa mặt bằng (flatcar). Phương pháp này gọi là TOFC (Trailer on Flatcar) hay còn được gọi là "piggyback".

- Phương pháp thứ hai: chỉ xếp Container lên toa xe gọi là phương pháp COFC (Container on Flatcar). Nếu chồng hai Container lên nhau trên toa xe để vận chuyển thì gọi là "Double-Stack Train" (DST), là phương pháp vận chuyển mang lại hiệu quả kinh tế rất cao và rất phổ biến ở Hoa Kỳ.

## **2. Công cụ xếp dỡ container**

Trong xếp dỡ Container lên, xuống tàu hiện nay các loại cần cầu sau đây thường được sử dụng:

- Cầu cầu giàn (Gantry Grane): còn gọi là cầu cầu khung là loại cầu cầu cố định được lắp đặt trên bến tàu để cầu Container lên, xuống tàu. Đây là cầu cầu Container hiện đại nhất, có năng suất xếp dỡ rất cao (40 TEU/giờ), có sức nâng tới 80 tấn, có thể xếp Container cao đến tầng thứ 16 trên tàu.

- Cầu cầu di động: là loại cầu cầu di động được trên bánh hơi hay đường ray, có sức nâng 80 tấn, tầm với 41 m, năng suất xếp dỡ từ 25 - 30 TEU/giờ.

- Cầu cầu cố định...

### 3. Nhà ga, bến, bãi container

- Cầu tàu (Wharf): là nơi tàu container đỗ để xếp dỡ container. Cầu tàu container thường có chiều dài 250 - 350 m, có mức nước từ 10 - 15m.

- Thềm, bến tàu (Apron): là khu vực phía trên cầu tàu, nằm giữa cầu tàu và bãi chờ, là nơi lắp đặt cầu cầu.

- Bãi chờ (Stacking Yard): còn gọi là "Marshaling Yard", là nơi để Container chuẩn bị xếp hoặc vừa dỡ từ tàu xuống.

- Bãi container (Container Yard - CY): là nơi chứa, giao nhận, vận chuyển Container, bao gồm cả thềm, bến và bãi chờ.

- Trạm giao nhận, đóng gói hàng lẻ (Container Freight Station - CFS): là nơi xếp dỡ, giao nhận, đóng gói hàng lẻ vận chuyển bằng container. Thông thường đây là một loại kho có mái che trong khu vực cảng. Tại đây người chuyên chở nhận hàng lẻ từ chủ hàng, đóng gói vào container, niêm phong kẹp chì và xếp lên tàu để vận chuyển. Tại CFS của cảng đến, người chuyên chở sẽ dỡ hàng ra khỏi container và giao cho người nhận. CFS có thể thuộc cảng hay hãng tàu.

- Trạm giao nhận container rỗng (Container Depot): là nơi giao nhận các container rỗng và Chassis.

- Cảng thông quan nội địa (Inland Clearance Depot - ICD): là khu vực có thể ở trong nội địa, được dùng làm nơi chứa, xếp dỡ, giao nhận hàng hóa, container, làm thủ tục hải quan, thủ tục xuất nhập

khẩu. ICD có cơ quan hải quan và hoạt động như một cảng nên người ta gọi ICD là cảng khô (Dry Port).

### III. TỔ CHỨC CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG CONTAINER

#### 1. Các phương pháp giao hàng bằng container

Việc giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu đóng trong các container giữa chủ hàng và người chuyên chở, cũng đồng thời giữa người bán và người mua có những điểm khác với việc giao nhận hàng hóa thông thường về địa điểm giao hàng, về việc phân chia chi phí và rủi ro, về trách nhiệm của các bên... Khi gửi hàng bằng container, phụ thuộc vào loại lô hàng mà các phương pháp giao nhận khác nhau như sau:

##### *1.1. Phương pháp nhận nguyên, giao nguyên (FCL/FCL)*

Hàng nguyên (Full Container Load - FCL) là lô hàng của một người gửi hàng, có khối lượng tương đối lớn, đòi hỏi phải xếp trong một hoặc nhiều container. Nhận nguyên, giao nguyên tức là người chuyên chở nhận nguyên từ người gửi hàng (shipper) ở nơi đi và giao nguyên cho người nhận (consignee) ở nơi đến.

Quy trình nhận nguyên, giao nguyên diễn ra như sau:

- a) Chủ hàng giao nguyên container đã đóng hàng và niêm phong kẹp chì cho người chuyên chở tại bãi container (CY) của cảng đi;
- b) Người chuyên chở, bằng chi phí của mình, xếp container lên tàu và vận chuyển đến cảng đến;
- c) Người chuyên chở, bằng chi phí của mình, dỡ container khỏi tàu và đưa về CY;
- d) Người chuyên chở giao container trong tình trạng nguyên niêm phong cho người nhận tại CY của cảng đến.

Từ quy trình trên có thể thấy, theo phương pháp này, địa điểm giao nhận hàng hóa ở CY nên người ta còn gọi là giao hàng từ bãi đến bãi (CY/CY). Theo phương pháp này, chi phí đóng hàng vào và dỡ hàng ra khỏi container đều thuộc chủ hàng (người gửi hoặc người nhận).

## 1.2. Phương pháp nhận lẻ, giao lẻ (LCL/LCL)

Hàng lẻ (Less Container Loat - LCL) là lô hàng của một người gửi hàng có khối lượng nhỏ, không đủ đóng trong một container. Nhận lẻ, giao lẻ tức là người chuyên chở nhận lẻ từ người gửi hàng và giao lẻ cho người nhận. Phương pháp này diễn ra theo quy trình sau:

- a) Người gửi hàng giao hàng lẻ của mình cho người chuyên chở tại trạm giao nhận đóng gói hàng lẻ (CFS) của nơi đi;
- b) Người chuyên chở, bằng chi phí của mình, đóng gói hàng lẻ của nhiều chủ hàng vào container và niêm phong kẹp chì;
- c) Người chuyên chở, bằng chi phí của mình, xếp container đã đóng hàng lên tàu và vận chuyển đến nơi đến;
- d) Người chuyên chở, bằng chi phí của mình, dỡ container khỏi tàu và đưa về trạm CFS;
- e) Người chuyên chở, bằng chi phí của mình, dỡ hàng hóa ra khỏi container và giao cho từng người nhận tại CFS.

Phương pháp này khác phương pháp nhận nguyên, giao nguyên ở chỗ: địa điểm giao nhận hàng hóa là CFS (CFS/CFS); chi phí đóng hàng vào và dỡ ra khỏi container đều do người chuyên chở chịu và trong thực tế đã xuất hiện một dịch vụ gọi là dịch vụ gom hàng mà chính người chuyên chở (Hãng tàu) đã đảm nhận luôn dịch vụ này.

Gom hàng (Consolidation) là việc biến các lô hàng lẻ thành hàng nguyên để gửi đi nhằm tiết kiệm chi phí vận tải, là một dịch vụ không thể thiếu được trong vận tải container. Dịch vụ này cũng có thể do một người khác đảm nhiệm, gọi là người gom hàng (Người gom hàng). Trong trường hợp này, quy trình giao hàng lẻ sẽ diễn ra như sau:

- Người gom hàng nhận hàng lẻ từ các chủ hàng và họ sẽ cấp cho người gửi một chứng từ gọi là vận đơn gom hàng (House B/L);
- Người gom hàng đóng các hàng lẻ vào container và gửi nguyên container cho người chuyên chở (Hãng tàu);
- Hãng tàu nhận container và sẽ cấp cho người gom hàng một vận đơn gọi là vận đơn chủ (Master B/L);

- Hãng tàu vận chuyển container đến cảng đến, dỡ khỏi tàu và giao nguyên container cho đại lý của người gom hàng tại cảng đến trên cơ sở xuất trình Master B/L;

- Đại lý của người gom hàng, bằng chi phí của mình, dỡ hàng ra khỏi container và giao hàng cho các người nhận trên cơ sở các người nhận đó xuất trình House B/L.

### **1.3. Phương pháp nhận lẻ, giao nguyên (LCL/FCL)**

Phương pháp này được sử dụng khi có nhiều chủ hàng cần gửi hàng cho một người nhận tại một nơi đến. Quy trình của phương pháp này diễn ra như sau:

a) Chủ hàng giao lô hàng lẻ cho người chuyên chở hoặc người gom hàng tại CFS quy định và lấy HB/L hoặc OB/L trong đó có ghi chữ “part of container”;

b) Sau khi kiểm tra hải quan, người chuyên chở hoặc người gom hàng đóng hàng vào container tại CFS;

c) Người chuyên chở xếp container lên tàu và vận chuyển đến nơi đến;

d) Người chuyên chở dỡ container khỏi tàu và đưa về CY hoặc CFS của cảng đến và giao cho người nhận.

### **1.4. Phương pháp nhận nguyên, giao lẻ (FCL/LCL)**

Phương pháp này ngược lại với phương pháp nhận lẻ giao nguyên, tức là người chuyên chở khi nhận thì nhận nguyên container từ chủ hàng và có thể cấp nhiều B/L tương ứng với số lượng người nhận. Tại nơi đến người chuyên chở sẽ giao lẻ cho từng người nhận tại CFS.

Từ thực tiễn giao nhận hàng hóa vận chuyển bằng container giữa người vận tải và chủ hàng, cũng đồng thời giữa người bán và người mua (người vận tải thay mặt người mua nhận hàng) ta thấy, điểm tới hạn (Critical Point) trong mua bán hàng hóa đóng trong container là CY hoặc CFS chứ không phải là lan can tàu. Hơn nữa, khi mua bán hàng container vận chuyển bằng đường biển thì lan can tàu đã mất hết ý nghĩa làm ranh giới phân chia trách nhiệm và rủi ro giữa

người bán và người mua, do vậy không thể sử dụng các điều kiện thương mại quốc tế như FOB, CIF hay CFR mà phải dùng điều kiện tương ứng như FCA, CIP hay CPT.

## **2. Cước phí trong vận tải Container**

Trong vận tải container, giá cước, cách tính cước, thành phần tiền cước cũng có những điểm khác so với vận chuyển hàng hóa thông thường. Khoản chi phí phải bỏ ra trong vận tải container gồm hai phần: cước phí và phụ phí.

### **2.1. Cước phí**

Cước phí là khoản tiền mà chủ hàng phải trả cho người chuyên chở để vận chuyển container từ nơi này đến một nơi khác. Cước phí trong vận tải container được chào, tính toán theo các cách khác nhau:

a) Giá cước tính theo container nhưng chỉ áp dụng cho một số mặt hàng nhất định (Container Box Rate - CBR).

Các hãng tàu ngoài Công hội (Non-Conference Carriers) thường dùng loại giá cước này, nhưng chỉ quy định cho một số mặt hàng nhất định. Đơn vị tính của loại cước này là container, mà không phụ thuộc vào khối lượng hàng hóa xếp trong container.

b) Cước áp dụng cho tất cả các loại hàng (Freight All Kinds - FAK)

Theo giá cước này, tất cả hàng hóa khác nhau đóng trong một container hay một lô đều được tính theo một mức cước như nhau mà không phân biệt giá trị cao hay giá trị thấp. Tiền cước tính theo khối lượng hàng, do vậy những hàng giá trị thấp sẽ bị thiệt nếu đóng chung với hàng giá trị cao.

c) Cước tính theo hợp đồng có khối lượng lớn (Time-Volume Contracts Rate - TVC).

Đây là một loại cước ưu đãi dành cho các chủ hàng có khối lượng lớn container gửi trong một thời gian nhất định. Khối lượng container gửi càng nhiều, giá cước càng thấp.

d) Cước tính theo TEU, tức là giá cước cho một TEU trên một tuyến đường vận chuyển nào đó. Cước tính theo TEU còn phụ thuộc vào việc ai cung cấp container. Nếu container do người chuyên chở cấp (Carrier's owned container - COC) thì giá cước sẽ cao hơn là container do người gửi hàng cấp (SOC).

e) Cước tính theo container: là tiền cước cho việc vận chuyển một Container 20' hoặc 40' trên một tuyến đường nào đó.

Ngoài ra người ta còn phân biệt cước hàng nguyên (FCL rate) với cước hàng lẻ (LCL rate); cước chính (Basic Ocean Freight - BOF) với cước phụ hay cước Feeder.

## **2.2. Phụ phí trong vận tải container**

Phụ phí trong vận tải container là một khoản tiền mà chủ hàng phải trả thêm cho người vận tải và các cơ quan hữu quan ngoài tiền cước, bao gồm các khoản sau:

a) Chi phí bến bãi (Terminal Handling Charges - THC) (Equipment Handling charges - EHC (Úc)) là khoản tiền tính theo container phải trả cho cảng khi Container xếp dỡ qua cảng (khoảng 30 USD/Container);

b) Chi phí dịch vụ hàng lẻ (LCL Service Charge): Đây là khoản phụ phí mà chủ hàng phải trả khi gửi hàng lẻ cho việc giao nhận, đóng gói, niêm phong, lưu kho, dỡ hàng ra khỏi container, giao hàng...;

c) Chi phí vận chuyển nội địa (Inland Haulage Charges);

d) Chi phí nâng lên, đặt xuống, di chuyển, sắp xếp container trong kho bãi (Up and Down Removal);

e) Tiền phạt đọng container (Demurrage): là khoản tiền mà chủ hàng phải trả cho hãng tàu do việc không nhận, rút hàng và trả container theo đúng thời gian giao hàng ghi trong Thông báo hàng đến (Notice of Arrival). Thông thường các chủ tàu dành cho chủ hàng từ 5-7 ngày đầu tiên kể từ ngày sẵn sàng giao hàng ghi trên Thông báo hàng đến, để nhận hàng mà không phải chịu tiền phạt, gọi là Free Time. Kể từ ngày thứ 8 trở đi, nếu chưa nhận hoặc chưa trả container,

chủ hàng phải trả cho chủ tàu một khoản tiền phạt tính theo ngày là 5 USD/Container 20'; 10 USD/Container 40' (đối với container chuyên dùng mức phạt sẽ cao hơn). Từ ngày thứ 15 trở đi mức phạt sẽ tăng gấp đôi.

f) Phụ phí giá dầu tăng (BAF - Bunker Adjustment Factor) là một loại phụ phí mà hãng tàu sẽ thu thêm khi giá dầu (nhiên liệu) trên thị trường tăng quá cao.

g) Phụ phí do sự biến động của tiền tệ (CAF - Currency Adjustment Factor): khi tỷ giá của các đồng tiền biến động làm cho chủ tàu bị thiệt, chủ tàu sẽ thu thêm phụ phí để bù vào.

### CÂU HỎI ÔN TẬP VÀ XỬ LÝ TÌNH HUỐNG CHƯƠNG III

1. Phân tích nguyên nhân ra đời và phát triển của hệ thống vận tải container!

2. Các loại tàu container và đặc điểm của mỗi loại tàu này?

3. Phân tích hiệu quả của hệ thống vận tải container!

4. Phân tích các loại cước phí container!

5. Phân tích ưu nhược điểm của hệ thống vận tải container!

6. Phân tích trách nhiệm của các bên trong phương pháp giao hàng nguyên container (FCL/FCL)!

7. Phân tích trách nhiệm của các bên trong phương pháp giao hàng lẻ container (LCL/LCL)!

8. Phân tích trách nhiệm của các bên trong phương pháp giao hàng hỗn hợp (FCL/LCL, LCL/FCL)!

9. Lô hàng xuất khẩu là giày dép được đóng trong container, điều kiện cơ sở giao hàng được lựa chọn là điều kiện FOB Đà Nẵng, Incoterms 2010 có hợp lý không, hãy giải thích!

10. Một lô hàng vải tươi được xếp vào container lạnh để chở sang Singapore. Hàng đóng trong bao bì tốt, thuyền trưởng cấp vận đơn hoàn hảo. Khi đến Singapore dỡ hàng thì một phần hàng bị thối hỏng. Người nhận hàng khiếu nại người chuyên chở đòi bồi thường, nhưng người chuyên chở từ chối với lý do là tổn thất xảy ra do thiếu sót của sĩ quan phụ trách phòng lạnh (không giữ nhiệt độ thích hợp trong suốt hành trình), B/L dẫn chiếu Quy tắc Hague 1924.

Hãy xử lý tình huống trên!

## Chương IV

# CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

### I. VỊ TRÍ, ĐẶC ĐIỂM CỦA VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

#### 1. Vị trí của vận tải hàng không

Vận tải hàng không là phương thức vận tải quan trọng trong thương mại quốc tế và đặc biệt phát triển mạnh mẽ trong những năm gần đây. Nếu năm 1945 chỉ có 9 triệu hành khách đi lại bằng các chuyến bay thương mại thì năm 1987 đã lên đến một tỷ người. Năm 1998 hàng không thế giới đã thực hiện 60,2 triệu chuyến bay, vận chuyển 2,9 tỷ hành khách và 61,2 triệu tấn hàng hóa. Các sân bay vận chuyển hành khách lớn nhất thế giới là: Atlanta: 73,5 triệu; Chicago O'hare: 72,4 triệu; Los Angeles: 61,2 triệu; Heathrow: 60,7 triệu; Dallas: 60,5 triệu; Tokyo: 52,2 triệu; Frankfurt: 42,7 triệu; San Francisco: 40,1 triệu. Mặc dù chỉ vận chuyển khoảng 1% tổng khối lượng hàng hóa trong thương mại quốc tế nhưng đối với các mặt hàng quý hiếm, giá trị cao, mau hỏng, thư từ, điện tín, tài liệu, sách báo, hàng thời vụ, hàng khẩn cấp... thì vận tải hàng không đứng ở vị trí số một.

Bên cạnh đó, vận tải hàng không còn được coi là một mắt xích quan trọng trong quá trình tổ chức vận tải đa phương thức quốc tế. Đồng thời, vận tải hàng không có vị trí rất quan trọng trong giao lưu kinh tế giữa các nước, là cầu nối giữa các nền văn hóa của các dân tộc, là phương tiện chính trong du lịch quốc tế.

#### 2. Đặc điểm của vận tải hàng không

Vận tải hàng không có những ưu điểm sau đây:

- Tuyến đường trong vận tải hàng không là không trung và hầu như là đường thẳng;

- Tốc độ của vận tải hàng không rất cao: Gấp 27 lần so với đường biển, 10 lần so với ô tô và 8 lần so với tàu hỏa;

- Vận tải hàng không an toàn và đều đặn: so với các phương thức vận tải khác thì vận tải hàng không ít tổn thất nhất, do thời gian vận chuyển ngắn nhất, trang thiết bị phục vụ vận chuyển hiện đại nhất, máy bay bay ở độ cao trên 9000m trên tầng điện ly, nên trừ lúc cất cánh, hạ cánh, máy bay không bị tác động bởi các điều kiện thiên nhiên như: sét, mưa bão... trong hành trình chuyên chở.

- Vận tải hàng không cung cấp các dịch vụ có tiêu chuẩn chất lượng cao hơn hẳn so với các phương thức vận tải khác và được đơn giản hóa về thủ tục, giấy tờ do máy bay thường bay thẳng, ít qua các trạm kiểm tra, kiểm soát...

Tuy vậy, vận tải hàng không cũng có một số nhược điểm nhất định:

- Giá cước cao: gấp 8 lần vận tải đường biển, gấp từ 2- 4 lần vận tải ô tô và vận tải đường sắt;

- Không thích hợp cho việc vận chuyển các loại hàng hóa giá trị thấp, khối lượng lớn và cồng kềnh;

- Đòi hỏi vốn đầu tư xây dựng lớn.

Các loại hàng hóa được vận chuyển trong vận tải hàng không là:

- Airmail: thư từ, bưu phẩm, đồ kỷ niệm...

- Express: chứng từ, tài liệu, sách báo, tạp chí, hàng cứu trợ khẩn cấp...

- Airfreight: bao gồm các loại hàng hóa khác như:

+ Hàng có giá trị cao (có giá trị từ 1000 USD/kg trở lên);

+ Vàng, bạch kim;

+ Tiền, séc, thẻ tín dụng;

+ Kim cương, đá quý, đồ trang sức...;

+ Hàng dễ hỏng như: hoa, quả tươi, hàng phục vụ các ngày lễ, hội...;

+ Hàng cứu trợ khẩn cấp;

+ Động vật sống.

## II. CƠ SỞ VẬT CHẤT - KỸ THUẬT CỦA VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

### 1. Cảng hàng không

Theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006 thì cảng hàng không là một tổ hợp công trình bao gồm sân bay, nhà ga và trang bị, thiết bị, công trình mặt đất cần thiết khác được sử dụng cho máy bay đi và đến, thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng không.

Sân bay là một phần xác định trên mặt đất hoặc trên mặt nước được xây dựng để bảo đảm cho máy bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển. Sân bay bao gồm toàn bộ diện tích trên mặt đất cùng với cơ sở hạ tầng gồm một hay nhiều đường băng, nhà ga, kho hàng, phương tiện, thiết bị phục vụ cho việc vận chuyển hàng hóa và hành khách.

### 2. Máy bay

Máy bay gồm 3 loại chủ yếu:

- Máy bay chở khách (Passenger Aircraft): là máy bay được thiết kế để chở khách. Tuy nhiên, máy bay này cũng có thể chở hàng và hàng thường được xếp trong các khoang hàng ở boong dưới (lower deck). Loại máy bay này có nhược điểm là chở được ít hàng nhưng có thể chuyên chở một cách thường xuyên và hiệu quả nhờ kết hợp giữa hành khách và hàng hóa.

- Máy bay chở hàng (All Cargo Aircraft): là máy bay được thiết kế chỉ để chở hàng, bổ sung cho máy bay chở khách. Máy bay này có thể chở được các lô hàng lớn, có kích thước công kênh. Nhược điểm của nó là chi phí hoạt động rất lớn, do vậy thường được sử dụng bởi các hãng hàng không có cơ sở kinh tế và công nghiệp hùng mạnh trong nước.

- Máy bay kết hợp (Mixed/Combination Aircraft): Loại máy bay này có thể vừa chở hàng vừa chở khách ở boong chính (main deck), đồng thời có thể chở hàng ở boong dưới. Ưu điểm của loại này là tính cơ động, có thể điều chỉnh khả năng chuyên chở theo yêu cầu.

### **3. Thiết bị xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa**

Bao gồm hai loại thiết bị: thiết bị xếp dỡ tại sân bay và các thiết bị xếp hàng theo đơn vị.

#### **3.1. Thiết bị xếp dỡ hàng hóa tại sân bay**

Các sân bay khác nhau thì các trang thiết bị phục vụ xếp dỡ hàng hóa cũng khác nhau, nó phụ thuộc vào độ lớn của sân bay và luồng hàng đi và đến sân bay. Các thiết bị xếp dỡ tại sân bay gồm 2 loại chính: các thiết bị xếp dỡ hàng hóa lên xuống máy bay và các thiết bị vận chuyển hàng hóa từ và tới máy bay.

Các loại thiết bị 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 (self propelled conveyor);
- Giá đỡ (Dolly).

#### **3.2. Thiết bị xếp hàng theo đơn vị - ULD (unit load device)**

Để thuận lợi cho việc xếp dỡ và bảo quản hàng hóa trong quá trình vận chuyển, người ta tạo ra các công cụ hay thiết bị để ghép các kiện hàng nhỏ hoặc các kiện hàng lẻ thành các kiện hàng hay các đơn vị hàng hóa lớn hơn theo những tiêu chuẩn nhất định, phù hợp với khoang chứa hàng của máy bay (ULD), sau đó xếp các ULD này lên máy bay.

ULD bao gồm các loại chính sau đây:

- Pallet máy bay
- Igloo
- Lưới pallet máy bay (là một bộ phận tạo thành đơn vị hàng hóa)
- Container máy bay.

ULD có hai loại: ULD có chứng chỉ và ULD không có chứng chỉ. ULD có chứng chỉ (certified ULD) là một đơn vị xếp trên máy

bay được một cơ quan về an toàn hàng không của Chính phủ cấp giấy chứng nhận cho nhà sản xuất là đáp ứng yêu cầu về an toàn cho việc vận chuyển bằng máy bay. ULD không có chứng chỉ cũng là một đơn vị xếp trên máy bay nhưng không được cấp giấy chứng nhận an toàn của một cơ quan có thẩm quyền, loại ULD này không được coi là khoang di động của máy bay và chỉ được dùng để chuyên chở trên một số loại máy bay nhất định.

### III. CÁC TỔ CHỨC QUỐC TẾ VỀ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

#### 1. Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế

Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO - International Civil Aviation Organization) là một cơ quan đặc biệt của LHQ có nhiệm vụ quản lý hoạt động hàng không của các nước thành viên. Cơ quan này được thành lập trên cơ sở Công ước về hàng không dân dụng quốc tế được thông qua năm 1944 tại Chicago. Thành viên của ICAO hiện nay bao gồm 187 nước trên thế giới. Việt Nam là thành viên của ICAO từ năm 1980.

Mục tiêu của ICAO là thiết lập những nguyên tắc và kỹ thuật của vận tải hàng không quốc tế, đẩy mạnh phát triển hàng không quốc tế một cách có kế hoạch.

Mục đích của ICAO là:

- 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 mục đích hoà bình;

- Khuyến khích phát triển các đường hàng không, 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 thế giới về vận tải hàng không một cách an toàn, hiệu quả;

- Tránh lãng phí tiền của gây ra bởi sự cạnh tranh không hợp lý;

- Bảo đảm sự tôn trọng hoàn toàn các quyền của các quốc gia thành viên và bảo đảm cho các quốc gia thành viên một cơ hội như nhau trong khai thác hàng không;
- Tránh sự phân biệt đối xử;
- Tăng cường an toàn bay trong giao lưu hàng không;
- Đẩy mạnh sự phát triển chung của ngành hàng không quốc tế trong mọi khía cạnh.

ICAO có trụ sở tại Montréal và các văn phòng tại Paris, Dakar, Cairo, Bangkok, Lima, Mexico.

## 2. Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế

Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế (IATA - International Air Transport Association) là một tổ chức tự nguyện, phi chính phủ của các hãng hàng không trên thế giới, thành lập tháng 4/1945 tại Habana (Cuba). Thành viên của IATA là các hãng hàng không đăng ký ở các nước thành viên ICAO (năm 2006: có 270 thành viên).

Mục đích của IATA là:

- Đẩy mạnh việc vận chuyển hàng không một cách an toàn, thường xuyên và hiệu quả vì lợi ích của nhân dân thế giới;
- Khuyến khích thương mại hàng không và nghiên cứu những vấn đề liên quan đến thương mại hàng không;
- Cung cấp các phương tiện để phối hợp giữa các doanh nghiệp vận tải hàng không tham gia trực tiếp hay gián tiếp vào dịch vụ vận tải hàng không;
- Hợp tác với ICAO và các tổ chức quốc tế khác.

Nhiệm vụ của IATA là giúp đỡ các hãng hàng không giải quyết các vấn đề liên quan đến vận tải hàng không quốc tế mà các hãng hàng không không tự mình giải quyết được. Đó là các vấn đề như tài chính, pháp luật, kỹ thuật, điều hoà cước phí và cơ cấu biểu cước, an toàn bay, các vấn đề chung của các hãng hàng không. Hội nghị về vận tải thường kỳ của IATA là một diễn đàn cho các hãng hàng không thảo luận các vấn đề liên quan đến cước phí, giá cước, tiêu chuẩn hóa chứng từ, thủ tục, tìm giải pháp cho các vấn đề chung của các hãng

hàng không... Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam (Vietnam Airlines) là thành viên chính thức của IATA từ ngày 05/11/2006.

### 3. Liên đoàn các Hiệp hội giao nhận quốc tế

Liên đoàn các Hiệp hội giao nhận quốc tế gọi tắt là FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) là một tổ chức quốc tế của các công ty giao nhận, thành lập năm 1926. Thành viên của FIATA gồm hai loại: thành viên chính thức (Ordinary Member) và thành viên hợp tác (Associated Member). Thành viên chính thức là các Hiệp hội giao nhận quốc gia còn thành viên hợp tác là các công ty giao nhận riêng lẻ. Hiện tại FIATA đại diện cho hơn 35.000 công ty giao nhận ở hơn 130 nước trên thế giới.

Phụ trách về vận tải hàng không của FIATA là Viện vận tải hàng không. Viện vận tải hàng không trực thuộc FIATA thường xuyên hợp tác với IATA và các tổ chức quốc tế khác về vận tải hàng không nhằm thúc đẩy vận tải hàng không và bảo vệ lợi ích chung của đại lý hàng hóa hàng không.

FIATA và IATA đã thành lập Hội đồng hiệp thương và thường xuyên thảo luận về các vấn đề như đào tạo, chuyên chở hàng nguy hiểm, hướng dẫn nghề nghiệp cho đại lý hàng hóa hàng không, vận đơn hàng không...

### 4. Hiệp hội các hãng hàng không châu Á - Thái Bình Dương (AAPA)

Hiệp hội các hãng hàng không châu Á - Thái Bình Dương - AAPA (Association of Asia Pacific Airlines) được thành lập năm 1965 tại Manila, Philippines bởi lãnh đạo của 6 hãng hàng không châu Á. Lúc đầu Hiệp hội có tên gọi là Văn phòng Nghiên cứu của các Hãng hàng không Phương Đông như một tổ chức độc lập của các hãng hàng không từ múi giờ GMT+7 đến GMT+10.

Đầu năm 1970, Văn phòng này được đổi tên thành Hiệp hội các hãng hàng không Phương Đông (OAA - Orient Airlines Association). Hội nghị Chủ tịch các hãng lần thứ 31 năm 1977 đã mở rộng phạm vi địa lý của OAA đến GMT+12. Hội nghị Chủ tịch các hãng họp ngày

29/01/1996 tại Queensland, Australia đã quyết định đổi tên tổ chức thành Hiệp hội các hãng hàng không châu Á - Thái Bình Dương và giữ nguyên phạm vi địa lý hoạt động từ GMT+7 đến GMT+12.

Mục đích của Hiệp hội các hãng hàng không châu Á - Thái Bình Dương là:

- Cung cấp nguồn phân tích có chất lượng cao và có cơ sở thông tin hỗ trợ cho các thành viên xem xét và thảo luận các cơ hội hợp tác song phương và đa phương trong các lĩnh vực marketing, khai thác bay, an toàn không lưu và nhân lực nhằm hoàn thiện hiệu quả kinh tế của các thành viên như một tập thể và của mỗi thành viên nói riêng.

- Tạo điều kiện gặp gỡ và cơ cấu các ủy ban cho tất cả các thành viên trao đổi thông tin, quan điểm về các vấn đề cùng quan tâm. Qua đó cung cấp các vấn đề về chuyển giao công nghệ và kiến thức cho các hãng hàng không nhỏ, kém phát triển hơn và các hãng hàng không phát triển với nhau.

- Tạo ra một khuôn khổ hữu hiệu cho tất cả các thành viên cùng nhau thảo luận các biện pháp giảm nhẹ ảnh hưởng xấu gây thiệt hại của cạnh tranh không lành mạnh, giải quyết tác động xấu của các quy định ngặt nghèo trong ngành và của các Chính phủ, đóng vai trò chủ đạo trong việc đưa ra tiếng nói chung của các hãng hàng không Châu Á - Thái Bình Dương trên trường quốc tế vì quyền lợi và sự phát triển, thịnh vượng của các hãng hàng không.

Hiện nay, AAPA có 19 hãng hàng không là thành viên chính thức, Vietnam Airlines là thành viên chính thức của AAPA từ tháng 11 năm 1997.

#### **IV. CƠ SỞ PHÁP LÝ CỦA VẬN TẢI HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỖ HÀNG KHÔNG**

##### **1. Cơ sở pháp lý của vận tải hàng không quốc tế**

Theo Nghị định thư Hague 1955 sửa đổi Công ước Vác-sa-va 1929 thì *vận tải hàng không quốc tế* là bất kỳ việc vận chuyển nào, mà

theo sự thỏa thuận giữa các bên, nơi khởi hành và nơi đến, dù có hay không sự gián đoạn vận chuyển hay chuyển tải, nằm trên lãnh thổ của hai quốc gia thành viên hoặc trên lãnh thổ của một quốc gia thành viên nhưng có một nơi dừng đã thỏa thuận nằm trên lãnh thổ của một quốc gia khác, dù nước đó không phải là nước thành viên.

Để điều chỉnh các mối quan hệ và giải quyết các vấn đề liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa và hành khách bằng đường hàng không quốc tế, người ta đã thông qua các Công ước quốc tế về vận tải hàng không, về thống nhất các quy tắc pháp luật về vận tải hàng không...

Cho đến nay có các Công ước và Nghị định thư sau đây liên quan đến vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không:

- Công ước quốc tế để thống nhất một số Quy tắc về vận tải hàng không quốc tế, ký kết tại Vác-sa-va ngày 12 tháng 10 năm 1929, gọi tắt là Công ước Vác-sa-va (the Warsaw Convention);

- Nghị định thư sửa đổi Công ước Vác-sa-va, ký kết tại Hague ngày 28 tháng 9 năm 1955, gọi tắt là Nghị định thư Hague (The Hague Protocol);

- Công ước bổ sung cho Công ước Vác-sa-va để thống nhất một số quy tắc về vận tải hàng không quốc tế do một người không phải là người thầu chuyên chở (Contracting Carrier) thực hiện, ký kết tại Guadalajara (Mexico), ngày 18 tháng 9 năm 1961, gọi tắt là Công ước Guadalajara;

- Nghị định thư sửa đổi Công ước Vác-sa-va, ký kết tại Guatemala ngày 08 tháng 3 năm 1971, gọi tắt là Nghị định thư Guatemala 1971;

- Các nghị định thư sửa đổi Công ước Vác-sa-va số 1, 2, 3, 4 ký kết tại Montréal...

- Công ước Montréal 1999.

- Các Công ước quốc tế về hàng không dân dụng: Công ước Paris 1919; Công ước Habana 1928; Công ước Rome năm 1933 (quy định giới hạn trách nhiệm của người khai thác hàng không đối với người thứ ba); Công ước Rome 1952 bổ sung cho Công ước Rome

1933; Công ước Chicago 1944; Công ước Tokyo 1963 (tội phạm và các hành vi khác gây ra trên máy bay); Công ước Hague 1970 (về chống không tặc); Công ước Montréal 1971 (về phá hoại máy bay và sân bay).

Chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không Việt Nam được thực hiện trên cơ sở những quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ban hành ngày 26/12/1991, sửa đổi, bổ sung năm 1995 và 2006, và Điều lệ vận chuyển hàng hóa quốc tế của Hãng Hàng không quốc gia Việt Nam ban hành ngày 27/10/1993.

## **2. Trách nhiệm của người vận chuyển quy định trong các nguồn luật điều chỉnh vận tải hàng không**

Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không rất nặng nề và bao gồm các mặt sau đây:

- Trách nhiệm về tính mạng (bị thương và chết chóc) của hành khách và nhân viên tổ bay;
- Trách nhiệm về mất mát, hư hỏng của hàng hóa, hành lý và tư trang của hành khách;
- Trách nhiệm dân sự đối với mất mát, thiệt hại về người và tài sản của người thứ ba trên mặt đất.

Tuy nhiên trong phạm vi nghiên cứu, giáo trình chỉ đề cập đến trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa và hành lý ký gửi trên máy bay.

### **2.1. Quy định của Công ước Vác-xa-va và các Nghị định thư sửa đổi**

*Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở hàng không đối với hàng hóa và hành lý ký gửi:*

Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại trong trường hợp hàng hóa, hành lý bị phá hủy, mất mát hoặc hư hỏng với điều kiện là sự cố gây ra thiệt hại đó xảy ra trong quá trình “vận chuyển hàng không”.

Tuy nhiên, người chuyên chở hàng không sẽ không chịu trách nhiệm nếu anh ta chứng minh được rằng, sự phá hủy, mất mát hoặc hư hỏng là do các nguyên nhân sau đây gây ra:

- Tính chất hoặc khuyết tật vốn có của hàng hóa;
- Khuyết điểm về bao bì của hàng hóa do một người không phải là người chuyên chở hoặc đại lý của họ gây ra;
- Hành động chiến tranh hoặc xung đột vũ trang;
- Hành động của nhà cầm quyền liên quan đến việc vào, ra hay quá cảnh của hàng hóa.

*Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng không đối với hàng hóa và hành lý ký gửi*

“*Vận chuyên hàng không*” bao gồm khoảng thời gian mà hàng hóa nằm trong sự trông nom, quản lý của người chuyên chở, dù ở sân bay, ở trong máy bay hoặc trong trường hợp phải hạ cánh ngoài sân bay thì ở bất kỳ nơi nào. Đây là khoảng thời gian mà người chuyên chở phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong chuyến bay. Khoảng thời gian này, theo Công ước Vaxava 1929 không bao gồm thời gian hàng được chuyên chở bằng các phương thức vận tải khác trừ phi những hành trình đó nhằm mục đích lấy hàng, giao hàng và chuyển tải hàng hóa.

*Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng không đối với hàng hóa và hành lý ký gửi*

Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng không đối với hàng hóa và hành lý ký gửi là 250 Fr (tương đương với 17 SDR hay 20 USD) cho mỗi kg hàng hóa bị mất, trừ trường hợp người gửi hàng đã kê khai giá trị hàng hóa khi giao hàng cho người chuyên chở. Trong trường hợp này, người chuyên chở sẽ bồi thường theo giá trị kê khai, nếu giá trị kê khai đó là chính xác. Người chuyên chở hàng không sẽ mất quyền hưởng giới hạn trách nhiệm nói trên, nếu người chuyên chở hàng không phạm lỗi cố ý hoặc cầu thả, mặc dù biết rằng tổn thất có thể xảy ra.

Ngoài ra, người chuyên chở còn phải chịu trách nhiệm về thiệt hại do chậm trễ trong việc vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hóa. Tuy vậy, người chuyên chở không chịu trách nhiệm về chậm trễ

nếu người chuyên chở chứng minh được anh ta và người làm công hay đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết để tránh thiệt hại hoặc đã không thể áp dụng các biện pháp như vậy được.

*Trách nhiệm của người thầu chuyên chở và người chuyên chở thực tế*

Theo Công ước Guadalajara, người thầu chuyên chở (Contracting Carrier) là một người chuyên chở chính, ký kết một hợp đồng chuyên chở với một hành khách hay người gửi hàng. Người chuyên chở thực tế (Actual Carrier) là người thực hiện toàn bộ hay một phần việc chuyên chở theo sự uỷ thác của người thầu chuyên chở nhưng không phải là người chuyên chở tiếp theo (Successive Carrier) theo định nghĩa của Công ước Vác-sa-va. Công ước Guadalajara đã được ký kết nhằm bổ sung cho Công ước Vác-sa-va để điều chỉnh việc chuyên chở trên chặng đường do người chuyên chở thực tế đảm nhận. Liên quan đến trách nhiệm của hai loại người chuyên chở này, Công ước Guadalajara quy định: nếu một người chuyên chở thực tế thực hiện một phần hay toàn bộ việc chuyên chở theo hợp đồng được điều chỉnh bởi Công ước Vác-sa-va, thì cả người thầu chuyên chở và người chuyên chở thực tế, trừ những quy định khác nói trong Công ước này, phải tuân theo những Quy tắc của Công ước Vác-sa-va, trong đó người thầu chuyên chở phải chịu trách nhiệm đối với toàn bộ việc chuyên chở theo hợp đồng, còn người chuyên chở thực tế phải chịu trách nhiệm đối với phần chuyên chở mà anh ta thực hiện. Những hành động hay thiếu sót của người chuyên chở thực tế hay người phục vụ hoặc đại lý của anh ta, hành động trong phạm vi công việc được giao, trong mối liên hệ tới việc chuyên chở được thực hiện bởi người chuyên chở thực tế, cũng sẽ được coi là của người thầu chuyên chở. Những hành động hay thiếu sót của người thầu chuyên chở hay của những người phục vụ hay đại lý của anh ta, hành động trong phạm vi công việc của họ, cũng được coi như là những hành động hay thiếu sót của người chuyên chở thực tế.

Nói chung, người thầu chuyên chở và người chuyên chở thực tế đều chịu trách nhiệm như nhau đối với hư hỏng, mất mát của hàng

hóa, nhưng người thầu chuyên chở phải chịu trách nhiệm trên toàn bộ hành trình ghi trên hợp đồng, còn người chuyên chở thực tế chỉ chịu trách nhiệm trên chặng đường mà anh ta vận chuyển.

## 2.2. Quy định của luật Việt nam

Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và Điều lệ vận chuyển hàng hóa quốc tế của Hãng hàng không quốc gia Việt Nam quy định những vấn đề chủ yếu liên quan đến chuyên chở như sau.

### *Thời hạn trách nhiệm:*

Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hàng hoá, hành lý ký gửi do sự kiện xảy ra từ thời điểm người gửi hàng, hành khách giao hàng hoá, hành lý ký gửi cho người vận chuyển đến thời điểm người vận chuyển trả hàng hoá, hành lý ký gửi 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:*

Người vận chuyển chịu trách nhiệm về mất mát, hư hỏng của hàng hóa và chậm giao hàng.

### *Người vận chuyển được miễn trách nhiệm:*

- 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.

- Trong trường hợp chứng minh được thiệt hại đối với tính mạng, sức khỏe của hành khách xảy ra do lỗi của hành khách, người vận chuyển được miễn một phần hoặc toàn bộ trách nhiệm bồi thường thiệt hại tương ứng với mức độ lỗi của hành khách; người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với tính mạng, sức khỏe của hành khách nếu thiệt hại đó hoàn toàn do tình trạng sức khỏe của hành khách gây ra

- Người vận chuyển được miễn một phần hoặc toàn bộ trách nhiệm bồi thường đối với hàng hoá, hành lý ký gửi 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 hóa, hành lý ký gửi

b) Do quyết định của tòa án hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với hàng hóa, hành lý ký gửi

c) Do xảy ra chiến tranh hoặc xung đột vũ trang

d) Do lỗi của người gửi, người nhận hàng hóa, hành lý ký gửi hoặc do lỗi của người áp tải được người gửi hàng hoặc người nhận hàng cử đi kèm theo hàng hóa.

*Giới hạn trách nhiệm:*

Trong trường hợp vận chuyển có kê khai giá trị của hàng hóa thì giới hạn trách nhiệm là giá trị đã kê khai và cước phí vận chuyển đến nơi đến.

Theo Điều lệ vận chuyển hàng hóa quốc tế của Vietnam Airlines năm 1993, quy định giới hạn trách nhiệm là 20 USD/kg, nhưng không vượt quá giá trị của hàng hóa tại nơi đến.

Đối với vận chuyển hành lý, bao gồm cả hành lý ký gửi và hành lý xách tay, mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc do vận chuyển chậm là 1000 đơn vị tính toán cho mỗi hành khách; trường hợp hành khách có kê khai giá trị của việc nhận hành lý ký gửi tại địa điểm 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;

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 17 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.

Trong trường hợp cần thiết, Chính phủ quyết định tăng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với việc vận chuyển chậm xảy ra cho hành khách.

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 (SDR). 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.

## V. VẬN ĐƠN HÀNG KHÔNG (Air Waybill - AWB)

### 1. Khái niệm

Khi gửi hàng bằng máy bay, người gửi hàng phải điền vào một giấy tờ gọi là Giấy gửi hàng hàng không (Air Consignment Note) theo Công ước Vác-sa-va 1929 hay Vận đơn hàng không (AWB) theo Nghị định như Hague 1955.

Vận đơn hàng không (Air Waybill - AWB) là một chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không do người gửi hàng lập và được ký bởi người chuyên chở hoặc đại diện của họ xác nhận việc nhận hàng để chở bằng máy bay.

Vận đơn hàng không phải có các chi tiết sau:

- Ghi rõ nơi đi và nơi đến;
- Nếu nơi đi và nơi đến nằm trong lãnh thổ của một nước thành viên và có một nơi dừng nằm trên lãnh thổ của một nước khác thì phải ghi rõ nơi dừng đó;
- Thông báo cho người gửi hàng về việc áp dụng Công ước Vác-sa-va và giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở.

Vận đơn hàng không được làm thành ba bản gốc: Bản thứ nhất ghi "dành cho người chuyên chở" và do người gửi hàng ký. Bản thứ 2 ghi "dành cho người nhận hàng" do người gửi hàng và người chuyên chở cùng ký và gửi kèm hàng hóa. Bản thứ 3 do người chuyên chở ký và sẽ trao cho người gửi hàng khi nhận hàng để chở.

## 2. Chức năng của vận đơn hàng không

Vận đơn hàng không có các chức năng sau đây:

- AWB là một bằng chứng của một hợp đồng vận tải hàng hóa bằng đường hàng không ký kết giữa người gửi hàng và người chuyên chở;

- Là bằng chứng về việc nhận hàng để chở của hãng hàng không;

- Là hóa đơn thanh toán cước phí;

- Là chứng từ bảo hiểm;

- Là tờ khai hải quan;

- Là hướng dẫn đối với nhân viên hàng không.

Khác với vận đơn đường biển, vận đơn hàng không không có khả năng lưu thông, tức là không thể mua, bán, chuyển nhượng và khi nhận hàng không cần xuất trình bản gốc (chỉ cần có giấy báo nhận hàng và căn cước nhận dạng).

## 3. Phân loại vận đơn hàng không

Căn cứ vào nghiệp vụ gom hàng, AWB được chia thành 2 loại:

- Vận đơn chủ (Master AWB - MAWB): là vận đơn mà hãng hàng không cấp cho người gom hàng (người giao nhận) khi người này gửi cho hãng hàng không một lô hàng gồm nhiều chủ hàng.

- Vận đơn gom hàng (House AWB - HAWB): là vận đơn mà người gom hàng (người giao nhận) cấp cho người gửi hàng khi người gửi hàng giao hàng lẻ cho người gom hàng.

Căn cứ vào người cấp AWB, AWB có các loại sau đây:

- Vận đơn của hãng hàng không (Airline AWB): là vận đơn do hãng hàng không phát hành, trên đó có ghi biểu tượng nhận dạng của người chuyên chở. Vận đơn này được sử dụng khi hãng hàng không đóng vai trò là người chuyên chở hàng không.

- Vận đơn trung lập (Neutral AWB): là loại vận đơn tiêu chuẩn (Standardized Neutral AWB Form) do IATA phát hành năm 1986. Trên vận đơn này không in sẵn tên người chuyên chở, không có biểu

tượng của người chuyên chở, nhưng có chữ *As Carrier* (là người chuyên chở). FIATA đề nghị người giao nhận sử dụng loại vận đơn này khi họ làm dịch vụ gom hàng (đóng vai trò người thầu chuyên chở) hoặc làm đại lý cho một người chuyên chở thực tế. Vận đơn này được đưa ra nhằm thay cho vận đơn gom hàng (House AWB) vì vận đơn gom hàng không đáp ứng được yêu cầu của UCP (Các Quy tắc và Thực hành thống nhất về tín dụng chứng từ) khi thanh toán bằng L/C.

Vận đơn hàng không trung lập có đặc điểm: phía trên có chữ FIATA và chữ *As Carrier*, phía dưới có ghi chú “Khi vận đơn này do người giao nhận phát hành với tư cách của một người thầu chuyên chở để vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không thì thỏa thuận rằng việc vận chuyển đến sân bay đi (như ghi ở mặt trước của vận đơn này) không làm thành một phần của hợp đồng vận tải hàng không này. Khi người phát hành vận đơn này đảm nhận dịch vụ vận chuyển đó được thực hiện theo một hợp đồng riêng phụ thuộc vào điều kiện hiện hành của Hiệp hội giao nhận quốc gia mà thôi. Khi không có các điều kiện hiện hành của Hiệp hội giao nhận quốc gia như vậy thì sẽ áp dụng điều kiện của công ty hoặc luật lệ vận tải hàng không quốc gia”.

#### **4. Phát hành và phân phối AWB**

AWB được phát hành theo bộ (liên). Một bộ vận đơn hàng không gồm 3 bản gốc (Original) và từ 6 đến 11 bản sao (đánh số từ copy 4, copy 5... copy 11). Các bản gốc khác bản sao ở chỗ: các bản gốc được in theo các màu khác nhau và in cả hai mặt, còn các bản sao được in trên nền trắng, mặt sau để trống.

Các bản gốc và bản sao phân phối như sau:

Bản gốc 1 (Original 1), màu xanh lá cây - cho người chuyên chở;

Bản gốc 2 (Original 2), màu hồng - gửi cùng hàng hóa đến nơi đến cho người nhận;

Bản gốc 3 (Original 3), màu xanh da trời - cho người gửi hàng;

Bản copy 4, màu vàng - làm biên lai giao hàng ở nơi đến;

Bản copy 5 - cho sân bay đến;

- Bản copy 6 - cho người chuyên chở thứ 3;
- Bản copy 7 - cho người chuyên chở thứ 2;
- Bản copy 8 - cho người chuyên chở thứ 1;
- Bản copy 9 - cho đại lý;
- Bản copy 10 và 11 - phụ thêm cho người chuyên chở;
- Bản copy 12 - cho Hải quan.

### **5. Nội dung của AWB**

Bản gốc của AWB gồm hai mặt:

Mặt trước gồm các ô để trống để người gửi hàng và người chuyên chở điền vào các thông tin cần thiết như:

- Tên và địa chỉ của người gửi hàng;
- Số tài khoản của người gửi hàng
- Tên và địa chỉ của người nhận;
- Số tài khoản của người nhận;
- Tên đại lý của người chuyên chở phát hành vận đơn;
- Mã số IATA và số tài khoản của đại lý;
- Tên sân bay đi, tên người chuyên chở thứ nhất và hành trình;
- Tên các sân bay dọc đường và người chuyên chở trên chặng đó;
- Tên sân bay đến;
- Số chuyến bay, ngày tháng...;
- Tên hàng, trọng lượng, thể tích, kích thước...;
- Giá trị hàng hóa cho việc chuyên chở và cho hải quan;
- Cam kết của người gửi hàng về tính chính xác của các chi tiết kê khai kể cả hàng nguy hiểm nếu có;
- Mức cước và các chi phí khác, phương thức thanh toán...;
- Mã thanh toán cước, tổng tiền cước;
- Chữ ký của người gửi hàng hay đại lý;

- Số AWB, tên người chuyên chở;
- Tình trạng hàng hóa lúc nhận;
- Ngày và nơi phát hành AWB;
- Chữ ký của người phát hành hoặc đại lý...

Mặt sau của AWB gồm hai mục lớn: Thông báo về giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở và Điều kiện của hợp đồng, gồm các nội dung chủ yếu như: Giới hạn trách nhiệm hiện hành của người chuyên chở (20 USD/kg); Các định nghĩa; Nguồn luật điều chỉnh; Nghĩa vụ của người chuyên chở; Quy định việc áp dụng biểu cước; Việc báo tin hàng đến giao hàng; Thông báo tổn thất và khiếu nại với người chuyên chở...

Ngoài AWB, trong vận tải hàng không còn sử dụng các chứng từ khác như Thư chỉ dẫn của người gửi hàng (Shipper's Letter of Instruction), Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), Bản lược khai hàng hóa (Cargo Manifest), Giấy kê khai hàng nguy hiểm, Giấy chứng nhận chuyên chở động vật sống và các giấy tờ khác mà hợp đồng yêu cầu.

## **VI. CƯỚC PHÍ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG**

### **1. Biểu cước hàng không**

Cước phí hàng không, quy tắc và cách thức tính cước của các hãng hàng không trên thế giới được in và phát hành thành từng cuốn có tên là Biểu cước vận tải hàng không (TACT - The Air Cargo Tariff). TACT được phát hành thành 2 cuốn:

- Cuốn thứ nhất nói về các quy tắc, thủ tục tính cước được phát hành hai lần trong một năm;
- Cuốn thứ 2 về giá cước được phát hành hai tháng một lần, thành hai bản: một bản giá cước ở vùng Bắc Mỹ và một bản giá cước ở vùng còn lại.

### **2. Cơ sở tính cước và các loại cước**

Cước phí hàng không được tính trên cơ sở trọng lượng, nếu hàng nặng, theo thể tích nếu hàng nhẹ và công kênh và theo giá trị nếu

hàng quý hiếm. Giá cước phụ thuộc vào: tính thường xuyên của việc vận chuyển; sự cạnh tranh giữa các hãng hàng không; loại hàng và khối lượng hàng hóa vận chuyển; giá trị hàng hóa; yêu cầu về phương tiện xếp dỡ.

Có các loại giá cước sau đây:

- Cước hàng bách hóa (General Cargo Rates - GCR): là loại cước áp dụng cho những hàng hóa thông thường vận chuyển giữa hai sân bay mà trên đó không áp dụng bất kỳ một loại cước đặc biệt nào. Cước này cao hay thấp phụ thuộc vào trọng lượng của hàng hóa, khối lượng hàng hóa càng nhiều thì giá cước càng hạ.

- Cước tối thiểu (Minimum Charges - M): là giá cước thấp nhất mà một hãng hàng không có thể vận chuyển một lô hàng, có tính đến các chi phí cố định mà hãng hàng không phải chi ra để vận chuyển.

- Cước đặc biệt (Specific Commodity Rates - SCR): là loại cước áp dụng cho những hàng hóa đặc biệt từ một địa điểm xuất phát cụ thể đến một nơi đến cụ thể. Cước này thường thấp hơn cước hàng bách hóa và được công bố cho những hàng đặc biệt hay trên những tuyến đường nhất định. Mục đích của cước này là dành cho chủ hàng một giá cước cạnh tranh để khuyến khích họ gửi hàng bằng máy bay để tận dụng hết khả năng chuyên chở của hãng hàng không.

- Cước phân loại hàng (Class Rates/Commodity Classification Rates): Cước này thường được thể hiện bằng số phần trăm của cước bách hóa hoặc một khoản phụ thêm vào cước hàng bách hóa và được áp dụng cho một số ít mặt hàng ở trong hoặc giữa các khu vực quy định. Cước này được áp dụng khi không có cước đặc biệt cho hàng hóa nào đó. Các mặt hàng thường áp dụng loại cước này là: động vật sống (150% GCR); hàng giá trị cao; vàng bạc, đá quý (200% GCR); sách, báo, tạp chí, catalogue, sách cho người mù, hài cốt... (50%).

- Cước áp dụng cho tất cả các mặt hàng (Freight All Kinds - FAK): loại cước này mới được đưa ra trong những năm gần đây nhằm đơn giản hóa biểu cước. Giá cước này tính theo khối lượng và áp dụng chung cho tất cả các mặt hàng trong một container mà không phân

biệt hàng đó là hàng gì. Cước này không áp dụng cho các mặt hàng như hàng dễ hư hỏng, động vật sống, hàng giá trị cao...

- Cước container (Container Rates): Nếu hàng được đóng trong container thích hợp với việc vận chuyển bằng máy bay thì hãng hàng không sẽ áp dụng một giá cước hạ hơn.

- Cước ULD: áp dụng khi hàng chở bằng ULD.

- Cước giá trị: là cước tính theo giá trị hàng hóa kê khai. Ví dụ, nếu hàng có giá trị trên 20 USD/kg thì cước là 5% giá trị kê khai.

- Cước thuê bao máy bay là cước áp dụng khi thuê cả máy bay để chở hàng.

## VII. THÔNG BÁO TỒN THẤT VÀ KHIẾU NẠI NGƯỜI CHUYÊN CHỞ HÀNG KHÔNG

Điều 26, Công ước Vác-sa-va nói rằng: Việc nhận hàng mà không có khiếu nại gì là bằng chứng hiển nhiên rằng hàng hóa hoặc hành lý đã được giao trong điều kiện tốt và phù hợp với chứng từ vận chuyển. Theo Công ước, khi hàng hóa bị hư hỏng, tổn thất, người có quyền nhận hàng phải thông báo cho người chuyên chở hàng không và khiếu nại với người chuyên chở hàng không trong thời hạn sau đây:

- Đối với hư hỏng dễ thấy của hàng hóa: ngay sau khi phát hiện ra hư hỏng và muộn nhất là sau 7 ngày kể từ ngày nhận hàng;

- Đối với chậm trễ: trong vòng 14 ngày kể từ ngày hàng hóa được đặt dưới sự định đoạt của người nhận;

Còn theo quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006, trước khi khởi kiện về mất mát, thiếu hụt, hư hỏng, vận chuyển chậm hàng hoá, hành lý ký gửi, người có quyền khởi kiện phải khiếu nại bằng văn bản đến người vận chuyển trong thời hạn sau đây:

- 7 ngày, kể từ ngày nhận hành lý trong trường hợp mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hành lý;

- 14 ngày, kể từ ngày nhận hàng trong trường hợp thiếu hụt, hư hỏng hàng hoá; 21 ngày, kể từ ngày phải trả hàng trong trường hợp mất mát hàng hoá;

- 21 ngày, kể từ ngày người có quyền nhận đã nhận được hành lý hoặc hàng hoá trong trường hợp vận chuyển chậm.

Cũng theo Luật 2006, người vận chuyển phải thông báo cho người khiếu nại biết việc chấp nhận hoặc không chấp nhận khiếu nại trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày nhận được khiếu nại. Trường hợp khiếu nại không được chấp nhận hoặc quá thời hạn trên mà không nhận được thông báo trả lời thì người khiếu nại có quyền khởi kiện.

Thông báo tổn thất và khiếu nại có thể gửi cho:

- Người chuyên chở có vận đơn đang sử dụng;
- Người chuyên chở thứ nhất;
- Người chuyên chở cuối cùng;
- Người chuyên chở thực tế đã gây ra mất mát, hư hỏng trên chặng đường anh ta chuyên chở.

Nếu người chuyên chở hàng không không giải quyết khiếu nại hoặc giải quyết không thỏa đáng thì chủ hàng có quyền kiện ra toà.

Theo quy định của Công ước Vác-sa-va cũng như Luật hàng không dân dụng 2006 của Việt nam, thời gian khởi kiện là 2 năm, kể từ:

- Ngày máy bay đến, hoặc ngày đáng lẽ máy bay đến;
- Ngày mà việc vận chuyển chấm dứt.

Theo sự lựa chọn của bên nguyên, việc khởi kiện có thể được tiến hành tại một toà án có thẩm quyền trong lãnh thổ của một nước thành viên, hoặc trước toà án có thẩm quyền nơi người chuyên chở cư trú hoặc có trụ sở kinh doanh chính hoặc nơi anh ta có một cơ sở mà thông qua đó hợp đồng được ký kết.

## VIII. GIAO NHẬN HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

### 1. Đại lý hàng hóa hàng không (Air Cargo Agency)

Đại lý hàng hóa hàng không là một trung gian rất cần thiết, làm cầu nối giữa một bên là chủ hàng và một bên là người chuyên chở/hãng hàng không.

Cơ quan trung gian này có hai loại:

- Đại lý hàng hóa của IATA (IATA Cargo Agent): là một đại lý giao nhận do một hãng hàng không thuộc IATA chấp nhận phù hợp với các tiêu chuẩn của FIATA, và

- Người giao nhận hàng không (Air Freight Forwarder): người giao nhận hàng không, có thể là đại lý hàng hóa hàng không của IATA hoặc không. Người này thường cung cấp dịch vụ gom hàng.

Phạm vi kinh doanh của hai loại đại lý này khác nhau:

### ***1.1. Đại lý hàng hóa hàng không***

Để trở thành đại lý hàng hóa hàng không của IATA, người giao nhận cần đảm bảo các điều kiện sau đây:

- + Chứng minh được khả năng kinh doanh hàng hóa hàng không;
- + Có các phương tiện vật chất để kinh doanh kể cả trụ sở làm việc;
- + Có đội ngũ nhân viên có chất lượng, trong đó phải có ít nhất hai chuyên gia đã được đào tạo để làm hàng nguy hiểm, đã qua được kỳ sát hạch thích hợp của IATA;
- + Có đủ nguồn tài chính.

Đại lý hàng hóa hàng không có thể cung cấp các dịch vụ cho chủ hàng cũng như các dịch vụ cho hãng hàng không.

*Đối với chủ hàng:*

- + Cung cấp phương tiện để nhận và gom các chuyến hàng xuất khẩu từ khách hàng;
- + Chuẩn bị các chứng từ về vận tải hàng không;
- + Kiểm tra tính phù hợp của giấy phép xuất, nhập khẩu với quy định của Chính phủ;
- + Đảm bảo rằng các giấy chứng nhận bao bì đối với hàng nguy hiểm phù hợp với quy định của FIATA và Chính phủ;
- + Lo liệu việc vận chuyển và đặt chỗ với hãng hàng không và lên kế hoạch giao hàng tại sân bay;

+ Mua bảo hiểm cho khách hàng và theo dõi quá trình vận chuyển hàng hóa;

+ Làm tư vấn về vận tải cho các nhà xuất, nhập khẩu...

*Đối với hãng hàng không:*

Đại lý hàng hóa hàng không phải chuẩn bị để cho hàng hóa ở trong điều kiện “sẵn sàng vận chuyển”, cụ thể là phải:

+ Phát hành vận đơn hàng không (AWB) theo chỉ dẫn của người gửi hàng;

+ Lập tất cả các chứng từ cần thiết đi theo AWB và kiểm tra các chứng từ đó trước mỗi chuyến hàng;

+ Đánh ký mã hiệu, nhãn hiệu, ghi tên, địa chỉ của người nhận;

+ Đóng gói hàng hóa một cách thích hợp cho việc xếp dỡ, vận chuyển.

Trách nhiệm của người đại lý đối với hãng hàng không kết thúc khi anh ta đã giao hàng và chứng từ cho người chuyên chở. Người đại lý được hưởng một khoản hoa hồng 5% trên cước phí vận tải từ hãng hàng không.

## **1.2. Người giao nhận hàng không**

Ngoài các dịch vụ như đại lý hàng hóa hàng không, người giao nhận hàng không còn cung cấp các dịch vụ sau đây:

- *Gom hàng*: Người giao nhận gom những lô hàng nhỏ của người gửi hàng có cùng nơi đến thành những lô hàng lớn để gửi cho hãng hàng không trên một vận đơn. Đại lý của anh ta tại nơi đến sẽ nhận hàng và phân phối cho từng người nhận. Người này gọi là đại lý phân phối hàng lẻ (break bulk agent). Bằng việc gom hàng, người giao nhận được hưởng giá cước thấp từ hãng hàng không. Khoản tiền chênh lệch này, người giao nhận cũng dành cho người gửi hàng một phần bằng cách thu cước theo giá thấp hơn mức cước mà người gửi hàng trực tiếp gửi hàng với hãng hàng không. Khi gom hàng, người giao nhận sẽ cấp vận của riêng mình là vận đơn gom hàng (House AWB).

- Dịch vụ đối với hàng xuất khẩu:

+ Theo dõi quá trình vận chuyển của hàng hóa, kể cả việc chuyển tải, tiếp gửi và giao hàng tại nơi đến cuối cùng;

+ Cung cấp các lô hàng lớn cho việc thuê cả chuyến máy bay;

+ Ghi ký mã hiệu hàng hóa;

+ Xếp hàng vào container để giao cho hãng hàng không...

- Dịch vụ đối với hàng nhập khẩu:

+ Lo liệu việc giao hàng lẻ cho người nhận;

+ Làm thủ tục hải quan và giao hàng;

+ Cấp tiền để trả thuế nhập khẩu và hải quan;

+ Lập chứng từ để tái xuất...

Trách nhiệm của người giao nhận là từ khi nhận hàng từ hãng hàng không đến khi giao hàng cho người nhập khẩu trong nội địa.

## 2. Giao hàng hóa xuất khẩu

Giao hàng xuất khẩu bằng đường hàng không phải qua các bước sau đây:

**2.1. Lưu cước (ký Booking Note) với hãng hàng không hoặc với người giao nhận (Forwarder):** Người gửi hàng phải điền vào Booking Note theo mẫu của hãng hàng không với các nội dung như: Tên người gửi, người nhận, bên thông báo; Mô tả hàng hóa: loại hàng, trọng lượng, số lượng, thể tích; Tên sân bay đi, sân bay đến; Cước phí và thanh toán...

**2.2. Vận chuyển, đóng hàng và giao hàng cho người chuyên chở:**

- Chuẩn bị mọi giấy tờ cần thiết cho lô hàng;

- Lập phiếu cân hàng (Scaling Report);

- Đóng gói, ghi ký mã hiệu, dán nhãn hiệu;

- Làm thủ tục hải quan;

- Giao hàng cho hãng hàng không.

### **2.3. Lập AWB:**

Sau khi hàng được xếp vào Pallet, Igloo hay Container, cán bộ giao nhận liên hệ với hãng hàng không để nhận AWB và điền các chi tiết vào AWB. Nếu gửi hàng qua người giao nhận sẽ có hai loại AWB được sử dụng là Master AWB (MAWB) do hãng hàng không cấp cho người giao nhận và House AWB (HAWB) do người giao nhận cấp khi người này làm dịch vụ gom hàng. Vận đơn được lập thành ba bản gốc và các bản sao như đã nói ở phần trên.

**2.4. Thông báo cho người nhận về việc gửi hàng:** Nội dung của thông báo gồm: Số HAWB/MAWB; người gửi, người nhận; Tên hàng, số lượng, trọng lượng, thể tích; Tên sân bay đi, sân bay đến; Ngày khởi hành (ETD), ngày dự kiến đến (ETA)...

### **2.5. Lập bộ chứng từ thanh toán và thanh toán các khoản cần thiết.**

Chủ hàng/người giao nhận cần lập bộ chứng từ để thanh toán theo quy định cũng như thanh toán các khoản cần thiết cho các bên liên quan.

## **3. Nhận hàng hóa nhập khẩu**

Nhận hàng nhập khẩu bằng đường hàng không được tiến hành theo các bước sau:

**3.1. Nhận các giấy tờ, chứng từ:** Sau khi nhận được Giấy báo hàng đến, người nhận phải đến hãng hàng không để nhận các giấy tờ, chứng từ liên quan.

**3.2. Nhận hàng tại sân bay:** Mang chứng minh thư và giấy giới thiệu để nhận hàng tại sân bay. Khi nhận phải kiểm tra hàng hóa, nếu có hư hỏng, đồ vỡ phải lập biên bản giám định, có xác nhận của kho để khiếu nại sau này.

### **3.3. Làm thủ tục hải quan:**

Trước khi làm thủ tục, phải đăng ký tờ khai. Hồ sơ đăng ký làm thủ tục hải quan bao gồm (thường đăng ký trước một buổi):

- Vận đơn bản gốc số 2 (AWB Original 2);

- Phiếu đóng gói (Packing List);
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice);

Sau khi xem xét hồ sơ, hải quan tiến hành kiểm tra và ký thông báo thuế.

#### ***3.4. Thanh toán các khoản và đưa hàng ra khỏi sân bay***

Sau khi thanh toán cho sân bay các khoản lệ phí cần thiết, chủ hàng hoặc người giao nhận sẽ đưa hàng rời khỏi sân bay về kho hàng của công ty.

## CÂU HỎI ÔN TẬP VÀ XỬ LÝ TÌNH HUỐNG CHƯƠNG IV

1. Trình bày vị trí, đặc điểm của vận tải hàng không?
2. Nêu các yếu tố trong cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không?
3. AWB là gì? Nêu các chức năng của AWB?
4. Trình bày cách lập và phân phối AWB?
5. Trình bày cơ sở pháp lý của vận tải hàng không quốc tế?
6. Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở hàng không quốc tế theo Công ước Vacsava 1929?
7. Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở hàng không theo các văn bản sửa đổi Công ước Vacsava 1929?
8. Trình bày các vấn đề có liên quan đến nội dung khiếu nại và kiện tụng người chuyên chở hàng không quốc tế?
9. Trình bày cơ sở pháp lý của vận tải Hàng không Việt Nam?
10. Trình bày thủ tục khiếu nại và kiện tụng người chuyên chở Hàng không Việt Nam?
11. Trình bày các loại cước phí trong vận tải hàng không?
12. Có 2 lô hàng gửi bằng đường hàng không, hãy tính toán xem công ty giao nhận sẽ được hưởng lợi như thế nào từ dịch vụ của mình, biết rằng:

Biểu cước do hãng hàng không bán cho các Công ty giao nhận là (cước Nội Bài - Tokyo):

- Dưới 50 kg: 200 USD ~ 4 USD/kg (Tối thiểu là 30 kg)
- 51 - 100 kg: 390 USD ~ 3,9 USD/kg
- 101 - 150 kg: 562,5 USD ~ 3,75 USD/kg
- 151 - 200 kg: 710 USD ~ 3,55 USD/kg
- 201 - 500 kg: 1650 USD ~ 3,30 USD/kg
- 500 - 1000 kg: 3000 USD ~ 3 USD /kg

Lô hàng thứ nhất: 40 kiện: 30 × 40 × 60 (cm), trọng lượng thực tế là 512 kg

Lô hàng thứ hai: 15 kiện: 25 × 30 × 80 (cm), trọng lượng thực tế là 135 kg

## Chương V

# GOM HÀNG VÀ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

## I. GOM HÀNG

### 1. Khái niệm

Trong chuyên chở hàng hóa bằng container, dịch vụ gom hàng là không thể thiếu được. Gom hàng (Consolidation, Groupage) 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 nhiều người nhận ở cùng một nơi đến. Hàng lẻ (less than container load - LCL) là những lô hàng nhỏ không đủ để đóng gói trong một container hoặc là những lô hàng lớn nhưng có nhiều người gửi và nhiều người nhận. Hàng nguyên (full container load - FCL) là những lô hàng lớn hơn, đủ để đóng trong một hay nhiều container và thường có một người gửi và một người nhận.

Người kinh doanh dịch vụ gom hàng gọi là người gom hàng (Người gom hàng) và gom hàng được tiến hành theo quy trình sau:

- Người gom hàng nhận các lô hàng lẻ từ nhiều người gửi hàng tại trạm giao nhận đóng gói hàng lẻ (CFS).

- Tập hợp lại thành lô hàng nguyên, kiểm tra hải quan và đóng vào container tại CFS.

- Gửi các container này bằng đường biển (đường sắt hoặc đường hàng không...) cho đại lý của mình tại nơi đến.

- Đại lý của người gom hàng ở nơi đến nhận các container này, dỡ hàng ra và giao cho các người nhận tại CFS của nơi đến.

### 2. Lợi ích của gom hàng

Gom hàng mang lại lợi ích cho tất cả các bên có liên quan: người xuất khẩu, người gửi hàng, người chuyên chở, người giao nhận và cho cả nền kinh tế quốc dân.

### **2.1. Đối với người xuất khẩu (người gửi hàng)**

- Người gửi hàng được lợi do họ trả tiền cước cho người gom hàng theo giá thấp hơn so với giá cước mà họ thường trả cho người chuyên chở (hãng tàu);

- Người gửi hàng cảm thấy thuận lợi khi làm việc với một người giao nhận có khả năng cung cấp dịch vụ gom hàng đi tất cả các tuyến, hơn là liên hệ với nhiều hãng tàu mà mỗi một hãng cũng chỉ kinh doanh trên một vài tuyến đường nhất định;

- Người gom hàng thường cung cấp các dịch vụ vận tải từ cửa đến cửa (door to door) và dịch vụ phân phối mà các hãng tàu thường không làm.

### **2.2. Đối với người chuyên chở**

- Tiết kiệm được giấy tờ, chi phí và thời gian do không phải giải quyết các lô hàng lẻ;

- Tận dụng hết khả năng chuyên chở vì người gom hàng đã đóng đầy các container;

- Không lo thất thu cước vì người gom hàng đã chịu trách nhiệm thu ở người gửi hàng lẻ và trực tiếp trả cho người chuyên chở coi như họ là chủ hàng của toàn bộ các lô hàng lẻ.

### **2.3. Đối với người giao nhận (Forwarder)**

Người giao nhận (khi là người gom hàng) được hưởng chênh lệch giữa tổng tiền cước thu được ở những người gửi hàng lẻ và tiền cước phải trả cho người chuyên chở theo giá cước hàng nguyên (FCL tariff rate) thấp hơn. Người gom hàng cũng thường được hưởng giá cước ưu đãi mà hãng tàu và những người chuyên chở khác dành cho vì họ luôn có khối lượng hàng hóa lớn và thường xuyên để gửi.

Lợi ích của gom hàng đối với các bên có thể minh họa bằng ví dụ sau đây:

- Có 50 lô hàng lẻ, mỗi lô 2 tấn. Cước hàng lẻ (LCL) theo biểu cước của hãng tàu là 60 USD/tấn = 6.000 USD.

Người giao nhận nhận từ những người gửi hàng và gom lại thành một lô hàng nguyên 100 tấn.

- Người giao nhận gửi lô hàng trên cho hãng tàu và cước hàng nguyên (FCL rate) của hãng tàu là 30 USD/tấn, tổng cước là 3.000 USD, tiết kiệm được 3.000 USD.

- Người nhận chỉ thu ở người gửi hàng lẻ theo giá 50 USD/tấn = 5.000 USD. Như vậy những người gửi hàng lẻ cũng tiết kiệm được 1.000 USD.

- Người gom hàng (người giao nhận) được hưởng khoản chênh lệch là:  $5.000 - 3.000 = 2.000$  USD.

Như vậy, gom hàng không những tăng thu cho người giao nhận mà còn giảm chi cho người gửi hàng, tức là giảm chi đối với hàng xuất khẩu và tăng khả năng cạnh tranh của hàng hóa trên thị trường quốc tế.

### 3. Vai trò của người gom hàng

Khi nhận hàng từ người gửi hàng lẻ, người gom hàng sẽ nhân danh mình cấp vận đơn gom hàng (House Bill of Lading) hoặc biên lai nhận hàng (Forwarder's Certificate of Receipt) cho từng chủ hàng lẻ. Tại nơi đến, người nhận phải xuất trình vận đơn gom hàng mới được nhận hàng. Về nguyên tắc, người gom hàng phải đóng vai trò là người chuyên chở (Carrier) vì anh ta đã cam kết vận chuyển hàng hóa từ nơi này đến một nơi khác. Tuy nhiên, do vận đơn gom hàng chưa được Phòng Thương mại Quốc tế thông qua và có nội dung không thống nhất trên toàn thế giới nên có những vận đơn gom hàng lại ghi người gom hàng chỉ đóng vai trò là đại lý (Agent). Vì 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 quy định của vận đơn mà họ cấp. Nếu người gom hàng cấp FBL (Vận đơn vận tải đa phương thức của FIATA) thì họ luôn luôn đóng vai trò là người chuyên chở.

Trong hoạt động của mình, người gom hàng có thể sử dụng dịch vụ vận tải của người chủ các phương tiện vận tải khác nhau

(người chuyên chở đường biển, đường bộ, đường hàng không...). Trong trường hợp này, nếu người gom hàng đóng vai trò là người chuyên chở thì họ là người thầu chuyên chở (Contracting Carrier) đối với chủ hàng và là người gửi hàng (Shipper) đối với người chuyên chở thực tế (Actual Carrier).

#### **4. Trách nhiệm của người gom hàng đối với hàng hóa**

Khi đóng vai trò là người chuyên chở thì người gom hàng không những phải chịu trách nhiệm về hành vi, lỗi lầm của mình mà còn phải chịu trách nhiệm về hành vi, lỗi lầm của những người làm công của mình. Họ phải chịu trách nhiệm về những tổn thất của hàng hóa trong suốt quá trình vận tải từ nơi nhận hàng để chở cho đến nơi giao hàng cuối cùng. Nói cách khác là anh ta phải chịu trách nhiệm về những tổn thất hư hỏng xảy ra khi hàng hóa còn nằm trong sự trông nom của người chuyên chở thực tế. Nhưng trong thực tế nhiều người giao nhận cũng không chấp nhận trách nhiệm đó. Họ vẫn tiếp tục coi mình chỉ là đại lý và ghi rõ điều này trong vận đơn gom hàng của mình như đã nói ở trên. Vì vậy Liên đoàn quốc tế các Hiệp hội Giao nhận (FIATA) khuyến khích người giao nhận sử dụng vận đơn vận tải đa phương thức của mình để chịu trách nhiệm thực sự về hàng hóa. Vận đơn vận tải đa phương thức của FIATA (FBL) đã được Phòng Thương mại Quốc tế thừa nhận và được sử dụng rộng rãi trong vận tải đa phương thức và dịch vụ gom hàng.

#### **5. Tiêu chuẩn để trở thành người gom hàng**

Người giao nhận hoặc công ty vận tải muốn trở thành người gom hàng phải có các điều kiện sau đây:

- Phải có các phương tiện phục vụ cho vận chuyển hàng hóa bằng container, kho, bãi, thiết bị xếp dỡ ở cảng bốc và cảng dỡ hàng.
- Phải có các đại lý ở các cảng nước ngoài để nhận và phân phối hàng.
- Có đội ngũ cán bộ hiểu biết luật lệ và nghiệp vụ vận chuyển hàng hóa bằng Container, có đủ kinh nghiệm và kỹ thuật đóng gói

hàng hóa vào Container để đảm bảo an toàn cho hàng hóa và tận dụng hết dung tích của Container.

- Có quan hệ rộng rãi với người vận tải để ký các hợp đồng vận tải dài hạn với giá cước ưu đãi.

- Có khả năng tài chính để gây được tín nhiệm trước khách hàng.

- Phải tham gia bảo hiểm trách nhiệm tại các Hội bảo hiểm vận tải đi suốt (TT Club).

## 6. Vận đơn gom hàng (House B/L, House AWB)

Vận đơn gom hàng là một chứng từ vận tải do người gom hàng cấp cho các chủ hàng lẻ khi người gom hàng nhận hàng từ các chủ hàng để vận chuyển bằng các phương tiện vận tải đường biển hoặc đường hàng không. Vận đơn này thường dùng với vận đơn chủ (Master B/L hoặc Master Air Waybill) do người vận tải cấp khi họ nhận hàng từ người gom hàng (Người giao nhận). Vận đơn này cũng có thể dùng để thanh toán nếu có thỏa thuận trong hợp đồng. Nội dung của vận đơn gom hàng, như đã nói ở trên là chưa thống nhất trên phạm vi thế giới và cũng chưa được Phòng Thương mại Quốc tế thừa nhận. Người cấp vận đơn gom hàng không nhất thiết là người chuyên chở mà có thể chỉ là đại lý, vì vậy vận đơn gom hàng không đáp ứng được yêu cầu của L/C. Do đó, FIATA đã đưa ra đề nghị đối với người giao nhận là sử dụng vận đơn vận tải đa phương thức của FIATA (FBL) trong vận tải đường biển và vận đơn trung lập (Neutral Air Waybill) theo mẫu của IATA, trong vận tải hàng không.

## II. VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

### 1. Khái niệm chung về vận tải đa phương thức

#### 1.1. Định nghĩa và lịch sử phát triển của vận tải đa phương thức

Vận tải đa phương thức (Multimodal Transport) hay còn gọi là vận tải liên hợp (Combined, Intermodal Transport) 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 Hoa Kỳ có tên là SEATRAN. Đó là vào năm 1928, sau

khi sắm được một tàu kiểu container của Anh, SEATRAN 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 Hoa Kỳ là SEALAND SERVICE Inc. hoàn thiện. Sau lần thử nghiệm đầu tiên vào năm 1956 với việc chuyên chở các xe rơ-móc (trailers) trên boong tàu dầu, các kỹ sư của SEALAND SERVICE đã quyết định để bộ phận 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. Vận tải đa phương thức không chỉ đơn thuần là sự kết hợp của hai hay nhiều phương thức vận tải mà việc 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 hóa từ nơi gửi đến nơi nhận một cách nhanh nhất, an toàn nhất, hiệu quả nhất. Vận tải đa phương thức là một phương pháp 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. Có thể định nghĩa vận tải đa phương thức như sau:

Vận tải đa phương thức (Multimodal Transport) quốc tế là một phương pháp vận tải trong đó hàng hóa được vận chuyển bằng hai hay nhiều phương thức vận tải khác nhau, trên cơ sở một chứng từ vận tải, một chế độ trách nhiệm và chỉ một người chịu trách nhiệm về hàng hóa trong suốt hành trình chuyên chở từ một địa điểm nhận hàng ở nước này đến một địa điểm giao hàng ở nước khác.

Từ định nghĩa trên, ta thấy vận tải đa phương thức quốc tế có những đặc điểm khác biệt so với phương pháp vận tải truyền thống:

- Có ít nhất hai phương thức vận tải tham gia,
- Trong hành trình vận tải đa phương thức chỉ sử dụng một chứng từ. Chứng từ đó có thể có những tên gọi khác nhau như: chứng

từ vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Document), vận đơn vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Bill of Lading), vận đơn vận tải liên hợp (Combined Transport B/L) hoặc B/L for Combined Transport Shipment or Port to Port Shipment...

- Trong hành trình vận tải đa phương thức chỉ có một người chịu trách nhiệm về hàng hóa trước người gửi hàng đó là người kinh doanh vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Operator - MTO). MTO phải chịu trách nhiệm về hàng hóa kể từ khi MTO đã nhận hàng để chở tại nơi đi cho đến khi đã giao xong hàng cho người nhận ở nơi đến.

- MTO chịu trách nhiệm đối với hàng hóa theo một chế độ trách nhiệm (regime of liability) nhất định. Chế độ trách nhiệm đó 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 thỏa thuận của hai bên.

- Nơi nhận hàng để chở và nơi giao hàng trong vận tải đa phương thức quốc tế thường ở những nước khác nhau.

- Trong vận tải đa phương thức hàng hóa thường được vận chuyển bằng những công cụ vận tải như container, trailer, pallet...

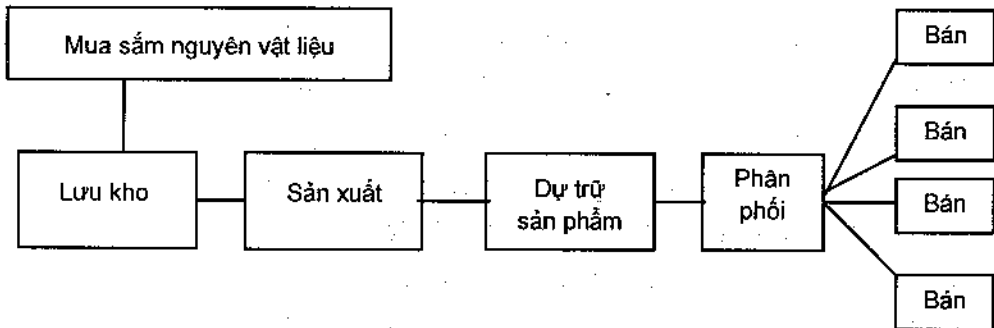
Nếu trong một hành trình, hàng hóa cũng được vận chuyển bằng hai hay nhiều phương thức vận tải nhưng lại sử dụng hai hoặc nhiều chứng từ và hai hoặc nhiều chế độ trách nhiệm (quy tắc, luật lệ) của các phương thức vận tải tương ứng thì đó không phải là vận tải đa phương thức mà gọi là vận tải đứt đoạn (Segmented Transport). Như vậy trong thực tế, chủ hàng có thể lựa chọn hoặc là vận tải đơn phương thức (Unimodal Transport), vận tải đa phương thức hoặc vận tải đứt đoạn tùy theo yêu cầu của việc vận chuyển và hiệu quả mà mỗi phương pháp mang lại.

Ưu điểm nổi bật của vận tải đa phương thức là khả năng vận tải từ cửa đến cửa (door to door transport) thông qua việc sử dụng những công nghệ mới nhất trong vận tải và thông tin, một đầu mối duy nhất, một chứng từ duy nhất, những thủ tục xuất nhập khẩu và hải quan đơn giản nhất nhằm giảm đến mức thấp nhất chi phí bỏ ra.

Vận tải đa phương thức ra đời là do:

a) *Nhu cầu hoàn thiện hệ thống cung ứng, phân phối vật chất (Logistics) của các nhà máy, xí nghiệp, công ty...*

Công nghiệp sản xuất đã đạt năng suất lao động rất cao nhờ áp dụng những kỹ thuật sản xuất tiên tiến và thành tựu mới của kỹ thuật thông tin. Muốn tối ưu hóa quá trình sản xuất, giảm giá thành, nâng cao khả năng cạnh tranh của hàng hóa chỉ còn cách cải tiến, hoàn thiện hệ thống cung ứng, phân phối vật chất để giảm đến mức thấp nhất thiệt hại do tồn kho, ứ đọng nguyên vật liệu, bán thành phẩm và thành phẩm. Hệ thống cung ứng, phân phối vật chất hay còn gọi là “Logistics” là nghệ thuật quản lý sự vận động của nguyên vật liệu và thành phẩm từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ cuối cùng. Nói cách khác Logistics là nghệ thuật quản lý dòng lưu chuyển của hàng hóa, nguyên liệu kể từ khi mua sắm qua các quá trình lưu kho, sản xuất, phân phối cho đến khi đưa đến tay người tiêu dùng. Sự vận động của nguyên liệu, hàng hóa trong hệ thống phân phối vật chất của một xí nghiệp, công ty được thể hiện theo sơ đồ sau đây:



**Logistics gồm 4 yếu tố cơ bản sau:**

- Vận tải;
- Marketing;
- Phân phối;
- Quản lý.

Trong 4 yếu tố trên vận tải là khâu quan trọng nhất. Chi phí vận tải thường chiếm 1/3 tổng chi phí của Logistics. Muốn giảm chi phí của quá trình này phải giảm chi phí vận tải, bao gồm nhiều chặng khác

nhau từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ ở các nước khác nhau. Việc vận tải phải bảo đảm thời hạn giao hàng, phải đảm bảo cung cấp nguyên vật liệu cho sản xuất kịp thời, đúng lúc (Just-In-Time), hàng hóa kịp thời cho người tiêu dùng, từ đó giảm đến mức thấp nhất chi phí, thiệt hại do lưu kho tồn đọng sản phẩm (Inventory Costs) để làm giảm toàn bộ chi phí Logistics nói chung.

Một phương pháp vận tải có thể đáp ứng được yêu cầu trên là vận tải đa phương thức.

*b) Yêu cầu và điều kiện mà cuộc cách mạng container tạo ra.*

Cuộc cách mạng container trong những năm 60, sự ra đời của tàu chuyên dụng chở container kiểu tổ ong (Cellular container vessels) tàu Ro-Ro, cần cẩu giàn (gantry cranes)... đã tạo ra năng suất lao động cao trong ngành vận tải biển, giải quyết được tình trạng ùn tàu tại các cảng nhưng lại gây ra tình trạng ùn container tại cảng và các các đầu mối giao thông khác. Điều này đòi hỏi phải tạo ra một phương pháp tổ chức vận tải mới để đưa nhanh hàng hóa từ nơi gửi đến nơi nhận, hay nói một cách khác là tạo ra một hệ thống vận tải từ cửa đến cửa (door to door transport) với sự tham gia của nhiều phương thức vận tải (đường biển, đường sắt, ô tô, hàng không, đường thủy nội địa...). Mặt khác, quá trình container hoá, những tiến bộ khác của giao thông vận tải, thông tin là cơ sở, là điều kiện thuận lợi cho sự ra đời và phát triển của vận tải đa phương thức.

Như vậy, vận tải đa phương thức ra đời là do nhu cầu hoàn thiện hệ thống Logistics và cũng do yêu cầu và điều kiện mà cuộc cách mạng container đã tạo ra.

### ***1.2. Các hình thức của vận tải đa phương thức***

Vận tải đa phương thức là sự kết hợp của hai hoặc nhiều phương thức vận tải sao cho thuận tiện và mang lại hiệu quả kinh tế cao. Thực tiễn vận tải đa phương thức quốc tế thường có các hình thức kết hợp hoặc theo các hệ thống sau đây:

*a) Vận tải biển/Vận tải hàng không (Sea/Air)*

Đây là kiểu kết hợp giữa tính kinh tế của vận tải biển và tốc độ của vận tải hàng không, hình thức này thường được dùng để chuyên

chở những hàng có giá trị cao như đồ điện, điện tử và những hàng hóa có tính thời vụ cao như quần áo, đồ chơi và được sử dụng phổ biến trên thế giới đặc biệt tuyến Viễn Đông - châu Âu.

*b) Vận tải hàng không /Vận tải ô tô (Air/Road)*

Dịch vụ nhặt và giao (Pick up and Delivery) của vận tải ô tô thường gắn liền với vận tải hàng không. Tuy vậy vận tải ô tô đường dài ngày càng được sử dụng nhiều ở châu Âu và Hoa Kỳ nhằm phục vụ các hãng hàng không có các tuyến bay qua Thái Bình Dương, Đại Tây Dương hoặc nối liền các lục địa.

*c) 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. Phương pháp này được sử dụng đầu tiên ở Hoa Kỳ gọi là Piggyback (Móc lưng dụng). Theo phương pháp này hàng hóa được đóng gói trong các trailer và được các tractor kéo đến các ga xe lửa. Tại các ga xe lửa các trailer được kéo lên toa xe mặt bằng và chở đến ga đến. Tại ga đến các tractor lại kéo các trailer xuống và chở tới nơi đến để giao cho người nhận hàng. Hình thức này được sử dụng nhiều ở châu Mỹ và châu Âu.

*d) Vận tải đường sắt /đường ô tô/vận tải thủy nội địa - Vận tải biển - Đường sắt/ô tô/vận tải thủy nội địa (Rail/Road/Inland Water-way - Sea - Rail/Road/Inland Waterway)*

Kiểu kết hợp này thường được dùng khi hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển từ một nước này đến một nước khác. Các phương thức vận tải khác như đường bộ, đường sắt...được sử dụng để chuyên chở hàng hóa từ một trung tâm ở trong nội địa của nước đi ra cảng và từ cảng của nước đến về các trung tâm tiêu thụ ở trong nội địa.

*e) Land Bridge (cầu lục địa)*

Theo hệ thống này hàng hóa (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. 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 21.000 km.

- Giữa châu Âu và Viễn Đông qua lãnh thổ của Hoa Kỳ.

Theo tuyến này hàng hóa từ các nước châu Âu được vận chuyển bằng đường biển đến các cảng phía Đông của Hoa Kỳ. Từ đây hàng hóa được vận chuyển bằng đường sắt sang các cảng phía Tây Hoa Kỳ như Los Angeles, Seattle... Từ các cảng này hàng hóa lại được vận chuyển bằng đường biển đến các nước thuộc vùng Đông Nam Á, Nhật Bản...

Từ năm 1990 hình thành một tuyến Landbridge mới qua lãnh thổ Mehico, đó là tuyến Viễn Đông - Mehico qua bờ biển phía Tây của Hoa Kỳ sử dụng loại tàu hỏa hai tầng (double stack train) có năng lực vận chuyển rất lớn của Hoa Kỳ.

#### e) *Mini-Bridge*

Đó là việc vận chuyển các container bằng tàu biển từ một cảng của nước này đến một cảng của nước khác, sau đó lại vận chuyển bằng đường sắt đến một thành phố cảng thứ hai của nước đến theo một vận đơn đi suốt do người chuyên chở đường biển cấp. Hình thức này thường được dùng để chuyên chở hàng hóa giữa Hoa Kỳ và vùng Viễn Đông, giữa Hoa Kỳ và châu Âu, giữa Hoa Kỳ và Australia...

#### f) *Micro-Bridge*

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. Hiệu quả của vận tải đa phương thức**

Vận tải đa phương thức ra đời mang lại hiệu quả to lớn cho các bên tham gia quá trình vận tải (người vận tải, chủ hàng, người giao nhận...) và cho xã hội.

Hiệu quả của vận tải đa phương thức là tổng hợp của những ưu điểm, lợi ích của việc chuyên chở hàng hóa bằng container, của việc gom hàng (Consolidation) và của phương pháp vận chuyển đi suốt (through transport). Phương pháp vận chuyển đi suốt có những ưu điểm, lợi ích sau đây:

- Tạo ra một đầu mối duy nhất trong việc vận chuyển từ cửa đến cửa.

Người gửi hàng chỉ cần quan hệ với một người duy nhất là MTO trong mọi việc liên quan đến vận chuyển hàng hóa bằng nhiều phương thức vận tải khác nhau, kể cả việc khiếu nại đòi bồi thường mất mát, hư hỏng của hàng hóa.

- Tăng nhanh thời gian giao hàng.

Đạt được điều này do giảm được thời gian chuyên tải và thời gian hàng hóa phải lưu kho tại các nơi chuyên tải nhờ có kế hoạch và phối hợp nhịp nhàng giữa các phương thức vận tải tạo thành một thao tác duy nhất (single operation). Trên nhiều tuyến đường vận tải đa phương thức, tổng thời gian vận tải được giảm đáng kể so với vận tải đơn phương thức.

- Giảm chi phí vận tải.

Nhờ sự kết hợp hai hay nhiều phương thức vận tải mà giảm được nhiều chi phí và thời gian vận tải, đặc biệt việc kết hợp giữa vận tải đường biển và vận tải hàng không đang được nhiều công ty sử dụng. Chẳng hạn việc vận chuyển máy thu vô tuyến từ Kobe (Nhật Bản) đi Amsterdam (Hà Lan) bằng phương pháp liên hợp tàu biển - máy bay (sea-air intermodal service) sẽ tiết kiệm được hơn một nửa chi phí sơ với vận tải máy bay và tiết kiệm được 2/3 thời gian so với vận tải đường biển. Nếu theo hệ thống Landbridge qua lãnh thổ Hoa Kỳ thì chi phí vận tải còn giảm nhiều nữa, tuy thời gian có dài hơn (Kobe - Seattle bằng tàu biển, Seattle - New York bằng tàu hỏa, New York - Amsterdam bằng tàu biển).

- Đơn giản hóa chứng từ và thủ tục.

Vận tải đa phương thức sử dụng một chứng từ duy nhất là chứng từ vận tải đa phương thức hoặc vận đơn vận tải đa phương thức. Các

thủ tục hải quan và quá cảnh cũng được đơn giản hóa trên cơ sở các Hiệp định, Công ước quốc tế hoặc khu vực, hai bên hay nhiều bên.

- Vận tải đa phương thức tạo ra điều kiện tốt hơn để sử dụng phương tiện vận tải, xếp dỡ và cơ sở hạ tầng, tiếp nhận công nghệ vận tải mới và quản lý hiệu quả hơn hệ thống vận tải.

- Vận tải đa phương thức 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 vận tải đa phương thức 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 tính an toàn của hàng hóa, khả năng giao hàng kịp thời và tính thuận tiện mà mỗi phương án vận tải tạo ra. Vận tải đa phương thức 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.

Tuy vậy, việc phát triển vận tải đa phương thức đòi hỏi phải đầu tư nhiều cho cơ sở hạ tầng như đường sá, cầu cống, ga, cảng, bến bãi, trạm đóng gói giao nhận container, phương tiện vận chuyển, xếp, dỡ.... Đây là một trở ngại lớn đối với các nước đang phát triển.

### **3. Tổ chức chuyên chở hàng hóa bằng vận tải đa phương thức**

#### **3.1. Cơ sở pháp lý của vận tải đa phương thức**

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 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).

Công ước này được thông qua tại Hội nghị của Liên Hợp quốc ngày 24/5/1980 tại Geneva gồm 84 nước tham gia. Cho đến nay Công ước này vẫn chưa có hiệu lực do chưa có đủ số nước cần thiết 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 481, đã có hiệu lực từ 01/01/1992.

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 hàng 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...

### **3.2. Người kinh doanh vận tải đa phương thức**

#### **a) Định nghĩa về người kinh doanh vận tải đa phương thức**

Như đã nói ở phần trên, trong vận tải đa phương thức chỉ có một người phải chịu trách nhiệm về hàng hóa trong toàn bộ hành trình. Người đó là người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO).

MTO, theo Công ước của Liên Hợp quốc về vận tải đa phương thức, là bất kỳ người nào, tự mình hoặc thông qua một người khác, ký kết một hợp đồng vận tải đa phương thức và hoạt động như là một bên chính (Principal) (chứ không phải là đại lý hoặc người thay mặt người gửi hàng hoặc những người chuyên chở tham gia vận tải đa phương thức) và chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức.

“Bản quy tắc” về chứng từ vận tải đa phương thức định nghĩa MTO một cách ngắn gọn hơn: “MTO là bất kỳ người nào ký kết một hợp đồng vận tải đa phương thức và chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng đó như một người chuyên chở”.

Điều cần nhấn mạnh ở đây: MTO, người tổ chức quá trình vận tải đa phương thức, là người duy nhất chịu trách nhiệm về hàng hóa trong toàn bộ hành trình trước chủ hàng với tư cách là người chuyên chở (Carrier) chứ không phải là đại lý (Agent).

MTO có thể tự mình thực hiện việc chuyên chở hoặc có thể thuê người khác để thực hiện một phần hoặc toàn bộ hợp đồng vận tải

đa phương thức. Nếu MTO tự mình chuyên chở hàng hóa thì MTO đồng thời là người chuyên chở thực tế (Actual Carrier, Performing Carrier). Nếu phải đi thuê người khác chuyên chở hàng hóa thì MTO là người thầu chuyên chở (Contracting Carrier).

*b) Các loại MTO*

*b.1) MTO có tàu (Vessel Operating Multimodal Transport Operators - VO - MTOs).*

Loại này 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 tức là đóng vai trò MTO. Các chủ tàu này thường không sở hữu và khai thác các phương tiện vận tải đường bộ, đường sắt, đường hàng không mà phải ký hợp đồng để thuê chở trên các chặng đó.

*b.2) MTO không có tàu (Non-Vessel Operating Multimodal Transport Operators - NVO - MTOs).*

Loại này có thể do những người sau đây cung cấp dịch vụ:

- Chủ sở hữu một trong các phương tiện vận tải khác không phải là tàu biển như ô tô, máy bay...nhưng lại cung cấp dịch vụ vận tải đi suốt. Tàu biển và loại phương tiện vận tải nào mà họ không có thì phải đi thuê.

- Những người kinh doanh những dịch vụ liên quan đến vận tải như bốc dỡ, kho hàng.

- Những người chuyên chở công cộng không có tàu (Non-Vessel Operating Common Carrier - NVOCC). 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 Hoa Kỳ).

- Người giao nhận (Freight Forwarder). Xu thế hiện nay là người giao nhận không chỉ làm đại lý mà họ còn cung cấp dịch vụ vận tải, đặc biệt vận tải đa phương thức, tức là họ đóng vai trò MTO. Trong tương lai loại MTO này là đối thủ cạnh tranh đáng gờm của VO - MTO. Loại này thích ứng với các nước đang phát triển vì không đòi

hỏi vốn đầu tư lớn. Hơn nữa nó có thể tập trung khả năng để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng.

*c) Trách nhiệm của MTO đối với hàng hóa*

Trách nhiệm của MTO đối với hàng hóa được quy định trong Công ước của Liên hợp quốc về vận tải đa phương thức quốc tế năm 1980 và trong Bản Quy tắc của UNCTAD/ICC về chứng từ vận tải đa phương thức số xuất bản 481, gồm 3 vấn đề cơ bản là thời hạn trách nhiệm, cơ sở trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm. Theo Công ước của Liên hợp quốc, trách nhiệm của MTO đối với hàng hóa như sau:

*c.1) Thời hạn trách nhiệm (Period of Responsibility)*

MTO phải chịu trách nhiệm về hàng hóa kể từ khi MTO đã nhận hàng để chở (take the goods in his charge) cho đến khi MTO giao hàng (deliver) cho người nhận.

MTO coi như đã nhận hàng để chở kể từ khi anh ta nhận hàng từ:

- Người gửi hàng hoặc người thay mặt người gửi hàng; hoặc
- Một cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ ba khác mà theo luật lệ hoặc quy tắc tại nơi nhận hàng để chở, hàng hóa phải giao qua những người đó để vận chuyển.

MTO coi như đã giao xong hàng khi:

- Đã giao cho người nhận; hoặc
- Đã đặt hàng hóa dưới sự định đoạt của người nhận phù hợp với hợp đồng vận tải đa phương thức hoặc luật lệ, hoặc tập quán buôn bán mặt hàng đó tại nơi giao hàng, trong trường hợp người nhận không nhận hàng từ MTO; hoặc
- Đã giao cho một cơ quan có thẩm quyền hoặc một bên thứ ba khác mà theo luật lệ hoặc tập quán tại nơi giao hàng, hàng hóa phải giao cho họ.

*c.2) Cơ sở trách nhiệm (Basis of Liability)*

MTO phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát hoặc do hư hỏng hàng hóa, cũng như chậm giao hàng nếu sự cố gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra khi hàng hóa còn thuộc

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 ngừa sự cố xảy ra và hạn chế hậu quả của nó.

Chậm giao hàng xảy ra khi hàng hóa không được giao trong thời hạn đã thỏa thuận. Nếu không thỏa 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 hóa không được giao trong một thời gian 90 ngày liên tục kể từ ngày thời hạn thỏa thuận hoặc trong một thời gian hợp lý nói trên thì có thể coi như hàng hóa đã mất.

MTO phải chịu trách nhiệm về những hành vi, thiếu sót của người làm công và đại lý của họ, khi người làm công hay đại lý hoạt động trong phạm vi công việc được giao. MTO còn phải chịu trách nhiệm về những hành vi, thiếu sót của những người mà anh ta sử dụng dịch vụ để thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức.

### *c.3) Giới hạn trách nhiệm (Limit of Liability)*

Theo công ước về vận tải đa phương thức thì giới hạn trách nhiệm của MTO là 920 SDR cho mỗi kiện hay đơn vị hoặc 2,75 SDR cho mỗi kilôgam hàng hóa cả 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, paller hoặc công cụ vận tải tương tự được sử dụng để đóng gói hàng hóa 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 chứng từ vận tải đa phương thức thì tất cả hàng hóa trong công cụ vận tải đó được coi là một kiện hoặc 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 kilogam hàng hóa cả bị mất hoặc hư hỏng.

Đối với việc chậm giao hàng thì giới 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 hóa xảy ra trên một chặng đường nào đó của vận tải đa phương thức mà trên chặng 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 là 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 phải 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.

Trách nhiệm của MTO đối với hàng hóa theo “Bản quy tắc” có thấp hơn chút ít so với Công ước. Bản quy tắc đã miễn trách nhiệm cho MTO, trong trường hợp hàng hóa 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 và quản trị tàu (khi hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa) hoặc do cháy, trù 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 hay đơn vị hoặc 2 SDR cho mỗi kilôgam hàng hóa cả bị mất hay hư hỏng.

Trách nhiệm của MTO như quy định của Công ước và Bản quy tắc gọi là chế độ trách nhiệm thống nhất (Uniform Liability System). Điều này có nghĩa là chỉ có một 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 những phương thức vận tải tham gia chuyên chở thì gọi là chế độ trách nhiệm từng chặng (Network Liability System).

Trong điều kiện hiện nay, khi Công ước của Liên Hợp quốc về vận tải đa phương thức chưa có hiệu lực thì vận tải đa phương thức hoặc được tiến hành trên cơ sở chế độ trách nhiệm thống nhất theo Bản quy tắc về chứng từ vận tải đa phương thức của UNCTAD/ICC (Bản quy tắc là một quy phạm pháp luật tùy ý nên muốn áp dụng các bên phải dẫn chiếu vào hợp đồng) hoặc trên cơ sở chế độ trách nhiệm từng chặng.

Nếu áp dụng chế độ trách nhiệm từng chặng, khi có tổn thất sẽ có hai trường hợp xảy ra:

a) Biết được tổn thất đã xảy ra ở chặng vận chuyển nào đó thì sẽ áp dụng chế độ trách nhiệm của phương thức vận tải tương ứng.

b) Không xác định được là tổn thất đã xảy ra ở chặng nào: Trong trường hợp này hai bên phải thỏa thuận trong hợp đồng vận tải đa phương thức (hoặc quy định sẵn trong chứng từ vận tải đa phương thức) là sẽ áp dụng chế độ trách nhiệm của phương thức vận tải nào (luật lệ, quy tắc nào...).

Các phương thức vận tải có thể tham gia vận tải đa phương thức là vận tải biển, vận tải đường ô tô, vận tải đường sắt, vận tải hàng không.... Nguồn luật điều chỉnh trách nhiệm của người chuyên chở trong các phương thức vận tải này như sau:

- Vận tải biển: có 3 quy tắc song song tồn tại (có hiệu lực) là: Hague Rules (1924); Hague - Visby Rules (1968) và Hamburg Rules (1978).

- Vận tải hàng không: Công ước Vác-sa-va 1929 và các Nghị định thư sửa đổi, bổ sung năm 1955, 1975; Công ước Guadalajara, 1961; Nghị định thư Guatemala, 1971 và các nghị định thư bổ sung khác...

- Vận tải đường bộ: Công ước về hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường bộ quốc tế (CMR), 1956.

Vận tải đường sắt: Công ước quốc tế về vận tải hàng hóa bằng đường sắt (CIM), 1961 và Công ước về vận tải đường sắt quốc tế (COTIF), 1980.

Khi áp dụng chế độ trách nhiệm thống nhất và trong trường hợp tổn thất của hàng hóa không xác định được đã xảy ra ở chặng nào thì phải thỏa thuận trước trong hợp đồng vận tải đa phương thức là sẽ áp dụng Quy tắc, Công ước nào nêu trên.

Khi vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt hoặc đường ô tô cũng có thể phải áp dụng cả luật quốc gia, nếu việc đó là bắt buộc.

### ***3.3. Thông báo tổn thất và khiếu nại với MTO***

#### ***a) Thông báo tổn thất:***

- Tổn thất rõ rệt: phải gửi thông báo bằng văn bản cho MTO không muộn hơn ngày làm việc sau ngày hàng được giao 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 hàng hóa được giao cho mình.

- Chậm giao hàng: thông báo phải gửi trong vòng 60 ngày liên tục 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 cho MTO trong những thời hạn trên thì việc giao hàng của MTO được coi là phù hợp với mô tả của chứng từ vận tải đa phương thức.

#### ***b) Khiếu nại với MTO:***

Thời hạn để khiếu nại MTO là 6 tháng (theo Công ước) và 9 tháng (theo Bản quy tắc) kể từ ngày giao hàng hoặc từ ngày hàng hóa đáng lẽ phải được giao cho người nhận. Việc thụ lý các vụ kiện có thể được tiến hành trong thời hạn 2 năm.

Hồ sơ khiếu nại phải gồm những giấy tờ, chứng từ cần thiết để chứng minh chổ lợi ích của người khiếu nại, cho những mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng mà MTO phải chịu trách nhiệm.

### **3.4. Chứng từ vận tải đa phương thức**

a) *Định nghĩa*: Chứng từ vận tải đa phương thức là một chứng từ chứng minh cho một hợp đồng vận tải đa phương thức, cho việc nhận hàng để chở của MTO và cho việc cam kết của MTO giao hàng phù hợp với các điều kiện, điều khoản của hợp đồng.

b) *Việc cấp và hình thức của chứng từ vận tải đa phương thức*. Khi MTO nhận hàng để chở, MTO hoặc người được MTO uỷ quyền cấp một chứng từ vận tải đa phương thức.

Theo yêu cầu của người gửi hàng, chứng từ vận tải đa phương thức có thể lưu thông được (Negotiable) hoặc không lưu thông được (Non-Negotiable).

Nếu là chứng từ lưu thông được thì nó sẽ được ký phát theo lệnh hoặc cho người cầm chứng từ (Bearer).

Nếu là theo lệnh thì chứng từ có thể chuyển nhượng được bằng cách ký hậu (Endorsement). Nếu là bearer thì có thể chuyển nhượng cho người thứ ba mà không cần ký hậu.

Khi phát hành một bộ chứng từ gốc, phải ghi rõ có mấy bản gốc trong một bộ. Nếu phát hành các bản sao (copy) thì trên từng bản sao phải có dấu là không lưu thông được (non-negotiable copy). Nếu là chứng từ không lưu thông được thì trên chứng từ có ghi rõ tên người nhận hàng.

### **c) Nội dung của chứng từ vận tải đa phương thức**

Chứng từ vận tải đa phương thức phải có các chi tiết sau đây:

- 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 hóa;
- Tên và trụ sở kinh doanh chính của MTO;
- Tên người gửi hàng;
- Người nhận hàng, nếu do người gửi hàng chỉ định;
- Ngày và nơi mà MTO nhận hàng để chở;
- Nơi giao hàng;
- Ngày và thời hạn giao hàng nếu có thỏa thuận giữa các bên;
- Chứng từ vận tải đa phương thức là lưu thông được hay không lưu thông được;
- Ngày và nơi cấp chứng từ vận tải đa phương thức;
- Chữ ký của MTO hoặc người được MTO uỷ quyền;
- Tiền cước cho mỗi phương thức vận tải nếu có thỏa thuận hoặc tiền cước do người nhận trả;
- Hành trình vận tải đa phương thức, các phương thức vận tải tham gia và nơi chuyển tải;
- Điều nói về việc áp dụng Công ước;
- Mọi chi tiết khác mà các bên thỏa thuận đưa vào nếu không trái với luật lệ của nước mà ở đó chứng từ vận tải đa phương thức được cấp.

*d) Các chứng từ vận tải đa phương thức thường dùng:*

Do công ước của Liên Hợp quốc về vận tải đa phương thức chưa có hiệu lực nên cho đến nay cũng chưa có một mẫu chứng từ vận tải đa phương thức mang tính chất quốc tế cho các nước áp dụng. Tuy vậy, 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 ra một số mẫu chứng từ vận tải đa phương thức để các bên áp dụng. Dưới đây là một số loại chứng từ vận tải đa phương thức được áp dụng rộng rãi nhất:

*d.1) FIATA Negotiable Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)*

Đây là loại vận đơn đi suốt do Liên đoàn quốc tế các Hiệp hội giao nhận (FIATA - Fédération Internationale des Associations de

Transitaires et Assimilés) soạn thảo để dùng cho các nhà giao nhận quốc tế, đồng thời đóng vai trò là MTO trong vận tải đa phương thức.

Vận đơn này đã được sửa đổi nhiều lần và được áp dụng rộng rãi nhất trong vận tải đa phương thức quốc tế hiện nay. Khi cấp FBL, người giao nhận không những phải chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức mà còn phải chịu trách nhiệm về những hành vi, lỗi lầm của người chuyên chở và các bên thứ ba khác mà anh ta sử dụng dịch vụ.

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 có thể dùng trong vận tải đường biển.

#### *d.2) COMBIDOC*

Loại chứng từ do BIMCO soạn thảo chủ yếu do các VO-MTO sử dụng. COMBIDOC cũng đã được Phòng Thương mại Quốc tế (ICC) thông qua.

#### *d.3) MULTIDOC*

Chứng từ này do Hội nghị của LHQ về buôn bán và phát triển (UNCTAD) soạn thảo trên cơ sở Công ước của LHQ về vận tải đa phương thức. Do Công ước chưa có hiệu lực nên chứng từ này cũng ít được sử dụng.

#### *d.4) Combined Transport B/L hoặc Bll of Lading for Combined Transport Shipment or Port to Port Shipment*

Loại vận đơn này do các hãng tàu phát hành vừa dùng đồng thời cho vận tải đường biển và vận tải đa phương thức và cũng đang được sử dụng rộng rãi.

### **4. Vận tải đa phương thức với INCOTERMS và UCP**

Vận tải đa phương thức với đặc điểm là vận tải theo kiểu đi suốt và sử dụng rộng rãi container đã làm cho các điều kiện thương mại quốc tế truyền thống như FOB, CIF, CFR... trở nên không thích hợp nữa. Theo các điều kiện truyền thống này thì thời điểm di chuyển rủi ro và chi phí, hay còn gọi là điểm giao hàng (Critical Point) là khi

hàng hóa được giao lên tàu (On Board). Khi hàng hóa được chuyên chở bằng container thì điểm giao hàng không còn là ở trên tàu nữa mà đã chuyển lên bờ - tại CY (Container Yard) hoặc CFS (Container Freight Station), do vậy không thể sử dụng các điều kiện truyền thống như FOB, CIF...

Để phù hợp với chuyên chở hàng hóa bằng container và VTĐPT, Phòng Thương mại Quốc tế trong INCOTERMS 1990, 2000 và 2010 đã đưa vào nhiều điều kiện thương mại mới. Trong số này ba điều kiện có thể thay thế FOB, CIF, và CFR là FCA, CIP và CPT. Ngoài ra còn có nhiều điều kiện khác để sử dụng trong vận tải đa phương thức là: EXW, DAT, DAP, DDP.

VTĐPT ra đời cũng ảnh hưởng đến thủ tục và chứng từ thanh toán. Nếu như trước đây ngân hàng chỉ chấp nhận thanh toán những vận đơn đã xếp hàng (Shipped B/L, On Board B/L) thì ngày nay mở rộng chấp nhận cả những chứng từ nhận để xếp.

Bản “Điều lệ và Thực hành thống nhất về tín dụng chứng từ” (UCP - Uniform Customs and Practice for Documentary Credits) trong lần sửa đổi mới nhất có số xuất bản là UCP600 cũng đã bổ sung thêm một điều (điều 19) nói về chứng từ vận tải đa phương thức. Điều này quy định là nếu thư tín dụng yêu cầu hoặc cho phép một chứng từ vận tải sử dụng trong hành trình vận tải đa phương thức bao gồm cả vận tải biển thì các ngân hàng sẽ chấp nhận, trừ khi có quy định khác trong thư tín dụng, một chứng từ dù tên gọi thế nào, nhưng:

a) Trên mặt phải ghi tên người vận tải và đã được ký hoặc xác nhận bằng cách khác;

b) Phải ghi là hàng hóa đã được gửi đi, đã nhận để chở hoặc đã xếp lên tàu;

c) Phải ghi rõ nơi nhận hàng để chở mà nơi này có thể khác với cảng xếp hàng và/hoặc nơi đến cuối cùng mà nơi này có thể khác cảng dỡ hàng;

d) Phải có một chứng từ vận tải gốc duy nhất, hoặc đã phát hành nhiều bản gốc thì gồm cả bộ gốc đã phát hành;

- e) Có ghi các điều khoản, điều kiện vận chuyển;
- g) Về các mặt khác phải đáp ứng những quy định của thư tín dụng.

Chứng từ vận tải đa phương thức phải do người kinh doanh vận tải đa phương thức hoặc người chuyên chở cấp và trên đó phải thể hiện hai chặng đường của hai phương thức vận tải khác nhau.

Điều 19 trong UCP 600 còn quy định là ngay cả khi thư tín dụng không cho phép chuyển tải, các ngân hàng vẫn chấp nhận một chứng từ vận tải đa phương thức ghi rằng chuyển tải sẽ hoặc có thể diễn ra, miễn là toàn bộ hành trình chỉ sử dụng một và chỉ một chứng từ vận tải.

### **5. Thủ tục hải quan với vận tải đa phương thức**

Mục đích của vận tải đa phương thức là tăng tốc độ giao hàng và giảm chi phí vận tải. Vận tải đa phương thức quốc tế là vận tải đi suốt qua lãnh thổ của nhiều nước khác.

Vì vậy, nếu thủ tục hải quan ở nước gửi, nước đến, nước quá cảnh quá phiền hà và phức tạp thì mục đích của vận tải đa phương thức không những không đạt được mà còn kìm hãm sự phát triển của vận tải và buôn bán quốc tế. Do đó, trong vận tải đa phương thức, thủ tục hải quan phải hết sức đơn giản.

Công ước của Liên Hợp quốc về vận tải đa phương thức có một Phụ lục gồm 6 điều nói về thủ tục hải quan.

Điều 2 của Phụ lục này quy định “Hàng hóa trong vận tải đa phương thức quốc tế nói chung không phải kiểm tra hải quan, trừ trường hợp phải thực hiện những quy tắc, điều lệ bắt buộc. Các nhà chức trách Hải quan phải hạn chế việc kiểm tra dấu niêm phong, kẹp chì và các biện pháp niêm phong khác tại các cửa khẩu và quá cảnh. Trừ khi vi phạm các quy định liên quan đến an ninh quốc tế và quốc gia, quy tắc đạo đức hoặc sức khỏe của công chúng, hàng hóa trong vận tải đa phương thức không phải tuân thủ thêm những thủ tục hoặc yêu cầu ngoài các thủ tục quá cảnh thông thường”.

Trên thế giới đã có nhiều nỗ lực để đơn giản hóa và tiêu chuẩn hóa các thủ tục hải quan nhằm tạo điều kiện cho buôn bán phát triển.

Từ năm 1921 đã có Công ước về tự do quá cảnh - Công ước Barcelona. Đến năm 1923 lại có một Công ước quốc tế về đơn giản hóa thủ tục hải quan và các thủ tục khác. Hiệp ước chung về thuế quan và buôn bán 1974 cũng có những điều khoản tiên bộ về hướng này. Năm 1950 Hội đồng Hợp tác hải quan đã được thành lập dưới sự bảo trợ của LHQ, nhằm phối hợp hành động trong công tác hải quan của các nước trên thế giới.

Để giải quyết vấn đề thủ tục hải quan, các nước phát triển thường ký kết, phê chuẩn, gia nhập Công ước hay Hiệp định nhiều bên trong khi đó các nước đang phát triển chủ yếu dựa vào Hiệp định hai bên hoặc Hiệp định tiểu khu vực.

Cho đến nay có 4 công ước về hải quan có tác động lớn đến vận tải đa phương thức quốc tế là:

- Công ước 1865 về quá cảnh của các nước không có biên (Convention on Transit Trade of Land - Locked States).

Công ước này quy định quyền tự do ra biển của những nước không có đường trực tiếp ra biển, không có bờ biển. Các nước có vị trí nằm giữa biển và nước không có biển phải cho phép nước không có biển tự do quá cảnh qua lãnh thổ của mình, cũng như phải đối xử một cách bình đẳng đối với tàu biển của nước đó trong việc sử dụng cảng biển. Công ước này có 30 nước tham gia và có hiệu lực từ ngày 09/6/1967.

- Công ước TIR (Customs Convention on the International Carriage of Goods under the Cover of TIR Carnets, 1975).

Công ước này gọi tắt là Công ước TIR (Transport International Routier - vận tải đường bộ quốc tế) được ký kết ở châu Âu năm 1959, được sửa đổi năm 1975 và có hiệu lực từ 20/3/1978 với 40 nước tham gia.

Lúc đầu Công ước chỉ áp dụng cho chuyên chở hàng hóa bằng đường bộ. Hiện nay được áp dụng cho cả việc vận chuyên liên hợp sắt - bộ bằng container và trailer.

Để đảm bảo cho hàng hóa gặp ít trở ngại nhất trên đường vận chuyển và bảo vệ quyền lợi của hải quan ở tất cả các nước quá cảnh, hệ thống TIR đề ra 4 yêu cầu cơ bản:

a) Hàng phải được vận chuyển bằng các xe hoặc container chắc chắn;

b) Các loại thuế trong suốt hành trình phải được đảm bảo bằng một giấy bảo đảm có giá trị quốc tế;

c) Kèm với hàng hóa phải có một Carnet (giấy hải quan theo Công ước TIR) được quốc tế thừa nhận, được cấp ở nước gửi hàng và được dùng làm chứng từ kiểm tra ở nước quá cảnh và nước đến;

d) Những biện pháp kiểm tra của hải quan nước đi phải được hải quan nước quá cảnh và nước đến chấp nhận.

Hệ thống TIR với một giấy hải quan duy nhất đảm bảo cho hàng hóa đi từ nước gửi tới nước đến mà không phải kiểm tra hải quan dọc đường, tạo điều kiện thuận lợi không những cho cơ quan hải quan mà còn có lợi ích to lớn đối với vận tải, thương mại quốc tế.

- Công ước hải quan về container (Customs Convention on Containers, 1972).

Công ước container đầu tiên được đưa ra từ năm 1956 tại Geneva cho các nước thành viên của Ủy ban kinh tế Châu Âu và năm 1972 được mở rộng áp dụng cho cả các nước khác.

Mục đích của công ước là thúc đẩy việc sử dụng container trong vận tải quốc tế. Công ước này đã có hiệu lực từ 06/12/1975.

- Công ước quốc tế về đơn giản hóa và hài hoà hóa thủ tục hải quan Kyoto, 1973, gọi tắt là Công ước Kyoto (International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures, 1973).

Đây là một cố gắng của Hội đồng Hợp tác hải quan nhằm tạo ra một công cụ có tính chất quốc tế để các nước sử dụng trong việc đơn giản hóa và hoàn thiện luật pháp về hải quan của mình. Công ước gồm 5 chương, 19 điều và 31 phụ lục với nội dung chính là sự cam kết về

đơn giản hóa và điều hoà thủ tục hải quan; xác định các nguyên tắc hình thành các phục lục, nguyên tắc tham gia Công ước và từng phụ lục, nguyên tắc giải quyết tranh chấp, nguyên tắc sửa đổi và những quy định chung về trách nhiệm và quyền hạn của các bên ký kết.

Công ước đã có hiệu lực từ ngày 25/9/1975 và đến nay đã có 59 nước tham gia.

## **6. Vận tải đa phương thức trong các nước ASEAN**

“Phát triển vận tải đa phương thức và xúc tiến thương mại” là một trong những chương trình quan trọng của các nước ASEAN để thực hiện Kế hoạch hành động về giao thông vận tải của các nước ASEAN đã được thông qua tại Hội nghị các quan chức vận tải cao cấp tại Thái Lan năm 1997 và Hiệp định khung ASEAN về tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh, ký tại Hà Nội vào cuối năm 1998, từ đó đẩy mạnh quá trình hợp tác về vận tải giữa các nước ASEAN. Phát triển vận tải đa phương thức sẽ thúc đẩy thương mại quốc tế khu vực cũng như thế giới phát triển nhờ bảo đảm được tính liên tục của dòng chảy hàng hóa và kiểm soát tốt hơn hệ thống vận tải.

Hợp tác về vận tải đa phương thức và xúc tiến thương mại trong các nước ASEAN, ngoài những vấn đề cơ bản khác còn gồm việc đơn giản hóa và hiện đại hóa các thủ tục trong thương mại và vận tải quốc tế, trong đó có việc phát triển và sử dụng phương pháp xử lý dữ liệu và thông tin mới. Mục đích của hợp tác về vận tải đa phương thức trong các nước ASEAN là nhằm phối hợp hành động giữa ba tổ chức quan trọng trong hệ thống vận tải là: người tiêu dùng sản phẩm vận tải (các nhà xuất khẩu, nhập khẩu), các nhà cung cấp dịch vụ vận tải (người chuyên chở, người giao nhận, người kinh doanh vận tải đa phương thức), Chính phủ các nước cùng nhau đánh giá tiềm năng, định ra phương hướng phát triển thương mại và vận tải, phối hợp trong việc đề ra hoặc điều chỉnh luật lệ, quy tắc, cho phù hợp với thực tiễn thương mại và vận tải quốc tế, đáp ứng những đòi hỏi của tiến bộ khoa học - kỹ thuật và thông tin.

Để thực hiện chương trình trên, các nước ASEAN đã ký “Hiệp định khung của các nước ASEAN về vận tải đa phương thức”

(ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) tháng 11/2005 tại Viêng-chăn (Lào). Hiệp định gồm 11 chương và 42 điều khoản. Các chương của Hiệp định có tên như sau: Các định nghĩa; Phạm vi áp dụng hiệp định; Chứng từ vận tải đa phương thức; Trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức; Giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức; Trách nhiệm của người gửi hàng; Kiện tụng và xét xử; Người kinh doanh vận tải đa phương thức; Các điều khoản phụ; Điều khoản cuối cùng.

Tại Việt Nam, kinh doanh vận tải đa phương thức được quy định tại Nghị định số 87/2009 (thay thế Nghị định số 125/2003), cũng như một số điều trong Bộ luật Hàng hải 2005. Nội dung chi tiết của Nghị định có thể xem tại Phụ lục.

## CÂU HỎI ÔN TẬP VÀ XỬ LÝ TÌNH HUỐNG CHƯƠNG V

1. Những yếu tố ảnh hưởng đến sự ra đời và phát triển của VTĐPT?

2. Phân tích các loại MTO. Hiện nay ở Việt Nam đã có các loại MTO nào? Loại MTO nào là phổ biến? Tại sao?

3. Trách nhiệm của MTO đối với hàng hóa được quy định như thế nào?

4. Phân tích các nguồn luật điều chỉnh VTĐPT trên thế giới và hệ thống pháp luật điều chỉnh VTĐPT tại Việt Nam?

5. Phân biệt các khái niệm vận tải liên hợp, vận tải kết hợp, vận tải đa phương thức?

6. Công ty XNK Thăng Long của Việt Nam thuê Công ty VTĐPT Dragon chuyên chở một lô hàng đồ gỗ từ Hà Nội tới Paris tham gia hội chợ triển lãm. Nhận hàng ở Paris chủ hàng phát hiện một phần lô hàng bị gãy, vỡ.

Hãy phân tích tình huống trên (gợi ý: chủ hàng phải làm gì để khiếu kiện người chuyên chở? Nếu công ty VTĐPT Dragon phải bồi thường thì anh ta sẽ bồi thường bao nhiêu?...).

## Chương VI

# BẢO HIỂM HÀNG HÓA CHUYÊN CHỞ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN VÀ ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

## I. KHÁI QUÁT CHUNG VỀ BẢO HIỂM

### 1. Các phương pháp đối phó với rủi ro

Trong cuộc sống hàng ngày, trong hoạt động kinh tế của con người thường có những tai họa, tai nạn, sự cố bất ngờ, ngẫu nhiên xảy ra, gây thiệt hại về người và tài sản. Những tai họa, tai nạn, sự cố xảy ra một cách bất ngờ, ngẫu nhiên như vậy gọi là rủi ro (risk). Để đối phó với các rủi ro con người đã dùng các biện pháp sau đây:

#### 1.1. *Tránh rủi ro (risk avoidance)*

Tránh rủi ro tức là không làm một việc gì đó quá mạo hiểm, không chắc chắn. Biện pháp này có nhược điểm là làm cho con người lúc nào cũng sợ sệt, không dám làm một việc gì, mà không dám làm gì thì cũng không thu được gì.

#### 1.2. *Ngăn ngừa, hạn chế rủi ro (risk prevention)*

Biện pháp này thể hiện ở việc các công ty, các cá nhân dùng những biện pháp để đề phòng, ngăn ngừa, hạn chế rủi ro và hậu quả của nó như: hệ thống phòng cháy, chữa cháy; hệ thống bảo vệ chống trộm cắp; các biện pháp an toàn lao động; các biện pháp hạn chế tai nạn giao thông... Tuy nhiên, những biện pháp này cũng không thể ngăn chặn được hết rủi ro xảy ra.

#### 1.3. *Tự khắc phục rủi ro (risk assumption)*

Biện pháp này thể hiện ở việc các công ty, các cá nhân dự trữ một khoản tiền nhất định để khi có rủi ro xảy ra thì dùng khoản tiền đó bù đắp, khắc phục hậu quả. Biện pháp này còn gọi là tự bảo hiểm (self insurance). Biện pháp này cũng có những hạn chế nhất định như: không phải cá nhân hay công ty nào cũng có sẵn tiền để dự trữ; tiền dự trữ này không thể bù đắp được những rủi ro, tổn thất lớn có tính chất

thảm họa; sẽ gây động vốn lớn trong xã hội nếu công ty, cá nhân nào cũng dự trữ như vậy.

#### **1.4. Chuyển nhượng rủi ro (risk transfer)**

Một cá nhân hay công ty khi tự mình thấy không thể chịu đựng được một hoặc nhiều rủi ro lớn, có tính chất thảm họa, phải tìm cách san sẻ bằng cách chuyển nhượng rủi ro cho các công ty khác. Khi đã chấp nhận rủi ro, các công ty khác đó phải bồi thường những thiệt hại do rủi ro đã thỏa thuận gây ra, còn người chuyển nhượng rủi ro phải trả một khoản tiền. Biện pháp đó gọi là bảo hiểm. Biện pháp này có nhiều ưu điểm: không gây động vốn trong xã hội; phạm vi bù đắp rộng lớn; có thể bù đắp những rủi ro có tính chất thảm họa... và phát triển mạnh mẽ cho đến ngày nay.

#### **2. Định nghĩa, bản chất của bảo hiểm**

“Bảo hiểm” như đã nói ở trên là một biện pháp tốt nhất, hiệu quả nhất để khắc phục hậu quả của rủi ro. Có thể định nghĩa bảo hiểm như sau: *bảo hiểm là một sự cam kết bồi thường của người bảo hiểm đối với người được bảo hiểm về những thiệt hại, mất mát của đối tượng bảo hiểm do một rủi ro đã thỏa thuận gây ra, với điều kiện người được bảo hiểm đã thuê bảo hiểm cho đối tượng bảo hiểm đó và nộp một khoản tiền gọi là phí bảo hiểm.*

Trong định nghĩa trên, cần lưu ý một số khái niệm sau đây:

- *Người bảo hiểm* (insurer, underwriter) là người nhận trách nhiệm về rủi ro, được hưởng phí bảo hiểm và phải bồi thường khi có tổn thất xảy ra. Người bảo hiểm có thể là công ty của nhà nước hay của tư nhân.

- *Người được bảo hiểm* (the insured) là người có lợi ích bảo hiểm (insurable interest), là người bị thiệt hại khi rủi ro xảy ra và được người bảo hiểm bồi thường. Người được bảo hiểm là người có tên trong hợp đồng bảo hiểm và là người phải nộp phí bảo hiểm.

- *Đối tượng bảo hiểm* (subject-matter insured) là tài sản hoặc lợi ích mang ra bảo hiểm. Đối tượng bảo hiểm có thể là tài sản (property), con người (personnel) hoặc trách nhiệm (liability) đối với người thứ ba.

- *Rủi ro được bảo hiểm* (risk insured against) là rủi ro đã thỏa thuận trong hợp đồng. Người bảo hiểm chỉ bồi thường những thiệt hại do những rủi ro đã thỏa thuận gây ra mà thôi.

- *Phí bảo hiểm* (premium) là một khoản tiền nhỏ mà người được bảo hiểm phải nộp cho người bảo hiểm để được bồi thường. Mức phí bảo hiểm thường do người bảo hiểm định ra trên cơ sở tính toán xác suất xảy ra rủi ro hoặc trên cơ sở thống kê tổn thất nhằm đảm bảo số phí thu về đủ để bồi thường và bù đắp các chi phí khác đồng thời có lãi. Số thu về phí bảo hiểm trong khi chưa bồi thường là một nguồn vốn quan trọng để công ty bảo hiểm đầu tư sang những lĩnh vực kinh doanh khác.

Khi tham gia một nghiệp vụ bảo hiểm nào đó, nếu đối tượng bảo hiểm của người được bảo hiểm nào đó bị tổn thất do một rủi ro được bảo hiểm gây nên thì người bảo hiểm sẽ bồi thường cho người được bảo hiểm đó. Khoản tiền mà công ty bảo hiểm bồi thường là lấy từ số phí bảo hiểm mà tất cả những người tham gia bảo hiểm đã nộp. Trong số những người tham gia bảo hiểm không phải tất cả đều bị tổn thất mà thường chỉ có một hoặc một số người. Những người không bị tổn thất hiển nhiên bị mất không số phí bảo hiểm. Như vậy *thực chất của bảo hiểm là việc phân chia tổn thất của một hoặc một số người ra cho tất cả những người tham gia bảo hiểm cùng chịu*. Do đó, một nghiệp vụ bảo hiểm nào đó muốn tiến hành được phải có nhiều người tham gia hay nói cách khác bảo hiểm chỉ hoạt động được trên cơ sở luật số đông (the law of large numbers). Càng có nhiều người tham gia thì xác suất xảy ra rủi ro đối với từng người càng nhỏ và bảo hiểm càng có lãi.

### 3. Phân loại bảo hiểm

#### 3.1. Căn cứ vào cơ chế hoạt động của bảo hiểm, có thể phân ra:

a) *Bảo hiểm xã hội* (social insurance): là chế độ bảo hiểm của Nhà nước, của đoàn thể xã hội hoặc của các công ty nhằm trợ cấp cho các viên chức nhà nước, người làm công... trong trường hợp ốm đau, bệnh tật, bị chết hoặc bị tai nạn trong khi làm việc, về hưu.

Bảo hiểm xã hội có đặc điểm: có tính chất bắt buộc, theo những luật lệ quy định chung, không tính đến những rủi ro cụ thể, không nhằm mục đích kinh doanh...

Bảo hiểm xã hội có các loại sau đây:

- Chế độ bảo hiểm xã hội đối với cán bộ, viên chức nhà nước;
- Bảo hiểm thất nghiệp;
- Bảo hiểm y tế...

b) *Bảo hiểm thương mại (commercial insurance)* là loại hình bảo hiểm mang tính chất kinh doanh, kiếm lời. Loại bảo hiểm này có đặc điểm: không bắt buộc, có tính đến từng đối tượng, từng rủi ro cụ thể; nhằm mục đích kinh doanh...

### 3.2. Căn cứ vào tính chất của bảo hiểm, có:

a) *Bảo hiểm nhân thọ (life insurance)* là bảo hiểm tính mạng hoặc tuổi thọ của con người nhằm bù đắp cho người được bảo hiểm một khoản tiền khi hết thời hạn bảo hiểm hoặc khi người được bảo hiểm bị chết hoặc bị thương tật toàn bộ vĩnh viễn. Bảo hiểm nhân thọ bao gồm các loại nghiệp vụ:

- Bảo hiểm trọn đời;
- Bảo hiểm sinh kỳ;
- Bảo hiểm tử kỳ;
- Bảo hiểm hỗn hợp;
- Bảo hiểm trả tiền định kỳ...

b) *Bảo hiểm phi nhân thọ (non-life insurance)* là các loại bảo hiểm khác, như:

- Bảo hiểm sức khỏe và bảo hiểm tai nạn con người;
- Bảo hiểm hàng hải (marine insurance), gồm bảo hiểm thân tàu (Hull insurance), bảo hiểm trách nhiệm chủ tàu (P and I insurance) và bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển;
- Bảo hiểm tài sản và bảo hiểm thiệt hại;

- Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ, đường sắt, đường hàng không...

- Bảo hiểm cháy và các rủi ro đặc biệt;

- Bảo hiểm hàng không;

- Bảo hiểm xây dựng và lắp đặt;

- Bảo hiểm dầu khí;

- Bảo hiểm xe cơ giới;

- Bảo hiểm trách nhiệm của người giao nhận;

- Bảo hiểm trách nhiệm trách nhiệm chung và trách nhiệm sản phẩm;

- Bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp;

- Bảo hiểm nông nghiệp;

- Bảo hiểm du lịch;

- Bảo hiểm bồi thường cho người lao động...

### **3.3. Căn cứ vào đối tượng bảo hiểm, có:**

a) *Bảo hiểm tài sản*: đối tượng bảo hiểm là tài sản, của tập thể hay cá nhân bao gồm vật có thực, tiền, giấy tờ có giá... Thiệt hại được bồi thường trong loại hình bảo hiểm này mang tính vật chất (physical).

b) *Bảo hiểm trách nhiệm*: đối tượng bảo hiểm trong loại hình này là trách nhiệm dân sự của người được bảo hiểm đối với người thứ ba hay đối với sản phẩm...

c) *Bảo hiểm con người*: đối tượng bảo hiểm là con người hay các bộ phận của cơ thể con người hay các vấn đề có liên quan như tuổi thọ, tính mạng, sức khỏe, tai nạn...

**3.4. Theo quy định của pháp luật**, còn có thể phân ra: bảo hiểm bắt buộc và bảo hiểm tự nguyện. Theo Luật Kinh doanh bảo hiểm Việt Nam do Chủ tịch nước công bố ngày 22/12/2000, các loại hình bảo hiểm sau đây là bắt buộc:

- a) Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới;
- b) Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người vận chuyển hàng không đối với hành khách;
- c) Bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp đối với hoạt động tư vấn pháp luật;
- d) Bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp của doanh nghiệp môi giới bảo hiểm;
- e) Bảo hiểm cháy, nổ.

#### 4. Các nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm

Hoạt động bảo hiểm được tiến hành trên cơ sở những nguyên tắc sau đây:

##### **4.1. Bảo hiểm một rủi ro chứ không bảo hiểm một sự chắc chắn (fortuity not certainty)**

Người bảo hiểm chỉ nhận bảo hiểm một rủi ro tức là bảo hiểm một sự cố, một tai nạn, tai họa xảy ra một cách bất ngờ ngẫu nhiên, ngoài ý muốn của con người chứ không bảo hiểm một cái chắc chắn xảy ra, đương nhiên xảy ra, cũng như bảo hiểm chỉ bồi thường thiệt hại, mất mát do rủi ro gây ra chứ không phải bồi thường những thiệt hại chắc chắn, đương nhiên xảy ra.

##### **4.2. Nguyên tắc trung thực tuyệt đối (utmost goodfaith)**

Theo nguyên tắc này, hai bên của hợp đồng bảo hiểm (người bảo hiểm, người được bảo hiểm) phải tuyệt đối trung thành với nhau, tin tưởng lẫn nhau, không được lừa dối nhau. Nếu một trong hai bên vi phạm thì hợp đồng sẽ không có hiệu lực. Nguyên tắc này thể hiện ở những điểm sau:

- Người bảo hiểm phải công khai tuyên bố những điều kiện, nguyên tắc, thể lệ, giá cả bảo hiểm cho người được bảo hiểm biết, không được nhận bảo hiểm khi biết đối tượng bảo hiểm đã đến nơi an toàn.
- Người được bảo hiểm phải khai báo chính xác các chi tiết liên quan đến đối tượng bảo hiểm, phải thông báo kịp thời những thay đổi

về đối tượng bảo hiểm, về rủi ro, về những mối đe dọa nguy hiểm hay làm tăng thêm rủi ro... mà mình biết được hoặc đáng lẽ phải biết, cho người bảo hiểm, không được mua bảo hiểm cho đối tượng bảo hiểm khi biết đối tượng bảo hiểm đó đã bị tổn thất.

#### **4.3. Nguyên tắc lợi ích bảo hiểm (*insurable interest*)**

Theo nguyên tắc này, người được bảo hiểm muốn mua bảo hiểm phải có lợi ích bảo hiểm. Lợi ích bảo hiểm có thể là quyền lợi đã có hoặc sẽ có trong đối tượng bảo hiểm. Trong bảo hiểm hàng hải, lợi ích bảo hiểm không nhất thiết phải có khi ký kết hợp đồng bảo hiểm nhưng nhất thiết phải có khi xảy ra tổn thất. Vậy lợi ích bảo hiểm là gì?

Lợi ích bảo hiểm là lợi ích hoặc quyền lợi liên quan đến, gắn liền với hay phụ thuộc vào sự an toàn hay không an toàn của đối tượng bảo hiểm. Người nào đó có lợi ích bảo hiểm ở trong một đối tượng bảo hiểm nào đó có nghĩa là quyền lợi của người đó sẽ được bảo đảm nếu đối tượng bảo hiểm đó an toàn và ngược lại, quyền lợi của người đó sẽ bị phương hại nếu đối tượng đó gặp rủi ro. Hay nói cách khác, người có lợi ích bảo hiểm là người bị thiệt hại về tài chính khi đối tượng bảo hiểm gặp rủi ro. Người có lợi ích bảo hiểm thông thường là chủ sở hữu về đối tượng bảo hiểm đó, người chịu trách nhiệm quản lý tài sản hoặc người nhận cầm cố tài sản. Lợi ích bảo hiểm có ý nghĩa to lớn trong bảo hiểm. Khi xảy ra tổn thất, người được bảo hiểm đã phải có lợi ích bảo hiểm rồi mới được bồi thường.

#### **4.4. Nguyên tắc bồi thường (*indemnity*)**

Theo nguyên tắc này, khi có tổn thất xảy ra người bảo hiểm phải bồi thường để đảm bảo cho người được bảo hiểm khôi phục lại vị trí tài chính như trước khi tổn thất xảy ra, không hơn không kém. Các bên không được lợi dụng bảo hiểm để trục lợi.

#### **4.5. Nguyên tắc thế quyền (*subrogation*)**

Theo nguyên tắc này, người bảo hiểm, sau khi bồi thường cho người được bảo hiểm, có quyền thay mặt người được bảo hiểm để đi đòi người thứ ba có trách nhiệm, bồi thường cho mình. Để thực hiện

được nguyên tắc này, người được bảo hiểm phải cung cấp cho các biên bản, giấy tờ, chứng từ, thư từ,... cần thiết cho người bảo hiểm.

### 5. Tác dụng của bảo hiểm

Hoạt động bảo hiểm là cần thiết do có sự tồn tại khách quan của rủi ro. Bảo hiểm có tác dụng to lớn đối với nền kinh tế quốc dân và đời sống nhân dân, thể hiện ở những mặt sau:

- Sử dụng các khoản tiền nhàn rỗi một cách có hiệu quả;
- Bù đắp những thiệt hại, mất mát về người và tài sản của nhà nước, của các doanh nghiệp, của các tổ chức kinh tế, xã hội và của cá nhân do các rủi ro gây ra nhằm khắc phục hậu quả của rủi ro để ổn định sản xuất, kinh doanh và đời sống;
- Tạo ra một nguồn vốn lớn bằng phí bảo hiểm và tập trung vào một số đầu mối để đầu tư vào những lĩnh vực khác;
- Bổ sung vào ngân sách của Nhà nước bằng lãi của bảo hiểm;
- Tăng thu và giảm chi cho cán cân thanh toán quốc gia;
- Tạo ra một tâm lý an tâm trong hoạt động kinh tế và đời sống;
- Tăng cường công tác đề phòng và hạn chế tổn thất trong mọi lĩnh vực hoạt động của con người.

## II. BẢO HIỂM HÀNG HOÁ CHUYÊN CHỖ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

### 1. Lịch sử ra đời và phát triển của bảo hiểm hàng hải

*Bảo hiểm hàng hải là bảo hiểm những rủi ro trên biển hoặc những rủi ro trên bộ, trên sông liên quan đến hành trình đường biển, gây tổn thất cho các đối tượng bảo hiểm chuyên chở trên biển.*

Bảo hiểm hàng hải có một lịch sử rất lâu đời. Một trong những đơn bảo hiểm đầu tiên mà người ta tìm thấy là đơn bảo hiểm cấp vào năm 1347 tại Genoa (Italia) cho tàu Santaclara đi đến quần đảo Magioca thuộc Tây Ban Nha. Người ta cho rằng bảo hiểm hàng hải ra đời bắt đầu từ những người cho vay nặng lãi sống ở miền Bắc Italia. Những người này thường cho chủ tàu vay nợ với điều kiện là nếu tàu đi trót lọt thì chủ tàu phải trả một khoản lãi rất nặng. Ngược lại, nếu

tàu bị đắm, mất hết thì được xóa nợ. Lỗi cho vay này gọi là vay “được ăn cả ngã về không” hay cho vay kiêm bảo hiểm.

Bảo hiểm sau đó phát triển sang Anh. Nước Anh là nước có nền ngoại thương phát triển nên bảo hiểm cũng phát triển sớm và đầy đủ hơn. Ngay từ thế kỷ XVII Anh đã có mẫu đơn bảo hiểm tàu và hàng (Lloyd's SG form) vẫn được áp dụng cho đến ngày nay.

Bảo hiểm hàng hải gồm ba loại:

- Bảo hiểm thân tàu (Hull Insurance): Bảo hiểm thân tàu là bảo hiểm những thiệt hại vật chất xảy ra đối với vỏ tàu, máy móc và các thiết bị trên tàu đồng thời bảo hiểm cước phí, các chi phí hoạt động của tàu và một phần trách nhiệm mà chủ tàu phải chịu trong trường hợp hai tàu đâm va nhau.

- Bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu (P&I Insurance): là bảo hiểm những thiệt hại phát sinh từ trách nhiệm của chủ tàu trong quá trình sở hữu, kinh doanh, khai thác tàu biển.

- Bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển.

## 2. Rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển

### 2.1. Định nghĩa

Rủi ro là những tai nạn, tai họa, sự cố xảy ra một cách bất ngờ, ngẫu nhiên hoặc những mối đe dọa nguy hiểm khi xảy ra thì gây tổn thất cho đối tượng bảo hiểm. Ví dụ, tàu bị mắc cạn, đắm, đâm va nhau... hàng bị hư hỏng, vỡ, thiếu hụt...

### 2.2. Phân loại rủi ro

Rủi ro trong bảo hiểm hàng hải có nhiều loại.

a) Căn cứ vào nguồn gốc sinh ra rủi ro, có thể phân thành các loại sau đây:

- Thiên tai (act of God). Thiên tai là những hiện tượng tự nhiên mà con người không chi phối được, như: biển động, bão, gió lốc, sét đánh, thời tiết xấu, sóng thần, động đất, núi lửa phun...

- Tai họa của biển (perils of the sea) là những tai nạn xảy ra đối với con tàu ở ngoài biển, như: tàu bị mắc cạn, đắm, cháy, nổ, đâm va

nhau, đâm va phải đá ngầm, đâm va phải vật thể khác, tàu bị lật úp, bị mất tích. Những rủi ro này được gọi là những rủi ro chính (major casualties).

- Các tai nạn bất ngờ khác là những thiệt hại do tác động ngẫu nhiên bên ngoài không thuộc những tai họa của biển nói trên. Tai nạn bất ngờ khác có thể xảy ra trên biển (nhưng nguyên nhân không phải là một tai họa của biển), trên bộ, trên không, trong quá trình vận chuyển, xếp dỡ, giao nhận, lưu kho, bảo quản hàng hóa, như: hàng bị vỡ, cong, bẹp, thối, hấp hơi, thiếu hụt, mất trộm, mất cắp, không giao hàng... Những rủi ro này được gọi là rủi ro phụ (extraneous risk).

- Rủi ro do các hiện tượng chính trị, xã hội hoặc do lỗi của người được bảo hiểm gây nên, như: các rủi ro chiến tranh (chiến tranh, nội chiến, khởi nghĩa, hành động thù địch hoặc tàu và hàng bị bắt, bị tịch thu, bị chiếm giữ; thiệt hại do bom, mìn, ngư lôi...); rủi ro đình công (đình công, cấm xưởng, ngừng trệ lao động, bạo động, nổi loạn của dân chúng hoặc do hành vi của người đình công, công nhân bị cấm xưởng...) và các hành động khủng bố hoặc do người khủng bố gây ra.

- Rủi ro do bản chất hoặc tính chất đặc biệt của đối tượng bảo hiểm hoặc những thiệt hại mà nguyên nhân trực tiếp là chậm trễ.

*b) Xét về mặt bảo hiểm có thể phân ra:*

- Rủi ro thông thường được bảo hiểm: là các rủi ro được bảo hiểm một cách bình thường theo các điều kiện bảo hiểm gốc: A, B hoặc C. Đây là những rủi ro có tính chất bất ngờ, ngẫu nhiên, xảy ra ngoài ý muốn của người được bảo hiểm, như: thiên tai, tai họa của biển, tai nạn bất ngờ khác, tức gồm cả rủi ro chính và rủi ro phụ.

- Rủi ro phải bảo hiểm riêng: là những rủi ro mà muốn được bảo hiểm thì phải thỏa thuận thêm, thỏa thuận riêng chứ không được bồi thường theo các điều kiện bảo hiểm gốc A, B, C. Loại rủi ro này bao gồm rủi ro chiến tranh, rủi ro đình công, khủng bố, được bảo hiểm theo các điều kiện bảo hiểm riêng.

- Rủi ro không được bảo hiểm (excluded risks): 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 rủi ro đương nhiên xảy ra, chắc chắn xảy ra, hoặc các thiệt hại do nội tỳ, bản chất của hàng hóa, do lỗi của người được bảo hiểm, thiệt hại mà nguyên nhân trực tiếp là chậm trễ, những rủi ro có tính chất thảm họa mà con người không lường trước được quy mô, mức độ và hậu quả của nó.

### **3. Tổn thất trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển**

#### **3.1. Định nghĩa**

Tổn thất (loss, damage) là những thiệt hại, hư hỏng, mất mát của đối tượng bảo hiểm do những rủi ro gây ra.

Nếu rủi ro là mối đe dọa, là nguyên nhân gây ra tổn thất thì tổn thất là cái đã xảy ra và là hậu quả của rủi ro.

#### **3.2. Phân loại tổn thất**

##### **3.2.1. Căn cứ vào mức độ của tổn thất có thể phân ra:**

a) *Tổn thất bộ phận (partial loss)* là một phần của đối tượng bảo hiểm theo một hợp đồng bảo hiểm bị hư hỏng, mất mát, thiệt hại. Tổn thất bộ phận có thể thể hiện về số lượng, trọng lượng, phẩm chất, giá trị; ví dụ: lô hàng có 10 kiện kính bị vỡ 3 kiện; lô hàng phân bón bị thiếu hụt 330 kg; hàng bị hư hỏng và biên bản giám định ghi là giảm giá trị thương mại 10%....

b) *Tổn thất toàn bộ (total loss)* là toàn bộ đối tượng bảo hiểm theo một hợp đồng bảo hiểm bị hư hỏng, mất mát, thiệt hại.

*Tổn thất toàn bộ có hai loại:*

- *Tổn thất toàn bộ thực sự (actual total loss)* là toàn bộ đối tượng bảo hiểm theo một hợp đồng bảo hiểm, bị hư hỏng, mất mát, thiệt hại hoặc bị biến chất, biến dạng không còn như lúc mới bảo hiểm nữa hay bị mất đi, bị tước đoạt đi không lấy lại được nữa.

*Ví dụ:* một lô hàng bị hư hỏng và biên bản giám định ghi là giảm giá trị thương mại 100%; lô xà phòng bánh bị nóng chảy thành

từng tăng không còn nguyên dạng như lúc ban đầu; hàng bị mất do tàu bị đắm hoặc bị mất tích...

Trong trường hợp tổn thất toàn bộ thực sự, người bảo hiểm phải bồi thường toàn bộ giá trị bảo hiểm hoặc số tiền bảo hiểm.

- Tổn thất toàn bộ ước tính (constructive total loss) là thiệt hại, mất mát của đối tượng bảo hiểm có thể chưa tới mức độ tổn thất toàn bộ, nhưng đối tượng bảo hiểm bị từ bỏ một cách hợp lý, bởi vì tổn thất toàn bộ thực sự, xét ra, không thể tránh khỏi, hoặc có thể tránh được nhưng phải bỏ ra một chi phí vượt quá giá trị của đối tượng bảo hiểm sau khi đã bỏ ra chi phí.

*Trong thực tiễn bảo hiểm hàng hải thường xảy ra các trường hợp sau đây:*

a) Một tàu chở gạo đang trên đường về cảng đích thì gặp bão. Khi ghé vào cảng để lánh nạn thì gạo đã ướt hết. Nếu cứ tiếp tục chở về cảng đến thì gạo sẽ hỏng hết, tức là sẽ xảy ra tổn thất toàn bộ thực sự và người bảo hiểm phải bồi thường toàn bộ.

b) Hoặc có trường hợp tàu chở sắt thép, đi dọc đường bị tai nạn, phải ghé vào một cảng lánh nạn và không tiếp tục hành trình được nữa. Mặc dù sắt thép chưa bị hư hỏng gì chi phí dỡ hàng lên bờ, thuê tàu khác chở tiếp, xếp hàng xuống tàu, lưu kho, lưu bãi,... vượt quá giá trị của sắt thép tại cảng đến sau khi đã chở đến.

Trong các trường hợp trên, nếu cứ tiếp tục hợp đồng một cách bình thường thì về mặt tài chính đều không có lợi cho cả người bảo hiểm lẫn người được bảo hiểm, vì tổn thất toàn bộ thực sự hoặc tương tự chắc chắn xảy ra. Để cứu vớt hàng hóa và bảo vệ quyền lợi cho cả hai bên trong các trường hợp trên, luật bảo hiểm hàng hải của các nước đều quy định có thể coi là tổn thất toàn bộ (mặc dù đối tượng bảo hiểm mới bị tổn thất toàn bộ hoặc thậm chí chưa bị tổn thất) với điều kiện là người được bảo hiểm phải từ bỏ (abandon) đối tượng bảo hiểm đó cho người bảo hiểm. Tổn thất toàn bộ trong trường hợp này

gọi là tổn thất toàn bộ ước tính hay tổn thất coi như toàn bộ. Như vậy, muốn được coi là tổn thất toàn bộ ước tính thì phải có hành động từ bỏ hàng. *Từ bỏ hàng là một hành động của người được bảo hiểm từ bỏ mọi quyền lợi của mình đối với hàng hóa cho người bảo hiểm trong trường hợp tổn thất toàn bộ ước tính để được bồi thường toàn bộ.* Khi từ bỏ hàng thì sở hữu về hàng sẽ chuyển sang người bảo hiểm và người bảo hiểm có quyền định đoạt hàng hóa đó. Nếu người bảo hiểm chấp nhận (cũng có nước quy định không cần chấp nhận) thì người bảo hiểm phải bồi thường toàn bộ giá trị bảo hiểm hoặc số tiền bảo hiểm và hiển nhiên người bảo hiểm có thể bán hàng hóa đó đi để thu về một phần tiền. Tuy nhiên việc từ bỏ phải được làm bằng văn bản, từ bỏ một cách vô điều kiện và hợp lý, từ bỏ rồi thì không được rút lui. Người bảo hiểm có thể từ chối (không chấp nhận) từ bỏ hàng. Việc từ chối này của người bảo hiểm không phương hại đến quyền đòi bồi thường của người được bảo hiểm. Sự im lặng của người được bảo hiểm không được coi là chấp nhận hay từ chối từ bỏ hàng. Khi có tổn thất toàn bộ ước tính, người được bảo hiểm phải theo dõi để nắm một cách chính xác tình hình tổn thất của hàng hóa, tính toán thiệt hơn để từ bỏ hàng một cách hợp lý, mới được chấp nhận.

3.2.2. *Căn cứ vào tính chất của tổn thất, có thể phân chia ra:*

3.2.2.1. *Tổn thất chung (general average)*

a) *Khái niệm và các đặc trưng của tổn thất chung*

Tổn thất chung là một khái niệm từ lâu đời trong ngành hàng hải. Gọi là tổn thất chung bởi vì có một hay nhiều quyền lợi (interest) đã hy sinh vì an toàn chung cho toàn bộ hành trình trên biển, tức là để cứu các quyền lợi khác trong hành trình đó thoát khỏi một sự nguy hiểm chung. Chẳng hạn một con tàu chở hàng đang đi trên biển thì gặp bão. Thuyền trưởng và các thuyền viên trên tàu tìm mọi cách chống đỡ với cơn bão nhưng bão ngày càng to và tàu có nguy cơ bị đắm. Thuyền trưởng quyết định vứt bớt một số hàng để cho tàu nhẹ bớt và tàu đã qua được cơn bão. Vấn đề đặt ra là những chủ hàng có

hàng bị hy sinh như thế, phải chịu thiệt hại một mình hay các quyền lợi khác trên tàu (chủ tàu, các chủ hàng khác, chủ cước phí) phải cùng đóng góp. Từ lâu trong ngành hàng hải đã hình thành một nguyên tắc là khi một quyền lợi hy sinh vì các quyền lợi khác ở trên tàu thì các quyền lợi khác đó phải có trách nhiệm đóng góp vào sự hy sinh chung đó. Thiệt hại do việc vớt hàng xuống biển như vậy gọi là tổn thất chung. Hành động vớt hàng xuống biển gọi là hành động tổn thất chung (general average act). *Như vậy tổn thất chung là những hy sinh hay chi phí đặc biệt được tiến hành một cách cố ý và hợp lý nhằm mục đích cứu tàu, hàng hóa và cước phí chở trên tàu thoát khỏi một sự nguy hiểm chung, thực sự đối với chúng.*

Muốn có tổn thất chung phải có hành động tổn thất chung. *Có hành động tổn thất chung khi và chỉ khi có sự hy sinh hoặc chi phí bất thường (extraordinary) được tiến hành một cách cố ý và hợp lý vì an toàn chung nhằm cứu các tài sản khỏi một tai họa trong một hành trình chung trên biển.*

Một thiệt hại, chi phí hoặc một hành động muốn được coi là tổn thất chung phải có các đặc trưng sau đây:

- Hành động tổn thất chung phải là hành động tự nguyện, hữu ý của thuyền trưởng và thuyền viên trên tàu;
- Hy sinh, hoặc chi phí phải là đặc biệt, phi thường;
- Hy sinh, hoặc chi phí phải hợp lý và vì an toàn chung (common safety) cho tất cả các quyền lợi trong hành trình.
- Tai họa phải thực sự xảy ra và nghiêm trọng;
- Mất mát, thiệt hại hoặc chi phí phải là hậu quả trực tiếp của hành động tổn thất chung;
- Xảy ra ở trên biển.

#### *b) Nội dung của tổn thất chung*

Tổn thất chung bao gồm hai mặt cơ bản là hy sinh tổn thất chung (g/a sacrifices) và chi phí tổn thất chung (g/a expenditure). Hy sinh tổn thất chung là những thiệt hại hoặc chi phí do hậu quả trực tiếp

của một hành động tổn thất chung, như: thiệt hại do vớt hàng xuống biển vì an toàn chung; đốt vật phẩm trên tàu để thay nhiên liệu; tự ý cho tàu mắc cạn để tránh một tai nạn; thiệt hại do máy tàu làm việc quá sức để rút tàu ra khỏi bãi cạn....Chi phí tổn thất chung là những chi phí phải trả cho người thứ ba trong việc cứu tàu, hàng, cước phí thoát nạn hoặc chi phí làm cho tàu tiếp tục hành trình. Chi phí tổn thất chung bao gồm:

- Chi phí cứu nạn (salvage remuneration);

- Chi phí làm nổi tàu khi đã bị mắc cạn, chi phí thuê kéo, lai, dặt tàu khi bị nạn;

- Chi phí tại cảng lánh nạn (expenses at port of refuge), như chi phí ra, vào cảng lánh nạn; chi phí dỡ hàng, nhiên liệu...vì an toàn chung hoặc để sửa chữa tạm thời; chi phí tái xếp hàng, lưu kho hàng hóa; tiền lương của thuyền trưởng và thuyền viên, lương thực thực phẩm, nhiên liệu tiêu thụ tại cảng lánh nạn. Nếu tàu bị từ bỏ hoặc không tiếp tục hành trình được nữa thì tiền lưu kho hàng hóa, tiền lương của thuyền trưởng và thuyền viên, lương thực thực phẩm, nhiên liệu, cảng phí chỉ được công nhận là tổn thất chung cho đến ngày tàu bị từ bỏ hoặc ngày dỡ xong hàng, nếu ngày dỡ xong hàng xảy ra sau.

- Tiền lãi của số tiền được công nhận là tổn thất chung, với lãi suất là 7%/năm được tính cho đến hết 3 tháng sau ngày phát hành bản phân bổ tổn thất chung (g/a adjustment).

*c) Thủ tục, giấy tờ liên quan đến tổn thất chung*

Khi xảy ra tổn thất chung, chủ tàu hoặc thuyền trưởng phải tiến hành một số công việc sau:

- Tuyên bố tổn thất chung (General Average Declaration Letter);

- Mời giám định viện để giám định tổn thất của tàu và hàng, nếu có;

- Gửi cho các chủ hàng Bản cam đoan đóng góp tổn thất chung (Average Bond), Giấy cam đoan đóng góp tổn thất chung (Average

Guarantee) để chủ hàng và người bảo hiểm điền vào và xuất trình khi nhận hàng;

- Chỉ định một chuyên viên tính toán, phân bổ tổn thất chung (Average Adjuster);

- Làm kháng nghị hàng hải (Seaprotest), nếu cần....

Chủ hàng phải làm các việc sau:

- Kê khai giá trị hàng hóa nếu chủ tàu yêu cầu;

- Nhận Average Bond và Average Guarantee, điền vào và đưa cho Công ty bảo hiểm (Công ty bảo hiểm sẽ ký vào Average Guarantee và trả lại chủ hàng để nhận hàng). Nếu hàng không được bảo hiểm thì chủ hàng phải ký quỹ bằng tiền mặt (cash deposit) hoặc xin bảo lãnh của ngân hàng (Bank Guarantee), lúc đó thuyền trưởng mới giao hàng. Số tiền ký quỹ thường bằng số tiền phải đóng góp tổn thất chung dự tính. Nói chung, khi có tổn thất chung xảy ra, người được bảo hiểm phải báo cho Công ty bảo hiểm biết để Công ty bảo hiểm hướng dẫn làm thủ tục, không tự ý ký vào Average Bond.

#### *d) Luật lệ giải quyết tổn thất chung*

Khi có tổn thất chung, các quyền lợi trong hành trình có trách nhiệm đóng góp vào tổn thất chung. Nhưng phân bổ, đóng góp như thế nào, theo luật lệ, quy tắc nào thì các bên phải thỏa thuận trong hợp đồng vận tải. Cho đến nay, hầu như tất cả các vận đơn đường biển và hợp đồng thuê tàu đều quy định (trong điều khoản General Average) là khi có tổn thất chung xảy ra sẽ giải quyết theo Quy tắc York-Antwerp (York - Antwerp Rules). Sở dĩ gọi là Quy tắc York-Antwerp vì Quy tắc về tổn thất chung lần đầu tiên được thông qua ở thành phố York (Anh) vào năm 1864 gọi là Quy tắc York (York Rules) và được sửa đổi bổ sung tại thành phố Antwerp ( Bỉ năm 1924) và đổi thành Quy tắc York – Antwerp. Quy tắc này đã được sửa đổi, bổ sung vào các năm 1950, 1974, 1990, 1994 và 2004.

Quy tắc York-Antwerp gồm hai loại điều khoản: “Điều khoản thứ tự chữ cái” (từ A đến G) và “Điều khoản thứ tự La mã” (từ I đến

XXII). Ngoài ra còn có Điều khoản giải thích (Rule of Interpretation) và Điều khoản tối cao (Rule of Paramount). Điều khoản giải thích quy định rằng tổn thất chung sẽ được giải quyết theo các điều khoản chữ cái trừ trường hợp do Điều khoản tối cao và Điều khoản đánh bằng số quy định khác. Điều khoản tối cao nói rằng trong mọi trường hợp chỉ được thừa nhận là tổn thất chung khi các chi phí và hy sinh được chỉ ra một cách hợp lý. Các điều khoản đánh số bằng chữ cái quy định những vấn đề chung nhất về tổn thất chung như: định nghĩa về tổn thất chung và hành động tổn thất chung; các nguyên tắc tính toán, phân bổ tổn thất chung.... Các điều khoản đánh bằng số La mã quy định các trường hợp hy sinh và chi phí tổn thất chung cụ thể.

So với Quy tắc York-Antwerp 1974, bản sửa đổi bổ sung năm 1994 có một số điểm mới sau đây:

- Thêm Điều khoản tối cao;
- Điều khoản A thêm một câu: “Hy sinh và chi phí tổn thất chung sẽ do các quyền lợi khác nhau đóng góp trên cơ sở những quy định sau đây” mà trước đây quy định ở điều khoản B;
- Điều khoản B giải thích rõ khái niệm “một cuộc mạo hiểm chung” (common maritime adventure) đối với nhiều tàu tham gia lai dắt;
- Điều khoản C có thêm quy định loại trừ khỏi tổn thất chung những hư hỏng mất mát hoặc chi phí liên quan đến việc làm sạch môi trường hoặc khắc phục hậu quả của ô nhiễm.
- Điều khoản E quy định thêm việc thông báo tổn thất chung cho chuyên viên phân bổ tổn thất chung của các bên có liên quan;
- Điều khoản G có quy định quyền lợi và nghĩa vụ của các bên trong trường hợp toàn bộ hoặc một phần hàng hóa được gửi tiếp từ một cảng dọc đường đến cảng đích bằng các phương tiện vận tải khác;
- Một số điểm bổ sung ở các điều khoản số như: điều khoản XI, XVII,...

Lần thay đổi cuối năm 2004 chủ yếu là do áp lực từ phía Liên đoàn Bảo hiểm hàng hải quốc tế (International Union of Marine

Insurers: IUMI). Theo quan điểm của IUMI, phải loại bỏ nguyên tắc 2 (các chi phí vì lợi ích chung) ra khỏi khái niệm tổn thất chung. Tại hội nghị của Ủy ban hàng hải quốc tế (Comité Maritime International - CMI) tiến hành ở Vancouver cuối năm 2004, đề nghị trên đã được thông qua sau khi tranh luận gay gắt và kéo dài. YAR 2004 (York-Antwerp Rules 2004) có hiệu lực từ 01/01/2005 và rõ ràng là nó hoàn toàn bất lợi cho phía chủ tàu.

Thay đổi quan trọng nhất của YAR 2004 là ở quy tắc VI, theo đó khi áp dụng, trong phần lớn trường hợp, chi phí cứu hộ sẽ bị loại trừ khỏi tổn thất chung. Cả IUMI cũng như nhiều thành viên CMI đều cho rằng nếu đưa chi phí cứu hộ vào tổn thất chung thì rất nhiều trường hợp thực tế tỏ ra không rõ ràng và lãng phí. Tuy nhiên về vấn đề này, quy tắc VI sửa đổi cũng cho phép đưa chi phí cứu hộ vào tổn thất chung chỉ trong trường hợp chi phí này được một bên đại diện cho bên khác liên quan tới hành trình đã ứng trả trước (ví dụ: chủ tàu). Khi đưa ra những thay đổi này trong YAR 2004, CMI cho rằng các khoản tiền không lỗ chi trả tiền công cứu hộ sẽ không làm ảnh hưởng tới ý định tuyên bố tổn thất chung của chủ tàu.

Thay đổi cơ bản nữa YAR 2004 là ở chỗ từ nay trở đi chỉ có các tổn thất và chi phí xảy ra vì an toàn chung của các tài sản trong hành trình mới được đưa vào tổn thất chung (nguyên tắc 1), còn các chi phí vì lợi ích chung sẽ bị loại bỏ (nguyên tắc 2). Điều này đã dẫn tới sự thay đổi trong quy tắc XI, theo đó tiền lương của sỹ quan thủy thủ trong thời gian tàu lưu lại ở cảng lánh nạn sẽ không được đưa vào tổn thất chung. Tuy vậy, chi phí nhiên liệu và phụ tùng thay thế vẫn tiếp tục được chấp nhận đưa vào tổn thất chung.

Ngoài những thay đổi trên còn có một số thay đổi khác đáng lưu ý là: khoản lãi 2% trong quy tắc XX đã bị bãi bỏ, trong khi đó lãi suất trong quy tắc XXI vẫn được duy trì nhưng không phải là 7% mà sẽ được CMI ấn định hàng năm. YAR 1994 không đề cập tới thời hiệu tố tụng mặc dù luật bảo hiểm hàng hải của khá nhiều các quốc gia lại đề cập tới vấn đề này một cách không rõ ràng. Xuất phát từ quan điểm

đó nên YAR2004 ấn định 2 thời hiệu: một là 01 năm kể từ ngày bản tính toàn phân bổ tổn thất chung được công bố, hai là 06 năm kể từ ngày kết thúc hành trình trong đó xảy ra tổn thất chung, tuy vậy các bên có thể thương lượng với nhau để kéo dài các thời hiệu trên.

*e) Cách tính toán, phân bổ tổn thất chung*

Khi tổn thất chung xảy ra, chủ tàu được quyền chỉ định một công ty hay một chuyên viên tính tổn thất chung (g/a adjuster), còn gọi là lý toán sư để tính toán, phân bổ tổn thất chung cho các quyền lợi ở trên tàu. Các quyền lợi hoặc lợi ích (interests) ở trên tàu bao gồm: tàu, hàng và cước phí. Tàu và hàng phải đóng góp vào tổn thất chung trên cơ sở giá trị thực tế tại nơi xảy ra tổn thất chung là cước phí mà chủ tàu chưa thu và việc thu được hay không còn phụ thuộc còn phụ thuộc vào sự an toàn của tàu, tức là cước phí chịu rủi ro (freight at risk). Nhiệm vụ của chuyên viên tính tổn thất chung là phải, trên cơ sở chứng từ, giấy tờ có liên quan, xác định những hy sinh và chi phí được công nhận là tổn thất chung để tính toán phân bổ cho chủ tàu và các chủ hàng.

***Cách tính toán, phân bổ tổn thất chung của chuyên viên tính tổn thất chung được tiến hành như sau:***

*a) Xác định tỷ lệ đóng góp (chi số phân bổ), bằng cách lấy Tổng giá trị tổn thất chung (g/a loss) chia cho Tổng giá trị chịu phân bổ (Contributory Value). Cả hai giá trị này đều được xác định trên cơ sở giá trị của các tài sản vào lúc và ở nơi kết thúc hành trình, trong đó:*

- Tổng giá trị tổn thất chung (g/a loss) là tổng những hy sinh và chi phí được công nhận là tổn thất chung. Nếu hàng hóa bị hy sinh vì tổn thất chung là giá trị hàng hóa vào lúc dỡ hàng, căn cứ vào hóa đơn thương mại hoặc nếu không có hóa đơn thì căn cứ vào giá hàng lúc xếp hàng xuống tàu. Giá trị này sẽ gồm cả phí bảo hiểm và cước phí, trừ trường hợp trách nhiệm thanh toán cước phí không thuộc chủ hàng.

- Tổng giá trị chịu phân bổ (Contributory Value) là tổng giá trị của các lợi ích trên tàu (tàu, hàng, cước phí) vào thời điểm có hành

động tổn thất chung, tức là tổng các giá trị đã được hành động tổn thất chung cứu thoát, và bao gồm cả những giá trị đã hy sinh vì an toàn chung. Tổng giá trị chịu phân bổ được xác định trên cơ sở giá trị tịnh thực tế (actual net values) của tài sản tại nơi kết thúc hành trình, trừ trường hợp giá trị của hàng hóa được xác định theo giá tại nơi dỡ hàng như nói ở trên.

*b) Tính số tiền phải đóng góp (contributory) của từng quyền lợi*

Số tiền đóng góp của từng quyền lợi sẽ bằng tỷ lệ đóng góp nhân với giá trị đóng góp của từng quyền lợi, ta có công thức sau:

$$C = \frac{L}{CV} \cdot v$$

*Trong đó:*

- C là số tiền phải đóng góp vào tổn thất chung của mỗi quyền lợi;
- L là tổng giá trị tổn thất chung;
- CV là tổng giá trị chịu phân bổ;
- v là giá trị chịu phân bổ của từng quyền lợi.

Từ công thức trên ta sẽ tính được Tàu phải đóng góp bao nhiêu, Hàng phải đóng góp bao nhiêu, Cước phí phải đóng góp bao nhiêu. Số tiền đóng góp vào tổn thất chung sẽ được người bảo hiểm bồi hoàn cho các chủ hàng nếu hàng có bảo hiểm mà không phụ thuộc vào các điều kiện bảo hiểm là điều kiện gì.

Nếu số tiền bảo hiểm (A) của lô hàng thấp hơn giá trị chịu phân bổ (v) thì người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm (A) với giá trị chịu phân bổ.

Ví dụ say đây sẽ minh họa cho việc tính toán phân bổ tổn thất chung: Một tàu biển trị giá 9.150.000 USD, chở 5 lô hàng A, B, C, D, E có giá trị lần lượt là 600.000; 2.500.000; 3.000.000; 2.000.000 và 500.000 USD và tiền cước chưa thu thuộc chủ tàu là 50.000 USD.

Đi dọc đường tàu bị mắc cạn, vỏ tàu bị thủng, nước tràn vào làm hư hỏng hàng hóa. Để cứu tàu và hàng, thuyền trưởng quyết định:

- Tạm thời bịt các lỗ thủng bằng các phương tiện, vật phẩm trên tàu;

- Vứt bớt hàng trên tàu để tàu nhẹ bớt;

- Cho máy tàu làm việc quá sức để đưa tàu ra khỏi bãi cạn;

Thuyền trưởng tuyên bố tổn thất chung. Tình hình tổn thất và các chi phí được gửi đến cho chuyên viên tính tổn thất chung như sau:

- Vỏ tàu bị thủng phải sửa chữa mất 200.000 USD;

- Máy tàu bị hỏng do làm việc quá công suất phải sửa chữa mất 50.000 USD;

- Lô hàng A bị nước tràn vào làm giảm giá trị thương mại 100%;

- Lô hàng E bị vứt xuống biển để làm cho tàu nhẹ bớt

- Thiệt hại do dùng các vật phẩm trên tàu để cứu tàu và chi phí cho thủy thủ trong việc cứu tàu hết 45.000 USD.

Chuyên viên tính tổn thất chung sẽ tính toán, phân bổ vụ tổn thất chung trên như sau:

a) *Xác định chỉ số đóng góp:*

$$\frac{L}{CV} = \frac{0,05 + 0,5 + 0,045}{9,15 + 2,5 + 3 + 2 + 0,5 + 0,05 - 0,2} = \frac{0,595 \text{ (triệu USD)}}{17 \text{ (triệu USD)}} = 0,035$$

b) *Số tiền phải đóng góp của từng quyền lợi:*

- Chủ tàu: 9.150.000 USD – 200.000 USD (bị tổn thất trước khi có hành động tổn thất chung) = 8.950.000 USD × 0,035 = 313.250 USD,

- Giá trị cước phí (chủ tàu): 50.000 USD × 0,035 = 1750 USD,

- Chủ hàng A không phải đóng góp,

- Chủ hàng B: 2.500.000 USD × 0,035 = 87.500 USD,

- Chủ hàng C: 3.000.000 USD × 0,035 = 105.000 USD,

- Chủ hàng D: 2.000.000 USD × 0,035 = 70.000 USD,

- Chủ hàng E: được bồi thường 500.000 USD nhưng phải đóng góp:

$$500.000 \text{ USD} \times 0,035 = 17.500 \text{ USD.}$$

Người bảo hiểm thân tàu và bảo hiểm hàng hóa sẽ bồi hoàn lại số tiền đóng góp trên cho người được bảo hiểm.

### *3.2.2.2. Tổn thất riêng (particular average)*

Tổn thất riêng là những thiệt hại, mất mát của đối tượng bảo hiểm do một rủi ro bất ngờ, ngẫu nhiên gây ra, ví dụ hàng hóa bị hư hỏng do tàu bị đắm, mắc cạn, đâm va... hay bị hư hỏng, đổ vỡ, thiếu hụt do tác động ngẫu nhiên bên ngoài... Tổn thất riêng có thể là tổn thất toàn bộ hay bộ phận, có thể giảm phẩm chất hay thiếu hụt về mặt trọng lượng, số lượng. Điểm khác biệt giữa tổn thất riêng và tổn thất chung là ở chỗ: *tổn thất riêng xảy ra một cách ngẫu nhiên*; tổn thất của người nào thì người đó chịu mà không có sự đóng góp giữa các bên; tổn thất riêng có thể xảy ra ở bất kỳ đâu chứ không chỉ ở trên biển; tổn thất riêng có được người bảo hiểm bồi thường hay không phụ thuộc vào việc rủi ro đó có được thỏa thuận trong hợp đồng hay không...

## **4. Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa hiện hành trên thị trường**

### ***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 XVII đã có mẫu đơn bảo hiểm đầu tiên (Lloyds S.G. form of policy). Luật Bảo hiểm hàng hải 1906 (Marine Insurance Act, 1906 – M.I.A. 1906) của Anh đến nay vẫn được nhiều nước áp dụng. Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa cũng như tàu biển của Viện những người bảo hiểm Luân Đôn (Institute of London Underwriters - ILU, từ năm 1999 đổi thành IUA - The International Underwriting Association) từ lâu đã trở thành quen thuộc và được áp dụng rộng rãi trên thị trường bảo hiểm thế giới.

Về bảo hiểm hàng hóa, IUA đã soạn thảo và đưa vào sử dụng:

- ICC 1963 bao gồm các điều kiện bảo hiểm gốc như FPA, WA, All Risks.
- ICC 1982 bao gồm các điều kiện A, B, C
- ICC 2009 bản sửa đổi vẫn gồm các điều kiện bảo hiểm A, B và C.

Bên cạnh đó IUA cũng ban hành các điều kiện bảo hiểm phụ như điều kiện bảo hiểm chiến tranh, điều kiện bảo hiểm đình công.

Từ 01/01/1982, IUA đã cho ra đời mẫu đơn bảo hiểm hàng hải mới (the MAR policy).

Bản ICC1982 bao gồm các điều kiện bảo hiểm cụ thể sau đây:

*a) Các điều kiện bảo hiểm gốc*

- Điều kiện bảo hiểm A (Institute Cargo Clauses A);
- Điều kiện bảo hiểm B (Institute Cargo Clauses B);
- Điều kiện bảo hiểm C (Institute Cargo Clauses C);
- Điều kiện bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không, trừ hàng hóa gửi bằng đường bưu điện (Institute Cargo Clauses - Air) (excluding sendings by Post).

*b) Các điều kiện bảo hiểm áp dụng cho một số hàng đặc biệt*

- Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa buôn bán theo lô (Institute Commodity trades Clauses A, B, C);
- Điều kiện bảo hiểm than (Institute Coal Clauses);
- Điều kiện bảo hiểm dầu thô (Institute Bulk Oil Clauses);
- Điều kiện bảo hiểm đay (Institute Jute Clauses);
- Điều kiện bảo hiểm cao su tự nhiên (Institute Natural Rubber Clauses);
- Điều kiện bảo hiểm thực phẩm đông lạnh trừ thịt đông lạnh (Institute Frozen Food Clauses A, C: Excluding Frozen Meat);
- Điều kiện bảo hiểm thịt đông lạnh (Institute Frozen Meat Clauses)

*c) Các điều kiện bảo hiểm phụ*

- Điều kiện bảo hiểm chiến tranh áp dụng cho hàng vận chuyển bằng đường biển (Institute War Clauses – Cargo);
- Điều kiện bảo hiểm chiến tranh áp dụng cho hàng gửi bằng đường bưu điện (Institute War Clauses – sendings by Post);

- Điều kiện bảo hiểm chiến tranh áp dụng cho hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không, trừ những hàng hóa gửi bằng đường bưu điện (Institute War Clauses – Air Cargo) (excluding spendings by Post);

- Điều kiện bảo hiểm đình công áp dụng cho vận chuyển bằng đường biển (Institute Strikes Clauses – Cargo);

- Điều kiện bảo hiểm đình công áp dụng cho vận chuyển dầu thô (Institute Strikes Clauses – Bulk Oil)...

- Điều kiện bảo hiểm thiệt hại do ác ý (Institute Malicious Damage Clauses);

- Điều kiện bảo hiểm mất trộm, mất cắp và không giao hàng (Institute Thief, Pilferage and Non-Delivery Clauses).

#### **4.2. Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa Việt Nam**

Đến nay Việt Nam (Bộ Tài chính và Bảo Việt) đã ban hành một số các điều kiện bảo hiểm hàng hóa sau đây:

- Điều kiện bảo hiểm FPA, WA, All Risks theo Quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển 1965 của Bộ Tài chính;

- Điều kiện bảo hiểm A, B, C theo Quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển 1990 của Bộ Tài chính (QTC 1990);

- Điều kiện bảo hiểm A, B, C theo Quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển 1995 của Bảo Việt (QTCB 95);

- Điều kiện bảo hiểm A, B, C theo Quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển 1998 của Bảo Việt (QTCB 98);

- Điều kiện bảo hiểm A, B, C theo Quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển 2004 của Bảo Việt (QTCB2004);

Trong các bản “Quy tắc chung” nói trên, Bản QTCB-2004 của Bảo Việt (thay thế cho QTCB-98) là hoàn thiện hơn cả. Bản Quy tắc

chung này gồm 16 chương đề cập đến các vấn đề sau đây: Nguyên tắc chung; Phạm vi bảo hiểm; Loại trừ bảo hiểm; Bắt đầu và kết thúc trách nhiệm bảo hiểm; Ký kết hợp đồng bảo hiểm; Giá trị bảo hiểm và số tiền bảo hiểm; Bảo hiểm trùng và bảo hiểm giá trị tăng thêm; Hợp đồng bảo hiểm; Nghĩa vụ của người được bảo hiểm khi xảy ra tổn thất; Xác định tổn thất; Cách tính và thanh toán bồi thường; Chuyển tiền bồi thường; Từ bỏ hàng; Những quy định khác; Thời hiệu khiếu nại; Xử lý tranh chấp.

Khi mua bảo hiểm cho hàng hóa, trừ những trường hợp đặc biệt, chủ hàng phải mua bảo hiểm theo một trong ba điều kiện bảo hiểm gốc là A, B hoặc C. Ngoài ra, tùy theo hành trình của hàng mà chủ hàng có thể yêu cầu bảo hiểm thêm các rủi ro chiến tranh hay đình công.... Nếu có bảo hiểm thêm những rủi ro này, chủ hàng phải nộp thêm phí bảo hiểm. Chủ hàng cũng có thể yêu cầu bảo hiểm hàng hóa theo các điều kiện bảo hiểm A, B, C của Anh hay A, B, C của Việt Nam (của Bộ Tài chính hay Bảo Việt). Về người bảo hiểm, chủ hàng có thể lựa chọn Bảo Việt, Bảo Minh, Pjico, Bảo Long... hay công ty bảo hiểm nước ngoài.

## **5. Trách nhiệm của người bảo hiểm đối với hàng hóa về rủi ro và tổn thất**

### **5.1. Theo quy định của Việt Nam**

Theo Quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyên bằng đường biển của công ty bảo hiểm Việt Nam năm 1990 (QTC 1990) phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm theo các điều kiện A, B, C như sau:

#### **5.1.1. Điều kiện C**

a) *Rủi ro được bảo hiểm*: những mất mát, hư hỏng của hàng hóa do các nguyên nhân sau:

- 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 va phải vật thể khác;

- Dỡ hàng tại cảng lánh nạn;
- Phương tiện vận chuyển đường bộ bị lật đổ hoặc trật bánh;
- Hàng hóa bị mất tích do tàu hoặc phương tiện chở hàng bị mất tích;
- Hi sinh tổn thất chung;
- Ném hàng khỏi tàu.

b) *Những trách nhiệm khác của công ty bảo hiểm:* Ngoài những rủi ro được bảo hiểm nói trên, 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 phân bổ hay xác định theo hợp đồng vận tải và hoặc theo luật lệ hay tập quán hiện hành;
- Những chi phí và tiền công hợp lý mà người được bảo hiểm hoặc đại lý của họ đã chi ra nhằm phòng tránh hoặc giảm nhẹ tổn thất cho hàng hóa được bảo hiểm hay những chi phí kiện tụng để đòi người thứ ba bồi thường;
- Những chi phí hợp lý cho việc dỡ hàng, lưu kho và gửi tiếp hàng hóa 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 hợp lý cho việc giám định hoặc xác định số tổn thất mà người bảo hiểm phải bồi thường;
- Phần trách nhiệm mà người được bảo hiểm phải chịu theo điều khoản “Hai tàu đâm va nhau đều có lỗi” (Both to Blame Collision Clause) ghi trong hợp đồng vận tải.

### 5.1.2. Điều kiện B

a) *Rủi ro được bảo hiểm:* như điều kiện bảo hiểm C, còn thêm các trường hợp sau đây:

- Động đất, núi lửa phun hoặc sét đánh;
- Nước cuốn khỏi tàu;
- Nước biển, nước hồ hay 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 đang xếp hàng lên hay dỡ khỏi tàu hay xà lan.

b) *Trách nhiệm khác của công ty bảo hiểm*: giống điều kiện C.

### 5.1.3. Điều kiện A

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 hóa được bảo hiểm, trừ những rủi ro loại trừ ở mục 3.2.2 dưới đây.

b) *Trách nhiệm khác của công ty bảo hiểm*: giống điều kiện C.

### 5.1.4. Rủi ro loại trừ

Theo cả ba điều kiện A, B, C, người bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm rủi ro sau đây: Trừ khi có thỏa 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, thủy lôi, bom hay những vũ khí chiến tranh đang trôi dạt;

- Đình công, cấm xưởng, rối loạn lao động hoặc bạo động;

- Người đình công, công nhân bị cấm xưởng, người gây rối loạn lao động hoặc bạo động, kẻ khủng bố hay hành động vi động cơ chính trị;

- Do bất kỳ kẻ khủng bố nào hoặc bất kỳ người nào hành động vi 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 hoặc tính chất đặc biệt của hàng hóa bảo hiểm;

- Hàng hóa hay một bộ phận hàng hóa bị hư hại hay bị phá hoại có chủ tâm hành động sai lầm của bất kỳ người nào gây ra (điều này không áp dụng cho điều kiện A).

Trong mọi trường hợp 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 hoặc 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 hóa mà người được bảo hiểm hay người làm công cho họ đã biết về tình trạng không đủ khả năng đi biển và không thích hợp đó vào thời điểm bốc xếp hàng hóa;
- 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 người thuê tàu không trả được nợ hoặc thiếu thốn về mặt tài chính;
- Xếp hàng quá tải (đối với hàng chở nguyên chuyên) hoặc xếp hàng sai quy cách, không đảm bảo an toàn cho hàng hóa khi vận chuyển.

## 5.2. Theo quy định của IUA (Anh)

Nội dung của các điều kiện bảo hiểm A, B, C của IUA (Institute Cargo Clauses A, B, C) năm 1982 về cơ bản cũng giống các điều kiện A, B, C của Bảo Việt đã nghiên cứu ở trên. Những nội dung lớn mà các điều kiện bảo hiểm của Anh đề cập đến là: Rủi ro được bảo hiểm; Rủi ro loại trừ; Thời hạn bảo hiểm; Khiếu nại; Lợi ích của bảo hiểm; Giảm tổn thất; Tránh chậm trễ; Luật lệ và tập quán. Sau đây là nội dung của từng điều kiện:

### 5.2.1. Điều kiện C (Institute Clauses C)

#### a) Rủi ro được bảo hiểm (Risk covered):

+ Bảo hiểm này bảo hiểm những rủi ro sau đây, trừ các rủi ro loại trừ quy định ở mục b dưới đây:

- Cháy hoặc nổ;
- Tàu hoặc xà lan bị mắc cạn, chạm đất, bị đắm hoặc lật úp;
- Phương tiện vận chuyển đường bộ bị lật đổ hoặc bị trật bánh;

- Tàu đâm va nhau hoặc tàu, xà lan, phương tiện vận chuyển đâm va phải vật thể khác không phải là nước;

- Dỡ hàng tại cảng lánh nạn; Hy sinh tổn thất chung; Vứt hàng xuống biển.

+ Điều khoản tổn thất chung (General Average Clause): Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất chung và chi phí cứu nạn được phân bổ hoặc xác định phù hợp với quy định của hợp đồng vận tải và hoặc luật lệ hay tập quán áp dụng.

+ Điều khoản “Hai tàu đâm va nhau đều có lỗi” (Both to Blame Collision Clause): Bảo hiểm này mở rộng bồi thường cho người được bảo hiểm phần trách nhiệm theo điều khoản “Hai tàu đâm va nhau đều có lỗi” quy định trong hợp đồng vận tải. Trong trường hợp có khiếu nại của chủ tàu theo điều khoản này, thì người được bảo hiểm thỏa thuận sẽ thông báo cho người bảo hiểm, người sẽ có quyền, bằng chi phí của mình, bảo vệ người được bảo hiểm trước những khiếu nại đó.

#### b) *Rủi ro loại trừ (exclusions)*

+ Điều khoản loại trừ chung:

Trong mọi trường hợp, người bảo hiểm không bồi thường những rủi ro sau đây:

- Mất mát, hư hỏng hoặc chi phí do hành động cố ý của người được bảo hiểm;

- Rò rỉ thông thường, hao hụt thông thường về trọng lượng hoặc khối lượng, hao mòn tự nhiên của đối tượng bảo hiểm;

- Mất mát, hư hỏng hoặc chi phí do bao bì không đầy đủ hoặc không thích hợp;

- Mất mát, hư hỏng hoặc chi phí do nội tỳ (inherent vice) hoặc bản chất của đối tượng bảo hiểm;

- Mất mát, hư hỏng hoặc chi phí mà nguyên nhân trực tiếp là chậm trễ cho dù chậm trễ là một rủi ro được bảo hiểm gây nên;

- Mất mát, hư hỏng hoặc chi phí do tình trạng không trả được nợ hoặc thiếu thôn về mặt tài chính của chủ tàu, người quản lý tàu, người thuê tàu hoặc người khai thác tàu;

- Thiệt hại cố ý hoặc phá hoại cố ý đối tượng bảo hiểm do những hành động sai trái của bất kỳ người nào;

- Mất mát, hư hỏng hoặc chi phí do việc sử dụng bất kỳ một vũ khí chiến tranh nào có dùng đến năng lượng nguyên tử, hạt nhân hoặc các chất phóng xạ.

+ Điều khoản loại trừ rủi ro về tình trạng không đủ khả năng đi biển hoặc không thích hợp.

Trong mọi trường hợp, bảo hiểm này không bảo hiểm những mất mát, hư hỏng hoặc chi phí do tàu hoặc xà lan không đủ khả năng đi biển; tàu, xà lan, các phương tiện vận tải khác, container, toa xe không thích hợp cho việc vận chuyển an toàn hàng hóa bảo hiểm mà người được bảo hiểm hoặc người làm công của họ đã biết tình trạng không đủ khả năng đi biển hoặc không thích hợp đó vào lúc xếp hàng lên các phương tiện và công cụ vận tải nói trên.

+ Điều khoản loại trừ các rủi ro chiến tranh:

Trong mọi trường hợp bảo hiểm này không bảo hiểm những mất mát, hư hỏng hoặc chi phí gây ra bởi:

- Chiến tranh, nội chiến, cách mạng, nổi loạn, khởi nghĩa hoặc hành động thù địch gây ra bởi hoặc chống lại một thế lực tham chiến;

- Bị chiếm giữ, tịch thu, bị bắt, bị kiểm chế (không kể cướp biển), và hậu quả của những hành động đó;

- Bom, mìn, ngư lôi hoặc các vũ khí chiến tranh khác còn sót lại trong các cuộc chiến tranh.

+ Điều khoản loại trừ những rủi ro đình công:

Trong mọi trường hợp bảo hiểm này không bảo hiểm những mất mát, hư hỏng hoặc chi phí gây ra bởi:

- Người đình công, công nhân bị cấm xưởng hoặc bất kỳ một người nào tham gia gây rối loạn lao động, bạo động hoặc nổi loạn dân sự;

- Đình công, cấm xưởng, rối loạn lao động hoặc nổi loạn dân sự;

- Kẻ khùng bỏ hoặc bất kỳ người nào hành động vì động cơ chính trị.

*c) Khiếu nại (Claims)*

+ Điều khoản lợi ích bảo hiểm (Insurance Interest Clause)

Để được bồi thường theo bảo hiểm này người được bảo hiểm phải có lợi ích bảo hiểm ở trong đối tượng bảo hiểm vào thời điểm xảy ra tổn thất. Phụ thuộc vào điều nói trên, người được bảo hiểm có quyền đòi bồi thường những tổn thất được bảo hiểm xảy ra trong thời hạn bảo hiểm này cho dù tổn thất đó đã xảy ra trước khi ký kết hợp đồng bảo hiểm, trừ phi người được bảo hiểm đã biết và người bảo hiểm không biết tổn thất đã xảy ra.

+ Điều khoản chi phí tiếp gửi hàng (Forwarding Charges Clause)

Nếu do một rủi ro được bảo hiểm theo bảo hiểm này, mà hành trình bảo hiểm bị kết thúc tại một cảng hoặc một nơi không phải là nơi đến quy định theo hợp đồng bảo hiểm này thì người bảo hiểm sẽ bồi thường cho người được bảo hiểm mọi chi phí đã được chi ra một cách hợp lý trong việc dỡ hàng, lưu kho và tiếp gửi hàng hóa đến nơi đến quy định của hợp đồng bảo hiểm này.

+ Điều khoản tổn thất toàn bộ ước tính (Constructive Total Loss Clause)

Không một khiếu nại nào về tổn thất toàn bộ ước tính theo hợp đồng bảo hiểm này được bồi thường trừ phi đối tượng bảo hiểm bị từ bỏ một cách hợp lý do tổn thất toàn bộ thực tế không thể tránh được hoặc do chi phí cứu vớt, sửa chữa hoặc tiếp gửi đối tượng bảo hiểm vượt quá giá trị của nó tại nơi đến.

+ Điều khoản giá trị tăng thêm (Increased Value Clause)

Nếu người được bảo hiểm thực hiện bất kỳ một sự bảo hiểm giá trị tăng thêm nào đối với hàng hóa được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm này thì giá trị thỏa thuận của hàng hóa được coi là đã tăng thêm thành tổng số tiền bảo hiểm theo bảo hiểm này cộng với tất cả các khoản bảo hiểm về giá trị tăng thêm để bảo hiểm tổn thất, và trách

nhệm theo hợp đồng bảo hiểm này sẽ được tính theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm thuộc hợp đồng bảo hiểm này và tổng số tiền bảo hiểm đó. Khi có khiếu nại thì người được bảo hiểm sẽ cung cấp cho người bảo hiểm những bằng chứng về số tiền được bảo hiểm theo tất cả các hợp đồng bảo hiểm khác.

Khi hợp đồng bảo hiểm được bảo hiểm theo giá trị tăng thêm thì điều khoản sau đây sẽ áp dụng: Giá trị thỏa thuận của hàng hóa sẽ được coi như bằng tổng số tiền được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm đầu tiên cộng với tất cả các bảo hiểm giá trị tăng thêm, để bảo hiểm tổn thất và trách nhiệm theo hợp đồng bảo hiểm này sẽ được tính theo tỷ lệ giữa tổng giá trị được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm này và tổng số tiền bảo hiểm đó.

Trong trường hợp có khiếu nại người được bảo hiểm sẽ cung cấp cho người bảo hiểm những bằng chứng về số tiền được bảo hiểm theo tất cả các hợp đồng bảo hiểm khác.

#### *d) Giám (hạn chế) tổn thất*

Điều khoản nghĩa vụ của người được bảo hiểm (Duty of Assured Clause)

Nghĩa vụ của người được bảo hiểm, những người làm công và đại lý của họ đối với những tổn thất được bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm này là phải áp dụng mọi biện pháp hợp lý để ngăn chặn hoặc làm giảm đi tổn thất và để đảm bảo rằng mọi quyền lợi đối với người chuyên chở, người giữ hàng hoặc bên thứ ba khác được bảo lưu và thực hiện. Người bảo hiểm, ngoài những tổn thất được bồi thường theo hợp đồng bảo hiểm này, sẽ bồi hoàn lại cho người được bảo hiểm mọi chi phí đã được chỉ ra một cách hợp lý trong việc thực hiện những nghĩa vụ này.

Các biện pháp do người được bảo hiểm hoặc người bảo hiểm tiến hành nhằm mục đích cứu vớt, bảo vệ hoặc khôi phục hàng hóa sẽ không được coi là từ chối hoặc chấp nhận từ bỏ hàng hoặc làm phương hại đến quyền lợi của mỗi bên.

### 5.2.2. Điều kiện B (Institute Cargo Clauses B)

#### a) Rủi ro được bảo hiểm:

Ngoài những rủi ro được bảo hiểm như điều kiện C, còn bảo hiểm thêm các rủi ro sau đây: động đất, núi lửa phun, sét đánh; nước cuốn khỏi tàu; nước biển, sông, hồ chảy vào hầm tàu, xà lan, phương tiện vận tải, container, toa xe hoặc nơi chứa hàng; tổn thất toàn bộ của bất kỳ phương tiện nào do rơi khỏi tàu hoặc bị rơi trong khi xếp lên hoặc dỡ xuống tàu hoặc xà lan.

#### b) Các điểm khác giống như điều kiện C.

### 5.2.3. Điều kiện A (Institute Cargo Clauses A)

a) Rủi ro được bảo hiểm: mọi mất mát hoặc hư hỏng của đối tượng bảo hiểm trừ các rủi ro loại trừ dưới đây.

b) Rủi ro loại trừ: Cơ bản giống như điều kiện B và C, trừ rủi ro “thiệt hại cố ý hoặc phá hoại”. Rủi ro này vẫn được bồi thường theo điều kiện A.

c) Các nội dung khác: Giống như điều kiện bảo hiểm B và C.

## 6. Trách nhiệm của người bảo hiểm về không gian và thời gian bảo hiểm

### 6.1. Theo quy định của Việt Nam

\* Trách nhiệm bảo hiểm bắt đầu có hiệu lực từ khi hàng hóa 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 tại 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 của 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, 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 hóa bảo hiểm khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng ghi trên đơn bảo hiểm.

Nếu sau khi dỡ hàng khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng, nhưng trước khi kết thúc bảo hiểm, hàng hóa được gửi tới một nơi nhận hàng không đúng với địa danh nhận hàng ghi trong đơn bảo hiểm thì bảo hiểm này trong khi giữ nguyên hiệu lực, sẽ không mở rộng giới hạn quá lúc bắt đầu và vận chuyển tới một nơi nhận hàng khác như vậy.

Bảo hiểm này giữ nguyên hiệu lực (phụ thuộc vào quy định về kết thúc hiệu lực bảo hiểm nói trên và quy định tại mục 3.2.3.2 dưới đây) trong khi bị chậm trễ ngoài khả năng kiểm soát của người được bảo hiểm, khi tàu chạy chệch hướng bất kỳ, khi dỡ hàng bắt buộc, xếp lại hàng hoặc chuyển tải và trong khi có bất kỳ thay đổi nào về hành trình xuất phát từ việc thực hiện một quyền tự do mà hợp đồng chuyên chở đã giành cho chủ tàu hoặc người thuê tàu.

\* Nếu do những tình huống ngoài khả năng kiểm soát của người được bảo hiểm mà hợp đồng vận chuyển kết thúc tại một cảng hay một nơi không đúng với nơi nhận ghi trên đơn bảo hiểm hoặc việc vận chuyển được kết thúc theo cách khác trước khi giao hàng như những quy định ở mục 3.2.3 trên đây thì hiệu lực bảo hiểm cũng sẽ kết thúc, trừ khi có giấy báo gửi ngay cho người bảo hiểm yêu cầu tiếp tục bảo hiểm trong khi bảo hiểm vẫn còn hiệu lực, với điều kiện người bảo hiểm chấp nhận và người được bảo hiểm phải trả thêm phí bảo hiểm nếu người bảo hiểm yêu cầu, khi:

+ Hàng được đem bán hoặc được giao tại cảng hoặc địa điểm đó hoặc trừ khi có thỏa thuận riêng khác, khi hết hạn 60 ngày sau khi hàng bảo hiểm đến cảng hay địa điểm đó, tùy theo trường hợp nào đến trước, hoặc

Nếu hàng hóa được gửi đi trong phạm vi 60 ngày đó (hoặc bất kỳ phạm vi mở rộng nào đã thỏa thuận) để tới nơi nhận hàng có tên

ghi trong đơn bảo hiểm hay tới bất kỳ nơi nhận hàng nào khác thì cho tới khi kết thúc bảo hiểm theo những quy định của mục 3.2.3.1 ở trên.

## **6.2. Theo quy định của IUA (thời hạn bảo hiểm (Duration))**

### **+ Điều khoản vận chuyển (Transit Clause)**

Bảo hiểm này bắt đầu có hiệu lực kể từ khi hàng hóa rời khỏi kho hay nơi để hàng quy định để vận chuyển. Bảo hiểm tiếp tục có hiệu lực trong quá trình vận chuyển bình thường và kết thúc khi:

- Giao hàng vào kho của người nhận hoặc kho cuối cùng hoặc nơi để hàng khác ghi trên hợp đồng bảo hiểm, hay

- Giao hàng vào kho hoặc nơi để hàng khác dù trước khi đến nơi đến hoặc ở nơi đến quy định mà người được bảo hiểm chọn dùng làm nơi:

- Để hàng ngoài quá trình vận chuyển bình thường, hoặc

- Phân phối hàng, hay

- Hết hạn 60 ngày kể từ ngày toàn bộ hàng hóa được dỡ khỏi tàu biển tại cảng dỡ cuối cùng, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước.

Nếu sau khi dỡ hàng khỏi tàu biển tại cảng dỡ cuối cùng, nhưng trước khi kết thúc bảo hiểm này mà hàng hóa được gửi tiếp đến một nơi đến khác với nơi đến quy định trong hợp đồng bảo hiểm, thì bảo hiểm này, vẫn kết thúc như trên, sẽ không kéo dài quá thời điểm bắt đầu vận chuyển đến đích khác đó.

Bảo hiểm này vẫn tiếp tục có hiệu lực nếu có sự chậm trễ ngoài sự kiểm soát của người được bảo hiểm, tàu đi chệch đường, phải dỡ hàng bắt buộc, tái xếp hoặc chuyển tải và thay đổi hành trình phát sinh từ những đặc quyền mà chủ tàu hoặc người thuê tàu được hưởng theo quy định của hợp đồng vận tải.

- Điều khoản kết thúc hợp đồng vận tải (Termination of Contract of Carriage Clause)

Nếu do các sự cố ngoài sự kiểm soát của người được bảo hiểm mà hợp đồng vận tải kết thúc tại một cảng hoặc một địa điểm không

phải là nơi đến quy định, hoặc việc vận chuyển bằng cách nào đó kết thúc trước khi giao hàng như quy định ở trên thì bảo hiểm này cũng sẽ kết thúc, trừ phi có thông báo tiếp tục bảo hiểm gửi cho người bảo hiểm và nộp thêm phí bảo hiểm nếu người bảo hiểm yêu cầu, khi:

- Hàng hóa được bán hoặc giao tại cảng hoặc địa điểm nói trên hoặc, trừ phi có quy định khác, khi hết hạn 60 ngày kể từ ngày hàng hóa bảo hiểm đến cảng hoặc địa điểm đó, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước, hay

- Khi hàng được giao vào kho hay nơi để hàng như quy định của điều khoản vận chuyển nói trên, nếu trong thời hạn 60 ngày mà hàng hóa được tiếp gửi đến cảng đích hoặc một địa điểm khác.

- Điều khoản thay đổi hành trình (Change of Voyage Clause)

Nếu sau khi bảo hiểm này có hiệu lực mà nơi đến được thay đổi bởi người được bảo hiểm thì bảo hiểm chỉ tiếp tục có hiệu lực khi có thông báo nhanh chóng cho người bảo hiểm trên cơ sở phí bảo hiểm và các điều kiện sẽ thỏa thuận.

## **7. Điều kiện bảo hiểm chiến tranh dùng cho hàng hóa chuyên chở bằng đường biển (Institute War Clauses - Cargo)**

### **7.1. Rủi ro được bảo hiểm: mất mát, hư hỏng của đối tượng bảo hiểm 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 bởi hay chống lại một thế lực tham chiến;

- Bị chiếm đoạt, bị tịch thu, bị bắt, bị kiềm chế hoặc bị giữ lại phát sinh từ những biến cố nói trên và hậu quả của chúng hoặc âm mưu tiến hành những hoạt động đó;

- Mìn, ngư lôi, bom hoặc các vũ khí chiến tranh khác còn sót lại;

- Đóng góp tổn thất chung.

**7.1. Thời hạn bảo hiểm:** Bảo hiểm này chỉ có hiệu lực khi toàn bộ đối tượng bảo hiểm hoặc một phần được xếp lên tàu biển và kết thúc khi:

- Đối tượng bảo hiểm hoặc một phần được dỡ khỏi tàu biển tại cảng hoặc nơi dỡ hàng cuối cùng, hoặc:

- Hết hạn 15 ngày kể từ nửa đêm của ngày tàu đến cảng hoặc nơi dỡ hàng cuối cùng, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước.

Tuy nhiên, nếu tại cảng dỡ cuối cùng, tàu lại chạy tiếp mà không dỡ hàng thì bảo hiểm lại tiếp tục có hiệu lực vào lúc tàu chạy, với điều kiện phải thông báo ngay cho người bảo hiểm và nộp thêm phí bảo hiểm cho người bảo hiểm, và bảo hiểm lại kết thúc khi đối tượng bảo hiểm hoặc một phần được dỡ khỏi tàu biển tại cảng hoặc nơi dỡ hàng cuối cùng khác đó hoặc khi hết hạn 15 ngày kể từ nửa đêm ngày tàu đến cảng cuối cùng, tùy theo trường hợp nào xảy ra trước.

Nếu trong hành trình bảo hiểm, tàu ghé vào một cảng hoặc một nơi dọc đường để dỡ hàng, để chuyển tải sang tàu biển khác hoặc máy bay, hoặc hàng hoá được dỡ khỏi tàu tại cảng hoặc nơi lánh nạn thì, phụ thuộc vào việc nộp thêm phí bảo hiểm nếu có yêu cầu, bảo hiểm này sẽ tiếp tục có hiệu lực cho đến khi hết hạn 15 ngày, kể từ nửa đêm ngày tàu đến cảng hoặc nơi đó. Và, sau đó lại tiếp tục có hiệu lực kể từ khi hàng hoá hoặc một phần được xếp xuống tàu biển hoặc máy bay để chở tiếp. Trong thời hạn 15 ngày, bảo hiểm chỉ có hiệu lực sau khi dỡ hàng nếu đối tượng bảo hiểm vẫn ở tại cảng hoặc nơi chuyển tải.

Đối với các rủi ro như mìn, ngư lôi nổi hoặc chìm thì bảo hiểm này mở rộng ra cả trường hợp khi đối tượng bảo hiểm còn ở trên xà lan để vận chuyển đến tàu hoặc từ tàu vào bờ, nhưng trong mọi trường hợp không vượt quá thời hạn 60 ngày kể từ ngày hàng được dỡ khỏi tàu trừ phi có thỏa thuận đặc biệt khác.

## **8. Điều kiện bảo hiểm đình công áp dụng cho hàng hoá chuyên chở bằng đường biển (Institute Strikes Clauses - Cargo)**

### **8.1. Những rủi ro được bảo hiểm: mất mát, hư hỏng của đối tượng bảo hiểm do:**

- Người đình công, công nhân bị cầm xưởng hoặc những người tham gia gây rối loạn lao động, bạo động hoặc nổi dậy của dân chúng;

- Bất kỳ kẻ khủng bố nào hoặc người nào hành động vì mục đích chính trị;

- Tồn thất chung và chi phí cứu nạn.

**8.2. Thời hạn bảo hiểm:** giống như các điều kiện bảo hiểm A, B, C.

### **III. BẢO HIỂM HÀNG HOÁ CHUYÊN CHỖ BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG**

ICC 1/2/1982 qui định phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm về rủi ro tồn thất cũng như về không gian và thời gian bảo hiểm như sau:

#### **1. Trách nhiệm của người bảo hiểm về rủi ro và tồn thất**

Người bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không chịu trách nhiệm bảo hiểm mọi rủi ro tồn thất đối với đối tượng bảo hiểm, trừ các trường hợp loại trừ được quy định cụ thể sau đây:

- Tồn thất hay chi phí do lỗi của người được bảo hiểm;

- Rò chảy thông thường, mất mát thông thường về trọng lượng thể tích (ordinary loss in weight or volume), khối lượng hay hao mòn và rách thông thường của đối tượng bảo hiểm.

- Mất mát, hư hại hay chi phí do bao bì không đầy đủ hay không phù hợp của đối tượng bảo hiểm;

- Tồn thất hay chi phí do nội tạng hay bản chất của đối tượng bảo hiểm;

- Tồn thất hay chi phí phát sinh từ sự không phù hợp của máy bay, phương tiện vận chuyển, container hay băng chuyền (unfitness aircraft conveyor container or liftman), đối với việc vận chuyển an toàn đối tượng bảo hiểm, khi người được bảo hiểm hay người làm công của họ đã biết trước sự không phù hợp như vậy vào lúc xếp hàng;

- Mất mát, hư hại hay chi phí do chậm trễ, dù chậm trễ gây ra bởi một rủi ro được bảo hiểm;

- Mất mát, hư hỏng hoặc phát sinh chi phí do tình trạng thua lỗ tài chính mất khả năng chi trả (loss damage or expensive arising from

insolvency financial default) của người chủ, người quản lý, người thuê hay người khai thác máy bay (owners, managers, charterers or operators);

- Mất mát, hư hại do việc sử dụng vũ khí chiến tranh, hạt nhân nguyên tử;

- Chiến tranh, nội chiến, cách mạng;

- Bị bắt, tịch thu, câu thúc, câu lưu;

- Bom, mìn và các vũ khí chiến tranh;

- Tồn thất do những người đình công, cấm xưởng, bạo động nổi loạn dân sự;

- Tồn thất do những người khủng bố (terrorist), hay bất cứ người nào hành động vì mục đích chính trị.

## **2. Trách nhiệm của người bảo hiểm về không gian và thời gian**

### **2.1. Không gian bảo hiểm**

- Bảo hiểm này có hiệu lực kể từ khi đối tượng bảo hiểm rời kho, nơi chứa hàng, hay nơi lưu giữ (có tên dưới đây) để bắt đầu vận chuyển, tiếp tục có hiệu lực trong quá trình vận chuyển bình thường và kết thúc khi:

- Giao vào kho của người nhận hàng, kho hay nơi chứa hàng cuối cùng khác hay lưu kho ở nơi đến có ghi trong hợp đồng bảo hiểm.

- Giao đến bất kỳ một kho hay nơi chứa hàng nào khác hay nơi lưu kho cho dù trước khi đến hay ở nơi đến mà người được bảo hiểm lựa chọn để:

+ Lưu kho ngoài quá trình vận chuyển bình thường hay

+ Phân phối hay cung cấp hàng hóa.

**2.2. Thời gian bảo hiểm:** 30 ngày sau khi dỡ đối tượng bảo hiểm ra khỏi máy bay tại nơi dỡ hàng.

Một trong 2 điều trên xảy ra thì điều còn lại không có giá trị.

## IV. HỢP ĐỒNG BẢO HIỂM

### 1. Khái niệm và tính chất của hợp đồng bảo hiểm

Hợp đồng bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển và đường hàng không là sự thỏa thuận giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm, theo đó người bảo hiểm cam kết bồi thường cho người được bảo hiểm những mất mát hoặc hư hỏng của hàng hoá hay trách nhiệm liên quan đến hàng hoá bảo hiểm do một rủi ro đã thỏa thuận gây ra, còn người được bảo hiểm cam kết trả phí bảo hiểm.

Đối với hợp đồng bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường biển, nó là một hợp đồng bảo hiểm hàng hải, mang tính chất là một hợp đồng bồi thường (contract of indemnity), một hợp đồng tín nhiệm (contract of goodfaith) và có thể chuyển nhượng được.

*Tính tín nhiệm thể hiện ở chỗ:*

- Phải có lợi ích bảo hiểm (insurable interest) mới được ký kết hợp đồng bảo hiểm. Lợi ích bảo hiểm không nhất thiết phải có khi ký kết hợp đồng nhưng nhất thiết phải có khi xảy ra tổn thất. Nếu khi xảy ra tổn thất mà người được bảo hiểm vẫn chưa có lợi ích bảo hiểm trong hàng hoá thì sẽ không được bồi thường;

- Người được bảo hiểm phải trung thực trong việc khai báo các chi tiết về hàng hoá, phải thông báo mọi thay đổi về rủi ro hay tăng thêm rủi ro mà mình biết được cho người bảo hiểm;

- Nguyên tắc “mất hay không mất” (lost or not lost).

• Đối với người được bảo hiểm, khi ký hợp đồng bảo hiểm mà hàng hoá đã bị tổn thất nhưng người được bảo hiểm vẫn chưa biết gì thì hợp đồng vẫn có hiệu lực và vẫn được bồi thường, ngược lại nếu đã biết thì hợp đồng sẽ vô hiệu lực.

• Đối với người được bảo hiểm, khi ký hợp đồng bảo hiểm mà hàng hoá đã đến nơi an toàn, nhưng người bảo hiểm chưa biết việc đó thì hợp đồng vẫn có hiệu lực và vẫn có quyền thu phí bảo hiểm, ngược lại người bảo hiểm đã biết việc đó thì hợp đồng sẽ vô hiệu lực và phải hoàn lại phí bảo hiểm.

Hợp đồng bảo hiểm coi như được ký kết khi lời đề nghị của người được bảo hiểm được người bảo hiểm nhận bằng văn bản. Văn bản đó là Đơn bảo hiểm hay Giấy chứng nhận bảo hiểm.

## 2. Các loại hợp đồng bảo hiểm

### 2.1. Hợp đồng bảo hiểm chuyến (*Voyage Policy*)

Hợp đồng bảo hiểm chuyến là hợp đồng bảo hiểm một chuyến hàng từ một nơi này đến một nơi khác ghi trên hợp đồng bảo hiểm. Trách nhiệm của người bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm chuyến bắt đầu và kết thúc điều khoản “từ kho đến kho”.

Hợp đồng bảo hiểm chuyến thể hiện bằng Đơn bảo hiểm hoặc Giấy chứng nhận bảo hiểm do Công ty bảo hiểm cấp. Đơn bảo hiểm và Giấy chứng nhận bảo hiểm đều là bằng chứng của một hợp đồng bảo hiểm nhưng về hình thức và cách sử dụng có khác nhau.

Nội dung của đơn bảo hiểm gồm hai mặt: mặt 1 ghi các chi tiết về hàng hoá, tàu, hành trình, người bảo hiểm và người được bảo hiểm... thường gồm các nội dung sau đây:

- Tên, địa chỉ của người bảo hiểm và người được bảo hiểm;
- Tên hàng, số lượng, trọng lượng, số vận đơn;
- Tên tàu, ngày khởi hành;
- Cảng đi, cảng đến, cảng chuyển tải;
- Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm;
- Điều kiện bảo hiểm (ghi rõ theo Quy tắc nào, của nước nào);
- Tỷ lệ bảo hiểm, phí bảo hiểm;
- Nơi và cơ quan giám định tổn thất;
- Nơi và cách thức bồi thường;
- Ngày tháng, chữ ký của công ty bảo hiểm.

Mặt 2 in sẵn Quy tắc, Thẻ lệ bảo hiểm của Công ty bảo hiểm có liên quan.

Giấy chứng nhận bảo hiểm chỉ có nội dung của Công ty bảo hiểm có liên quan.

Giấy chứng nhận bảo hiểm chỉ có nội dung như mặt 1 của đơn bảo hiểm.

Để thanh toán theo phương thức tín dụng chứng từ, ngày ghi trên Đơn bảo hiểm hoặc Giấy chứng nhận bảo hiểm không được muộn hơn ngày xếp hàng lên tàu hoặc ngày nhận hàng để chở, loại tiền phải giống loại tiền trong thư tín dụng trừ phi có quy định khác.

Khi xuất trình để thanh toán, phải xuất trình trọn bộ (full set hoặc một bản gốc duy nhất (a sole original) cho ngân hàng.

## ***2.2. Hợp đồng bảo hiểm bao (open policy, floating policy, open cover)***

Hợp đồng bảo hiểm bao là hợp đồng bảo hiểm nhiều chuyến hàng trong một thời gian nhất định, thường là một năm. Đối với các chủ hàng có khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu lớn và ổn định, thông thường họ ký kết với Công ty bảo hiểm một hợp đồng bảo hiểm, trong đó người bảo hiểm cam kết sẽ bảo hiểm tất cả các chuyến hàng xuất nhập khẩu trong năm.

Trong hợp đồng bảo hiểm bao, hai bên chỉ phải thỏa thuận những loại 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 và điều kiện bảo hiểm, cách thanh toán phí bảo hiểm và tiền bồi thường, cấp chứng từ bảo hiểm...

Hợp đồng bảo hiểm bao có lợi cho cả người bảo hiểm và người được bảo hiểm. Người bảo hiểm đảm bảo thu được khoản phí bảo hiểm trong thời hạn bảo hiểm. Người được bảo hiểm vẫn được bồi thường nếu tàu đã bị tai nạn rồi mà chưa kịp thông báo bảo hiểm, phí bảo hiểm rẻ hơn.

Trong hợp đồng bảo hiểm bao có thể quy định một hạn ngạch của số tiền bảo hiểm (floating policy), khi hết số tiền bảo hiểm đó hợp đồng sẽ hết hiệu lực.

## **3. Trách nhiệm của người bảo hiểm và người được bảo hiểm**

### ***3.1. Người bảo hiểm***

- Phải công khai tuyên bố các quy tắc, thể lệ, điều kiện bảo hiểm, giá cả bảo hiểm cho người được bảo hiểm biết;

- Bồi thường đầy đủ và nhanh chóng cho người được bảo hiểm khi có tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm;
- Bảo vệ quyền lợi của người được bảo hiểm đối với người thứ ba;
- Áp dụng các biện pháp đề phòng, ngăn ngừa, hạn chế tổn thất.

### **3.2. Người được bảo hiểm**

- Mua bảo hiểm cho hàng hoá càng sớm càng tốt;
- Thông báo mọi tin tức về đối tượng bảo hiểm, về sự thay đổi hoặc tăng thêm rủi ro cho người bảo hiểm biết;
- Nộp phí bảo hiểm đầy đủ, đúng hạn;
- Khi có tổn thất phải:
  - Thông báo cho người bảo hiểm biết và yêu cầu giám định;
  - Áp dụng các biện pháp ngăn ngừa, đề phòng, hạn chế tổn thất;
  - Lập các chứng từ cần thiết và bản lưu quyền khiếu nại đối với người thứ ba;
  - Báo cho công ty bảo hiểm biết để làm các thủ tục tổn thất chung như ký Average Bond, Average Guarantee.

## **4. Nội dung của hợp đồng bảo hiểm**

### **4.1. Giá trị bảo hiểm (*Insurable Value, Insured Value*)**

Giá trị bảo hiểm là giá trị của đối tượng bảo hiểm lúc bắt đầu bảo hiểm cộng thêm phí bảo hiểm và các chi phí có liên quan khác.

Giá trị bảo hiểm của hàng là bằng giá hàng tại cảng đi (C) cộng với phí bảo hiểm (I) và cước phí vận chuyển đến cảng (F), tức là bằng giá trị CIF hoặc giá CIP của hàng hoá. 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.

Như vậy, giá trị bảo hiểm của hàng hoá xuất nhập khẩu được tính bằng giá trị của hàng hoá đó tại nơi đến, có thể cộng thêm tiền lãi hay không tùy từng trường hợp.

Khi xuất, nhập khẩu theo các điều kiện FOB hoặc CFR thì giá trị bảo hiểm được tính bằng giá CIF của hàng. Giá CIF = C+I+F.

Trong công thức này C và F đã biết. Phí bảo hiểm (I) được tính theo tỷ lệ phí bảo hiểm (R). Tỷ lệ phí bảo hiểm (giá cả bảo hiểm) do Công ty bảo hiểm đề ra và tính theo phần trăm của giá trị bảo hiểm. Tỷ lệ phí bảo hiểm cao hay thấp phụ thuộc vào tính chất, đặc điểm của hàng hoá, phương tiện vận chuyển, điều kiện bảo hiểm...

Ta có: Phí bảo hiểm  $I = R.CIF$ , trong đó:

$$\text{Giá CIF} = C + R.CIF + F = \frac{C + F}{1 - R}$$

$$\text{Và Giá trị bảo hiểm (V)} = \text{giá CIF} = \frac{C + F}{1 - R}$$

Khi xuất, nhập khẩu theo điều kiện CIF hoặc CIP thì theo tập quán, giá trị bảo hiểm sẽ bao gồm cả mười phần trăm (10%) lãi dự tính. Như vậy, khi xuất, nhập khẩu theo điều kiện CIF thì  $V = CIF + 10\%$  còn khi xuất nhập khẩu theo điều kiện CIP thì  $V = CIP + 10\%$ .

#### 4.2. Số tiền bảo hiểm (Amount insured)

Số tiền bảo hiểm (A) là toàn bộ hay một phần giá trị bảo hiểm do người được bảo hiểm yêu cầu và được bảo hiểm. Ví dụ giá CIF Hải Phòng của một lô hàng là 10.000 USD, nhưng chủ hàng chỉ mua bảo hiểm theo giá hoá đơn là 6.000 USD là số tiền bảo hiểm. Về nguyên tắc, số tiền bảo hiểm lớn hơn giá trị bảo hiểm thì phần lớn hơn đó sẽ không được tính. 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. Trong trường hợp tổn thất bộ phận, người bảo hiểm sẽ bồi thường theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm và giá trị bảo hiểm.

Nếu đối tượng bảo hiểm được bảo hiểm trùng (double insurance - cùng một rủi ro, một giá trị bảo hiểm nhưng bảo hiểm tại 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 trị giá hóa 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 (under insurance).

### 4.3. Phí bảo hiểm (Premium)

Phí bảo hiểm (I) là một khoản tiền nhỏ mà người được bảo hiểm phải trả cho người bảo hiểm để được bồi thường khi có tổn thất do các rủi ro đã thỏa thuận gây nên. Phí bảo hiểm thường được tính toán trên cơ sở xác suất của những rủi ro gây ra tổn thất hoặc trên cơ sở thống kê tổn thất nhằm đảm bảo trang trải tiền bồi thường và còn có lãi.

Như đã nói ở trên, phí bảo hiểm đối với hàng hoá xuất nhập khẩu được tính toán trên cơ sở tỷ lệ phí bảo hiểm và phụ thuộc vào số tiền bảo hiểm hoặc giá trị bảo hiểm.

Như vậy,  $I = R.A$  nếu  $A$  nhỏ hơn  $V$  hoặc  $I = R.V$  nếu  $A = V$ . Khi xác định  $R$  phải cộng thêm cả phụ phí bảo hiểm (tàu già, máy bay cũ, chuyển tải, chiến tranh, đình công...).

*Khi xuất khẩu hay nhập khẩu theo điều kiện FOB hoặc CFR thì*

$$I = R. CIF = R \frac{C + F}{1 - R}$$

Còn khi xuất khẩu hay nhập khẩu theo điều kiện CIF hay CIP thì  $I = R.110\% CIF$  (hay CIP).

### 5. Thủ tục mua bảo hiểm cho hàng hóa

Hiện nay có rất nhiều doanh nghiệp kinh doanh bảo hiểm hàng hóa, như: Bảo Việt, Bảo Minh, Bảo Long, PJICO, PV Insurance... vì vậy việc mua bảo hiểm không có gì khó khăn, phức tạp.

Thông thường, doanh nghiệp phải điền vào một giấy tờ gọi là "Giấy yêu cầu bảo hiểm hàng hóa" theo mẫu của từng công ty bảo hiểm.

Giấy yêu cầu bảo hiểm hàng hóa thường có các nội dung sau đây:

- Tên, địa chỉ của công ty bảo hiểm;
- Tên, địa chỉ, số điện thoại, số tài khoản của người được bảo hiểm;

- Tên hàng, số lượng, trọng lượng, ký mã hiệu, tính chất bao bì...
- Giá trị hàng hóa và số tiền bảo hiểm;
- Phương tiện vận chuyển hàng hóa;
- Ngày khởi hành;
- Cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng, cảng chuyển tải, nếu có;
- Điều kiện bảo hiểm;
- Nơi thanh toán tiền bồi thường;
- Ngày tháng và chữ ký của người được bảo hiểm.

Sau khi ký tên, đóng dấu vào Giấy yêu cầu bảo hiểm, người được bảo hiểm chuyển Giấy yêu cầu này cho công ty bảo hiểm. Khi hàng đã được xếp lên phương tiện vận chuyển (tàu hoặc máy bay), công ty bảo hiểm sẽ cấp Đơn bảo hiểm hoặc Giấy chứng nhận bảo hiểm. Đơn bảo hiểm hay Giấy chứng nhận bảo hiểm là bằng chứng của hợp đồng bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển hoặc vận chuyển bằng đường hàng không.

## **VI. GIÁM ĐỊNH TỖN THẤT, KHIẾU NẠI VÀ BỒI THƯỜNG TRONG BẢO HIỂM HÀNG HOÁ**

### **1. Giám định tổn thất**

Giám định tổn thất là việc làm của các chuyên gia giám định của người bảo hiểm hoặc của công ty giám định được người bảo hiểm ủy quyền, nhằm xác định mức độ và nguyên nhân của tổn thất làm cơ sở cho việc bồi thường.

Giám định tổn thất được tiến hành khi hàng hoá bị hư hỏng, đổ vỡ, thiếu hụt, giảm phẩm chất, thối... ở cảng/sân bay đến hoặc tại cảng/sân bay dọc đường và do người được bảo hiểm yêu cầu. Những tổn thất như do tàu đắm/máy bay rơi, hàng mất, giao thiếu hàng hoặc không giao thì không cần phải giám định và cũng không thể giám định được.

Sau khi giám định, người giám định sẽ cấp chứng thư giám định. Chứng thư giám định gồm hai loại: Biên bản giám định và Giấy chứng nhận giám định.

So với giấy chứng nhận giám định, Biên bản giám định là một văn bản đầy đủ hơn, gồm cả tiếng Việt và tiếng Anh và thường được dùng khi giám định tổn thất của hàng hóa do người bảo hiểm ở nước ngoài bảo hiểm. Nếu công ty bảo hiểm là đại lý của Lloyd's thì phải dùng mẫu biên bản giám định của Lloyd's (Lloyd's standard form of Survey Report). Giấy chứng nhận giám định thường được dùng khi người bảo hiểm là các công ty bảo hiểm của Việt Nam.

Biên bản giám định hoặc Giấy chứng nhận giám định là chứng từ rất quan trọng trong việc đòi bồi thường, vì vậy khi hàng đến cảng đến/sân bay đến, nếu có tổn thất phải yêu cầu giám định ngay (không muộn hơn 60 ngày kể từ ngày dỡ hàng). Cơ quan giám định phải là cơ quan được quy định trong hợp đồng bảo hiểm hoặc cơ quan được người bảo hiểm ủy quyền.

## **2. Khiếu nại đòi bồi thường**

### **2.1. Hồ sơ khiếu nại**

*Hồ sơ khiếu nại để đòi người bảo hiểm bồi thường gồm nhiều loại giấy tờ khác nhau tùy từng trường hợp tổn thất, nhưng phải chứng minh được:*

- Người khiếu nại có lợi ích bảo hiểm;
- Hàng hóa đã được bảo hiểm;
- Tổn thất thuộc một rủi ro được bảo hiểm;
- Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm;
- Mức độ tổn thất;
- Số tiền đòi bồi thường;
- Đảm bảo để người bảo hiểm có thể đòi được người thứ ba bồi thường (thực hiện nguyên tắc thế quyền).

*Dù khiếu nại đòi bồi thường tổn thất gì thì bộ hồ sơ khiếu nại cũng phải bao gồm các giấy tờ sau đây:*

- Đơn bảo hiểm (Insurance Policy) hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm (Certificate of Insurance), bản gốc;

- Vận đơn đường biển (B/L) bản gốc và hợp đồng thuê tàu (C/P) nếu có; vận đơn hàng không bản gốc;

- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), bản chính;

- Hóa đơn về các chi phí khác, nếu có;

- Giấy chứng nhận trọng lượng, số lượng;

- Biên bản kết toán nhận hàng với tàu ROROC (Report on Receipt of Cargo);

- Phiếu đóng gói (Packing List), bản chính;

- Văn bản giấy tờ liên quan đến việc đòi người thứ ba bồi thường và trả lời của họ, nếu có;

- Kháng nghị hàng hải (Sea Protest) hoặc Nhật ký hàng hải (Log book);

- Thư khiếu nại số tiền yêu cầu bồi thường.

*Ngoài ra tùy từng trường hợp tổn thất, còn phải có:*

- Nếu đòi bồi thường hàng hóa bị hư hỏng, đổ vỡ, thiếu hụt, giảm phẩm chất:

+ Biên bản giám định (Survey Report) của người bảo hiểm hoặc đại lý họ cấp;

+ Biên bản dỡ hàng (Cargo Outturn Report);

+ Thư dự kháng (Letter of Reservation) trong trường hợp tổn thất không rõ rệt.

- Nếu đòi bồi thường hàng thiếu nguyên kiện:

+ Bản kết toán nhận hàng với tàu (RoRoc);

+ Giấy chứng nhận hàng thiếu (Certificate of Shortlanded Cargo) do đại lý tàu biển cấp;

+ Kết toán lại (Correction Sheet) của Cảng, nếu có;

- Nếu đòi bồi thường tổn thất chung:
  - + Văn bản tuyên bố tổn thất chung của Thuyền trưởng (g/a declaration letter);
  - + Bản tính toán, phân bổ tổn thất chung (General Average Adjustment) của lý toán sư;
  - + Các văn bản có liên quan khác như Valuation Form, Average Bond, Average Guarantee ...

## **2.2. Thời hạn khiếu nại**

Thời hạn khiếu nại với người bảo hiểm là 2 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 để người bảo hiểm còn kịp khiếu nại các bên có liên quan.

## **3. Bồi thường tổn thất**

### **3.1. Nguyên tắc tính toán tiền bồi thường tổn thất**

Các Công ty bảo hiểm của Việt Nam tính toán và bồi thường tổn thất trên cơ sở các nguyên tắc sau đây:

- Bồi thường bằng tiền chứ không phải bằng hiện vật. Đồng thời tiền bồi thường là đồng tiền thỏa thuận trong hợp đồng. Nếu không có thỏa thuận thì nộp phí bảo hiểm bằng đồng tiền nào, 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, phí giám định, chi phí đánh giá và bán lại hàng hóa bị tổn thất, chi phí đòi người thứ ba bồi thường, tiền đóng góp tổn thất chung thì dù có vượt quá số tiền bảo hiểm, người bảo hiểm vẫn phải bồi thường.

- 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 ở người thứ ba.

### 3.2. Cách tính toán, bồi thường tổn thất

#### a) *Tổn thất toàn bộ:*

- **Tổn thất toàn bộ thực tế (actual total loss):** Người bảo hiểm sẽ bồi thường toàn bộ số tiền bảo hiểm hoặc giá trị bảo hiểm. Số tiền bồi thường  $(P) = V$  hoặc  $A$  (nếu  $A < V$ ).

- **Tổn thất toàn bộ ước tính (constructive total loss):** có hai trường hợp xảy ra:

+ Nếu người bảo hiểm chấp nhận thì người bảo hiểm phải bồi thường toàn bộ, tức  $P = V$  hoặc  $A$ .

+ Nếu người được bảo hiểm không từ bỏ hàng hoặc từ bỏ nhưng không được chấp nhận thì chỉ được bồi thường như tổn thất bộ phận.

#### b) *Tổn thất bộ phận*

Về nguyên tắc, cách tính toán tiền bồi thường là phải lấy tỉ lệ tổn thất được xác định trên cơ sở lấy mức chênh lệch giữa giá trị của hàng hóa khi còn nguyên vẹn ở cảng dỡ ( $V_1$ ) và giá trị hàng sau khi đã bị tổn thất ( $V_2$ ) tại cảng dỡ chia cho giá trị hàng hóa khi còn nguyên vẹn nói trên, nhân với số tiền bảo hiểm ( $A$ ) hoặc nhân với  $A/V$ , nếu số tiền bảo hiểm nhỏ hơn giá trị bảo hiểm:  $P = \frac{V_1 - V_2}{V_1} \cdot A$

(hoặc  $A/V$ ). Làm như vậy mới đảm bảo bồi thường thật chính xác trong trường hợp cả hàng hóa biến động lớn (tăng hoặc giảm) kể từ lúc bắt đầu bảo hiểm cho đến khi hàng cập 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 là coi như giá cả không biến động từ lúc bắt đầu bảo hiểm đến khi tính toán bồi thường tổn thất. Việc tính toán bồi thường tổn thất bộ phận tại Việt Nam thường xảy ra mấy trường hợp sau đây:

- Bồi thường tổn thất do đổ vỡ, hư hỏng, thiếu hụt, giảm phẩm chất... có biên bản giám định chứng minh. Trong trường hợp này, số tiền bồi thường bằng tỉ lệ tổn thất (mức giảm giá thị trường thương mại ghi trên biên bản giám định) nhân với số tiền bảo hiểm.

$$P = m \times A$$

Nếu biên bản giám định không ghi mức độ giảm giá trị thương mại mà chỉ ghi số lượng, trọng lượng hàng hóa bị thiếu hụt thì tiền bồi thường sẽ được tính theo công thức sau:

$$P = \frac{T_2}{T_1} \times A$$

*Trong đó:*

$T_2$  là trọng lượng hoặc số lượng hàng hóa bị thiếu hụt.

$T_1$  là trọng lượng hoặc số lượng hàng hóa theo hợp đồng.

$A$  là số tiền bảo hiểm

- Bồi thường mất nguyên kiện: Bồi thường mất nguyên kiện thường xảy ra trong các trường hợp như tàu thiếu hàng hoặc không giao hàng, các kiện hàng bị tổn thất toàn bộ trong khi xếp dỡ.... Trong trường hợp này, nếu các kiện hàng có đơn giá thì số tiền bồi thường bằng số kiện bị mất nhân với đơn giá. Nếu các kiện hàng không có đơn giá thì bồi thường như trường hợp tổn thất về trọng lượng, số lượng nói trên.

Một điều cần chú ý trong các trường hợp tính toán tiền bồi thường nói trên là số tiền bảo hiểm hoặc giá trị bảo hiểm phải được tính toán một cách đầy đủ. Trong trường hợp nhập khẩu theo các điều kiện FOB hoặc CFR, nếu hợp đồng bảo hiểm không ghi rõ số tiền bảo hiểm ( $A$ ) là bao nhiêu thì số tiền bảo hiểm phải được coi là bằng giá trị bảo hiểm, tức:

$$A = V = \text{giá CIF} = \frac{C + F}{1 - R}$$

thì mới thu về đầy đủ số tiền phải bồi thường. Tương tự, nếu nhập khẩu theo điều kiện CIF hoặc CIP thì giá trị bảo hiểm bằng giá CIF hoặc giá CIP cộng 10%.

- Bồi thường các chi phí: Các chi phí được người bảo hiểm bồi thường, bao gồm:

+ Chi phí tổ tụng và đề phòng tổn thất và chi phí được chi ra nhằm ngăn ngừa làm giảm tổn thất hoặc để bảo vệ quyền lợi của hàng hóa bảo hiểm hoặc những chi phí liên quan đến việc đòi người thứ ba bồi thường.

+ Chi phí giám định tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm.

*c) Bồi thường tổn thất chung:*

Có hai khoản liên quan đến tổn thất chung mà người bảo hiểm phải bồi thường là:

- Hy sinh tổn thất chung (g/a sacrifices): Nếu toàn bộ hay một phần của lô hàng bị hy sinh để cứu tàu và được công nhận là tổn thất chung thì người bảo hiểm sẽ bồi thường giá trị đã bị hy sinh;

- Đóng góp tổn thất chung (g/a contribution): Trên cơ sở Bản phân bổ tổn thất chung (g/a adjustment) do chuyên viên tính tổn thất chung (Lý toán sư) lập nên, người bảo hiểm sẽ bồi hoàn phần đóng góp của chủ hàng (C) vào tổn thất chung, dù hàng hóa được bảo hiểm theo bất kỳ điều kiện gì.

**3.3. Thời hạn thanh toán tiền bồi thường:** 30 ngày kể từ ngày người bảo hiểm nhận được hồ sơ khiếu nại hợp lệ.

## CÂU HỎI ÔN TẬP VÀ XỬ LÝ TÌNH HUỐNG CHƯƠNG VI

1. Khái niệm và bản chất của bảo hiểm?
2. Tác dụng của bảo hiểm?
3. Phân tích các nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm!
4. Khái niệm rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển và phân loại?
5. Phân biệt tổn thất toàn bộ thực tế và tổn thất toàn bộ ước tính trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển?
6. Phân tích các đặc trưng của tổn thất thất chung?
7. So sánh tổn thất chung và tổn thất riêng?
8. Trách nhiệm của người bảo hiểm về rủi ro và tổn thất theo điều kiện C, QTC 1990?
9. Trách nhiệm của người bảo hiểm về rủi ro và tổn thất theo điều kiện B, QTC 1990?
10. Trách nhiệm của người bảo hiểm về rủi ro và tổn thất theo điều kiện A, QTC 1990?
11. Trách nhiệm của người bảo hiểm đối với hàng hóa chuyên chở bằng đường biển về không gian và thời gian theo quy định của Việt Nam?
12. Trách nhiệm của người bảo hiểm đối với hàng hóa chuyên chở bằng đường hàng không về không gian và thời gian theo bản ICC 1982?
13. Phân tích các tính chất của hợp đồng bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển và đường hàng không?
14. Phân tích giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm, phí bảo hiểm trong bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển và đường hàng không?
15. Những vấn đề cần lưu ý khi khiếu nại người bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển và đường hàng không?

16. Nguyên tắc bồi thường tổn thất đối với bảo hiểm hàng hóa chuyên chở bằng đường biển và đường hàng không?

17. Một công ty xuất nhập khẩu của Việt Nam xuất một lô hàng giày dép gồm 50 container loại 20' (trị giá mỗi container là 200.000 USD) giá CIF Bombay, Incoterms 2010. Hàng được chủ hàng tự xếp vào container, làm thủ tục hải quan và niêm phong kẹp chì tại kho của công ty. Lô hàng được mua bảo hiểm theo điều kiện A, QTC1990 tại Bảo Việt. Trên đường vận chuyển từ kho của công ty đến CY của cảng VICT (thành phố Hồ Chí Minh) để giao cho người vận tải, có một xe container bị rơi xuống sông do cầu bị sập, tổn thất 100%. Hãy phân tích tình huống trên để xem tổn thất đó sẽ được giải quyết thế nào?

18. Một tàu chở hàng gồm 2 lô hàng được mua bảo hiểm:

Bột mì: 5000 tấn (100.000 bao) với số tiền bảo hiểm là 800.000 USD

Vải với số tiền bảo hiểm là 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 tàu 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 hạn chế nước tràn vào hầm tàu. Do đâm va nên máy tàu bị hỏng, thuyền trưởng phải phát tín hiệu cấp cứu để tàu khác dẫn về cảng lánh nạn.

Tại cảng lánh nạn, thuyền trưởng cho sửa chữa máy và sau đó tiếp tục hành trình và về bến đến. Ở cảng đến thống kê tình hình tổn thất như sau:

Chi phí sửa chữa thiết bị bị hỏng do thúc máy tàu là 5.000 USD,

Chi phí do thân tàu bị thủng phải sửa hết 1.000 USD,

Bột mì bị ngấm nước do nước tràn vào tàu lúc bị thủng là 85.000 USD,

Chi phí cứu hộ là 17.600 USD,

Vải bị nhiễm bẩn là 2000 USD,

Bột mì bị sâu mọt 200 bao, giảm giá trị 40%.

Hãy phân tích tình huống trên và xác định trách nhiệm của các bên đối với tổn thất, biết rằng tàu trị giá 1,6 triệu USD.

19. Một công ty thương mại của Việt Nam mua 10.000 tấn bột mì (200.000 bao) từ Pháp về, mua bảo hiểm chính và kèm theo bảo hiểm chiến tranh với số tiền bảo hiểm là 1,6 triệu USD. Dọc đường tàu gặp thời tiết xấu phải ghé cảng gần nhất, sau 5 ngày tàu tiếp tục hành trình về cảng đến là cảng Sài Gòn. Khi dỡ hàng, giám định viên phát hiện tổn thất như sau:

8.500 bao bị ngấm nước biển, trong đó có 7.200 bao bị mốc đen và 1.300 bao bị giảm giá trị 50%,

1.800 bao có bao bì bị rách vỡ, giảm giá trị 30% (do nhân công quét dọn thu lượm được),

Tiền công quét dọn, thu gom là 2.400 USD, phí giám định hàng bị ướt là 3.000 USD.

Hãy xác định tổn thất nói trên và trách nhiệm của công ty bảo hiểm hàng hóa.

## CÁC PHỤ LỤC

### Phụ lục 1

#### 35 nước và vùng lãnh thổ có đội tàu buôn lớn nhất

(Tính đến 01/01/2010)

Nước và vùng lãnh thổ	Số lượng tàu (chiếc)			Trọng tải (DWT)				% so với đội tàu thế giới
	Tàu treo cờ thường	Tàu treo cờ phương tiện	Tổng số	Tàu treo cờ thường	Tàu treo cờ phương tiện	Tổng trọng tải	% cờ phương tiện so với tổng trọng tải	
Hy Lạp	741	2.409	3.150	58.478.197	127.616.965	186.095.162	69	15,96
Nhật Bản	720	3.031	3.751	14.443.324	168.876.356	183.319.680	92	15,73
Trung Quốc	2.024	1.609	3.633	41.026.075	63.426.314	104.452.389	61	8,96
Đức	458	3.169	3.627	16.926.387	86.969.282	103.895.669	84	8,91
Hàn Quốc	775	425	1.200	18.865.348	26.017.970	44.883.318	58	3,85
Mỹ	920	945	1.865	21.529.559	19.761.196	41.290.755	48	3,54
Na Uy	820	1.148	1.968	14.102.299	26.416.491	40.518.790	65	3,48
Hồng Kông (TQ)	350	330	680	21.225.179	13.216.692	34.441.871	38	2,95
Đan Mạch	360	580	940	12.937.381	20.261.040	33.198.421	61	2,85
Xin-ga-po	598	387	985	17.377.216	15.232.228	32.609.444	47	2,80
Đài Loan (TQ)	92	545	637	3.769.436	25.721.242	29.490.678	87	2,53
Anh	357	437	794	8.948.902	17.262.720	26.211.622	66	2,25
Ý	608	236	844	15.277.538	7.176.463	22.454.001	32	1,93
Liên bang Nga	1.472	515	1.987	5.860.326	13.571.242	19.431.568	70	1,67
Canada	210	223	433	2.303.767	15.980.908	18.284.675	87	1,57
Bermuda	0	180	180	0	17.192.696	17.192.696	100	1,47
Ấn Độ	443	66	509	14.280.882	2.885.687	17.166.569	17	1,47
Thổ Nhĩ Kỳ	558	664	1.222	7.139.310	9.629.658	16.768.968	57	1,44
Iran	74	91	165	853.008	12.839.807	13.692.815	94	1,17

Nước và vùng lãnh thổ	Số lượng tàu (chiếc)			Trọng tải (DWT)				
	Tàu treo cờ thường	Tàu treo cờ phương tiện	Tổng số	Tàu treo cờ thường	Tàu treo cờ phương tiện	Tổng trọng tải	% cờ phương tiện so với tổng trọng tải	% so với đội tàu thế giới
Saudi Arabia	74	98	172	1.740.908	11.464.923	13.205.831	87	1.13
Bỉ	85	149	234	5.581.132	6.966.887	12.548.019	56	1.08
Malaysia	380	100	480	8.783.140	3.655.990	12.439.130	29	1.07
United Arab Emirate	63	354	417	698.818	8.525.258	9.224.076	92	0.79
Indônêxia	778	90	868	7.069.985	1.868.730	8.938.715	21	0.77
Cyprus	129	206	335	3.542.642	5.339.340	8.881.982	60	0.76
Hà Lan	528	272	800	4.828.515	3.989.203	8.817.718	45	0.76
Bra-xin	128	33	161	2.272.241	5.463.966	7.736.207	71	0.66
Pháp	180	224	404	2.994.852	4.390.712	7.385.564	59	0.63
Thụy Điển	136	217	353	1.453.082	5.570.298	7.023.380	79	0.60
Việt Nam	460	84	544	34.560.855	2.230.992	6.791.847	33	0.58
Cô oét	39	47	86	3.835.639	2.767.625	6.603.264	42	0.57
Tây Ban Nha	173	231	404	1.405.579	3.839.347	5.244.926	73	0.45
Isle of Man	2	30	32	4.968	4.817.656	4.822.624	100	0.41
Thụy Sĩ	35	122	157	1.023.109	2.925.288	3.948.397	74	0.34
Thái Lan	298	45	343	3.007.664	785.892	3.793.556	21	0.33
Tổng số (35 nước)	15.068	19.292	34.360	348.147.263	764.657.064	1.112.804.327	69	95.46
Tổng số thế giới	17.292	21.133	38.412	368.251.867	797.468.296	1.165.720.163	68	100.00

Nguồn: Review of Maritime Transport 2010, UNCTAD

**Phụ lục 2**  
**CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ ĐỂ 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 đây được dùng theo nghĩa trình bày dưới đây:

a) “*Người chuyên chở*” gồm những 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 hóa bằng đường biển; nó cũng dùng cho vận đơn hay chứng từ tương tự như đã nói trên được phát hành theo hay phụ thuộc vào 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 hóa*” gồm của cải, đồ vật, hàng hóa, vật phẩm bất kỳ loại nào, trừ súc vật sống và hàng hóa 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 hóa bằng đường biển.

e) “*Chuyên chở hàng hóa*” 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 hóa bằng đường biển, người chuyên chở chịu trách nhiệm như quy định dưới đây liên quan đến việc xếp, chuyển 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 thích đáng để:

- a) Làm cho tàu có đủ khả năng đi biển;
- b) Biên chế, trang bị và cung ứng thích hợp cho tàu;
- c) Làm cho các hầm, phòng lạnh và phòng phát lạnh và tất cả các bộ phận khác của con tàu dùng để chuyên chở hàng hóa, thích ứng và an toàn cho việc tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hóa.

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 hóa 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 hóa 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 hoặc thể hiện rõ ràng bằng một cách nào khác lên trên hàng hóa không đóng bao bì hoặc lên trên những hòm, kiện chứa hàng hóa 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 hóa.

Tuy nhiên, người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở không buộc phải kê hay ghi trên vận đơn những 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 hóa 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 hóa mô tả trong vận đơn phù hợp với mục 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 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 và tính chất chung của những mất mát hay hư hỏng ấy 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 người chuyên chở giao hàng 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 hóa, 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 khiếu kiện không được đưa ra trong vòng một năm kể từ ngày giao hàng hoặc kể từ ngày đóng lễ hàng phải giao.

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 hóa.

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 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 hóa thì họ phải hoàn lại chứng từ đó để đổi lấy “vận đơn đã xếp hàng”. Tùy 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 hóa đó và 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 thỏa 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 hóa hoặc liên quan đến hàng hóa sơ suất, lỗi lầm hay không làm tròn nghĩa vụ quy định trong Điều này hoặc 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 của hàng hóa đó do tàu không đủ khả năng đi biển gây nên trừ khi tình trạng đó là do thiếu sự cần 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 những bộ phận khác của tàu dùng để chở hàng, thích hợp và an toàn cho việc tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hóa phù hợp với những quy định của mục 1 Điều 3. Một khi có mất mát hay hư hỏng của hàng hóa 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 phải chứng minh là đã có sự cần mẫn thích đáng.

2. Cả người chuyên chở và tàu không chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng của hàng hóa 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 hành động cố ý của người chuyên chở gây ra.

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

d) Thiên tai.

e) Hành động chiến tranh.

f) Hành động thù địch.

g) Bất 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, bản chất hay khuyết tật của hàng hóa.

n) Bao bì không đầy đủ.

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

p) Những ẩn 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 này phải chứng minh không phải lỗi lầm thực sự hay cố ý 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 gì 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 hộ 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 hóa vượt quá 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 giá trị hàng hóa 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 thỏa thuận với nhau một số tiền tối đa, khác với số tiền ghi trong mục này miễn là số tiền tối đa đã thỏa 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 của hàng hóa nếu người gửi hàng đã cố tình khai tính chất hoặc giá trị hàng hóa đó trên vận đơn.

6. Hàng hóa 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 làm mất tác hại mà không phải bồi thường gì cả và người gửi hàng sẽ chịu trách nhiệm về mọi thiệt hại và chi phí do hậu quả trực tiếp hay gián tiếp của việc gửi hàng hóa ấy. Nếu người chuyên chở đã biết tính chất của những hàng hóa ấy và đã đồng ý cho xếp xuống tàu và sau đó những hàng hóa ấy trở thành mối nguy hiểm cho tàu hay cho hàng hóa chở trên tàu, thì cũng tương tự như trên, hàng hóa 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 nhiệm hoặc tăng thêm trách nhiệm và

nghĩa vụ của mình như Công ước này 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 trong trường hợp một chiếc tàu chở hàng theo một hợp đồng thuê tàu thì những vận đơn này vẫn phải tuân theo những quy định của Công ước này. 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 hóa 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 hóa đó và về quyền hạn và miễn trách của người chuyên chở về những hàng hóa 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 hóa chuyên chở bằng đường biển. Trường hợp này không được cấp một vận đơn nào và những điều kiện đã thỏa 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 đầy đủ hiệu lực pháp lý.

Tuy nhiên phải hiểu rằng điều khoản này không được áp dụng đối với những lô hàng 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 kinh doanh, điều khoản chuyên chở chứng tỏ sự cần thiết phải có một sự thỏa 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 hóa hoặc có liên quan tới việc coi giữ chăm sóc và chuyển dịch hàng hóa trước khi xếp lên tàu và sau khi dỡ hàng hóa 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 được quyền quy đổi những số tiền bằng bảng Anh nói trên sang 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 Chính phủ các bên ký kết đã tự tuyên bố sẵn sàng phê chuẩn Công ước để 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 thỏa thuận ấn định. Việc lưu giữ văn bản phê chuẩn đầu tiên sẽ được ghi âm biên bản bằng lời của đại diện các quốc gia tham gia và Bộ trưởng Bộ Ngoại giao nước Bỉ.

Việc phê chuẩn tiếp theo được thực hiện bằng cách gửi thông báo bằng văn bản tới Chính phủ nước Bỉ, kèm theo văn kiện phê chuẩn.

Bản sao có chứng nhận hợp thức của quá trình trao 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 hoặc

đã gia nhập 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 thông báo.

**Điều 12:**

Các quốc gia không ký kết Công ước có thể gia nhập Công ước dù có cử đại diện dự Hội nghị quốc tế Brussels hay không.

Một quốc gia muốn gia nhập Công ước sẽ gửi thông báo bằng văn bản về ý định của mình cho Chính phủ Bỉ, gửi cho Chính phủ này văn kiện gia nhập, văn kiện sẽ được lưu giữ trong văn khố lưu trữ của Chính phủ nước Bỉ.

Chính phủ nước Bỉ sẽ gửi ngay đến tất cả các quốc gia đã ký hoặc gia nhập Công ước một bản sao có chứng nhận hợp thức của văn bản thông báo và biên bản gia nhập, ghi rõ ngày Chính phủ nước Bỉ nhận văn bản thông báo.

**Điều 13:**

Các bên ký kết Công ước, vào lúc ký kết, phê chuẩn hay gia nhập 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 ngoại, 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 vào đợt đầu trao 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 gia nhập 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 Bỉ tiếp nhận.

**Điều 15:**

Trường hợp một trong các quốc gia ký kết muốn bãi miễn Công ước này, thì việc bãi ước sẽ được thông báo bằng văn bản cho Chính phủ nước Bỉ. Chính phủ nước 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 của mình 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 3****NGHỊ ĐỊNH THỬ SỬA ĐỔI CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ  
ĐỂ THỐNG NHẤT MỘT SỐ QUY TẮC  
VỀ VẬN ĐƠN ĐƯỜNG BIỂN  
(NGHỊ ĐỊNH THỬ VISBY 1968)**

**Các bên ký kết,**

Xét thấy cần phải sửa đổi bổ sung cho Công ước quốc tế để thống nhất một số Quy tắc liên quan đến vận đơn đường biển, ký tại Brussels ngày 25/8/1924.

**Đã thỏa thuận như sau:**

**Điều 1:**

1. Trong Điều 3, Mục 4, thêm:

“Tuy nhiên, khi vận đơn đã được chuyển cho bên thứ ba hành động với thiện ý thì chứng mình ngược lại sẽ không được thừa nhận”.

2. Trong Điều 3, mục 6, Tiểu mục 4 bỏ và 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 thỏa thuận kéo dài thời hạn này sau khi nguyên nhân kiện cáo phát sinh”.

3. Trong Điều 3, sau 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 việc đó được đưa ra trong thời gian được luật của Tòa án thụ lý vụ việc cho phép. Tuy nhiên, thời gian cho phép không ít hơn 3 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 bỏ và thay thế bằng đoạn sau:

a) Trừ khi tính chất và giá trị của hàng hóa 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 hóa hay liên quan đến hàng hóa vượt quá số tiền tương đương với 10.000 francs một kiện hay đơn vị hoặc 30 francs một kilôgam trọng lượng hàng hóa 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 hóa đó ở địa điểm và vào thời gian hàng được dỡ khỏi tàu phù hợp với hợp đồng hoặc đáng lẽ đã phải dỡ như vậy.

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

c) Khi container, pallet hay công cụ vận tải tương tự được dùng để gom hàng, số kiện hoặc 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, công cụ 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 900/1.000. 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 cấu thả 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 thỏa 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 hóa hay liên quan đến hàng hóa 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 4 bis, 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 hóa 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 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 đến 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 hóa 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 một nước tham gia Công ước, hoặc

c) Hợp đồng chứa đựng trong vận đơn hay được chứng minh bằng vận đơn quy định rằng các Quy tắc này hay luật pháp của bất cứ quốc gia nào quy định hiệu lực đối với các Quy tắc này 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 thành viên của Nghị định thư 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 sáu tháng kể từ ngày có yêu cầu về trọng tài mà các bên không thỏa thuận được vấn đề tổ chức trọng tài thì một trong các bên nói trên có thể đưa tranh chấp ra Tòa án quốc tế bằng yêu cầu phù hợp với thủ tục của Tòa án này.

**Điều 9:**

1. Mỗi bên tham gia Công ước, vào lúc ký kết, phê chuẩn hay gia nhập Nghị định thư này có thể tuyên bố rằng mình không bị ràng buộc bởi Điều 8 của Nghị định thư này. Các thành viên khác sẽ không bị ràng buộc bởi điều này đối với bất cứ thành viên nào đã bảo lưu như vậy.

2. Bất cứ nước thành viên nào đã bảo lưu phù hợp với đoạn 1 có thể rút lại sự bảo lưu này bất cứ lúc nào bằng cách thông báo cho Chính phủ Bỉ.

**Điều 10:**

Nghị định thư này sẽ đề ngỏ cho việc ký kết đối với các nước đã phê chuẩn hoặc chấp nhận Công ước trước khi dự phiên họp thứ 12 (1967 - 1968) của Hội nghị ngoại giao về Luật Hàng hải.

**Điều 11:**

1. Nghị định thư này sẽ được phê chuẩn.
2. Việc phê chuẩn Nghị định thư này của bất kỳ nước nào không phải là thành viên Công ước sẽ có ý nghĩa như gia nhập Công ước.
3. Các văn kiện phê chuẩn sẽ nộp lưu giữ cho Chính phủ Bỉ.

**Điều 12:**

1. Các quốc gia, thành viên của Liên Hợp quốc hay thành viên của các cơ quan chuyên môn của Liên Hợp quốc không dự phiên họp thứ 12 của Hội nghị ngoại giao về Luật Hàng hải, có thể gia nhập Nghị định thư này.

2. Việc gia nhập Nghị định thư này có nghĩa là gia nhập Công ước.

3. Các văn kiện phê chuẩn phải nộp lưu giữ cho Chính phủ Bỉ.

### **Điều 13.**

1. Nghị định thư này sẽ có hiệu lực sau ba háng kể từ ngày nộp văn kiện phê chuẩn hay gia nhập thứ 10 trong đó có ít nhất 5 văn kiện được gửi bởi các quốc gia có dung tích đăng ký toàn phần của đội tàu bằng hoặc hơn một triệu tấn.

2. Đối với các nước phê chuẩn hoặc gia nhập Nghị định thư này sau ngày nộp các văn kiện phê chuẩn hay gia nhập quyết định việc có hiệu lực của Nghị định thư như đã quy định ở điểm 1 Điều này thì Nghị định thư này sẽ có hiệu lực sau ba háng kể từ khi nộp lưu giữ các văn kiện phê chuẩn hay gia nhập của mình.

### **Điều 14:**

1. Bất cứ bên tham gia Công ước nào cũng có thể bãi miễn Nghị định thư này bằng cách thông báo cho Chính phủ Bỉ.

2. Việc bãi miễn này có nghĩa là bãi miễn Công ước.

3. Việc bãi miễn sẽ có hiệu lực sau một năm kể từ ngày Chính phủ Bỉ nhận được thông báo.

### **Điều 15:**

1. Bất cứ bên tham gia Công ước nào, vào lúc ký kết hay gia nhập hay vào bất cứ lúc nào sau đó, có thể tuyên bố bằng cách thông báo bằng văn bản cho Chính phủ Bỉ là các lãnh thổ thuộc chủ quyền của nó hay có các quan hệ quốc tế mà nó chịu trách nhiệm là những đối tượng áp dụng Nghị định thư này.

Nghị định thư này, ba háng sau ngày nhận được thông báo của Chính phủ Bỉ, sẽ mở rộng hiệu lực đến các lãnh thổ nói ở trên nhưng không sớm hơn ngày Nghị định thư này có hiệu lực đối với nước đó.

2. Việc mở rộng này cũng sẽ áp dụng đối với Công ước nếu Công ước chưa được áp dụng đối với những lãnh thổ này.

3. Bất cứ bên tham gia nào đã tuyên bố theo Điểm 1 của Điều này có thể bất cứ lúc nào tuyên bố bằng cách thông báo cho Chính phủ

Bỉ rằng Nghị định thư này sẽ ngừng mở rộng hiệu lực ra những vùng lãnh thổ đó. Việc bãi miễn này sẽ có hiệu lực sau một năm kể từ ngày Chính phủ Bỉ nhận được thông báo. Việc bãi miễn cũng áp dụng cho Công ước.

**Điều 16:**

Các bên tham gia có thể áp dụng Nghị định thư này bằng cách quy định thi hành hay bằng cách đưa vào hệ thống luật pháp quốc gia dưới hình thức phù hợp mà Nghị định thư này thừa nhận.

**Điều 17:**

Chính phủ Bỉ sẽ thông báo cho các nước tham gia phiên họp lần thứ 12 (1967 - 1968) của Hội nghị ngoại giao về Luật Hàng hải, cho các nước gia nhập Nghị định thư này và các nước thành viên Công ước, các nội dung sau:

1. Việc ký kết, phê chuẩn và gia nhập đã nhận được theo Điều 10, 11, 12.
2. Ngày Nghị định thư này có hiệu lực theo Điều 13.
3. Thông báo liên quan tới việc áp dụng đối với các lãnh thổ theo Điều 15.
4. Các bãi miễn đã nhận theo Điều 14.

Để làm bằng, đại diện các nước ký tên dưới đây, được ủy quyền hợp lệ, đã ký Nghị định thư này.

Nghị định thư này làm tại Brussels, ngày 23 tháng 02 năm 1968, bằng tiếng Pháp và tiếng Anh. Hai bản 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.

**Phụ lục 4****CÔNG ƯỚC CỦA LIÊN HIỆP QUỐC VỀ  
CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN, 1978****LỜI MỞ ĐẦU**

Các quốc gia tham gia Công ước này:

Thừa nhận sự mong muốn ấn định bằng sự thỏa 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 thỏa 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 đã ký kết với người gửi hàng một hợp đồng vận tải bằng đường biển.

2. "*Người chuyên chở thực tế*" là bất kỳ người nào được người chuyên chở ủy thác thực hiện việc chuyên chở hàng hóa 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 vận tải 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 tới hợp đồng vận tải đường biển.

4. "*Người nhận hàng*" là người có quyền nhận hàng.

5. "*Hàng hóa*" 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 vận tải đường biển*” là bất kỳ hợp đồng nào mà theo đó người chuyên chở đảm nhận việc 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 bằng phương tiện khác thì hợp đồng đó chỉ được coi là hợp đồng vận tải 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 vận tải 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 cầm 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 vận tải đường biển giữa hai nước, nếu:

a) Cảng bốc hàng quy định trong hợp đồng vận tải bằng đường biển nằm ở một nước tham gia Công ước, hoặc

b) Cảng dỡ hàng quy định trong hợp đồng vận tải đường biển nằm ở một nước tham gia Công ước, hoặc

c) Một trong các cảng dỡ lựa chọn, quy định trong hợp đồng vận tải 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 chứng cho hợp đồng vận tải 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 vận tải 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.

## **Phần 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:
  - (i) Người gửi hàng hoặc một người thay mặt người gửi hàng, hoặc
  - (ii) Một cơ quan hoặc người thứ ba khác mà theo luật lệ hoặc quy định ở cảng xếp hàng, hàng hóa phải được trao cho họ để gửi đi.
- b) Cho đến khi người chuyên chở đã giao hàng:

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

(ii) 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

(iii) 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 hoặc 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 đó và khắc phục 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 vận tải 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 quan điểm 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:

(i) Mất mát hoặc hư hỏng của hàng hóa hay 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.

(ii) 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 gây ra 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 hoặc đại lý của 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 lầm 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 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 kilôgam 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 vận tải 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 mục 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 được dùng để đóng hàng thì những kiện hoặc những đơn vị chuyên chở khác liệt kê trong vận đơn, nếu vận đơn được cấp, hoặc trong bất cứ chứng từ nào làm bằng chứng cho hợp đồng vận tải đường biển, và được đóng trong công cụ vận tải đó, đều được coi là những kiện hoặc những đơn vị chở hàng. Ngoài cách nói trên, những hàng hóa 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 nhiệm và giới hạn trách nhiệm quy định trong Công ước này được áp dụng cho những vụ kiện chuyên chở về 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 hoặc 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 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 hoặc 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 ở 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 ở Điều 6 nếu có bằng chứng rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng là do hành động hoặc 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 được tiến hành 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 hàng 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 vận tải đường biển. Nếu trên vận đơn không có điều kiện ghi chú đó, người chuyên chở đó có trách nhiệm 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 hoặc khi người chuyên chở không thể theo mục 2 Điều này viện dẫn về 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 hoặc 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 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 những 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 việc 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 vận tải đường biển hay không thì người chuyên chở vẫn phải chịu trách nhiệm đối với toàn bộ quá trình chuyên chở theo đúng những 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 của 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 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 phần 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 phân chuyên chở đó. Tuy nhiên bất kỳ quy định nào hạn chế hoặc loại trừ trách nhiệm đó đều vô hiệu, nếu không thể hiện được người chuyên chở thực tế tại một Tòa án có thẩm quyền theo mục 1 hoặc 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 đang 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 sơ suất của họ gây ra.

### **Điều 13: Những quy tắc đặc biệt liên quan đến hàng nguy hiểm**

1. Người gửi 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 tính chất nguy hiểm của hàng hóa, thì:

a) Người gửi hàng chịu trách nhiệm đối với người chuyên chở và bất kỳ người chuyên chở thực tế nào về thiệt hại do việc gửi hàng đó gây nên, và

b) Hàng hóa có thể, và 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 tiểu mục 2 (b) của Điều này không áp dụng hoặc không viện dẫn được, 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

### CHUNG TỬ 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 người chuyên chở ủy quyền ký phát. Một vận đơn do Thuyền trưởng của 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 những cách ký này không trái với luật pháp 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

nguy hiểm của hàng hóa, nếu cần, số kiện hoặc 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 vận tải bằng đường biển và ngày hàng được trao cho người chuyên chở tại cảng xếp hàng;
- g) Cảng dỡ hàng theo hợp đồng vận tải bằng đường biển;
- h) Số bản gốc của vận đơn nếu có hơn một bản;
- i) Nơi cấp 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 do 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.

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 điểm 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 hiển nhiên của việc người chuyên chở đã nhận hàng hoặc trong trường hợp vận đơn “đã xếp hàng” được cấp, của việc đã xếp hàng xuống 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 tiểu mục (k) mục 1 Điều 15, không ghi hoặc không chỉ rõ ràng bằng cách khác rằng tiền cước do người nhận hàng 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 một người thứ ba, kể cả người nhận hàng đã hành động một cách có thiện ý dựa vào việc không có những điều 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, trọng lượng và số 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 việc người chuyên chở hoặc một 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 cố 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 là 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 vận tải đường biển và của việc người chuyên chở nhận hàng hóa như mô tả trong chứng từ đó.

### **Phần V**

## **KHIẾU NẠI VÀ KIẾN TỤNG**

#### **Điều 19: Thông báo về mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng**

1. Trừ khi có thông báo về mất mát hoặc 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 thông báo bằng văn bản cho người chuyên chở trong vòng 60 ngày liên tục 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 gửi cho 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 về 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 hoặc người chuyên chở thực tế không hề bị mất mát hoặc hư hỏng nào do lỗi hoặc sơ suất của người gửi hàng, 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 kỳ hạn đó bằng một bản tuyên bố gửi cho người khởi kiện. Kỳ hạn này có thể lại được kéo dài thêm 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 khởi kiện trong thời hạn được phép theo luật pháp của nước, mà tại đó vụ kiện được tiến hành. Tuy nhiên, thời hạn được phép này không thể ít hơn 90 ngày tính từ ngày người đi kiện truy đòi bồi thường đã thanh toán tiền bồi thường hoặc đã nhận thông báo về việc mình đi kiện.

### **Điều 21: Thẩm quyền xét xử**

1. Trong những vụ kiện liên quan đến chuyên chở hàng hóa theo Công ước này, bên nguyên có thể, theo sự lựa chọn của mình, phát đơn kiện tại một Tòa án mà luật pháp của nước có Tòa án này công nhận là có thẩm quyền và trong phạm vi quyền hạn xét xử của Tòa 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 vận tải đường biển quy định cho mục đích trên.

2. a) Mặc dù có những quy định nêu trên của Điều này, vẫn có thể khởi kiện tại những Tòa án ở bất kỳ một cảng hoặc một nơi nào thuộc 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 pháp nước đó và của luật pháp 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 Tòa án có thể xử cho bên nguyên được hưởng.

b) Tòa 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 được 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 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 quan điểm 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

(iii) Cảng xếp hàng hoặc cảng dỡ hàng, hoặc

b) Bất kỳ một địa điểm nào được điều khoản trọng tài hoặc thỏa thuận chỉ định cho mục đích trên.

4. Trọng tài viên hoặc Tòa án 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 những 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 vận tải đường biển, trong một vận đơn hoặc trong một chứng từ khác chứng minh cho hợp đồng vận tải 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 mục 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 vận tải 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 pháp của nước mà tại đó vụ kiện được đưa ra.

#### **Điều 24: Tổn thất chung**

1. Không một quy định nào của Công ước này ngăn cản việc áp dụng những quy định của hợp đồng vận tải đường biển hoặc luật pháp 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 pháp 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 những 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) 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 28/01/1964 hoặc theo Công ước Viên ngày 21/5/1963 về trách nhiệm dân sự đối với hư hại hạt nhân, hoặc

b) Theo luật pháp 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 pháp 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 pháp quốc gia liên quan đến chuyên chở hành khách và hàng lý bằng đường biển.

5. Không một quy định nào trong Công ước này ngăn cản một nước thành viên 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 mà 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 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.

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 kilogram trọng lượng cả bì của hàng hóa.

3. Đơn vị tiền tệ nói ở mục 2 Điều này tương ứng với 65,5 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 của mục 1 và việc tính đổi nêu ở mục 3 Điều này phải được tiến hành bằng cách nào đó để

biểu thị bằng đồng tiền quốc gia của nước ký kết một cách gần nhất với giá trị thực tế của những số tiền nói ở Điều 6, được biểu thị bằng đơn vị tính toán. Vào lúc ký hoặc vào lúc trao đổi 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.

## Phân VII

### CÁC ĐIỀU KHOẢN CUỐI CÙNG

#### **Điều 27: Người lưu giữ**

Tổng Thư ký Liên Hợp 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 để cho tất cả các nước ký 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 để 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 giữ tại Tổng Thư ký Liên Hợp quốc.

#### **Điều 29: Bảo lưu**

Không thực hiện 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 vận tải 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, người 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 23/02/1968 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 là 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 ở 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 thay đổi đáng kể.

2. Khi có yêu cầu của ít nhất là một phần tư số nước tham gia Công ước này, 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 và 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 Công ước đã được sửa đổi như vậy trong quan hệ của mình với những nước ký kết mà trong vòng 6 tháng sau khi sửa đổi đó được thông qua, những nước này 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 một 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 vào bất kỳ lúc nào bằng cách thông báo bằng văn bản cho người lưu giữ.

2. Việc bãi Công ước có hiệu lực vào ngày đầu của tháng tiếp theo sau khi hết thời hạn một 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 này kể từ ngày người lưu giữ nhận được thông báo.

*Làm tại Humburg, ngày 31 tháng 3 năm 1978 thành một bản gốc duy nhất, bằng các 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 hợp lệ đã ký Công ước này.*

## Phụ lục 5

**CÔNG ƯỚC ĐỀ THÔNG NHẤT MỘT SỐ QUY TẮC  
VỀ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ 1929  
(CÔNG ƯỚC VÁC-SA-VA)**

## Chương I

**PHẠM VI ÁP DỤNG - ĐỊNH NGHĨA****Điều 1:**

Công ước này áp dụng đối với tất cả việc vận chuyển quốc tế về người, hành lý, hàng hóa bằng tàu bay để kiếm lời, và cũng áp dụng đối với việc vận chuyển bằng tàu bay không nhằm mục đích kiếm lời do hãng hàng không tiến hành.

2. Nhằm mục đích của Công ước này, từ “vận chuyển quốc tế” có nghĩa là bất kỳ việc vận chuyển nào, mà theo hợp đồng ký kết giữa các bên, nơi đi và nơi đến, dù có hoặc không có gián đoạn trong vận chuyển hoặc chuyển tải, nằm trong lãnh thổ của hai nước thành viên hoặc trong lãnh thổ của một nước thành viên, nếu có một nơi dừng thỏa thuận nằm trong lãnh thổ thuộc chủ quyền hoặc bá quyền, quyền ủy trị hoặc ủy thác của một quốc gia khác, dù quốc gia đó không phải là thành viên của Công ước này. Việc vận chuyển không có điểm dừng thỏa thuận như trên giữa các lãnh thổ thuộc chủ quyền, bá quyền, quyền ủy trị hoặc ủy thác của cùng một bên ký kết thì không được coi là việc vận chuyển quốc tế theo mục đích của Công ước này.

3. Nhằm mục đích của Công ước này, việc vận chuyển do nhiều người chuyên chở hàng không liên tiếp đảm nhận được coi là một việc vận chuyển không gián đoạn, nếu nó được các bên ký kết coi là một hoạt động đơn nhất dù nó đã được thỏa thuận dưới hình thức một hợp đồng, hoặc dưới hình thức một loạt hợp đồng và nó được thực hiện hoàn toàn trong một lãnh thổ thuộc chủ quyền, bá quyền, quyền ủy trị hoặc quyền ủy thác của cùng một bên ký kết.

**Điều 2:**

1. Công ước này áp dụng đối với việc vận chuyển do Nhà nước hoặc tổ chức công cộng được thành lập hợp pháp, miễn là việc vận chuyển đó nằm trong những điều kiện quy định tại Điều 1.

2. Công ước này không áp dụng đối với việc vận chuyển được tiến hành theo những điều kiện của bất kỳ Công ước quốc tế nào về bưu điện.

**Chương II****CHÚNG TỪ VẬN CHUYỂN****Mục 1****Vé hành khách****Điều 3:**

1. Để vận chuyển hành khách, người chuyên chở phải giao cho hành khách vé gồm các chi tiết sau:

a) Ngày và nơi phát hành;

b) Nơi khởi hành và nơi đến;

c) Các điểm dừng thỏa thuận, với điều kiện là người vận chuyển có thể bảo lưu quyền thay đổi các điểm dừng trong trường hợp cần thiết và nếu người vận chuyển thực hiện quyền đó, thì việc thay đổi đó sẽ phải không ảnh hưởng đến tính chất quốc tế của việc vận chuyển;

d) Tên và địa chỉ của người chuyên chở hoặc những người chuyên chở;

e) Một lời tuyên bố rằng việc vận chuyển lệ thuộc vào những quy tắc liên quan tới trách nhiệm do Công ước này lập nên.

2. Việc thiếu, không hợp lệ hoặc mất vé hành khách không ảnh hưởng tới sự tồn tại hoặc giá trị của hợp đồng vận chuyển, mà hợp đồng phụ thuộc vào những quy tắc của Công ước này. Tuy vậy, nếu người chuyên chở nhận chở hành khách mà không giao vé, thì người chuyên chở không có quyền vận dụng những điều khoản của Công ước này để loại bỏ hoặc hạn chế trách nhiệm của mình

## Mục 2.

### Vé hành lý

#### Điều 4:

1. Để vận chuyển hành lý, ngoài những đồ vật cá nhân nhỏ mà hành khách tự bảo quản, người vận chuyển phải trao vé hành lý.

2. Vé hành lý được lập thành 2 bản giống nhau, một bản dành cho hành khách và bản kia dành cho người vận chuyển.

3. Vé hành lý bao gồm những chi tiết sau:

a) Nơi và ngày phát hành;

b) Nơi khởi hành và nơi đến;

c) Tên và địa chỉ của người chuyên chở hoặc những người chuyên chở;

d) Số vé của hành khách;

e) Lời tuyên bố rằng hành lý phải được giao cho người giữ vé hành lý này;

f) Số và trọng lượng của các kiện;

g) Giá trị kê khai phù hợp với Điều 22 (2);

h) Lời tuyên bố rằng việc vận chuyển lệ thuộc vào các quy tắc liên quan tới trách nhiệm mà Công ước này lập nên.

4. Việc thiếu, không hợp quy cách, mất vé hành lý không ảnh hưởng đến sự tồn tại hoặc giá trị của hợp đồng vận chuyển, mà hợp đồng lệ thuộc vào quy tắc của Công ước này. Tuy nhiên, nếu người chuyên chở nhận hành lý mà không có vé hành lý đã được giao hoặc nếu vé hành lý không bao gồm các chi tiết nói tại khoản d, f và h ở trên, thì người chuyên chở sẽ không có quyền vận dụng những quy định của công ước này để loại bỏ hoặc giới hạn trách nhiệm của mình.

### Mục 3. Giấy gửi hàng hàng không

#### Điều 5:

1. 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; mỗi người gửi hàng có quyền yêu cầu người chuyên chở chấp nhận chứng từ này.

2. Việc thiếu, không hợp quy cách hoặc mất chứng từ này không ảnh hưởng đến sự tồn tại, hoặc giá trị của hợp đồng vận chuyển. Hợp đồng này phụ thuộc vào các quy định của Điều 9, và do các quy tắc của Công ước này điều chỉnh.

**Điều 6:**

1. Người gửi hàng phải lập giấy gửi hàng hàng không thành 3 bản gốc và trao cùng với hàng hóa.

2. Bản thứ nhất ghi “dành cho người chuyên chở” và do người gửi hàng ký. Bản thứ 2 ghi “dành cho người nhận hàng” do người gửi hàng và chuyên chở cùng ký và gửi kèm theo hàng hóa. Bản thứ 3 do người chuyên chở ký và người chuyên chở trao cho người gửi hàng sau khi nhận hàng để chở.

3. Người chuyên chở sẽ ký vào lúc nhận hàng.

4. Chữ ký của người chuyên chở có thể đóng dấu; chữ ký của người gửi hàng có thể in hoặc đóng dấu.

5. Nếu theo yêu cầu của người gửi hàng, người chuyên chở lập giấy gửi hàng thì người chuyên chở được coi là làm thay cho người gửi hàng, trừ khi có chứng minh ngược lại.

**Điều 7:**

Người chuyên chở hàng hóa có quyền yêu cầu người gửi hàng lập các giấy gửi hàng riêng rẽ khi có hơn một kiện hàng.

**Điều 8:**

Giấy gửi hàng hàng không gồm những chi tiết sau:

a) Địa điểm và ngày thực hiện;

b) Nơi đi và nơi đến;

c) Các nơi dừng thỏa thuận, với điều kiện là người chuyên chở có thể bảo lưu quyền thay đổi các nơi dừng trong trường hợp cần thiết và nếu người chuyên chở thực hiện quyền đó thì việc thay đổi nơi dừng không làm mất tính chất quốc tế của việc vận chuyển;

d) Tên và địa chỉ của người gửi hàng;

e) Tên và địa chỉ của người chuyên chở thứ nhất;

- f) Tên và địa chỉ của người nhận hàng nếu có yêu cầu như vậy;
- g) Bản chất của hàng hóa;
- h) Số kiện, cách thức đóng gói và ký mã hiệu hoặc số liệu của các kiện hàng;
- i) Trọng lượng, khối lượng hoặc kích thước hàng hóa;
- j) Điều kiện bên ngoài của hàng hóa và bao bì;
- k) Cước phí, nếu đã thỏa thuận, ngày và nơi thanh toán, người thanh toán;
- l) Nếu hàng được gửi thanh toán vào lúc giao hàng, thì giá hàng và trong trường hợp có yêu cầu thì chi phí phải trả;
- m) Giá trị kê khai theo Điều 22 (2);
- n) Số bản của giấy gửi hàng;
- o) Các chứng từ đưa cho người chuyên chở để kèm theo giấy gửi hàng;
- p) Thời gian ấn định hoàn thành việc chuyên chở và tóm tắt hành trình nếu vấn đề này được thỏa thuận;
- q) Lời tuyên bố rằng việc vận chuyển lệ thuộc vào những quy tắc liên quan tới trách nhiệm mà Công ước này lập nên.

**Điều 9:**

Nếu người chuyên chở nhận hàng mà không phát hành giấy gửi hàng hoặc nếu giấy gửi hàng không ghi mọi chi tiết nói tại Điều 8 từ a đến i và q thì người chuyên chở sẽ không được quyền vận dụng những quy định của Công ước này để loại bỏ hoặc hạn chế trách nhiệm của mình.

**Điều 10:**

1. Người gửi hàng phải chịu trách nhiệm về tính chính xác của các chi tiết và tuyên bố liên quan đến hàng hóa mà anh ta điền vào giấy gửi hàng.

2. Người gửi hàng phải chịu trách nhiệm về mọi thiệt hại mà người chuyên chở hoặc bất kỳ người nào khác phải gánh chịu do khai không hợp quy cách, sai hoặc không đầy đủ mọi chi tiết và lời tuyên bố nói trên.

**Điều 11:**

1. Giấy gửi hàng hàng không là bằng chứng hiển nhiên của việc ký kết hợp đồng, việc nhận hàng và của các điều kiện vận chuyển.

2. Những lời khai trong giấy gửi hàng liên quan đến trọng lượng, kích thích và bao gói hàng hóa, cũng như các chi tiết liên quan tới số kiện là bằng chứng hiển nhiên của các sự thật kê khai; những chi tiết liên quan đến số lượng, khối lượng và điều kiện hàng hóa không tạo nên bằng chứng chống lại người vận chuyển trừ khi những chi tiết trên đã được trong giấy gửi hàng và đã được người chuyên chở, với sự chứng kiến của người gửi hàng, kiểm tra hoặc các chi tiết đó liên quan đến điều kiện bên ngoài của hàng hóa.

**Điều 12:**

1. Phụ thuộc vào trách nhiệm của mình thực hiện mọi nghĩa vụ theo hợp đồng vận chuyển, người gửi hàng có quyền định đoạt hàng hóa bằng cách lấy hàng lại tại sân bay đi hoặc đến, hoặc giữ hàng lại trong hành trình tại bất kỳ nơi hạ cánh nào, hoặc yêu cầu giao tại nơi đến hoặc trong hành trình cho một người khác với người nhận có tên trong giấy gửi hàng hoặc bằng cách yêu cầu trả lại sân bay khởi hành. Người gửi hàng không được quyền định đoạt hàng hóa theo các cách trên khi gây tổn hại tới người chuyên chở hoặc người gửi hàng khác và người gửi hàng phải trả lại mọi chi phí khi thực hiện quyền này.

2. Nếu không thể thực hiện các mệnh lệnh trên của người gửi hàng, thì người chuyên chở phải thông báo ngay cho người gửi hàng biết.

3. Nếu người chuyên chở tuân theo lệnh của người gửi hàng, giải quyết hàng hóa mà không yêu cầu xuất trình giấy gửi hàng đã trao cho người gửi hàng, thì người chuyên chở phải chịu trách nhiệm, mà không tổn hại đến quyền đòi lại từ người gửi hàng, về mọi thiệt hại có thể xảy ra trong khi thi hành mệnh lệnh đối với bất kỳ người nào có quyền sở hữu hợp pháp giấy gửi hàng đó.

4. Quyền dành cho người gửi hàng bị đình chỉ vào lúc quyền của người nhận hàng bắt đầu theo Điều 13 dưới đây. Tuy nhiên, nếu người nhận hàng từ chối giấy gửi hàng hoặc hàng hóa, hay nếu không

thể liên lạc với người nhận hàng, thì người gửi hàng tiếp tục định đoạt hàng hóa.

**Điều 13:**

1. Trừ các trường hợp nói tại Điều trên, khi hàng hóa tới địa điểm đến, người nhận hàng được quyền yêu cầu người chuyên chở trao cho mình giấy gửi hàng và hàng hóa, khi đã thanh toán các khoản lệ phí và tuân theo các điều kiện vận chuyển ghi trong giấy gửi hàng.

2. Trừ khi có thỏa thuận khác, người chuyên chở có nhiệm vụ thông báo cho người nhận hàng ngay sau khi hàng tới.

3. Nếu người chuyên chở thừa nhận mất hàng hoặc nếu hàng hóa không tới sau 7 ngày kể từ ngày lẽ ra hàng phải tới, thì người nhận hàng được quyền thực hiện các quyền theo hợp đồng chuyên chở.

**Điều 14:**

Người gửi hàng và người nhận hàng có thể thực hiện tương ứng tất cả các quyền đã nói tại điều 12 và 13 bằng tên của chính mình dù rằng anh ta hành động cho quyền lợi chính mình hoặc cho quyền lợi người khác, miễn là thực hiện nghĩa vụ mà hợp đồng ấn định.

**Điều 15:**

1. Điều 12, 13 hoặc 14 không ảnh hưởng đến quan hệ của người gửi hàng và người nhận hàng với nhau hoặc quan hệ với người thứ ba mà quyền lợi của họ bắt nguồn từ người gửi hàng hoặc từ người nhận hàng.

2. Những quy định của các Điều 12, 13 và 14 chỉ có thể thay đổi bằng cách quy định rõ ràng trong giấy gửi hàng.

**Điều 16:**

1. Người gửi hàng phải cung cấp tin tức và gửi kèm giấy gửi hàng những chứng từ cần thiết để đáp ứng các thủ tục hải quan, thuế nhập thị hoặc cảnh sát trước khi hàng có thể được giao cho người nhận hàng. Người gửi hàng phải chịu trách nhiệm với người chuyên chở về mọi thiệt hại do việc thiếu, không đầy đủ hoặc không hợp quy cách của bất kỳ thông tin hoặc chứng từ nào trừ khi thiệt hại là do lỗi của người chuyên chở hoặc đại lý của họ.

2. Người chuyên chở không có nghĩa vụ thẩm tra tính đúng đắn hoặc đầy đủ của các thông tin hoặc chứng từ như vậy.

### Chương III

## TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỞ

#### Điều 17:

Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về thiệt hại xảy ra trong trường hợp hành khách chết hoặc bị thương hoặc bất kỳ thương tích về thân thể nào của hành khách, nếu tai nạn gây ra thiệt hại xảy ra ở trong máy bay hoặc trong quá trình lên hoặc xuống máy bay.

#### Điều 18:

1. Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về thiệt hại xảy ra trong trường hợp hàng hóa, hoặc hành lý ký gửi bị phá huỷ hay mất mát, hoặc hư hỏng nếu sự việc gây thiệt hại xảy ra trong quá trình *vận chuyển hàng không*.

2. Vận chuyển hàng không theo nghĩa của đoạn trên, bao gồm khoảng thời gian mà hành lý và hàng hóa nằm trong sự bảo quản của người chuyên chở dù là ở sân bay hoặc là ở trong máy bay hoặc trong trường hợp phải hạ cánh ngoài sân bay ở bất kỳ nơi nào.

3. Thời hạn vận chuyển hàng 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 quá trình thực hiện hợp đồng vận tải hàng không nhằm mục đích xếp hàng, giao hàng hoặc chuyển tải thì thiệt hại được coi là kết quả của sự kiện xảy ra trong quá trình vận chuyển hàng không trừ khi có chứng minh ngược lại.

#### Điều 19:

Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về thiệt hại do chậm trễ xảy ra trong quá trình vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hóa.

#### Điều 20:

1. Người chuyên chở không phải chịu trách nhiệm nếu anh ta chứng minh được rằng anh ta và đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện

pháp cần thiết để tránh thiệt hại hoặc đã không thể áp dụng được những biện pháp như vậy được.

2. Trong vận chuyển hàng hóa và hành lý, người chuyên chở không chịu trách nhiệm nếu anh ta chứng minh được rằng thiệt hại xảy ra do lỗi trong việc hoa tiêu hoặc vận hành điều khiển máy bay và rằng về mọi phương diện, anh ta và đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết để tránh thiệt hại.

#### **Điều 21:**

Nếu người chuyên chở chứng minh được rằng thiệt hại xảy ra do sơ suất của người bị thương, thì tòa án, phù hợp với những quy định của riêng mình, có thể miễn cho người chuyên chở toàn bộ hoặc một phần trách nhiệm.

#### **Điều 22:**

1. Trong vận tải hành khách, trách nhiệm của người chuyên chở đối với mỗi hành khách được giới hạn ở một khoản 125.000 fr. Khi, theo luật của Tòa án thụ lý vụ kiện, thiệt hại được quyết định thanh toán bằng hình thức trả theo định kỳ thì giá trị tiền tương ứng của các đợt thanh toán đã nói không được vượt quá 125.000 fr. Tuy nhiên, bằng hợp đồng đặc biệt, người chuyên chở và hành khách có thể thỏa thuận giới hạn trách nhiệm cao hơn.

2. Trong việc vận tải hành lý ký gửi và hàng hóa, trách nhiệm của người vận chuyển được giới hạn ở một khoản 250 fr/kg, trừ khi người gửi hàng đã kê khai đặc biệt giá trị ở nơi giao, vào lúc giao kiện hàng cho người chuyên chở và trả một khoản tiền bổ sung nếu có yêu cầu như vậy. Trong trường hợp đó, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm trả một khoản tiền không vượt quá số tiền đã công bố, trừ khi người chuyên chở chứng minh được rằng khoản tiền bồi thường đó lớn hơn giá trị thực tế của hàng lúc giao.

3. Đối với các đồ vật mà hành khách tự bảo quản, thì trách nhiệm của người chuyên chở được giới hạn ở 5.000 fr cho mỗi hành khách.

4. Đồng tiền để cạp ở trên được coi là đồng tiền frăng Pháp chứa 65,5 mg vàng có độ nguyên chất 900/1.000. Những khoản tiền này có thể được chuyển ra bất kỳ tiền tệ quốc gia nào theo số tròn.

**Điều 23:**

Bất kỳ quy định nào nhằm giảm bớt trách nhiệm của người chuyên chở hoặc ấn định giới hạn thấp hơn mức đã quy định trong Công ước này đều vô hiệu, nhưng việc vô hiệu của bất kỳ quy định nào như vậy không kéo theo sự vô hiệu của toàn bộ hợp đồng mà hợp đồng vẫn phụ thuộc vào những quy định của Công ước này.

**Điều 24:**

1. Trong những trường hợp quy định tại các Điều 18 và 19, mọi vụ kiện về thiệt hại, dù xảy ra ở đâu, chỉ có thể đưa ra phụ thuộc vào những điều kiện và giới hạn quy định trong Công ước này.

2. Trong những trường hợp Điều 17 đề cập, những quy định của mục trên cũng được áp dụng, không phương hại tới vấn đề ai là người có quyền kiện và những quyền tương ứng của họ là gì.

**Điều 25:**

1. Người chuyên chở không được vận dụng những quy định của Công ước này về miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm của mình, nếu thiệt hại là do lỗi cố ý hoặc do lỗi về phía người chuyên chở mà theo luật của Tòa án thụ lý vụ kiện, tương đương với lỗi cố ý.

2. Tương tự như thế, người chuyên chở không được vận dụng những quy định nói trên, nếu thiệt hại đó do bất kỳ đại lý nào của người chuyên chở hành động trong phạm vi nhiệm vụ của anh ta gây ra.

**Điều 26:**

1. Việc nhận hàng và hành lý của người có quyền mà không có khiếu nại gì là bằng chứng hiển nhiên rằng hàng hóa hoặc hành lý đã được giao trong điều kiện tốt và phù hợp với chứng từ vận chuyển.

2. Trong trường hợp có thiệt hại, người có quyền nhận hàng phải khiếu nại với người vận chuyển ngay lập tức sau khi đã phát hiện ra thiệt hại, và muộn nhất trong vòng 3 ngày kể từ ngày nhận, đối với hành lý và bảy ngày kể từ ngày nhận đối với hàng hóa. Trong trường hợp chậm trễ, đơn khiếu nại phải làm muộn nhất trong vòng 14 ngày kể từ ngày mà hành lý hoặc hàng hóa được đặt dưới quyền định đoạt của người nhận.

3. Mỗi đơn khiếu nại được lập thành văn bản phù hợp với chứng từ vận chuyển hoặc thông báo bằng văn bản riêng và gửi trong thời gian nói trên.

4. Nếu không khiếu nại vào những thời gian nói trên, thì không có việc khởi kiện nào được coi là hợp pháp chống lại người chuyên chở trừ trường hợp người chuyên chở gian lận.

#### **Điều 27:**

Trong trường hợp người có trách nhiệm chết, thì việc khởi kiện đòi bồi thường thiệt hại theo những điều kiện của Công ước này nhằm vào những người đại diện hợp pháp tài sản của người đó.

#### **Điều 28:**

1. Theo sự lựa chọn của nguyên đơn, việc khởi kiện về thiệt hại phải được tiến hành tại lãnh thổ của một trong các bên tham gia Công ước, hoặc là trước Tòa án có thẩm quyền, nơi người chuyên chở cư trú hoặc nơi người chuyên chở có trụ sở kinh doanh chính, hoặc nơi anh ta có cơ sở qua đó hợp đồng được ký kết hoặc trước Tòa án có thẩm quyền tại nơi hàng đến.

2. Những vấn đề về thủ tục tố tụng do luật Tòa án thụ lý vụ kiện điều chỉnh.

#### **Điều 29:**

1. Quyền đòi thiệt hại sẽ bị hủy bỏ, nếu việc khởi kiện không được thực trong vòng hai năm kể từ ngày máy bay đến địa điểm đến, hoặc từ ngày mà lẽ ra máy bay phải đến hoặc kể từ ngày việc vận chuyển chấm dứt.

2. Phương pháp tính thời hiệu tố tụng được xác định theo luật của Tòa án thụ lý vụ kiện.

#### **Điều 30:**

1. Trong trường hợp việc vận chuyển do nhiều người chuyên chở khác nhau, liên tiếp đảm nhận và nằm trong phạm vi định nghĩa nói tại mục 3 của Điều 1, thì mỗi người chuyên chở nhận hành khách, hành lý hoặc hàng hóa phải tuân theo những quy tắc quy định trong Công ước này và được coi là một trong các bên của hợp đồng vận

## Phụ lục 6

# NGHỊ ĐỊNH THƯ SỬA ĐỔI CÔNG ƯỚC ĐỂ THÔNG NHẤT MỘT SỐ QUY TẮC VỀ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG QUỐC TẾ, KÝ TẠI VÁC-SA-VA NGÀY 12/10/1929 (NGHỊ ĐỊNH THƯ HAGUE 1955)

## Chương I

### CÁC SỬA ĐỔI CỦA CÔNG ƯỚC

**Điều 1:** Trong Điều 1 của Công ước

a) Bỏ mục (2) và thay thế bằng:

“2. Theo Công ước này, vận chuyển quốc tế nghĩa là bất kỳ sự vận chuyển nào mà, theo sự thỏa thuận giữa các bên, nơi đi và nơi đến, dù có hay không có sự gián đoạn vận chuyển hay chuyển tải, nằm trong lãnh thổ của hai nước thành viên hoặc lãnh thổ của một nước thành viên nếu có một nơi dừng thỏa thuận nằm trên lãnh thổ của một nước khác, dù nước đó không phải là một nước thành viên. vận chuyển giữa hai điểm trên lãnh thổ của một nước thành viên mà không có nơi dừng thỏa thuận trong lãnh thổ của một nước khác thì không phải là vận chuyển quốc tế theo Công ước này”.

b) Bỏ mục (3) và thay thế bằng:

“3. Theo Công ước này, việc vận chuyển được thực hiện bởi nhiều người chuyên chở được coi là một vận chuyển liên tục nếu nó được các bên coi là một hoạt động đơn nhất, dù nó đã được thỏa thuận dưới hình thức hợp đồng duy nhất hay một loạt hợp đồng, và nó không mất tính quốc tế chỉ vì một hợp đồng hay một loạt các hợp đồng được thực hiện hoàn toàn trong lãnh thổ của cùng một quốc gia”.

**Điều 2:** Trong Điều (2) của Công ước:

Mục (2) thay thế bằng:

“2. Công ước này không áp dụng đối với việc vận chuyển thư từ và bưu kiện”.

**Điều 3:**

a) Trong Điều 3 của Công ước

Bỏ mục (1) và thay thế bằng:

“(1) Đối với vận chuyển hành khách, vé được giao sẽ:

(a) Chỉ rõ những nơi đi và nơi đến;

(b) Nếu những nơi đi và nơi đến nằm trên lãnh thổ của một nước thành viên, một hoặc hơn một nơi dừng thỏa thuận ở trong lãnh thổ của một nước khác, thì ít nhất cũng chỉ rõ một nơi dừng đã thỏa thuận như vậy;

(c) Thông báo rõ là, nếu hành trình của hành khách có liên quan tới một nơi đến cuối cùng hoặc nơi dừng ở một nước khác, không phải nước đi, thì áp dụng Công ước Vác-sa-va để điều chỉnh và trong mọi trường hợp sẽ giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở đối với chết chóc, thương tật cá nhân và về mất mát hay hư hỏng của hành lý”.

b) Bỏ mục (2) và thay thế bằng:

“2. Vé hành khách là bằng chứng hiển nhiên của việc ký kết và điều kiện của hợp đồng vận chuyển. Sự thiếu, không hợp lệ hoặc mất vé hành khách không ảnh hưởng tới sự tồn tại hoặc hiệu lực của hợp đồng vận chuyển, mà hợp đồng này lại phụ thuộc vào những quy tắc của Công ước này. Tuy nhiên, nếu người chuyên chở đồng ý, hành khách có thể lên máy bay không cần vé đã được giao, hoặc nếu vé không bao gồm thông báo được yêu cầu bởi tiểu mục 1(c) của Điều này, thì người chuyên chở không có quyền lợi dụng những quy định của Điều 22”.

**Điều 4:**

Trong Điều 4 của Công ước:

a) Bỏ các mục 1, 2, 3 và thay bằng:

“Liên quan đến việc chuyên chở hành lý ký gửi, một Phiếu hành lý sẽ được giao. Phiếu hành lý này, trừ khi kết hợp hay gắn liền với vé hành khách phù hợp với Điều 3, mục (1) sẽ chứa đựng nội dung sau:

(a) Chỉ rõ nơi đi và nơi đến;

(b) Nếu nơi đi và nơi đến nằm trong lãnh thổ của một nước thành viên, một hoặc nhiều nơi dừng thỏa thuận nằm trong lãnh thổ của một nước khác thì ghi rõ ít nhất một nơi dừng như vậy;

(c) Một thông báo rằng nếu việc vận chuyển bao gồm nơi đến cuối cùng hoặc một nơi dừng ở một nước không phải là nước đi thì Công ước Vác-sa-va có thể áp dụng và Công ước Vác-sa-va sẽ điều chỉnh và trong hầu hết các trường hợp, giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở đối với mất mát hay hư hỏng của hành lý”.

b) Bỏ mục (4) và thay bằng:

“(2) Phiếu hành lý là bằng chứng hiển nhiên của việc ký gửi hành lý và của các điều kiện của hợp đồng vận tải. Việc thiếu, không hợp cách hay mất Phiếu hành lý không ảnh hưởng đến sự tồn tại hoặc hiệu lực của hợp đồng vận tải mà hợp đồng này phải tuân thủ các quy định của Công ước. Tuy nhiên, nếu người chuyên chở nhận hành lý mà không có Phiếu hành lý đã được giao hoặc nếu Phiếu hành lý, trừ phi kết hợp hay gắn liền với vé hành khách phù hợp với quy định của Điều 3, tiểu mục (1)â, không bao gồm thông báo theo yêu cầu của tiểu mục (1)(c) của Điều này, thì người chuyên chở không có quyền lợi dụng những quy định của Điều 22, mục (2)”.

**Điều 5:** Trong Điều 6 của Công ước, bỏ mục 3 và thay thế bằng:

“(3) Người chuyên chở sẽ ký trước khi xếp hàng lên máy bay”.

**Điều 6:**

Bỏ Điều 8 của Công ước và thay thế bằng:

“Vận đơn hàng không sẽ có các chi tiết sau:

a) Chỉ rõ những nơi đi và đến;

b) Nếu những nơi đi và đến ở trong lãnh thổ của một nước thành viên, một hoặc nhiều nơi dừng nằm trong lãnh thổ của một nước khác, thì chỉ rõ ít nhất một nơi dừng như vậy;

c) Thông báo cho người gửi hàng là, nếu việc vận chuyển có liên quan tới một nơi đến cuối cùng hoặc nơi dừng cuối cùng ở một nước khác không phải là nước đi, thì Công ước Vác-sa-va có thể áp dụng và điều chỉnh và trong mọi trường hợp sẽ giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở đối với mất mát hoặc hư hỏng của hàng hóa”.

**Điều 7:**

Bỏ Điều 9 của Công ước và thay thế bằng:

“Nếu hàng hóa xếp lên máy bay mà không lập Vận đơn hàng không, có sự đồng ý của người chuyên chở, hoặc nếu Vận đơn hàng không không bao gồm thông báo được yêu cầu bởi Điều 8, điểm c, thì người chuyên chở không có quyền vận dụng những quy định của Điều 22, mục 2”.

**Điều 8:**

Trong Điều 10 của Công ước, bỏ mục 2 và thay thế bằng:

“2. Người gửi hàng phải bồi thường cho người chuyên chở hay bất cứ người nào khác mà người chuyên chở có trách nhiệm, tất cả những thiệt hại mà họ gánh chịu do sự không chính xác, không đúng hay không đầy đủ các chi tiết mà người gửi hàng cung cấp”.

**Điều 9:**

Thêm vào Điều 15 của Công ước mục 3 sau đây:

“3. Không có điều nào của Công ước này ngăn cản việc phát hành một Vận đơn hàng không có thể lưu thông được”.

**Điều 10:** Bỏ mục (2) Điều 20.

**Điều 11:**

Bỏ Điều 22 của Công ước và thay thế bằng:

“1. Khi vận chuyển người, trách nhiệm của người chuyên chở đối với mỗi hành khách được giới hạn bởi số tiền 250.000 Francs. Khi, theo luật của Tòa án xét xử vụ kiện, những thiệt hại có thể thanh toán theo định kỳ thì tổng số tiền của các đợt thanh toán nói trên không vượt quá 250.000 Fr. Tuy nhiên, bằng hợp đồng đặc biệt người chuyên chở và hành khách có thể thỏa thuận một giới hạn trách nhiệm cao hơn.

2. a) Khi chuyên chở hành lý ký gửi và hàng hóa, trách nhiệm của người chuyên chở được giới hạn ở một số tiền là 250 Fr/1kg, trừ khi hành khách hay người gửi hàng đã, vào lúc giao kiện hàng cho người chuyên chở, lập một tờ khai đặc biệt về lợi ích trong giao hàng ở nơi đến và trả một khoản tiền bổ sung nếu có yêu cầu như vậy. Trong trường hợp đó, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm trả một số tiền không vượt quá số tiền đã khai báo, trừ khi anh ta chứng minh được rằng số tiền đó lớn hơn lợi ích thực tế của người gửi hàng hoặc hành khách khi giao hàng ở nơi đến.

b) Trong trường hợp mất mát, hư hại, giao chậm một phần hành lý kỹ gửi hoặc hàng hóa hoặc bất cứ đồ vật nào trong đó thì trọng lượng được xem xét để xác định giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở sẽ chỉ là tổng trọng lượng của một hoặc nhiều kiện có liên quan. Tuy nhiên, khi mất mát, hư hại hoặc giao chậm một phần hành lý hay hàng hóa được một đồ vật nói trên có ảnh hưởng tới giá trị của những kiện khác ghi trên cùng một phiếu hành lý hoặc trên cùng một vận đơn hàng không, thì tổng trọng lượng của một kiện hoặc nhiều kiện đó sẽ được xem xét để xác định giới hạn trách nhiệm.

3. Đối với những đồ vật mà hành khách tự bảo quản thì trách nhiệm của người chuyên chở được giới hạn ở 5.000 Fr cho mỗi hành khách.

4. Những giới hạn đã nói ở điều này không ngăn cản Tòa án tính thêm, theo đúng luật của toà án, toàn bộ hoặc một phần chi phí Tòa án và các chi phí kiện tụng khác do bên nguyên đơn đã chịu. Quy định trên không áp dụng nếu tổng số thiệt hại phải trả không kể chi phí Tòa án và các chi phí kiện tụng khác, không vượt quá số tiền mà người chuyên chở đã chấp thuận trả bên nguyên đơn bằng văn bản trong thời hạn 6 tháng kể từ ngày sự việc gây thiệt hại xảy ra hoặc trước khi bắt đầu vụ kiện, nếu sự kiện này xảy ra muộn hơn.

5. Đồng Frang nói trong điều này là một đơn vị tiền tệ chứa 65,5 mg vàng có độ tinh khiết 900/1.000. Những số tiền trên có thể quy đổi ra tiền tệ quốc gia theo số tròn. Việc đổi các đồng tiền nói trên ra các đồng tiền quốc gia không phải là vàng, sẽ, trong trường hợp việc kiện tụng do toà án xét xử, được thực hiện theo trị giá vàng của các đồng tiền ấy vào ngày phán quyết”.

#### **Điều 12:**

Nội dung Điều 23 của Công ước được đánh số lại là mục 1 và thêm một mục 2 nữa như sau:

“2. Mục 1 của Điều này không áp dụng với những quy định liên quan tới mất mát hoặc hư hại do ẩn tì, phẩm chất hay nội tì của hàng hóa chuyên chở”.

#### **Điều 13:**

Trong Điều 25 của Công ước, bỏ các mục 1 và 2, thay thế bằng: “Những giới hạn trách nhiệm quy định ở Điều 22 sẽ không được áp

dụng nếu chứng minh được rằng thiệt hại do hành động hoặc thiếu sót cố ý của người chuyên chở, người phục vụ hay đại lý của người chuyên chở nhằm gây thiệt hại hoặc do cẩu thả dù biết rằng hư hại có thể sẽ xảy ra, với điều kiện chứng minh được rằng, những hành động hoặc thiếu sót như vậy của người phục vụ hay đại lý thuộc phạm vi công việc được giao”.

**Điều 14:**

Sau Điều 25 của Công ước, thêm một Điều như sau:

**“Điều 25 A**

1. Nếu một vụ kiện được tiến hành với người phục vụ hay đại lý của người chuyên chở do thiệt hại có liên quan tới Công ước này, thì người phục vụ hoặc đại lý có quyền vận dụng những giới hạn trách nhiệm mà người chuyên chở của họ được hưởng theo Điều 22, nếu anh ta chứng minh được là anh ta đã hành động trong phạm vi công việc được giao.

2. Tổng số tiền mà người chuyên chở, những người phục vụ và đại lý của người chuyên chở phải chịu trong trường hợp trên không vượt quá những giới hạn đã nói ở trên.

3. Những quy định của đoạn 1 và 2 của Điều này sẽ không áp dụng nếu chứng minh được rằng hư hại là do hành động hoặc thiếu sót cố chủ ý của người phục vụ hoặc đại lý nhằm gây thiệt hại hoặc do cẩu thả dù biết rằng thiệt hại có thể sẽ xảy ra”.

**Điều 15:**

Trong Điều 26 của Công ước, bỏ mục 2 và thay thế bằng:

“2. Trong trường hợp hư hại, người có quyền nhận hàng phải khiếu nại người chuyên chở ngay sau khi phát hiện ra hư hại và muộn nhất trong vòng 7 ngày kể từ ngày nhận đối với hành lý và 14 ngày đối với hàng hóa. Trường hợp chậm trễ, khiếu nại phải được thực hiện chậm nhất trong vòng 21 ngày kể từ ngày mà hành lý hay hàng hóa đã được đặt dưới quyền định đoạt của người nhận”.

**Điều 16:**

Bỏ Điều 34 của Công ước và thay thế bằng: “Những quy định từ Điều 3 tới Điều 9 có liên quan tới chứng từ vận tải sẽ không áp dụng

trong trường hợp việc vận chuyển được thực hiện trong hoàn cảnh phi thường ngoài phạm vi kinh doanh thông thường của một người chuyên chở hàng không”.

**Điều 17:**

Sau Điều 40 của Công ước, thêm Điều sau đây:

**“Điều 40A**

1. Mục 2 Điều 37 và mục 1 Điều 40, từ ngữ “High Contracting Party” nghĩa là quốc gia. Trong tất cả các trường hợp khác từ ngữ đó có nghĩa là một quốc gia mà việc phê chuẩn hay thông qua Công ước đã trở thành có hiệu lực và việc bãi ước chưa có hiệu lực.

2. Nhằm mục đích của Công ước, từ lãnh thổ không những có nghĩa là lãnh thổ chính của một nước mà còn có nghĩa là tất cả các vùng lãnh thổ khác thuộc nước đó mà nó chịu trách nhiệm về quan hệ đối ngoại”.

**Chương II****PHẠM VI ÁP DỤNG CỦA CÔNG ƯỚC KHI ĐÃ SỬA ĐỔI****Điều 18:**

Công ước đã được sửa đổi bởi Nghị định thư này sẽ áp dụng cho vận chuyển quốc tế như định nghĩa ở Điều 1 của Công ước, miễn là nơi đi và đến đề cập trong Điều đó nằm trên lãnh thổ của hai nước thành viên của Nghị định thư này hoặc nằm trên lãnh thổ của một nước thành viên nhưng có một nơi dừng thỏa thuận nằm trên lãnh thổ của một nước khác.

**Chương III****ĐIỀU KHOẢN CUỐI CÙNG****Điều 19:**

Đối với các thành viên tham gia Nghị định thư này, Công ước và Nghị định thư sẽ được đọc và giải thích như một văn kiện thống nhất và sẽ được gọi là Công ước Vác-sa-va đã được sửa đổi tại Hague năm 1955.

**Điều 20:**

Cho đến ngày Nghị định thư này có hiệu lực phù hợp với các quy định của Điều 21, Đoạn 1, Nghị định thư này sẽ để ngỏ cho việc ký kết đối với các nước mà đến ngày đó đã phê chuẩn hay chấp nhận Công ước hay đã tham gia Hội nghị thông qua Nghị định thư này.

**Điều 21:**

1. Nghị định thư này phụ thuộc vào sự phê chuẩn của các thành viên đã ký kết.

2. Việc phê chuẩn Nghị định thư này của các nước không phải là thành viên Công ước sẽ có hiệu lực như chấp nhận Công ước được sửa đổi bởi Nghị định thư này.

3. Văn kiện phê chuẩn sẽ được gửi cho Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Ba Lan.

**Điều 22:**

1. Khi nước thứ 30 đã nộp văn kiện phê chuẩn Nghị định thư, Nghị định thư sẽ có hiệu lực giữa các nước này sau 90 ngày kể từ ngày nhận văn kiện phê chuẩn thứ 30. Đối với các nước phê chuẩn sau ngày này, Nghị định thư sẽ có hiệu lực sau 90 ngày kể từ ngày nộp văn kiện phê chuẩn của mình.

2. Ngay khi Nghị định thư này có hiệu lực, nó sẽ được Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Ba Lan đăng ký với Liên Hợp quốc.

**Điều 23:**

1. Nghị định thư sẽ, sau khi có hiệu lực, để ngỏ cho việc chấp nhận đối với các nước chưa ký kết.

2. Việc chấp nhận Nghị định thư bởi bất cứ nước nào không phải là thành viên Công ước sẽ có hiệu lực như chấp nhận Công ước được sửa đổi bởi Nghị định thư này.

3. Việc chấp nhận sẽ được thực hiện bằng cách nộp văn kiện cho Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Ba Lan và sẽ có hiệu lực sau 90 ngày kể khi nộp.

**Điều 24:**

1. Bất kỳ thành viên nào của Nghị định thư này cũng có thể bãi miễn Nghị định thư bằng cách thông báo cho Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Ba Lan.

2. Việc bãi miễn sẽ có hiệu lực sau sáu tháng kể từ khi chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Ba Lan nhận được thông báo xin bãi miễn.

3. Giữa các thành viên Nghị định thư, việc bãi miễn Công ước của bất cứ thành viên nào trong số họ phù hợp với Điều 39 của Công ước sẽ không được hiểu, theo bất cứ cách nào, là bãi miễn Công ước được sửa đổi bởi Nghị định thư này.

**Điều 25:**

1. Nghị định thư sẽ áp dụng đối với tất cả các vùng lãnh thổ mà thành viên Nghị định thư chịu trách nhiệm về quan hệ đối ngoại trừ những vùng lãnh thổ đã tuyên bố phù hợp với giai đoạn 2 của điều này.

2. Các nước có thể, vào lúc nộp văn kiện phê chuẩn hoặc chấp nhận, tuyên bố rằng việc chấp nhận Nghị định thư không áp dụng cho một hay nhiều vùng lãnh thổ mà mình chịu trách nhiệm về quan hệ đối ngoại.

3. Các nước có thể sau đó, bằng cách thông báo cho Chính phủ Cộng hòa Nhân dân Ba Lan, mở rộng hiệu lực áp dụng Nghị định thư ra bất cứ hay tất cả các vùng lãnh thổ mà nó tuyên bố phù hợp với đoạn 2 điều này. Việc thông báo sẽ có hiệu lực sau 90 ngày kể từ khi Chính phủ Ba Lan nhận được thông báo này.

4. Các thành viên Nghị định thư có thể bãi miễn, phù hợp với các quy định của Điều 24, Đoạn 1, đối với riêng từng vùng hay tất cả các vùng lãnh thổ mà nó chịu trách nhiệm về quan hệ đối ngoại.

**Điều 26:**

Không có sự bảo lưu nào được thực hiện đối với Nghị định thư, trừ trường hợp một nước có thể bất cứ lúc nào tuyên bố bằng cách thông báo cho Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Ba Lan rằng Công ước được sửa đổi bởi Nghị định thư sẽ không áp dụng cho việc chuyên chở hành khách, hàng hóa, bao kiện cho các cơ quan quân đội trên

máy bay đăng ký tại nước đó mà toàn bộ dung tích máy bay đã được đặt trước bởi người thay mặt cho các cơ quan đó.

### Điều 27:

Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Ba Lan sẽ thông báo ngay cho Chính phủ các nước ký kết Công ước hay Nghị định thư, cho tất cả các nước thành viên Công ước hay Nghị định thư và tất cả các nước thành viên của Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế hay của Liên hiệp quốc và cho Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế, về:

- a) Việc ký kết Nghị định thư và ngày ký;
- b) Việc nộp các văn kiện phê chuẩn hay chấp nhận Nghị định thư và ngày nộp;
- c) Ngày Nghị định thư có hiệu lực theo Điều 22, đoạn 1;
- d) Việc nhận thông báo bãi miễn và ngày nhận;
- e) Việc nhận tuyên bố hay thông báo thực hiện theo Điều 25 và ngày nhận;
- f) Việc nhận thông báo thực hiện theo Điều 26 và ngày nhận;

Để làm bằng, đại diện các nước ký tên dưới đây, được ủy quyền hợp lệ, đã ký Nghị định thư này.

*Nghị định thư này làm tại Haguem ngày 28 tháng 09 năm 1955, bằng tiếng Pháp, tiếng Anh và tiếng Tây Ban Nha. Trong trường hợp có sự mâu thuẫn, bản tiếng Pháp, ngôn ngữ được dùng khi soạn thảo, sẽ được lấy làm căn cứ.*

Nghị định thư sẽ được lưu giữ bởi Chính phủ Cộng hòa Nhân dân Ba Lan mà, theo Điều 20, nó sẽ để ngỏ để các nước ký kết và Chính phủ Ba Lan sẽ gửi các bản sao có chứng thực cho Chính phủ các nước ký Công ước hay Nghị định thư và tất cả các nước thành viên của Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế hay của Liên Hiệp Quốc và cho Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế.

**Phụ lục 7****QUY TẮC VỀ CHỨNG TỪ VẬN TẢI  
ĐA PHƯƠNG THỨC CỦA HỘI NGHỊ LIÊN HIỆP  
QUỐC VỀ BUÔN BÁN VÀ PHÁT TRIỂN/PHÒNG  
THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ - ICC****Quy tắc 1****VIỆC ÁP DỤNG**

1.1. Những quy tắc này sẽ được áp dụng khi chúng được đưa vào hợp đồng vận tải, dù theo cách nào, dưới hình thức viết, miệng hay hình thức khác, bằng cách dẫn chiếu đến “Quy tắc về chứng từ vận tải đa phương thức của UNCTAD/ICC”, không phụ thuộc vào việc có hay không một hợp đồng vận tải đơn phương thức hay đa phương thức, dùng đến một hay nhiều phương thức vận tải hoặc vào việc đã cấp chứng từ hay chưa.

1.2. Khi đã dẫn chiếu như vậy, các bên thỏa thuận rằng những Quy tắc này sẽ thay thế các điều khoản bổ sung của hợp đồng vận tải đa phương thức nếu chúng mâu thuẫn với các quy tắc dưới đây, trừ trường hợp những thỏa thuận thêm đó lại tăng trách nhiệm hoặc nghĩa vụ của người kinh doanh vận tải đa phương thức.

**Quy tắc 2****CÁC ĐỊNH NGHĨA**

2.1. “Hợp đồng vận tải đa phương tiện” là một hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất 2 phương thức vận tải khác nhau.

2.2. “Người kinh doanh vận tải đa phương tiện” (MTO) là bất kỳ người nào ký một hợp đồng vận tải đa phương tiện và nhận trách nhiệm thực hiện hợp đồng đó như một người chuyên chở.

2.3. “Người chuyên chở” là người 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 tiện có là một hay không.

2.4. “Người gửi hàng” là người ký kết hợp đồng vận tải đa phương tiện với người kinh doanh vận tải đa phương tiện.

2.5. “Người nhận hàng” là người có quyền nhận hàng từ người kinh doanh vận tải đa phương tiện.

2.6. “Chứng từ vận tải đa phương tiện” là chứng từ chứng minh cho một hợp đồng vận tải đa phương tiện 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:

a) Có thể lưu thông, hoặc.

b) Không thể lưu thông, có ghi rõ tên người nhận.

2.7. “Nhận trách nhiệm về hàng hóa ” nghĩa là hàng hóa đã được giao cho MTO và MTO đã nhận để chuyên chở.

2.8. “Giao hàng” có nghĩa là:

a) Đặt hàng hóa dưới sự định đoạt của người nhận phù hợp với hợp đồng vận tải đa phương tiện hoặc với luật lệ hoặc tập quán của việc buôn bán mặt hàng nào đó tại nơi giao hàng, hoặc

c) Việc giao hàng cho người có thẩm quyền hoặc bên thứ ba khác, mà theo luật pháp hoặc Quy tắc ở nơi giao hàng, hàng hóa phải giao cho bên thứ ba đó.

2.9. “Quyền rút vốn đặc biệt” (SDR) là đơn vị tính toán do Quỹ Tiền tệ Quốc tế định nghĩa.

2.10. “Hàng hóa ” là bất kỳ tài sản nào kể cả súc vật sống cũng như các container, pallet hoặc các công cụ vận tải hoặc đóng gói tương tự không do MTO cung cấp, không phụ thuộc vào việc tài sản đó phải được chở hoặc được chở trên boong hoặc dưới hầm tàu.

### Quy tắc 3

## TÁC DỤNG CHỨNG MINH CỦA THÔNG TIN GHI TRÊN CHỨNG TỪ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

Thông tin ghi trên chứng từ vận tải đa phương tiện sẽ là bằng chứng hiển nhiên của việc MTO nhận trách nhiệm về những hàng hóa được mô tả theo thông tin đó, trừ phi có những dòng in sẵn hoặc những

ghi chú thêm ngược lại trên chứng từ như “người gửi hàng cân, bốc vào đếm”, “container do người gửi hàng đóng gói” hoặc những lời tương tự.

Việc chứng minh ngược lại sẽ không được chấp nhận khi chứng từ vận tải đa phương tiện đã được chuyển nhượng hoặc thư truyền dữ liệu điện tử tương ứng đã được truyền cho người nhận và đã được người nhận, người đã tin tưởng và hành động dựa vào chứng từ, xác nhận.

#### **Quy tắc 4**

### **PHẠM VI TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI KINH DOANH VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC**

#### **4.1. Thời hạn trách nhiệm**

Trách nhiệm của MTO đối với hàng hóa theo bản Quy tắc này bao gồm khoảng thời gian kể từ khi MTO đã nhận trách nhiệm về hàng hóa cho đến khi giao xong hàng.

**4.2. Trách nhiệm của MTO đối với người làm công, đại lý của mình và những người khác.**

Người kinh doanh vận tải đa phương tiện sẽ chịu trách nhiệm về những hành vi và thiếu sót của người làm công hoặc đại lý của mình, khi người làm công hoặc đại lý đó đang hành động trong phạm vi công việc được giao, hoặc của bất kỳ người nào khác mà người kinh doanh vận tải đa phương tiện sử dụng để thực hiện hợp đồng, như thể là những hành động và thiếu sót đó là của bản thân mình.

#### **4.3. Giao hàng cho người nhận:**

MTO cam kết thực hiện hoặc thuê thực hiện tất cả những công việc cần thiết để đảm bảo giao hàng cho:

a) Người xuất trình một chứng từ gốc, khi chứng từ vận tải đa phương tiện được cấp ở dạng lưu thông “cho người cầm chứng từ”, hoặc

b) Người xuất trình một chứng từ gốc đã được ký hậu hợp lệ, khi chứng từ vận tải đa phương tiện được cấp ở dạng lưu thông “theo lệnh”, hoặc

c) Người có bằng chứng nhận dạng và xuất trình một chứng từ gốc, khi chứng từ vận tải đa phương tiện được cấp ở dạng lưu thông cho một người chỉ định; Nếu chứng từ đã được chuyển nhượng “theo lệnh” hoặc để trống thì những quy định ở điểm b ở trên sẽ được áp dụng, hoặc

d) Người được ghi là người nhận trên chứng từ khi có bằng chứng nhận dạng, nếu chứng từ vận tải đa phương tiện đã được cấp ở dạng không lưu thông được, hoặc

e) Người do người gửi chỉ định hoặc do người đã được người gửi hoặc người nhận cho quyền theo hợp đồng vận tải đa phương tiện, chỉ định, khi không phát hành chứng từ.

### Quy tắc 5

## TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI KINH DOANH VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

### 5.1. Cơ sở trách nhiệm

Tùy theo những trường hợp miễn trách nhiệm quy định ở Quy tắc 5, điểm 4 và Quy tắc 6, MTO sẽ chịu trách nhiệm về những mất mát hoặc hư hỏng của hàng hóa cũng như chậm giao hàng, nếu sự cố gây mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra khi hàng hóa còn nằm trong sự trông nom của MTO như định nghĩa ở Quy tắc 4, điểm 1, trừ phi MTO chứng minh được rằng anh ta, đại lý hoặc người làm công của anh ta hoặc bất kỳ người nào khác như đề cập ở Quy tắc 4 không có lỗi hoặc sơ suất trong việc gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng.

Tuy vậy, MTO sẽ không chịu trách nhiệm đối với những thiệt hại do chậm giao hàng, trừ phi người gửi hàng đã làm một bản kê khai quyền lợi lúc giao hàng mà MTO đã cấp nhận.

### 5.2. Chậm giao hàng

Việc chậm giao hàng xảy ra khi hàng hóa không được giao trong thời gian thỏa thuận, hoặc trong trường hợp không có thỏa thuận như vậy, thì trong một thời gian hợp lý mà một MTO cần mẫn phải giao sau khi đã xét đến hoàn cảnh của sự việc.

### 5.3. Việc chuyển từ chậm trễ sang mất mát

Nếu hàng hóa không được giao trong một thời gian 90 ngày liên tục kể từ ngày giao hàng được xác định theo Quy tắc 5, điểm 2 thì người khiếu nại có thể, nếu không có chứng minh ngược lại, coi như hàng hóa đã mất.

5.4. Miễn trách nhiệm đối với việc chuyên chở bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa.

Mặc dù có quy định ở Quy tắc 5, điểm 1 nhưng MTO sẽ không chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng trong trường hợp hàng hóa được chuyên chở bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa khi những mất mát, hư hỏng hoặc chậm trễ như vậy xảy ra do:

- Hành vi, sơ suất hoặc lỗi lầm của Thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hoặc người làm công của người chuyên chở trong việc điều khiển và quản lý tàu;

- Cháy, trừ phi do lỗi thực sự hoặc cố ý của người chuyên chở;

Tuy vậy, luôn luôn quy định rằng khi mất mát hoặc hư hỏng xảy ra do tàu không đủ khả năng đi biển thì MTO có thể chứng minh là đã cân mẫn hợp lý để làm cho tàu có đủ khả năng đi biển vào lúc bắt đầu hành trình.

### 5.5. Xác định mức bồi thường

5.5.1. Mức bồi thường đối với mất mát hoặc hư hỏng của hàng hóa sẽ được xác định bằng cách tham khảo giá trị hàng hóa đó tại địa điểm và vào lúc chúng được giao cho người nhận hoặc tại địa điểm và vào lúc, theo hợp đồng vận tải đa phương thức, hàng hóa đáng lẽ phải được giao như vậy.

5.5.2. Giá trị của hàng hóa sẽ được xác định theo giá của Sở giao dịch hàng hóa hiện hành. Nếu không có giá của Sở giao dịch hàng hóa, thì theo giá thị trường hiện hành hoặc, nếu cả giá của Sở giao dịch và giá thị trường đều không có thì theo giá bình thường của hàng hóa cùng loại và phẩm chất.

## Quy tắc 6

### GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI KINH DOANH VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

6.1. Trừ phi bản chất và giá trị hàng hóa được người gửi kê khai trước khi MTO nhận hàng để chở và được ghi vào chứng từ vận tải đa phương thức, MTO, trong bất kỳ trường hợp nào, sẽ không chịu trách nhiệm đối với mất mát hoặc hư hỏng hàng hóa vượt quá số tiền tương đương với 666,67 SDR cho mỗi kiện hoặc đơn vị hoặc 2 SDR cho mỗi kilogam hàng hóa cả bì bị mất mát hoặc hư hỏng, tùy theo cách tính nào cao hơn.

6.2. Khi một container, pallet hoặc công cụ vận tải tương tự được xếp nhiều kiện hoặc đơn vị, thì các kiện hoặc các đơn vị chuyên chở khác ghi trong chứng từ vận tải đa phương thức và được đóng gói trong các công cụ vận tải đó được coi là các kiện hoặc đơn vị. Trừ trường hợp đã nói ở trên, một công cụ vận tải như vậy được coi là một kiện hoặc đơn vị.

6.3. Mặc dù quy định như trên, nhưng nếu vận tải đa phương thức, theo hợp đồng không bao gồm việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa, thì trách nhiệm của MTO sẽ giới thiệu ở một số tiền không vượt quá 8,33 SDR mỗi một kilogam hàng hóa cả bì bị mất hoặc hư hỏng.

6.4. Khi mất mát, hoặc hư hỏng xảy ra trên một chặng đường nhất định của vận tải đa phương thức, mà trên chặng đường đó một Công ước quốc tế được áp dụng hoặc Luật quốc gia bắt buộc đã có thể quy định một giới hạn trách nhiệm khác, nếu một hợp đồng vận tải riêng biệt được ký kết cho chặng đường đó, thì giới hạn trách nhiệm của MTO đối với mất mát và hư hỏng như vậy sẽ được xác định bằng cách tham khảo các quy định của Công ước hoặc Luật quốc gia bắt buộc đó.

6.5. Nếu MTO chịu trách nhiệm về thiệt hại do chậm giao hàng hoặc những mất mát thiệt hại là do hậu quả chứ không phải là mất mát

hoặc hư hỏng của bản thân hàng hóa thì trách nhiệm của MTO được giới hạn ở một số tiền không vượt quá một khoản tương đương với tiền cước theo hợp đồng vận tải đa phương thức.

6.6. Tổng trách nhiệm của MTO sẽ không vượt quá giới hạn trách nhiệm trong trường hợp hàng hóa mất toàn bộ.

### **Quy tắc 7**

## **MẤT QUYỀN HƯỞNG GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM CỦA MTO**

MTO không được hưởng giới hạn trách nhiệm nếu chứng minh được rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng là do một hành vi cá nhân hoặc thiếu sót của MTO với mục đích gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm trễ, hoặc do thiếu thận trọng dù biết rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm trễ có thể xảy ra.

### **Quy tắc 8**

## **TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG**

8.1. Người gửi hàng coi như đã đảm bảo với MTO, vào lúc MTO nhận trách nhiệm về hàng hóa, sự chính xác của tất cả các chi tiết về tính chất chung của hàng hóa, mã hiệu, số hiệu, trọng lượng, khối lượng và số lượng, tính chất nguy hiểm của hàng hóa, nếu có; mà người gửi hàng hoặc người thay mặt anh ta cung cấp để ghi vào chứng từ vận tải đa phương thức.

8.2. Người gửi hàng sẽ bồi thường cho MTO mọi thiệt hại do hậu quả của sự không chính xác hoặc không đầy đủ của các chi tiết nêu trên.

8.3. Người gửi hàng vẫn phải chịu trách nhiệm ngay cả khi chứng từ vận tải đa phương thức đã được anh ta chuyển nhượng.

8.4. Quyền của MTO đối với việc bồi thường đó không hạn chế trách nhiệm của anh ta theo hợp đồng vận tải đa phương thức đối với bất kỳ người nào không phải là người gửi hàng.

### Quy tắc 9

## THÔNG BÁO TỔN THẤT HOẶC HƯ HỎNG CỦA HÀNG HÓA

9.1. Trừ phi có thông báo về mất mát hoặc hư hỏng của hàng hóa bằng văn bản của người nhận, nói rõ tính chất chung của mất mát, hư hỏng đó, gửi cho MTO khi hàng hóa được giao cho người nhận, việc giao hàng như vậy là bằng chứng hiển nhiên của việc MTO đã giao hàng đúng như mô tả của chứng từ vận tải đa phương thức.

9.2. Khi mất mát hoặc hư hỏng của hàng hóa là khó nhìn thấy, nguyên tắc “bằng chứng hiển nhiên” như vậy sẽ áp dụng nếu thông báo bằng văn bản không được đưa trong vòng 6 ngày liên tục sau ngày hàng hóa được giao cho người nhận.

### Quy tắc 10

## THỜI HIỆU TỔ TỤNG

Trừ phi có thỏa thuận rõ ràng khác, MTO sẽ được giải phóng khỏi mọi trách nhiệm theo những Quy tắc này nếu như thủ tục tố tụng không được tiến hành trong vòng 9 tháng sau ngày giao hàng hoặc ngày hàng hóa đáng lẽ phải giao, hoặc ngày khi việc không giao hàng, theo Quy tắc 5, điểm 3, làm cho người nhận có quyền coi hàng như đã mất.

### Quy tắc 11

## ÁP DỤNG CÁC QUY TẮC

## CHO NHỮNG VỤ VIỆC NGOÀI HỢP ĐỒNG

Những quy tắc này áp dụng cho tất cả các khiếu nại với MTO về việc thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức, dù khiếu nại dựa trên cơ sở hợp đồng hay ngoài hợp đồng.

### Quy tắc 12

## ÁP DỤNG CÁC QUY TẮC ĐỐI VỚI NGƯỜI LÀM CÔNG, ĐẠI LÝ CỦA MTO VÀ NHỮNG NGƯỜI KHÁC MÀ MTO THUÊ

Những quy tắc này áp dụng khi có các khiếu nại liên quan đến việc thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức với bất kỳ người làm

công, đại lý hoặc người nào khác mà MTO sử dụng để thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức, dù các khiếu nại đó là trong hợp đồng hay ngoài hợp đồng và tổng trách nhiệm của MTO và người làm công, đại lý hoặc những người khác sẽ không vượt quá giới hạn trách nhiệm quy định tại Quy tắc 6.

### **Quy tắc 13**

### **LUẬT BẮT BUỘC**

Những Quy tắc này chỉ có hiệu lực trong chừng mực chúng không mâu thuẫn với những quy định bắt buộc của các Công ước quốc tế hoặc luật quốc gia áp dụng với hợp đồng vận tải đa phương thức.

**Phụ lục 8****NGHỊ ĐỊNH 87/2009****VỀ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC****Chương I****NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG****Điều 1. Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng**

1. Nghị định này quy định về hoạt động vận tải đa phương thức bao gồm vận tải đa phương thức quốc tế và vận tải đa phương thức nội địa.

2. Nghị định này áp dụng đối với các tổ chức đăng ký kinh doanh vận tải đa phương thức bao gồm: doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp, pháp luật về đầu tư và hợp tác xã được thành lập theo quy định của pháp luật về hợp tác xã của Việt Nam; các tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động kinh doanh vận tải đa phương thức.

**Điều 2. Giải thích từ ngữ**

Trong Nghị định này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. "Vận tải đa phương thức" là việc vận chuyển hàng hoá bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức.

2. "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 hoá ở Việt Nam đến một địa điểm được chỉ định giao trả hàng ở nước khác và ngược lại.

3. "Vận tải đa phương thức nội địa" là vận tải đa phương thức được thực hiện trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam.

4. "Người kinh doanh vận tải đa phương thức" là doanh nghiệp hoặc hợp tác xã giao kết và tự chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức.

5. "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 nhận thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng hóa để thu tiền cước cho toàn bộ quá trình vận chuyển, từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng.

6. "Chứng từ vận tải đa phương thức" là văn bản do người kinh doanh vận tải đa phương thức phát hành, là bằng chứng của hợp đồng vận tải đa phương thức, xác nhận người kinh doanh vận tải đa phương thức đã nhận hàng để vận chuyển và cam kết giao hàng đó theo đúng những điều khoản của hợp đồng đã ký kết.

7. "Người vận chuyển" là tổ chức, cá nhân thực hiện hoặc cam kết thực hiện một phần hoặc toàn bộ việc vận chuyển dù người đó là người kinh doanh vận tải đa phương thức hay không phải là người kinh doanh vận tải đa phương thức.

8. "Người gửi hàng" là tổ chức, cá nhân giao kết hợp đồng vận tải đa phương thức với người kinh doanh vận tải đa phương thức.

9. "Người nhận hàng" là tổ chức, cá nhân được quyền nhận hàng hoá từ người kinh doanh vận tải đa phương thức.

10. "Tiếp nhận hàng" là việc hàng hoá đã thực sự được giao cho người kinh doanh vận tải đa phương thức từ người gửi hàng hoặc từ người được người gửi hàng uỷ quyền và được người kinh doanh vận tải đa phương thức tiếp nhận để vận chuyển.

11. "Giao trả hàng" là một trong các trường hợp sau đây:

a) Việc giao trả hàng hoá cho người nhận hàng;

b) Hàng hoá được đặt dưới sự định đoạt của người nhận hàng phù hợp với quy định của hợp đồng vận tải đa phương thức hoặc quy định của pháp luật hoặc tập quán thương mại áp dụng tại nơi giao trả hàng;

c) Việc giao hàng hoá cho một nhà chức trách hoặc một bên thứ ba khác mà theo quy định của pháp luật áp dụng tại nơi giao trả hàng thì hàng hoá phải được giao như vậy.

12. "Hàng hoá" là bất cứ tài sản nào (trừ bất động sản), kể cả công-te-nơ, cao bản hoặc các công cụ vận chuyển, đóng gói tương tự khác mà không do người kinh doanh vận tải đa phương thức cung cấp.

13. "Văn bản" là một trong các hình thức sau: điện tín, telex, fax hoặc bất cứ hình thức nào khác được in ấn, ghi lại.

14. "Ký hậu" là việc xác nhận của người nhận hàng hoặc của người được quyền xác nhận sau khi đưa ra chỉ dẫn trên chứng từ vận tải đa phương thức ở dạng chuyên nhượng được để chuyên giao hàng hoá nêu trong chứng từ đó cho người được xác định.

15. "Quyền rút vốn đặc biệt" (SDR) là đơn vị tính toán do Quỹ Tiền tệ quốc tế quy định. Tỷ giá của SDR đối với đồng Việt Nam do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố trên cơ sở tỷ giá hối đoái mà Quỹ tiền tệ quốc tế tính toán và công bố hàng ngày.

16. "Ẩn tỳ" là những khuyết tật của hàng hoá, nếu chỉ kiểm tra bên ngoài hàng hoá một cách thông thường thì không thể phát hiện được.

17. "Trường hợp bất khả kháng" là những trường hợp xảy ra một cách khách quan, không thể lường trước được và không thể khắc phục được mặc dù đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép.

18. "Hợp đồng vận chuyển đơn thức" là hợp đồng vận chuyển riêng biệt được giao kết giữa người kinh doanh vận tải đa phương thức và người vận chuyển cho một chặng cụ thể và chỉ sử dụng một phương thức vận tải để vận chuyển hàng hóa theo yêu cầu của người kinh doanh vận tải đa phương thức.

### **Điều 3. Thủ tục Hải quan**

Hàng hoá vận tải đa phương thức quốc tế được miễn kiểm tra thực tế hải quan, trừ một số trường hợp nếu nghi ngờ có dấu hiệu vận chuyển ma túy, vũ khí và các loại hàng cấm khác. Bộ Tài chính phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định thủ tục hải quan đối với hàng hoá vận tải đa phương thức.

#### **Điều 4. Quản lý nhà nước về vận tải đa phương thức**

1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về vận tải đa phương thức.

2. Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng quản lý nhà nước về vận tải đa phương thức, là đầu mối giúp Chính phủ điều phối hoạt động liên ngành và hướng dẫn thực hiện quy định liên quan đến hoạt động vận tải đa phương thức.

### **Chương II**

## **ĐIỀU KIỆN KINH DOANH VÀ CẤP GIẤY PHÉP KINH DOANH VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC QUỐC TẾ**

#### **Điều 5. Điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế**

1. Doanh nghiệp, Hợp tác xã Việt Nam chỉ được kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế khi có đủ các điều kiện sau đây:

a) Có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh trong đó có đăng ký ngành nghề kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế;

b) Duy trì tài sản tối thiểu tương đương 80.000 SDR hoặc có bảo lãnh tương đương;

c) Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương;

d) Có Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế.

2. Doanh nghiệp nước ngoài đầu tư tại Việt Nam chỉ được kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế khi có đủ các điều kiện sau đây:

a) Là doanh nghiệp có Giấy chứng nhận đầu tư trong đó có đăng ký ngành nghề kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế;

b) Có tài sản tối thiểu tương đương 80.000 SDR hoặc có bảo lãnh tương đương;

c) Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương;

d) Có Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế.

3. Doanh nghiệp của các quốc gia là thành viên Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức hoặc là doanh nghiệp của quốc gia đã ký điều ước quốc tế với Việt Nam về vận tải đa phương thức chỉ được kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế khi có đủ các điều kiện sau đây:

a) Được cấp phép hoặc được đăng ký kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế tại cơ quan có thẩm quyền của nước đó;

b) Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương;

c) Có Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế của Việt Nam.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý và cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế.

#### **Điều 6. Thủ tục, hồ sơ cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế**

1. Doanh nghiệp quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 5 của Nghị định này gửi hồ sơ đề nghị cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế đến Bộ Giao thông vận tải. Hồ sơ bao gồm:

a) Đơn đề nghị cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế (theo mẫu tại Phụ lục I);

b) Bản sao Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh có chứng thực (hoặc công chứng) hoặc bản sao Giấy phép đầu tư có chứng thực hoặc công chứng trong đó có đăng ký ngành nghề kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế;

c) Xác nhận giá trị tài sản doanh nghiệp của cơ quan tài chính hoặc bảo lãnh tương đương.

2. Doanh nghiệp quy định khoản 3 Điều 5 của Nghị định này gửi hồ sơ đề nghị cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế đến Bộ Giao thông vận tải. Hồ sơ bao gồm:

a) Đơn đề nghị cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế;

b) Bản sao Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế do Cơ quan có thẩm quyền của nước đó cấp và đã được hợp pháp hoá lãnh sự;

c) Hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương.

3. Trong thời hạn 10 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ, Bộ Giao thông vận tải cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức cho doanh nghiệp (theo mẫu tại Phụ lục III).

Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế có giá trị 5 năm kể từ ngày cấp.

4. Nếu có thay đổi một trong những nội dung ghi trong Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế trong thời hạn có hiệu lực, người kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế phải làm thủ tục theo quy định tại Điều 7 của Nghị định này để xin cấp lại Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế.

#### **Điều 7. Thủ tục cấp lại giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế**

1. Doanh nghiệp quy định tại khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều 5 của Nghị định này gửi hồ sơ đề nghị cấp lại Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức đến Bộ Giao thông vận tải. Hồ sơ bao gồm:

a) Đơn xin cấp lại giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế (theo mẫu tại Phụ lục II).

b) Bản sao Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh có chứng thực hoặc công chứng (nếu có thay đổi);

c) Xác nhận giá trị tài sản doanh nghiệp của cơ quan tài chính hoặc bảo lãnh tương đương (nếu có thay đổi).

2. Trong thời hạn 10 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ, Bộ Giao thông vận tải cấp lại Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế cho doanh nghiệp. Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế này có giá trị 5 năm kể từ ngày cấp.

### **Điều 8. Thu hồi Giấy phép**

Bộ Giao thông vận tải thu hồi Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế nếu người kinh doanh vận tải đa phương thức vi phạm một trong các trường hợp sau:

1. Vi phạm điều kiện kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế quy định tại Điều 5 của Nghị định này.
2. Các trường hợp khác theo quy định của pháp luật.

## **Chương III**

### **KINH DOANH VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC NỘI ĐỊA**

**Điều 9. Quy định về kinh doanh vận tải đa phương thức nội địa**

1. Chỉ doanh nghiệp, hợp tác xã Việt Nam, doanh nghiệp nước ngoài đầu tư tại Việt Nam mới được kinh doanh vận tải đa phương thức nội địa và phải đáp ứng các điều kiện sau:

- a) Có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh trong đó có đăng ký ngành nghề kinh doanh vận tải đa phương thức;
- b) Có Hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức.

2. Người kinh doanh các phương thức vận tải tham gia vào hoạt động vận tải đa phương thức nội địa phải đáp ứng các điều kiện kinh doanh theo quy định của pháp luật tương ứng với mỗi phương thức vận tải.

## **Chương IV**

### **CHỨNG TỪ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC**

**Điều 10. Phát hành chứng từ vận tải đa phương thức quốc tế**

1. Khi người kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế đã tiếp nhận hàng hoá thì phải phát hành một chứng từ vận tải đa phương thức ở dạng chuyển nhượng được hoặc không chuyển nhượng được, do người gửi hàng lựa chọn, trừ trường hợp hợp đồng vận tải đa phương thức có quy định khác.

2. Chứng từ vận tải đa phương thức do người kinh doanh vận tải đa phương thức ký hoặc người được người kinh doanh vận tải đa phương thức uỷ quyền ký.

3. Chữ ký trên chứng từ vận tải đa phương thức có thể là chữ ký tay, chữ ký được in qua fax, đục lỗ, đóng dấu, ký hiệu hoặc bằng bất kỳ phương tiện cơ học hoặc điện tử nào khác theo quy định của pháp luật hiện hành.

4. Mẫu chứng từ vận tải đa phương thức phải được đăng ký với Bộ Giao thông vận tải. Hồ sơ đăng ký Mẫu chứng từ vận tải đa phương thức gồm:

a) Văn bản đề nghị đăng ký Mẫu chứng từ vận tải đa phương thức (theo mẫu tại Phụ lục IV);

b) Bộ Mẫu chứng từ vận tải đa phương thức (hai bộ).

Trong thời hạn 3 ngày làm việc, Bộ Giao thông vận tải xác nhận “Mẫu chứng từ vận tải đa phương thức đã được đăng ký” tại bộ Mẫu chứng từ vận tải đa phương thức.

#### **Điều 11. Phát hành chứng từ vận tải đa phương thức nội địa**

1. Khi người kinh doanh vận tải đa phương thức nội địa đã tiếp nhận hàng hoá thì phải phát hành một chứng từ vận tải đa phương thức.

2. Chứng từ vận tải đa phương thức do người kinh doanh vận tải đa phương thức ký hoặc người được người kinh doanh vận tải đa phương thức uỷ quyền ký.

3. Chữ ký trên chứng từ vận tải đa phương thức có thể là chữ ký tay, chữ ký được in qua fax, đục lỗ, đóng dấu, ký hiệu hoặc bằng bất kỳ phương tiện cơ học hoặc điện tử nào khác theo quy định của pháp luật hiện hành.

#### **Điều 12. Các dạng chứng từ vận tải đa phương thức**

1. Chứng từ vận tải đa phương thức ở dạng chuyển nhượng được thì được phát hành theo một trong các hình thức sau:

a) Xuất trình;

b) Theo lệnh;

c) Theo lệnh của người có tên trong chứng từ gốc.

2. Chứng từ vận tải đa phương thức ở dạng không chuyển nhượng được thì được phát hành theo hình thức: đích danh người nhận hàng.

3. Các dạng chứng từ trong vận tải đa phương thức nội địa do các bên thỏa thuận.

### **Điều 13. Chuyển nhượng chứng từ vận tải đa phương thức**

Việc chuyển nhượng chứng từ vận tải đa phương thức thực hiện theo quy định sau:

1. Đối với hình thức “Xuất trình”: không cần ký hậu.
2. Đối với hình thức “Theo lệnh”: phải có ký hậu.
3. Đối với hình thức “Theo lệnh của người có tên trong chứng từ gốc”: phải có ký hậu của người có tên trong chứng từ gốc.

### **Điều 14. Nội dung của chứng từ vận tải đa phương thức**

1. Chứng từ vận tải đa phương thức bao gồm các nội dung chính sau đây:

a) Đặc tính tự nhiên chung của hàng hoá; ký hiệu, mã hiệu cần thiết để nhận biết hàng hoá; tính chất nguy hiểm hoặc mau hỏng của hàng hoá; số lượng kiện hoặc chiếc; trọng lượng cả bì của hàng hoá hoặc số lượng của hàng hoá được diễn tả cách khác;

Tất cả các chi tiết nói trên do người gửi hàng cung cấp;

b) Tình trạng bên ngoài của hàng hoá;

c) Tên và trụ sở chính của người kinh doanh vận tải đa phương thức;

d) Tên của người gửi hàng;

đ) Tên người nhận hàng nếu người gửi hàng đã nêu tên;

e) Địa điểm và ngày người kinh doanh vận tải đa phương thức tiếp nhận hàng hoá;

g) Địa điểm giao trả hàng;

h) Ngày hoặc thời hạn giao trả hàng tại địa điểm giao trả hàng, nếu các bên liên quan đã thỏa thuận;

i) Nêu rõ chứng từ vận tải đa phương thức là loại chứng từ chuyên nhượng được hoặc không chuyên nhượng được;

k) Chữ ký của người đại diện cho người kinh doanh vận tải đa phương thức hoặc của người được người kinh doanh vận tải đa phương thức uỷ quyền;

l) Cước phí vận chuyển cho mỗi phương thức vận tải nếu các bên liên quan đã thỏa thuận, hoặc cước phí vận chuyển, đồng tiền thanh toán cước phí mà người nhận hàng thanh toán, hoặc sự diễn tả khác về cước phí sẽ được người nhận hàng thanh toán;

m) Tuyến hành trình dự định, phương thức vận tải trong từng chặng và các địa điểm chuyển tải nếu đã được biết khi phát hành chứng từ vận tải đa phương thức;

n) Các chi tiết khác mà các bên liên quan nhất trí đưa vào chứng từ vận tải đa phương thức, nếu không trái với quy định của pháp luật.

2. Việc thiếu một hoặc một số chi tiết đã được đề cập tại khoản 1 của Điều này sẽ không ảnh hưởng đến tính pháp lý của chứng từ vận tải đa phương thức.

### **Điều 15. Hiệu lực bằng chứng của chứng từ vận tải đa phương thức**

1. Chứng từ vận tải đa phương thức là bằng chứng ban đầu về việc người kinh doanh vận tải đa phương thức đã tiếp nhận hàng hoá để vận tải như đã nêu trong chứng từ vận tải đa phương thức, trừ trường hợp chứng minh ngược lại.

2. Trong trường hợp chứng từ vận tải đa phương thức được phát hành dưới dạng chuyên nhượng được và đã được chuyển giao hợp thức cho người nhận hàng hoặc từ người nhận hàng cho bên thứ ba, nếu người nhận hàng hoặc bên thứ ba đã dựa vào sự mô tả hàng hoá và thực hiện đúng theo sự mô tả đó thì sự chứng minh ngược lại sẽ không được chấp nhận.

**Điều 16. Bảo lưu trong chứng từ vận tải đa phương thức**

1. Nếu chứng từ vận tải đa phương thức có ghi những chi tiết về tính chất chung, ký hiệu, mã hiệu, số lượng kiện hoặc chiếc, trọng lượng hoặc số lượng hàng hoá mà người kinh doanh vận tải đa phương thức hoặc người được người kinh doanh vận tải đa phương thức uỷ quyền biết hoặc có cơ sở hợp lý để nghi ngờ là mô tả không chính xác hàng hoá thực sự nhận được hoặc nếu người kinh doanh vận tải đa phương thức hoặc người được người kinh doanh vận tải đa phương thức uỷ quyền không có thiết bị hợp lý để kiểm tra những chi tiết đó, họ sẽ ghi bảo lưu vào chứng từ vận tải đa phương thức nói rõ sự mô tả thiếu chính xác, cơ sở nghi ngờ hoặc việc thiếu phương tiện hợp lý để kiểm tra.

2. Nếu người kinh doanh vận tải đa phương thức hoặc người được người kinh doanh vận tải đa phương thức uỷ quyền không ghi bảo lưu trên chứng từ vận tải đa phương thức về tình trạng bên ngoài của hàng hoá thì được coi là hàng hoá ở tình trạng bên ngoài tốt.

**Chương V****TRÁCH NHIỆM VÀ QUYỀN HẠN  
CỦA NGƯỜI KINH DOANH VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC****Điều 17. Thời hạn trách nhiệm**

Người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm về hàng hoá kể từ khi tiếp nhận hàng cho đến khi giao trả hàng cho người nhận hàng.

**Điều 18. Trách nhiệm đối với người làm công, đại lý hoặc người vận chuyên**

1. Người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm về mọi hành vi và sai sót của người làm công hoặc đại lý của mình, khi họ đã hành động trong phạm vi được thuê, hoặc mọi hành vi và sai sót của bất cứ người nào khác mà người kinh doanh vận tải đa phương thức sử dụng dịch vụ của họ để thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức.

2. Trong trường hợp người kinh doanh vận tải đa phương thức ký hợp đồng vận chuyển đơn thức với người vận chuyển thì phải áp dụng pháp luật chuyên ngành của vận tải đơn thức đó.

### **Điều 19. Trách nhiệm giao trả hàng**

1. Người kinh doanh vận tải đa phương thức cam kết thực hiện hoặc tổ chức thực hiện tất cả các công việc cần thiết nhằm đảm bảo việc giao trả hàng cho người nhận hàng.

2. Khi chứng từ vận tải đa phương thức đã được phát hành dưới dạng chuyển nhượng được, tùy theo hình thức chứng từ, việc giao trả hàng quy định như sau:

a) Chứng từ ở hình thức "Xuất trình" thì hàng hoá được giao trả cho người xuất trình một bản gốc của chứng từ đó;

b) Chứng từ ở hình thức "Theo lệnh" thì hàng hoá được giao trả cho người xuất trình một bản gốc của chứng từ đó đã được ký hậu một cách phù hợp;

c) Chứng từ ở hình thức "Theo lệnh của người có tên trong chứng từ gốc" thì hàng hoá được giao trả cho người chứng minh được mình là người có tên trong chứng từ và xuất trình một bản chứng từ gốc. Nếu chứng từ đó đã được chuyển đổi sang hình thức "Theo lệnh" thì hàng hoá được giao trả theo quy định tại điểm b khoản này.

3. Khi chứng từ vận tải đa phương thức đã được phát hành dưới dạng không chuyển nhượng được thì hàng hoá được giao trả cho người có tên là người nhận hàng trong chứng từ, khi người đó chứng minh được mình là người nhận hàng có tên trong chứng từ.

4. Khi hợp đồng vận tải đa phương thức quy định không phát hành chứng từ thì hàng hoá được giao trả cho một người theo chỉ định của người gửi hàng hoặc của người nhận hàng theo quy định của hợp đồng vận tải đa phương thức.

5. Sau khi người kinh doanh vận tải đa phương thức đã giao trả hàng cho người xuất trình một bản gốc chứng từ vận tải đa phương thức thì các bản gốc khác của chứng từ không còn giá trị nhận hàng.

## **Điều 20. Trách nhiệm về tổn thất do mất mát, hư hỏng hoặc giao trả hàng chậm**

1. Người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm về tổn thất do mất mát hoặc hư hỏng hàng hoá hoặc do việc giao trả hàng chậm gây nên, nếu sự việc đó xảy ra trong thời hạn và phạm vi trách nhiệm quy định tại Nghị định này, trừ khi người kinh doanh vận tải đa phương thức chứng minh được mình, người làm công, đại lý hoặc bất cứ người nào khác quy định tại Điều 18 Nghị định này đã thực hiện các biện pháp hợp lý trong khả năng cho phép của mình nhằm tránh hậu quả xấu xảy ra.

2. Người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm thanh toán chi phí giám định, ngay cả khi người nhận hàng yêu cầu giám định, nếu không chứng minh được rằng hàng hoá bị mất mát, hư hỏng ngoài phạm vi trách nhiệm của mình. Trong các trường hợp khác người yêu cầu giám định phải thanh toán chi phí giám định.

3. Người kinh doanh vận tải đa phương thức không chịu trách nhiệm về tổn thất do mất mát hoặc hư hỏng hàng hoá hoặc do việc giao trả hàng chậm gây nên và được coi là đã giao trả hàng hoá đủ và đúng như ghi trong chứng từ vận tải đa phương thức cho người nhận hàng, nếu người nhận hàng không thông báo bằng văn bản cho người kinh doanh vận tải đa phương thức về các mất mát, hư hỏng hàng hoá chậm nhất là một ngày tính từ ngày nhận hàng. Trường hợp hàng hoá bị mất mát, hư hỏng không thể phát hiện từ bên ngoài, thì người nhận hàng phải thông báo bằng văn bản cho người kinh doanh vận tải đa phương thức trong vòng 06 ngày (kể cả ngày lễ và ngày nghỉ), sau ngày hàng hoá đã được giao trả cho người nhận hàng. Trường hợp hàng hoá đã được giám định theo yêu cầu của người nhận hàng hoặc người kinh doanh vận tải đa phương thức trước khi giao trả hàng, thì không cần thông báo bằng văn bản.

4. Người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm về tổn thất tiếp theo do giao trả hàng chậm, khi người gửi hàng đã có văn bản yêu cầu giao trả hàng đúng hạn và văn bản đó đã được người kinh doanh vận tải đa phương thức chấp nhận.

**Điều 21 Thời hạn giao trả hàng bị coi là chậm hoặc hàng hoá bị coi là mất**

1. Việc giao trả hàng bị coi là chậm khi xảy ra một trong các trường hợp sau:

a) Hàng hoá không được giao trả trong thời hạn đã được thỏa thuận trong hợp đồng vận tải đa phương thức;

b) Trường hợp không có sự thỏa thuận trong hợp đồng vận tải đa phương thức mà hàng hoá không được giao trả trong thời gian hợp lý đòi hỏi trong khi người kinh doanh vận tải đa phương thức đã làm hết khả năng của mình để có thể giao trả hàng, có xét đến hoàn cảnh của từng trường hợp cụ thể.

2. Hàng hoá bị coi là mất nếu chưa được giao trả trong vòng 90 ngày (kể cả ngày lễ và ngày nghỉ) tiếp sau ngày giao trả hàng đã được thỏa thuận trong hợp đồng hoặc thời gian hợp lý như nêu tại điểm b khoản 1 Điều này, trừ trường hợp người kinh doanh vận tải đa phương thức có bằng chứng chứng minh ngược lại.

**Điều 22. Miễn trừ trách nhiệm**

Người kinh doanh vận tải đa phương thức không phải chịu trách nhiệm về tổn thất do mất mát, hư hỏng hoặc giao trả hàng chậm nếu chứng minh được việc gây nên mất mát, hư hỏng hoặc giao trả hàng chậm trong quá trình vận chuyển thuộc một trong các trường hợp sau đây:

1. Nguyên nhân bất khả kháng.

2. Hành vi hoặc sự chệnh mảng của người gửi hàng, người nhận hàng, người được người gửi hàng, người nhận hàng uỷ quyền hoặc đại lý của họ.

3. Đóng gói, ghi ký hiệu, mã hiệu, đánh số hàng hoá không đúng quy cách hoặc không phù hợp.

4. Giao nhận, xếp dỡ, chất xếp hàng hoá dưới hầm tàu do người gửi hàng, người nhận hàng, người được người gửi hàng, người nhận hàng uỷ quyền hoặc người đại lý thực hiện.

5. Ân tỳ hoặc tính chất tự nhiên vốn có của hàng hoá.

6. Đình công, bế xưởng, bị ngăn chặn sử dụng một bộ phận hoặc toàn bộ nhân công.

7. Trường hợp hàng hoá được vận chuyển bằng đường biển, hoặc đường thuỷ nội địa, khi mất mát, hư hỏng hoặc chậm trễ xảy ra trong quá trình vận chuyển do:

a) Hành vi, sự chệnh mảng hoặc lỗi của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hoặc người làm công cho người vận chuyển trong điều hành hoặc quản trị tàu;

b) Cháy, trừ khi gây ra bởi hành vi cố ý thực hiện hoặc thông đồng thực hiện của người vận chuyển.

Trường hợp mất mát, hư hỏng hàng hoá xảy ra trong quá trình vận chuyển nói tại khoản này do tàu không có đủ khả năng đi biển thì người kinh doanh vận tải đa phương thức vẫn không phải chịu trách nhiệm nếu chứng minh được rằng khi bắt đầu hành trình tàu có đủ khả năng đi biển.

### **Điều 23. Cách tính tiền bồi thường**

1. Việc tính tiền bồi thường do mất mát hoặc hư hỏng hàng hoá được thực hiện trên cơ sở tham khảo giá trị của hàng hoá đó tại địa điểm và thời gian hàng hoá được giao trả cho người nhận hàng hoặc tại địa điểm và thời gian đáng lẽ hàng hoá được giao trả theo quy định của hợp đồng vận tải đa phương thức.

2. Giá trị hàng hoá được xác định theo giá trao đổi hàng hoá hiện hành, nếu không có giá đó thì theo giá thị trường hiện hành; nếu không có giá trao đổi hoặc giá thị trường thì tham khảo giá trị trung bình của hàng hoá cùng loại và cùng chất lượng.

### **Điều 24. Giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức**

1. Người kinh doanh vận tải đa phương thức chỉ chịu trách nhiệm trong bất cứ trường hợp nào về mất mát hoặc hư hỏng hàng hoá với mức tối đa tương đương 666,67 SDR cho một kiện hoặc cho một

đơn vị hoặc 2,00 SDR cho một ki-lô-gam trọng lượng cả bì của hàng hoá bị mất mát, hư hỏng, tùy theo cách tính nào cao hơn, trừ khi tính chất và giá trị của hàng hoá đã được người gửi hàng kê khai trước khi hàng hoá được người kinh doanh vận tải đa phương thức tiếp nhận để vận chuyển và đã được ghi trong chứng từ vận tải đa phương thức.

2. Trường hợp trong một công-te-nơ, cao bản hoặc công cụ vận chuyển, đóng gói tương đương khác được xếp nhiều kiện, nhiều đơn vị mà các kiện hoặc các đơn vị đó được liệt kê trong chứng từ vận tải đa phương thức thì sẽ được coi là các kiện hoặc các đơn vị. Trong những trường hợp khác, công-te-nơ, cao bản hoặc công cụ vận chuyển, đóng gói tương đương khác đó phải được coi là kiện hoặc đơn vị.

3. Trong hợp đồng vận tải đa phương thức không bao gồm việc vận chuyển hàng hoá bằng đường biển hoặc đường thủy nội địa, thì trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức được giới hạn bởi số tiền không vượt quá 8,33 SDR cho một ki-lô-gam trọng lượng cả bì của hàng hoá bị mất mát hoặc hư hỏng.

4. Trường hợp mất mát hoặc hư hỏng hàng hoá xảy ra trong một công đoạn cụ thể của vận tải đa phương thức, mà ở công đoạn đó điều ước quốc tế hoặc pháp luật quốc gia có quy định một giới hạn trách nhiệm khác, nếu hợp đồng vận tải được ký riêng cho công đoạn đó thì giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức đối với mất mát hoặc hư hỏng hàng hoá sẽ được áp dụng theo quy định của điều ước quốc tế đó hoặc của pháp luật quốc gia đó.

5. Nếu người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm về tổn thất do việc giao trả hàng chậm hoặc tổn thất tiếp theo do giao trả hàng chậm mà không phải là mất mát hoặc hư hỏng đối với chính hàng hoá đó, thì trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức được giới hạn trong số tiền không vượt quá số tiền tương đương với tiền cước vận chuyển theo hợp đồng vận tải đa phương thức.

6. Toàn bộ trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức sẽ không vượt quá giới hạn trách nhiệm đối với tổn thất toàn bộ hàng hoá.

7. Người kinh doanh vận tải đa phương thức không được hưởng quyền giới hạn trách nhiệm bồi thường, nếu người có quyền lợi liên quan chứng minh được sự mất mát, hư hỏng hoặc giao trả hàng chậm là do người kinh doanh vận tải đa phương thức đã hành động hoặc không hành động với chủ ý gây ra mất mát, hư hỏng, chậm trễ đó hoặc đã hành động hoặc không hành động một cách liều lĩnh và biết rằng sự mất mát, hư hỏng, chậm trễ đó chắc chắn sẽ xảy ra.

## **Chương VI**

### **TRÁCH NHIỆM VÀ QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG**

#### **Điều 25. Trách nhiệm cung cấp thông tin về hàng hoá**

1. Người gửi hàng hoặc người được người gửi hàng uỷ quyền phải bảo đảm cung cấp chính xác thông tin sau đây về hàng hoá cho người kinh doanh vận tải đa phương thức:

a) Các chi tiết liên quan đến hàng hoá để ghi vào chứng từ vận tải đa phương thức:

- Đặc tính tự nhiên chung, ký hiệu, mã hiệu, số lượng, trọng lượng, khối lượng và chất lượng của hàng hoá;

- Tình trạng bên ngoài của hàng hoá.

b) Các giấy tờ liên quan đến hàng hoá theo quy định của pháp luật hoặc theo thỏa thuận của hợp đồng mua bán.

2. Khi người gửi hàng hoặc người được người gửi hàng uỷ quyền chuyển giao hàng nguy hiểm cho người kinh doanh vận tải đa phương thức để vận chuyển, thì ngoài trách nhiệm nói tại khoản 1 Điều này, còn phải thực hiện các quy định sau:

a) Cung cấp cho người kinh doanh vận tải đa phương thức các tài liệu và chỉ dẫn cần thiết về tính chất nguy hiểm của hàng hoá và nếu cần cả những biện pháp đề phòng;

b) Ghi ký hiệu, mã hiệu hoặc dán nhãn hiệu đối với hàng nguy hiểm theo quy định của các điều ước quốc tế hoặc theo quy định hiện hành của pháp luật quốc gia;

c) Cử người áp tải, trong trường hợp hàng nguy hiểm bắt buộc phải có người áp tải.

### **Điều 26. Trách nhiệm đối với tổn thất hàng hoá**

1. Người gửi hàng do cố ý hoặc vô ý đều phải chịu trách nhiệm về tổn thất hàng hoá do khai báo hàng hoá không đầy đủ hoặc cung cấp thông tin về hàng hoá không chính xác, không đầy đủ theo quy định tại Điều 25 của Nghị định này.

2. Khi người gửi hàng hoặc người được người gửi hàng uỷ quyền không thực hiện các quy định tại khoản 2 Điều 25 của Nghị định này và người kinh doanh vận tải đa phương thức không có cách nào để biết các đặc tính của hàng hoá và tính chất nguy hiểm của hàng hoá đó thì người gửi hàng phải chịu trách nhiệm với người kinh doanh vận tải đa phương thức về mọi thiệt hại do việc vận chuyển hàng hoá đó gây ra, kể cả việc người kinh doanh vận tải đa phương thức phải dỡ hàng hoá xuống, tiêu huỷ hoặc làm cho vô hại, tùy từng trường hợp cụ thể, nếu hàng hoá nguy hiểm trở thành mối đe dọa thực sự đến người và tài sản.

3. Trong trường hợp hàng hoá bị dỡ xuống, tiêu huỷ hoặc làm cho vô hại khi chúng trở thành mối đe dọa thực sự đến người và tài sản, thì người kinh doanh vận tải đa phương thức không phải thanh toán tiền bồi thường, trừ khi có nghĩa vụ đóng góp vào tổn thất chung hoặc khi người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm theo quy định tại Điều 20 của Nghị định này.

4. Người gửi hàng phải bồi thường cho người kinh doanh vận tải đa phương thức về các tổn thất gây ra bởi sự thiếu chính xác hoặc không đầy đủ về các thông tin đã được quy định tại Điều 25 của Nghị định này.

5. Người gửi hàng phải chịu trách nhiệm về mọi tổn thất quy định tại khoản 1, khoản 2, khoản 3 và khoản 4 Điều này ngay cả khi chúng từ vận tải đa phương thức đã được người gửi hàng chuyển giao.

6. Người kinh doanh vận tải đa phương thức được quyền nhận bồi thường theo quy định tại khoản 2, khoản 4 Điều này, nhưng vẫn

phải chịu trách nhiệm theo hợp đồng vận tải đa phương thức đối với bất kỳ người nào khác ngoài người gửi hàng.

## Chương VII

### TRÁCH NHIỆM VÀ QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI NHẬN HÀNG

#### **Điều 27. Nhận hàng**

1. Người nhận hàng phải chuẩn bị đầy đủ điều kiện để nhận hàng khi nhận được thông báo của người vận chuyển về việc hàng đã đến đích.

2. Nếu người nhận hàng không đến nhận hàng hoặc từ chối nhận hàng hoặc trì hoãn việc dỡ hàng quá thời hạn quy định của hợp đồng hoặc quy định của pháp luật, thì người kinh doanh vận tải đa phương thức có quyền dỡ hàng, ký gửi vào nơi an toàn, xử lý và thông báo cho người gửi hàng biết. Đối với hàng hoá mau hỏng, người kinh doanh vận tải đa phương thức có quyền xử lý ngay. Mọi chi phí và tổn thất phát sinh do người nhận hàng chịu trách nhiệm.

3. Sau 90 ngày tính từ ngày phải nhận hàng theo hợp đồng vận tải đa phương thức, nếu không có người đến nhận hàng ký gửi quy định tại khoản 2 Điều này thì người kinh doanh kho bãi có quyền bán đấu giá hàng hoá. Tiền bán đấu giá hàng hoá sau khi trừ chi phí hợp lý của các bên liên quan, số còn lại nộp vào ngân sách nhà nước.

#### **Điều 28. Thanh toán cước và các chi phí khác**

1. Người nhận hàng phải thanh toán đầy đủ cước và các chi phí khác liên quan đến vận tải đa phương thức cho người kinh doanh vận tải đa phương thức theo chứng từ vận tải đa phương thức.

2. Nếu người kinh doanh vận tải đa phương thức không được thanh toán các khoản tiền theo quy định trong hợp đồng vận tải đa phương thức thì có quyền lưu giữ hàng hoá và thông báo bằng văn bản cho người nhận hàng. Sau 60 ngày kể từ ngày thông báo mà người kinh doanh vận tải đa phương thức vẫn không được thanh toán đầy đủ

các khoản tiền nói trên thì có quyền ký hợp đồng uỷ quyền bán đấu giá hàng hoá đang lưu giữ. Tiền bán đấu giá hàng hoá đó được xử lý theo quy định hiện hành.

Thời hạn mà hàng hoá thuộc quyền sở hữu của người kinh doanh vận tải đa phương thức do thực hiện quyền lưu giữ hàng hoá nói trên không được gộp lại để tính thời gian giao trả hàng chậm theo các quy định tại Điều 20 và Điều 21 của Nghị định này.

## **Chương VIII**

### **KHIẾU NẠI, KHỞI KIẾN**

#### **Điều 29. Phạm vi khiếu nại, khởi kiện**

1. Mọi khiếu nại, khởi kiện liên quan tới việc thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức nói trong Nghị định này bao gồm cả tranh chấp trong hợp đồng và ngoài hợp đồng đều phải giải quyết theo quy định của Nghị định này và các quy định của pháp luật khác có liên quan.

2. Mọi khiếu nại, khởi kiện đối với người kinh doanh vận tải đa phương thức liên quan tới việc thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức được tiến hành đối với cả người làm công, người đại lý hoặc người khác mà người kinh doanh vận tải đa phương thức đã sử dụng dịch vụ của họ nhằm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức bất kể những khiếu nại, khởi kiện đó trong hợp đồng hoặc ngoài hợp đồng. Trách nhiệm toàn bộ của người kinh doanh vận tải đa phương thức và những người làm công, đại lý hoặc những người khác sẽ không vượt quá các giới hạn quy định tại Điều 24 của Nghị định này.

#### **Điều 30. Các quy định liên quan đến chứng từ vận tải đa phương thức**

1. Các nội dung trong chứng từ vận tải đa phương thức sẽ không có giá trị và không có hiệu lực pháp lý nếu những nội dung đó trực tiếp hoặc gián tiếp không phù hợp với quy định của Nghị định này, đặc biệt nếu các nội dung đó gây phương hại đến người gửi hàng và người nhận hàng. Quy định này sẽ không ảnh hưởng đến những nội dung khác trong chứng từ vận tải đa phương thức.

2. Mặc dù có các quy định tại khoản 1 Điều này, nếu được sự đồng ý của người gửi hàng thì người kinh doanh vận tải đa phương thức có thể tăng thêm trách nhiệm của mình theo các quy định tại Nghị định này.

3. Quy định trong Nghị định này không ảnh hưởng đến việc áp dụng các quy tắc về giải quyết tổn thất chung theo quy định có liên quan của pháp luật quốc gia.

### **Điều 31. Thời hạn khiếu nại, thời hiệu khởi kiện**

1. Thời hạn khiếu nại do hai bên thỏa thuận trong hợp đồng vận tải đa phương thức, nếu không có thỏa thuận thì thời hạn khiếu nại là 90 ngày, kể từ khi hàng hoá được giao trả xong cho người nhận hàng theo quy định tại khoản 3 Điều 20 của Nghị định này hoặc sau ngày đáng lẽ hàng hoá được giao trả theo quy định trong hợp đồng vận tải đa phương thức hoặc sau ngày theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều 21 của Nghị định này.

2. Thời hiệu khởi kiện là 09 tháng, kể từ khi hàng hoá được giao trả xong cho người nhận hàng theo quy định tại khoản 3 Điều 20 của Nghị định này hoặc sau ngày đáng lẽ hàng hoá được giao trả theo quy định trong hợp đồng vận tải đa phương thức hoặc sau ngày theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều 21 của Nghị định này.

### **Điều 32. Giải quyết tranh chấp**

Việc giải quyết các tranh chấp liên quan tới ký kết và thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức được giải quyết thông qua thương lượng giữa các bên hoặc tại trọng tài hoặc tại toà án theo quy định của pháp luật.

## **Chương IX**

### **ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH**

#### **Điều 33. Hiệu lực thi hành**

1. Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15 tháng 12 năm 2009 và bãi bỏ Nghị định số 125/2003/NĐ-CP ngày 29 tháng 10 năm 2003 của Chính phủ về vận tải đa phương thức quốc tế. Các tổ

chức đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức còn thời hạn theo Nghị định số 125/2003/NĐ-CP phải làm thủ tục xin cấp lại Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức sau khi hết hạn hiệu lực của Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức.

2. Ban hành kèm theo Nghị định này 4 phụ lục.

#### **Điều 34. Tổ chức thực hiện**

Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này.

## Phụ lục 9

**HỢP ĐỒNG MẪU GENCON  
(ĐÃ SỬA ĐỔI 1922, 1976 VÀ 1994) “GENCON”  
CHARTER (AS REVISED 1922/1976/1994)**

## Phần I

1. Người môi giới	Hội đồng hàng hải quốc tế và ban tích đề nghị Mã số: Gencon (đã sửa đổi 1922, 1976 và 1994) (Sử dụng với các mặt hàng không có mẫu riêng)
3. Chủ tàu/ trụ sở kinh doanh (đk1)	2. Ngày và nơi 4. Người thuê tàu / nơi kinh doanh (đk1)
5. Tên tàu (đk1)	6. Tấn dung tích toàn phần / tấn dung tích tịnh
7. Trọng tải toàn phần về mùa hè, tính bằng tấn mét (vào khoảng) (đk1)	8. Vị trí hiện tại (đk1)
9. Dự định sẵn sàng xếp (vào khoảng) (đk1)	
10. Cảng hay nơi xếp hàng (đk1)	11. Cảng hay nơi dỡ hàng (đk1)
12. Hàng hóa (nói rõ số lượng và dung sai do chủ tàu chọn, nếu không thỏa thuận xếp đầy tàu thì ghi rõ 1 phần) (đk1)	

13. Mức cước (nói rõ trả trước hay trả khi giao hàng) (đk4)	14. Thanh toán cước (nói rõ đồng tiền và phương thức thanh toán, người hưởng và tài khoản ngân hàng)
15. Nói rõ nếu thiết bị làm hàng của tàu không được dùng (đk5)	16. Thời gian xếp dỡ (nếu thỏa thuận thời gian xếp dỡ riêng thì điền vào a và b, nếu thời gian xếp dỡ chung thì chỉ điền vào c) (đk6)
17. Người gửi hàng / nơi kinh doanh (đk5)	a. Thời gian xếp
18. Đại lý dỡ hàng (đk6)	b. Thời gian dỡ
19. Đại lý dỡ hàng (đk6)	c. Tổng thời gian xếp và dỡ
20. Mức tiền phạt xếp dỡ và cách thanh toán (đk7)	21. Ngày huỷ hợp đồng (đk9)
	22. Tổn thất chung được giải quyết tại (đk12)
23. Thuế cước (ghi rõ nếu do chủ tàu chịu) (đk13c)	24. Hoa hồng môi giới và người được hưởng (đk15)
25. Luật và trọng tài (đk19)	
a. Nói rõ số tiền tối đa đối với khiếu nại nhỏ / xét xử ngắn	26. Điều khoản bổ sung đặc biệt, nếu có thỏa thuận

Hai bên thỏa thuận rằng hợp đồng này sẽ được thực hiện theo các điều kiện ghi ở phần I cũng như phần II của hợp đồng. Trong trường hợp có sự mâu thuẫn giữa các điều kiện, thì những quy định ở phần I sẽ có giá trị quyết định.

Chữ ký của chủ tàu

Chữ ký của người thuê tàu

## Phần II

1. Hợp đồng này được thỏa thuận giữa một bên được ghi ở ô số 3, là chủ chiếc tàu ghi ở ô số 5 có dung tích đăng ký toàn phần/tĩnh được ghi ở ô số 7, vị trí hiện tại được ghi ở ô số 8, dự định sẵn sàng xếp hàng vào ngày được ghi ở ô số 9 và một bên là người thuê tàu được ghi ở ô số 4 rằng chiếc tàu nói trên ngay sau khi hoàn thành cam kết trước đó, sẽ đến (các) cảng hoặc (các) nơi xếp hàng được ghi ở ô số 10 hoặc một nơi nào gần đó mà tàu có thể đến an toàn và luôn luôn đậu nổi để xếp toàn bộ số hàng (nếu thỏa thuận chuyên chở hàng trên boong thì người thuê tàu phải chịu rủi ro và trách nhiệm) như ghi ở ô số 12 mà người thuê tàu cam kết giao lên tàu và sau khi xếp tàu sẽ đến (các) cảng dỡ hàng hay (các) nơi dỡ hàng được ghi ở ô số 11 theo thứ tự khi ký vận đơn hoặc một nơi nào gần đây mà tàu có thể đi đến an toàn và luôn luôn đậu nổi để giao hàng.

### 2. Điều khoản trách nhiệm của tàu (Owners' Responsibility clause)

Chủ tàu phải chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng của hàng hóa và về chậm giao hàng chỉ trong trường hợp mất mát, hư hại hay chậm giao hàng là do sự thiếu cẩn mẫn của chủ tàu hay người quản lý của họ để làm cho tàu về mọi mặt có đủ khả năng đi biển và đảm bảo rằng tàu được biên chế, trang bị và cung ứng đầy đủ hoặc do hành động hay lỗi của bản thân chủ tàu hay của người quản lý họ.

Và chủ tàu không chịu trách nhiệm về mất mát, hư hại hay chậm trễ phát sinh từ bất cứ nguyên nhân nào khác, ngay cả sơ suất hay lỗi lầm của thuyền trưởng, thủy thủ hay những người khác do chủ tàu thuê ở trên tàu, hay ở trên bờ, về hành động của những người mà họ, nếu không có điều khoản này, phải chịu trách nhiệm, hoặc do tàu không đủ khả năng đi biển vào lúc xếp hàng hay khi bắt đầu hành trình hoặc vào bất cứ thời gian nào khác.

### 3. Điều khoản đi chệch đường (Deviation Clause)

Tàu được quyền ghé vào bất cứ một hay nhiều cảng theo bất kỳ thứ tự nào, vì bất cứ mục đích gì, được chạy không có hoa tiêu, được

kéo và/hoặc giúp đỡ tàu khác trong mọi hoàn cảnh, và cũng được đi chệch đường nhằm mục đích cứu sinh mạng và/hoặc tài sản.

#### **4. Thanh toán cước phí (Payment of Freight)**

a) Cước phí theo mức ghi ở ô 13 sẽ được trả bằng tiền mặt, được tính căn cứ vào khối lượng hàng nhận chở.

b) *Trả trước*. Nếu theo ô số 13, cước được trả khi nhận hàng, thì cước được coi như là thu nhập của người chuyên chở và không hoàn lại, dù tàu và/hoặc hàng mất hay không mất.

Cả chủ tàu và đại lý của chủ tàu không buộc phải ký xác nhận B/L ghi rõ cước đã trả trừ phi cước phải trả cho chủ tàu đã thực sự được trả.

c) *Cước trả khi giao hàng*. Nếu theo ô số 13, cước hoặc một phần cước được thanh toán ở nơi đến, thì chủ tàu sẽ không được thu cước cho tới khi hàng hóa thực sự được giao. Cho dù có quy định ở mục (a), nếu cước hay một phần cước được thanh toán khi giao hàng thì người thuê tàu có quyền lựa chọn cách thanh toán cước theo trọng lượng/số lượng hàng hóa thực giao với điều kiện sự lựa chọn như vậy phải được công bố trước khi dỡ hàng và số lượng/trọng lượng có thể được xác định bằng máy cân, giám định đối tích mớn nước hay kiểm đếm.

Khoản tiền mặt đối với những chi phí thông thường của tàu tại cảng xếp hàng do người thuê tàu ứng trước, nếu có yêu cầu, theo tỷ giá hối đoái hiện tại cao nhất cộng thêm 2% để bảo hiểm và các chi phí khác.

#### **5. Xếp/dỡ hàng (Loading/Discharging)**

##### *a) Chi phí/rủi ro*

Hàng hóa sẽ do người thuê tàu xếp vào hầm tàu, sắp đặt và/hoặc san cào, kiểm đếm, chằng và/hoặc buộc, nén và dỡ khỏi tàu, miễn mọi rủi ro, trách nhiệm, và chi phí cho chủ tàu. Người thuê tàu sẽ cung cấp và bố trí toàn bộ vật liệu chèn lót theo yêu cầu để sắp đặt và bảo vệ hàng hóa ở trên tàu, được phép sử dụng những vật liệu có sẵn ở trên tàu. Người thuê tàu có trách nhiệm và phải chi phí dọn dẹp vật liệu chèn lót của họ khi dỡ hàng theo hợp đồng này và thời gian sẽ tính cho đến khi dọn dẹp xong.

### *b) Thiết bị làm hàng*

Trừ khi tàu không có thiết bị hay đã có sự thỏa thuận giữa các bên là thiết bị làm hàng của tàu không được sử dụng và đã ghi ở ô số 15, chủ tàu phải, trong suốt thời gian xếp dỡ, cho phép sử dụng miễn phí thiết bị làm hàng và cung cấp đầy đủ năng lượng để vận hành tất cả các thiết bị làm hàng. Tất cả các thiết bị đó phải hoạt động tốt. Trừ khi do sơ suất của công nhân bốc vác, thời gian bị mất do hư hỏng thiết bị làm hàng hay động lực của tàu - theo tỷ lệ với tổng số cầu/ tời cần thiết lúc đó để xếp dỡ hàng hóa theo hợp đồng này sẽ không tính vào thời gian làm hàng hay thời gian phạt.

Khi có yêu cầu, chủ tàu sẽ cung cấp miễn phí người điều khiển cần cầu hay tời từ thủy thủ đoàn để điều khiển thiết bị làm hàng của tàu trừ khi quy định của địa phương cấm điều này. Trong trường hợp này người thuê tàu phải trả tiền cho lao động thuê trên bờ. Người điều khiển cầu/tời sẽ thuộc rủi ro và trách nhiệm của người thuê tàu và công nhân bốc dỡ được coi như là người làm công của người thuê tàu nhưng phải luôn luôn làm việc dưới sự giám sát của thuyền trưởng.

### *c) Hư hỏng do công nhân bốc dỡ*

Người thuê tàu phải chịu trách nhiệm về hư hỏng (trừ hao mòn thông thường) đối với bất cứ bộ phận nào của tàu do công nhân bốc vác gây nên. Những hư hại như vậy phải được thuyền trưởng thông báo một cách nhanh chóng và hợp lý cho người thuê tàu hoặc đại lý của người thuê tàu và công nhân bốc dỡ, nếu không thông báo người thuê tàu sẽ không chịu trách nhiệm. Thuyền trưởng sẽ cố gắng để có được sự thừa nhận trách nhiệm của công nhân bốc vác bằng văn bản.

Người thuê tàu có trách nhiệm sửa chữa bất cứ hư hại nào do công nhân bốc vác gây nên trước khi kết thúc hành trình, nhưng phải sửa chữa những hư hỏng có ảnh hưởng đến khả năng đi biển hay cấp hạng của tàu trước khi tàu khởi hành từ cảng mà ở đó xảy ra hư hỏng hay phát hiện thấy hư hỏng. Tất cả các chi phí tăng thêm sẽ do người thuê tàu chịu và bất cứ thời gian chậm trễ nào người thuê tàu cũng phải chịu và trả cho chủ tàu.

thực hiện một lần, và trong trường hợp tàu bị chậm nữa, người thuê tàu có quyền huỷ hợp đồng theo khoản a của điều khoản này.

### **10. Vận đơn (Bill of Lading)**

Vận đơn sẽ được xuất trình và ký bởi Thuyền trưởng theo mẫu vận đơn "Conenbill", ban hành 1994, mà không ảnh hưởng tới hợp đồng này hoặc bởi đại lý của chủ tàu với điều kiện là chủ tàu đã gửi cho đại lý sự ủy quyền bằng văn bản, và một bản ủy quyền phải được gửi cho người thuê tàu. Người thuê tàu phải bồi thường cho chủ tàu tất cả các hậu quả hay trách nhiệm có thể phát sinh từ việc ký vận đơn trong chừng mực mà các điều kiện hay nội dung của vận đơn đó áp đặt hay dẫn đến kết quả là chủ tàu phải chịu trách nhiệm nặng nề hơn trách nhiệm mà chủ tàu phải chịu theo quy định của hợp đồng này.

### **11. Điều khoản hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi (Both-to-Blame collision Clause)**

Nếu tàu đâm va với tàu khác do sơ suất của tàu khác và do bất cứ hành động, sơ suất hay lỗi của Thuyền trưởng, thuỷ thủ, hoa tiêu hay người phục vụ của chủ tàu trong việc điều khiển hay quản trị tàu, thì chủ hàng sẽ bồi thường cho chủ tàu tất cả các mất mát hay trách nhiệm đối với tàu khác hay tàu không chở hàng hoặc chủ tàu đó với điều kiện mất mát hay trách nhiệm đó là mất mát hay trách nhiệm hay bất kỳ khiếu nại nào của chủ hàng nói trên, đã được tàu khác hay tàu không chuyên chở hoặc chủ của nó trả cho chủ hàng trên và đòi bồi thường hay khiếu nại tàu chuyên chở hay chủ tàu. Các điều khoản nói trên cũng được áp dụng khi chủ tàu, người khai thác tàu hay những người chịu trách nhiệm về tàu hay những tàu hay các vật thể không phải là các tàu hay vật thể đâm va, có lỗi trong vụ tàu đâm va hoặc đâm va phải vật thể khác.

### **Average and New Jason Clause)**

Tổn thất chung sẽ được giải quyết ở London trừ khi có thỏa thuận khác ở ô số 22, theo Quy tắc York-Antwerpt 1994 và bất cứ sửa đổi nào của Quy tắc sau này. Chủ hàng phải đóng góp phần của hàng hóa trong tổng chi phí cho dù tổn thất chung là do bất cẩn hay lỗi của

người phục vụ của chủ tàu (xem điều khoản số 2). Nếu tổn thất chung được giải quyết theo luật hay tập quán của Hoa Kỳ thì điều khoản sau đây sẽ được áp dụng: "Trong trường hợp tai nạn, nguy hiểm, hư hại, hay thảm họa trước hoặc sau lúc bắt đầu hành trình do bất cứ nguyên nhân nào, cho dù do bất cẩn hay không, mà điều đó hay hậu quả của điều đó, chủ tàu không chịu trách nhiệm, theo luật, hợp đồng hay những quy định khác, thì người gửi hàng, nhận hàng hoặc chủ hàng phải đóng góp tổn thất chung với chủ tàu để thanh toán mọi hy sinh hay mất mát hay chi phí được công nhận là tổn thất chung, đã được thực hiện hay đã xảy ra và trả chi phí cứu nạn và các chi phí đặc biệt khác đối với hàng hóa. Nếu tàu cứu nạn do chủ tàu sở hữu hay khai thác thì chi phí cứu nạn cũng được trả đầy đủ bù đắp cho khoản đóng góp dự tính của hàng và mọi chi phí cứu nạn hay chi phí đặc biệt nói trên, nếu có yêu cầu, trước khi tàu giao hàng".

### **13. Điều khoản thuế và lệ phí (Taxes and Dues Clause)**

a) *Đối với tàu:* Chủ tàu phải trả tất cả các khoản thuế, chi phí và thuế hải quan đánh vào tàu, dù số tiền thuế, phí được xác định như thế nào.

b) *Đối với hàng:* Người thuê tàu phải trả tất cả các khoản thuế, chi phí, thuế và thuế thông thường đánh vào hàng hóa, dù số tiền của nó có được xác định như thế nào?

c) *Đối với cước phí:* Trừ phi có quy định khác ở ô 23, thuế đánh vào tiền cước sẽ do chủ tàu chịu.

### **14. Đại lý (Agency)**

Trong mọi trường hợp, chủ tàu sẽ chỉ định đại lý riêng của họ ở cả hai đầu cảng xếp và cảng dỡ hàng.

### **15. Môi giới (Brokerage)**

Hoa hồng môi giới ở mức ghi ở ô số 24 tính trên tiền cước, cước khổng, tiền phạt thu được sẽ trả cho bên ghi ở ô số 24.

Trong trường hợp không thực hiện hợp đồng, 1/3 tiền môi giới tính trên số tiền cước dự tính sẽ do bên có trách nhiệm về việc không thực hiện hợp đồng trả cho người môi giới để bồi thường chi phí và thù

lao của người môi giới. Trường hợp có nhiều chuyến vận chuyển thì số tiền đền bù phải được thỏa thuận.

### **16. Điều khoản đình công (General Strike Clause)**

a) Nếu có đình công hay cấm xưởng có ảnh hưởng hay cản trở thực sự tới việc xếp hàng hay một phần hàng hóa khi tàu đã sẵn sàng xuất phát từ cảng cuối cùng hay ở bất cứ thời gian nào của hành trình tới cảng hay những cảng xếp hàng hoặc sau khi tàu tuyên bố, thuyền trưởng hoặc chủ tàu có thể yêu cầu người thuê tàu tuyên bố rằng họ đồng ý tính thời gian tàu đến cảng xếp hàng như là không có đình công hay cấm xưởng. Nếu người thuê tàu không (bằng điện nếu cần) tuyên bố như vậy bằng văn bản trong vòng 24 giờ, thì chủ tàu có quyền huỷ hợp đồng này. Phần hàng hóa nào đã xếp, chủ tàu phải chở số hàng hóa đó (cước chỉ được trả đối với số lượng hàng hóa đã được xếp lên tàu) và được tùy ý xếp thêm hàng hóa khác trên đường đi và tự chịu chi phí.

b) Nếu có đình công hoặc cấm xưởng ảnh hưởng hay cản trở thực sự đến việc dỡ hàng vào lúc hoặc sau khi tàu đến trong hoặc ngoài cảng dỡ hàng và đình công hay cấm xưởng không được giải quyết trong vòng 48 tiếng, thì người thuê tàu có quyền yêu cầu tàu chờ đợi tới khi cuộc đình công hay cấm xưởng đó kết thúc và phải trả một nửa tiền phạt sau khi hết thời gian dỡ hàng cho tới khi đình công hay cấm xưởng kết thúc và sau đó phải trả toàn bộ tiền phạt cho tới khi dỡ xong hoặc lệnh cho tàu tới 1 cảng nơi tàu có thể dỡ hàng một cách an toàn mà không bị cản trở bởi đình công hay cấm xưởng. Những lệnh này phải được đưa ra trong vòng 48 tiếng sau khi Thuyền trưởng hay chủ tàu đã thông báo cho người thuê tàu rằng đình công hay bãi công làm ảnh hưởng tới việc dỡ hàng. Khi giao hàng ở cảng đó, tất cả các điều kiện của hợp đồng này và của vận đơn sẽ được áp dụng và tàu sẽ được hưởng cước như tàu đã giao hàng ở cảng đến quy định trừ trường hợp khoảng cách tới cảng thay thế vượt quá 100 hải lý thì trong trường hợp này cước đối với hàng hóa được giao ở cảng thay thế sẽ được tăng theo tỷ lệ.

c) Trừ những quy định ở trên, cả chủ tàu và người thuê tàu đều không chịu trách nhiệm về những hậu quả của bất kỳ một cuộc đình

công và cấm xưởng nào gây cản trở hay có ảnh hưởng thực sự tới việc xếp dỡ hàng hóa.

### **17. Rủi ro chiến tranh (Voywar 1993)**

(1) *Nhằm mục đích của điều khoản này, những từ sau:*

a) “*Chủ tàu*”: bao gồm các chủ tàu, người thuê tàu định hạn tron, người quản lý hay khai thác tàu khác có trách nhiệm quản lý tàu và thuyền trưởng và,

b) *Rủi ro chiến tranh*: gồm bất kỳ cuộc chiến tranh nào (thực sự hay nguy cơ), hành động chiến tranh, nội chiến, sự thù địch, cách mạng, phiến loạn, nổi loạn dân sự, hoạt động tương tự chiến tranh, đặt mìn (cho dù có thật hay chỉ nghe nói), cướp biển, hành động của người khủng bố, hoạt động chiến tranh, hay thiệt hại do ác ý, hoạt động phong toả (cho dù đối với tất cả các tàu hay chỉ đối với một số chủ tàu hoặc một số tàu hay những tàu cấm cờ của nước nào đó) bởi bất cứ người nào, tổ chức nào, người khủng bố hay nhóm chính trị nào, hoặc Chính phủ của bất cứ quốc gia nào mà theo sự phán đoán của Thuyền trưởng và/hoặc chủ tàu là nguy hiểm hoặc có thể, hay là trở thành nguy hiểm đối với tàu, hàng hóa, thủy thủ hay những người khác ở trên tàu.

(2) Nếu và bất kỳ lúc nào trước khi tàu bắt đầu xếp hàng mà theo sự phán xét của Thuyền trưởng và/hoặc chủ tàu việc thực hiện hợp đồng hay một phần hợp đồng vận chuyển có thể làm cho tàu, hàng hóa, thủy thủ đoàn, hoặc những người khác trên tàu có thể phải chịu rủi ro chiến tranh, thì chủ tàu có thể gửi cho người thuê tàu thông báo hủy hợp đồng hoặc có thể từ chối thực hiện phần hợp đồng mà có thể làm cho tàu, hàng hóa, thủy thủ đoàn hoặc những người khác trên tàu phải có chịu rủi ro chiến tranh; luôn luôn với điều kiện là nếu hợp đồng vận chuyển này quy định rằng việc xếp dỡ hàng hóa được tiến hành ở khu vực cảng và ở cảng hay những cảng do người thuê chỉ định, tàu, hàng hóa, thủy thủ đoàn, hoặc những người khác ở trên tàu có thể phải chịu rủi ro chiến tranh thì chủ tàu trước hết phải yêu cầu người thuê tàu chỉ định bất cứ một cảng an toàn nào khác thuộc khu vực cảng xếp dỡ nói trên và chỉ có thể hủy hợp đồng vận chuyển này

nếu như người thuê tàu không chỉ định một hay những cảng an toàn như vậy trong vòng 48 giờ kể từ khi nhận được thông báo về yêu cầu như vậy.

(3) Chủ tàu không yêu cầu tiếp tục xếp hàng hóa cho bất cứ chuyến nào hay ký vận đơn cho bất kỳ cảng hay nơi nào hoặc xuất phát hoặc tiếp tục đối với bất cứ hành trình nào, hay đối với bất cứ phần nào của hành trình hoặc đi qua bất cứ kênh hay đường thủy nào hay đi qua hay ở lại bất cứ cảng nào dù là sau khi việc xếp hàng bắt đầu cũng như ở bất kỳ giai đoạn nào của hành trình sau đó nhưng trước khi hoàn thành việc dỡ hàng mà theo phán xét của thuyền trưởng và/hoặc chủ tàu, tàu, hàng (hay bất cứ phần nào của nó), thủy thủ đoàn hay những người khác ở trên tàu (một người hay nhiều hơn) có thể phải chịu rủi ro chiến tranh. Nếu xảy ra như vậy, chủ tàu có thể thông báo yêu cầu người thuê tàu chỉ định một cảng an toàn để dỡ hàng hay một phần hàng, và nếu trong vòng 48 giờ kể từ khi được thông báo như vậy, mà người thuê tàu không chỉ định được một cảng như thế thì chủ tàu có thể dỡ hàng ở bất cứ một cảng an toàn nào do họ lựa chọn (bao gồm cả cảng xếp hàng) để đảm bảo việc thực hiện đầy đủ hợp đồng vận chuyển. Chủ tàu có quyền đòi người thuê tàu những chi phí tăng thêm của việc dỡ hàng như vậy và, nếu như việc dỡ hàng được tiến hành ở một cảng không phải là cảng xếp hàng thì chủ tàu nhận đầy đủ toàn bộ cước như là hàng hóa đã được vận chuyển tới cảng dỡ hàng và nếu như khoảng cách vận chuyển thêm vượt quá 100 dặm thì được hưởng mức cước bổ sung sẽ được tính theo phần trăm của cước đã được thỏa thuận trong hợp đồng tương ứng với phần trăm khoảng cách chuyên chở thêm so với khoảng cách của tuyến đường thông thường, chủ tàu có quyền cầm giữ hàng hóa để đòi các khoản chi phí và cước nói trên.

(4) Nếu ở trong bất kỳ giai đoạn nào của hành trình sau khi xếp hàng, mà theo phán xét của thuyền trưởng và/hoặc chủ tàu, tàu, hàng hóa, thủy thủ hay những người khác ở trên tàu có thể phải chịu rủi ro chiến tranh ở bất cứ chặng nào của tuyến đường (bao gồm bất cứ kênh hay đường sông nào) mà thông thường hay theo tập quán được sử dụng cho hành trình của hợp đồng và tuyến đường này đến

cảng dỡ dài hơn thì chủ tàu phải thông báo cho người thuê tàu biết là sẽ dùng tuyến đường này. Trong trường hợp này, chủ tàu có quyền, nếu khoảng cách vận chuyển thêm vượt quá 100 dặm, tính thêm cước bổ sung theo phần trăm của cước đã thỏa thuận trong hợp đồng tương ứng với phần trăm khoảng cách chuyên chở so với khoảng cách của tuyến đường thông thường.

(5) *Tàu có quyền:*

a) Tuân theo các mệnh lệnh, chỉ dẫn, lời khuyên, góp ý về việc khởi hành, đến, hành trình, đi theo đoàn tàu, các cảng ghé, nơi dừng, nơi đến, dỡ hàng, giao hàng hoặc bằng bất kỳ cách nào khác mà Chính phủ của nước tàu treo cờ, hay Chính phủ nào dùng quyền lực bắt phải theo mệnh lệnh hay chỉ dẫn của họ;

b) Tuân theo các mệnh lệnh, hướng dẫn, đề nghị của người bảo hiểm rủi ro chiến tranh, người có quyền đưa ra những điều tương tự theo cách điều kiện của bảo hiểm chiến tranh.

c) Tuân theo các điều kiện của các Nghị quyết của Hội đồng Bảo an của LHQ, chỉ thị của Cộng đồng Châu Âu, mệnh lệnh của các tổ chức siêu quốc gia có quyền ban hành và đưa ra những điều tương tự và tuân theo luật pháp quốc gia để cưỡng chế thi hành pháp luật mà chủ tàu phải tuân theo và thi hành những mệnh lệnh hay chỉ dẫn của những người chịu trách nhiệm về việc cưỡng chế đó.

d) Dỡ ở bất kỳ cảng nào khác hàng hóa hay một phần hàng hóa mà chủ tàu có thể phải chịu trách nhiệm về việc tịch thu như là một người chuyên chở buôn lậu.

e) Ghé vào bất cứ một cảng nào khác để thay đổi thủy thủ đoàn hay một phần thủy thủ đoàn hay những người khác ở trên tàu khi có lý do để tin rằng họ có thể bị bắt, bị tù hay bị những hình phạt khác.

f) Xếp hàng hóa khác vì lợi ích riêng của tàu và chuyên chở hàng hóa đó tới bất cứ cảng nào dù quy lại hay đi về phía trước ngược lại với tuyến đường thông thường, khi hàng hóa không được xếp hay dỡ được dỡ bởi chủ tàu theo bất cứ quy định nào của điều khoản này.

(6) Theo các quy định của các khoản từ 2 tới 5 của điều khoản này, một việc nào đó đã đã làm hay chưa làm thì điều đó sẽ không

được coi là một sự đi chệch đường mà sẽ được coi là đã thực hiện đúng hợp đồng vận tải.

### **18. Điều khoản băng đá (General Ice Clause)**

#### *Cảng xếp hàng*

a) Trong trường hợp không ghé vào cảng xếp hàng được do có băng khi tàu đã sẵn sàng đến từ cảng cuối cùng hay vào bất cứ thời gian nào của hành trình hay vào lúc tàu đến hoặc trong trường hợp bị đóng băng vào thời gian sau khi tàu đến, thuyền trưởng, vì sợ bị đóng băng, có quyền rời cảng mà không có hàng và hợp đồng này sẽ vô hiệu lực.

b) Nếu trong thời gian xếp hàng, vì sợ bị đóng băng và thấy cần thiết phải rời cảng thì thuyền trưởng có quyền làm như vậy dù có bất cứ hàng hóa nào ở trên tàu và đi tới một hay nhiều cảng bất kỳ khác kể cả cảng dỡ hàng. Đối với số hàng hóa được xếp lên tàu như vậy theo hợp đồng này sẽ được giao ở cảng đến mà tàu chịu chi phí tiền cước, với điều kiện là không có thêm chi phí phát sinh đối với người thuê tàu, cước được trả theo số lượng hàng hóa thực giao (theo tỷ lệ nếu thuê bao) còn tất cả các điều kiện khác căn cứ theo hợp đồng này.

c) Trong trường hợp có hơn một cảng xếp hàng, và nếu một trong số những cảng đó phải đóng cửa vì bị băng giá, thì thuyền trưởng hay chủ tàu có quyền hoặc xếp phần hàng hóa ở cảng không bị đóng cửa và bổ sung phần hàng còn lại bằng chi phí của mình như quy định ở mục b hoặc tuyên bố huỷ hợp đồng trừ phi người thuê tàu chấp nhận xếp toàn bộ hàng hóa ở cảng không bị đóng cửa.

#### *Cảng dỡ hàng*

a) Nếu vì băng giá mà tàu không đến cảng dỡ hàng được thì người thuê tàu có quyền yêu cầu người thuê tàu đợi cho tới khi cảng hoạt động trở lại và trả tiền phạt hoặc ra lệnh cho tàu đến một cảng an toàn và phù hợp để tàu có thể dỡ hàng an toàn mà không gặp phải rủi ro lưu tàu do băng giá. Mệnh lệnh như vậy phải được đưa ra trong vòng 48 tiếng sau khi thuyền trưởng hay chủ tàu đã thông báo cho người thuê tàu về khả năng không thể tới cảng cuối cùng được.

b) Nếu trong thời gian dỡ hàng, vì sợ bị đóng băng và thấy cần thiết phải rời cảng thì thuyền trưởng có quyền làm như vậy dù có bất cứ thứ hàng nào ở trên tàu và đi tới một cảng gần nhất, có thể ghé và để dỡ hàng một cách an toàn.

c) Khi giao hàng ở cảng nói trên, tất cả các điều kiện của vận đơn được áp dụng và tàu được hưởng tiền cước như là tàu đã dỡ hàng ở cảng đến quy định, trừ trường hợp khoảng cách đến cảng thay thế vượt quá 100 hải lý, thì cước đối với hàng hóa thực giao ở cảng thay thế được tính tăng theo tỷ lệ.

### **19. Luật lệ và Trọng tài (Law and Arbitration)**

a) Hợp đồng này sẽ được điều chỉnh và giải thích theo luật pháp của Anh và bất cứ tranh chấp nào phát sinh từ hợp đồng này sẽ được đưa ra xét xử tại trọng tài London theo Luật Trọng tài năm 1950 và 1979 hoặc bất cứ sự sửa đổi hay bổ sung nào của Luật nói trên đang có hiệu lực vào thời điểm xét xử.

Trừ phi các bên thỏa thuận chỉ dùng một trọng tài duy nhất, nếu không mỗi bên sẽ chỉ định một trọng tài và hai trọng tài này sẽ chỉ định một trọng tài thứ 3. Quyết định của hội đồng gồm 3 trọng tài như vậy hay của 2 trong số 3 người trên sẽ có giá trị cuối cùng. Khi một bên nhận được sự chỉ định trọng tài của mình trong vòng 14 ngày, nếu không thì quyết định của một trọng tài đã được chỉ định sẽ là quyết định cuối cùng. Đối với những tranh chấp mà số tiền khiếu nại của một trong hai bên không vượt quá số tiền ghi ở ô 25 (nếu ô 25 không ghi thì quy định này không có giá trị nhưng những quy định khác của điều khoản này vẫn có đầy đủ giá trị và có hiệu lực) thì trọng tài sẽ thực hiện theo thủ tục khiếu nại của Hiệp hội Trọng tài Hàng hải London.

b) Hợp đồng này được chi phối và giải thích theo Chương 9 của Bộ luật Hàng hải Hoa Kỳ và bất cứ tranh chấp nào phát sinh từ hợp đồng này sẽ được đưa ra một hội đồng 3 người ở New York giải quyết, trong đó 2 trọng tài do 2 bên chỉ định còn trọng tài thứ 3 do 2 người được chỉ định chọn ra; quyết định của họ hoặc của 2 người trong số họ sẽ có giá trị cuối cùng, và để cưỡng chế thi hành các phán quyết, sự

thỏa thuận này có thể làm thành một quy tắc của tòa án. Việc kiện tụng được thực hiện theo đúng quy tắc của Hội đồng Trọng tài Hàng hải.

Đối với những tranh chấp mà tổng số tiền khiếu nại không vượt quá số tiền ghi ở ô số 25, thì trọng tài sẽ được tiến hành theo Thủ tục Trọng tài tóm tắt của Hội đồng Trọng tài Hàng Hải.

c) Bất cứ tranh chấp nào phát sinh theo hợp đồng này sẽ được đưa ra trọng tài xét xử tại địa điểm ghi ở ô số 25, theo thủ tục của nơi đó. Luật của nơi ghi ở ô số 25 sẽ điều chỉnh hợp đồng này.


d) Nếu ô 25 của phần I không ghi gì, thì mục a của điều này sẽ được áp dụng. a, b, c là các phương án. Lựa chọn phương án nào thì ghi ở ô 25.

Phụ lục 10

CÁC LOẠI VẬN ĐƠN (ĐƯỜNG BIỂN, HÀNG KHÔNG VÀ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC)

020 2711 5196

020-2711 5196

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		Not Negotiable <b>Air Waybill*</b>		 <b>Lufthansa Cargo</b> Issued by: Lufthansa Cargo AG, Langer Kornweg 24 I, D-55041 Kelenbach. Member of International Air Transport Association	
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. It is agreed that the goods described herein are accepted in transport under and conditions (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 CONTRADICTORY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HERETO BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPLER PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIABILITY OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.			
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information					
Agent's IATA Code		Account No.		Reference Number: <input type="text"/> Optional Booking Information: <input type="text"/>			
Airport of Departure (IATA), of First Carrier and Requested Routing				Currency: <input type="text"/> Declared Value for Carriage: <input type="text"/> Declared Value for Customs: <input type="text"/>			
To: <input type="text"/>		By: <input type="text"/>		By: <input type="text"/>		Point of Destination: <input type="text"/> *If Carrier other than issuing, all such business is responsibility of carrier with the issuing carrier. Indicate intended to be shipped in <input type="text"/> in that member's relevant instrument.	
Airport of Destination		Handling Information					
For USA, we only those commodities, technology or software used produced from the United States is acceptable with the Export Administration Regulations, Chapter 999 to USA, see prohibition.							
No. of Pieces (Gross)	Gross Weight	Rate Class	Chargeable Weight	Rate	Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
Prepaid		Weight Charge		Carriage		Other Charges	
Inland Charge		Fuel		Total Other Charges Due Agent		Total Other Charges Due Carrier	
Base Fare		Total Collect		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the shipment consists of 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.			
Currency Conversion Rates		CC Charges (Base Currency)		Signature of Shipper or its Agent			
For Carrier's Use only at Destination		Charge at Destination		Total Collect Charges		Signature of Issuing Carrier or its Agent	

020-2711 5196

\*Luftfrachtbrief nicht beschreiben - eine verbindliche Übermittlung dieser Frachtbriefbestimmungen ist ausschließend der Vertragsabgrenzung in der deutschen Sprache liegt bei allen Lufthansa Frachtbriefen vor.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Hoàng Văn Châu, Tô Bình Minh (2002) - Incoterms 2000 - Giải thích và hướng dẫn sử dụng, NXB Khoa học và Kỹ thuật.
2. Hoàng Văn Châu (2003) - Vận tải giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, NXB Khoa học và Kỹ thuật.
3. Hoàng Văn Châu (2008) - Bảo hiểm trong kinh doanh (giáo trình), NXB Khoa học và Kỹ thuật.
4. Nguyễn Hồng Đàm (1994, chủ biên) - Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương (giáo trình), NXB Giáo dục, Hà Nội.
5. Châu Giang (2002) - Các vấn đề tồn tại liên quan đến hoạt động logistics và kiến nghị, Visaba Times, số 46, 3-2002.
6. ICC (2010) - Incoterms 2010, song ngữ Việt Anh, NXB Thông tin và truyền thông, Hà Nội.
7. Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005.
8. Các quyết định của Thủ tướng chính phủ về Quy hoạch phát triển giao thông vận tải (số 35/2009) và vận tải biển đến 2020, tầm nhìn 2030 (số 1601/2009).
9. Trịnh Thị Thu Hương (2003) - Luận án tiến sỹ «Transport multimodal - facteur d'insertion du Vietnam au commerce international», bảo vệ tại trường Đại học Tổng hợp Bruxelles (ULB), Bỉ, tháng 12/2003.
10. Võ Nhật Thăng (2002) - Công ước quốc tế mới thay thế 3 quy tắc Hague, Hague-Visby và Hamburg, Visaba Times, số 41, 10-2002.
11. Chu Quang Thứ (2002) - An toàn Giao thông trên biển Việt Nam, Visaba Times, số 41, 10/2002.
12. Trường Đại học Ngoại thương (1999) - Các Công ước quốc tế về vận tải và hàng hải (sách dịch), NXB Giao thông vận tải, Hà Nội.

13. Hồ Thủy Tiên (2007) - Bảo hiểm hàng hải (giáo trình), NXB Tài chính, thành phố Hồ Chí Minh.
14. Alan E. Branch - Dictionary of Shipping, International Business Trade Terms and Abbreviations, Witherrby & Co. Ltd. London.
15. Asia/Europeaid Cooperation Office/VIFAS (2002) - International Training Course on Multimodal Transport and Logistics Management, Hochiminh City, October, 2002.
16. J. Bes (1975) - Chartering and Shipping terms, Publishers Banker and Howard Ltd., London.
17. Charles Del Busto (1994) - ICC Guide to Documentary Credit Operations, ICC Publishing S.A. (Paris).
18. Comité Maritime International (CMI) - HandBook of Maritime Conventions, Mathw-Bender.
19. Martin Stoiford (1997) - Maritime Economics, TJ International Ltd, Routledge, London and New York.
20. Richard Gray, Gilsoo Kim (2001) - Logistics and international shipping, Korea Maritime University.
21. UNCTAD (2009) - Review Maritime Transport
22. UNCTAD (2010) - Review Maritime Transport
23. United Nations (1992) - Manual on Freight Forwarding, ESCAP, United Nations.
24. Edward H. Frazelle (2001). Supply chain Strategy. McGraw – Hill.,

*Giáo trình*  
**VẬN TẢI VÀ BẢO HIỂM  
TRONG NGOẠI THƯƠNG**

---

Chịu trách nhiệm xuất bản  
NGUYỄN THỊ THU HÀ

Biên tập: LÊ ĐẮC QUANG - MAI QUỐC BẢO  
Chế bản: MẠNH CƯỜNG  
Sửa bản in: MAI QUỐC BẢO  
Trình bày bìa: TRẦN HỒNG MINH

---

**NHÀ XUẤT BẢN THÔNG TIN VÀ TRUYỀN THÔNG**

Trụ sở chính: 18 Nguyễn Du, Hà Nội

ĐT Biên tập: 04.35772140, 04.35772141

ĐT Phát hành: 04.35772138

Fax: 04.35772037

E-mail: [nxb.tttt@mic.gov.vn](mailto:nxb.tttt@mic.gov.vn)

Website: [nxbthongtintruyenthong.vn](http://nxbthongtintruyenthong.vn)

CN TP. Hồ Chí Minh: 8A Đường D2, P. 25, Q. Bình Thạnh, TP. Hồ Chí Minh

Điện thoại: 08.35127750, 35127751

Fax: 08.35127751

E-mail: [cmsg.nxbtttt@mic.gov.vn](mailto:cmsg.nxbtttt@mic.gov.vn)

Chi nhánh TP. Đà Nẵng: 42 Trần Quốc Toản, Q. Hải Châu, TP. Đà Nẵng

Điện thoại: 0511.3897467

Fax: 0511.3843359

E-mail: [cndn.nxbtttt@mic.gov.vn](mailto:cndn.nxbtttt@mic.gov.vn)

---

In 2.000 bản, khổ 16 × 24 cm tại Công ty In Hải Nam

Số đăng ký kế hoạch xuất bản 546-2011/CXB/13 - 155/TTTT.

Số quyết định xuất bản 119/QĐ-NXB TT&TT ngày 15/6/2011.

In xong nộp lưu chiểu tháng 6 năm 2011