ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH LÂM ĐỒNG

**TRƯỜNG CAO ĐẲNG ĐÀ LẠT**

**GIÁO TRÌNH**

**MÔN HỌC/MÔ ĐUN: NGHIỆP VỤ VẬN TẢI, GIAO NHẬN VÀ BẢO HIỂM TRONG TMĐT**

**NGÀNH/NGHỀ: THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ**

**TRÌNH ĐỘ: CAO ĐẲNG**

**(LƯU HÀNH NỘI BỘ)**

**Lâm Đồng, năm 2019**

**Đà Lạt – Tháng 11/2019**

# TUYÊN BỐ BẢN QUYỀN

Tài liệu này thuộc loại sách giáo trình nên các nguồn thông tin có thể được phép dùng nguyên bản hoặc trích dùng cho các mục đích về đào tạo và tham khảo.

Mọi mục đích khác mang tính lệch lạc hoặc sử dụng với mục đích kinh doanh thiếu lành mạnh sẽ bị nghiêm cấm.

# LỜI GIỚI THIỆU

**Vài nét về xuất xứ giáo trình:**

Giáo trình này được viết theo Kế hoạch số 06/KH-CĐNĐL ngày 5 tháng 1 năm 2019 của Trường Cao đẳng nghề Đà Lạt về việc triển khai xây dựng chương trình đào tạo theo Luật Giáo dục nghề nghiệp để làm tài liệu dạy nghề trình độ cao đẳng.

**Quá trình biên soạn:**

Trên cơ sở tham khảo các giáo trình, tài liệu về môn học Nghiệp vụ giao nhận vận tải bảo hiểm, kết hợp với thực tế nghề nghiệp của nghề Thương mại điện tử, giáo trình này được biên soạn có sự tham gia tích cực của các giáo viên có kinh nghiệm cùng với những ý kiến đóng góp quý báu của các chuyên gia về lĩnh Nghiệp vụ giao nhận vận tải bảo hiểm.

**Mối quan hệ của tài liệu với chương trình, mô đun/môn học:**

Căn cứ vào chương trình đào tạo nghề Thương mại điện tử cung cấp cho người học những kiến thức cơ bản về Nghiệp vụ giao nhận vận tải bảo hiểm trong xu thế hội nhập toàn cầu, giúp người học có cái nhìn mới, hiểu Tâm lý học như một nghề chuyên môn và có vai trò rất quan trọng để nâng cao lợi thế cạnh tranh của doanh nghiệp trong giai đoạn phát triển kinh tế hiện nay. Môn học giới thiệu các khái niệm, định nghĩa, quan điểm, giá trị, mục đích, phương pháp, và các kỹ thuật, xây dựng hệ thống Nghiệp vụ giao nhận vận tải bảo hiểm để người học có được cái nhìn tổng quát trước khi đi vào chuyên sâu.

Cấu trúc chung của giáo trình Nghiệp vụ giao nhận vận tải bảo hiểm gồm

Giáo trình được biên soạn trên cơ sở các văn bản quy định của Nhà nước và tham khảo nhiều tài liệu liên quan có giá trị. Song chắc hẳn quá trình biên soạn không tránh khỏi những thiếu sót nhất định. Ban biên soạn mong muốn và thực sự cảm ơn những ý kiến nhận xét, đánh giá của các chuyên gia, các thầy cô đóng góp cho việc chỉnh sửa để giáo trình ngày một hoàn thiện hơn.

*Lâm Đồng, ngày……tháng……năm………*

**Chủ biên**

***Hoàng Tuấn Phong***

Mục lục

[TUYÊN BỐ BẢN QUYỀN 2](#_Toc53959855)

[LỜI GIỚI THIỆU 3](#_Toc53959856)

[1. Vận tải hàng hóa bằng đường biển 9](#_Toc53959857)

[1.1. Thị trường thuê tàu. 9](#_Toc53959858)

[1.1.1. Định nghĩa và phân loại 9](#_Toc53959859)

[1.1.2. Giá cước thuê tàu 10](#_Toc53959860)

[1.1.3. Nghiệp vụ thuê tàu 10](#_Toc53959861)

[1.2. Nghiệp vụ thuê tàu chợ 14](#_Toc53959862)

[1.2.1. Khái niệm và đặc điểm của phương thức thuê tàu chợ. 14](#_Toc53959863)

[1.2.2. Trình tự các bước thuê tàu 15](#_Toc53959864)

[1.2.3. Vận đơn đường biển 15](#_Toc53959865)

[1.2.3.1. Chức năng của vận đơn 15](#_Toc53959866)

[1.3. Nghiệp vụ thuê tàu chuyến 18](#_Toc53959867)

[1.3.1. Khái niệm và đặc điểm của phương thức thuê tàu chuyến 18](#_Toc53959868)

[1.3.2. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu chuyến 19](#_Toc53959869)

[1.3.3. Các loại hợp đồng mẫu 25](#_Toc53959870)

[1.4. Nghiệp vụ thuê tàu định hạn 26](#_Toc53959871)

[1.4.1. Đặc điểm của phương thức thuê tàu định hạn 26](#_Toc53959872)

[1.4.2. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu định hạn 26](#_Toc53959873)

[1.5. Nghiệp vụ chuyên chở hàng hoá bằng container. 27](#_Toc53959874)

[1.5.1. Gửi hàng nguyên container 27](#_Toc53959875)

[1.5.2. Gửi hàng lẻ 29](#_Toc53959876)

[1.5.3. Gửi hàng kết hợp (FCL/LCL- LCL/FCL) 30](#_Toc53959877)

[1.5.4. Giá cước và chi phí chuyên chở hàng hoá bằng container 31](#_Toc53959878)

[2. Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không 31](#_Toc53959879)

[2.1. Đặc điểm vận tải hàng không 31](#_Toc53959880)

[2.1.1. Đối tượng vận chuyển hàng khôngs 32](#_Toc53959881)

[2.1.2. Cước hàng không 32](#_Toc53959882)

[2.2. Chứng từ vận tải hàng không - khiếu nại và bồi thường 34](#_Toc53959883)

[2.2.1. Chứng từ dùng trong vận tải hàng không 34](#_Toc53959884)

[2.2.2. Khiếu nại và bồi thường 35](#_Toc53959885)

[2.3. Trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hoá theo luật hàng không dân dụng Việt nam 36](#_Toc53959886)

[2.3.1.Trách nhiệm của người chuyên chở 36](#_Toc53959887)

[2.3.2. Trách nhiệm yêu cầu lập và cấp vận đơn 38](#_Toc53959888)

[2.3.3. Trách nhiệm giao hàng 38](#_Toc53959889)

[2.4. Các tổ chức hàng không quốc tế 38](#_Toc53959890)

[3. Vận tải hàng hóa bằng đường bộ và đường sắt 39](#_Toc53959891)

[3.1. Vận tải hàng hoá bằng đường bộ 39](#_Toc53959892)

[3.1.1. Ký kết và thực hiện hợp đồng vận tải 39](#_Toc53959893)

[3.1.2. Trách nhiệm của người chuyên chở 40](#_Toc53959894)

[3.1.3. Khiếu kiện 41](#_Toc53959895)

[3.2. Vận tải bằng đường sắt 42](#_Toc53959896)

[3.2.1.Thể lệ chuyên chở đường sắt Việt nam 42](#_Toc53959897)

[3.2.2.Liên vận đường sắt quốc tế 45](#_Toc53959898)

[4. Vận tải đa phương thức/vận tải liên hợp 46](#_Toc53959899)

[4.1. Cơ sở pháp lý 46](#_Toc53959900)

[4.2. Người kinh doanh vận tải đa phương thức 48](#_Toc53959901)

[4.2.1. Định nghĩa 48](#_Toc53959902)

[4.2.2. Các loại MTO 48](#_Toc53959903)

[4.2.3. Trách nhiệm của MTO đối với hàng hoá 48](#_Toc53959904)

[4.3. Chứng từ vận tải liên hợp 49](#_Toc53959905)

[4.3.1. Hình thức vận tải liên hợp 52](#_Toc53959906)

[4.3.2. Nội dung vận tải liên hợp 53](#_Toc53959907)

[4.3.3. Các loại vận tải liên hợp 54](#_Toc53959908)

[5. Thực hành 55](#_Toc53959909)

[1.Tổng quan về giao nhận hàng hóa 56](#_Toc53959910)

[1.1 . Khái niệm 57](#_Toc53959911)

[1.2 . Địa vị pháp lý của người giao nhận 57](#_Toc53959912)

[1.3 . Quyền hạn trách nhiệm của người giao nhận 58](#_Toc53959913)

[1.4 . Các tổ chức giao nhận trên thế giới và ở Việt nam 59](#_Toc53959914)

[2. Nghiệp vụ giao nhận 60](#_Toc53959915)

[2.1. Giao nhận hàng hoá xnk tại cảng biển 61](#_Toc53959916)

[2.2. Giao nhận hàng hoá xnk bằng container 64](#_Toc53959917)

[2.3. Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường hàng không 65](#_Toc53959918)

[2.5 . Những lưu ý khi xếp hàng vào container. 67](#_Toc53959919)

[1. Khái niệm chung 70](#_Toc53959920)

[1.1. Bảo hiểm 70](#_Toc53959921)

[1.1.1.Khái niệm 70](#_Toc53959922)

[1.1.2.Các nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm 71](#_Toc53959923)

[1.2. Rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa 71](#_Toc53959924)

[1.2.1. Khái niệm 71](#_Toc53959925)

[1.2.2. Các loại rủi ro 72](#_Toc53959926)

[1.3. Tổn thất trong bảo hiểm hàng hóa 73](#_Toc53959927)

[1.3.1.Khái niệm 73](#_Toc53959928)

[1.3.2.Các loại tổn thất 73](#_Toc53959929)

[2. Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa 74](#_Toc53959930)

[2.1. Khái niệm 74](#_Toc53959931)

[2.2.Tính chất của hợp đồng bảo hiểm 74](#_Toc53959932)

[2.3. Các loại hợp đồng bảo hiểm 75](#_Toc53959933)

[2.4. Nội dung hợp đồng bảo hiểm hàng hóa 75](#_Toc53959934)

[2.5. Nghĩa vụ của các bên theo hợp đồng bảo hiểm 76](#_Toc53959935)

[2.6. Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm, phí bảo hiểm 77](#_Toc53959936)

[2.7. Quy trình kỹ thuật mua bảo hiểm hàng hóa 78](#_Toc53959937)

[3. Các điều kiện bảo hiểm hiện hành trên thị trường 79](#_Toc53959938)

[3.1. Các điều kiện bảo hiểm hàng hoá xnk. 79](#_Toc53959939)

[3.2. Các điều kiện bảo hiểm hàng hoá vận chuyển nội địa. 79](#_Toc53959940)

[4. Những công việc cần làm để được bồi thường khi có tổn thất 80](#_Toc53959941)

[4.1. Các bước tiến hành khiếu nại đòi bồi thường 80](#_Toc53959942)

[4.2. Các chứng từ cần xuất trình cho công ty bảo hiểm 81](#_Toc53959943)

Chương 1: Nghiệp vụ vận tải

*Mục tiêu:*

- Hiểu được ý nghĩa của việc giành quyền vận tải trong hợp đồng mua bán ngoại thương và sự phân chia trách nhiệm về vận tải trong hợp đồng mua bán (theo incoterms dưới góc độ vận tải);

- Nắm được đặc điểm của các nghiệp vụ thuê tàu và trình tự các bước thuê tàu để vận dụng vào thực tiễn;

- Hiểu được những nội dung cơ bản và phân biệt được các chứng từ vận tải, hợp đồng thuê tàu và các loại vận đơn đường biển, vận đơn đường sắt và đường hàng không;

- Có khả năng soạn thảo và lập được các chứng từ vận tải, hợp đồng vận tải, vận đơn để thực hiện trong thực tiễn.

# 1. Vận tải hàng hóa bằng đường biển

# 1.1. Thị trường thuê tàu.

## 1.1.1. Định nghĩa và phân loại

Thị trường thuê tàu - danh từ, trong tiếng Anh được dùng bởi cụm từ Freight Market.

Thị trường thuê tàu hay thị trường vận tải biển là hệ thống các mối quan hệ kinh tế - xã hội trong lĩnh vực vận tải đường biển đối với một loại hàng hoá và khu vực địa lí nhất định.

Thị trường thuê tàu là nơi tiến hành mua bán sản phẩm vận tải đường biển, nơi tiến hành quan hệ cung cầu về sản phẩm vận tải đường biển, lợi ích của chủ tàu và chủ hàng, từ đó hình thành nên giá cước thuê tàu

Bản chất thị trường thuê tàu

Các yếu tố hình thành nên thị trường thuê tàu

- Yếu tố cung, tức khả năng chuyên chở hàng hoá của đội tàu buôn, mà đại diện là các chủ tàu.

- Yếu tố cầu, tức nhu cầu chuyên chở hàng hoá, mà đại diện là các chủ hàng có hàng hoá cần chuyên chở.

- Giá cả, tức giá cước thuê tàu, được hình thành trên cơ sở quan hệ cung cầu và mối quan hệ về quyền lợi của chủ tàu và chủ hàng.

Phân loại thị trường thuê tàu

- Thị trường khu vực Bắc Âu, Bắc Mỹ, Nam Mỹ, Trung Cận Đông, châu Phi, Đông Nam Á...

- Thị trường thuê tàu chở hàng khô, thuê tàu chở hàng lỏng, thuê tàu chở hàng đông lạnh.

- Thị trường thuê tàu chợ, thuê tàu chuyến, thuê tàu theo thời hạn, thuê tàu tự do, thuê tàu độc quyền.

## 1.1.2. Giá cước thuê tàu

Giá cước thuê tàu là giá trị của sản phẩm vận tải đường biển được biểu thị bằng tiền. Trên thị trường thuê tàu thường gặp các loại giá thuê tàu sau:

- Giá thuê tàu chuyến - (Freight). Giá cước này được sử dụng trên thị trường thuê tàu để chuyên chở hàng hoá theo từng chuyến. Mức cước thuê tàu chuyến là Freight Rate.

- Giá cước thuê tàu chợ - (Liner Tariff). Giá cước này được sử dụng trên thị trường thuê tàu chợ.

- Giá cước thuê tàu theo thời hạn - (Hire). Giá cước này được sử dụng trên thị trường thuê tàu theo thời hạn.

Các loại giá cước thuê tàu nói trên phụ thuộc vào nhiều yếu tố như: cơ chế hình thành giá thuê tàu; tính chất biến động, cách tập hợp chi phí; quan hệ cung cầu trên thị trường thuê tàu...

## 1.1.3. Nghiệp vụ thuê tàu

#### 1.1.3.1. Sự phân chia trách nhiệm về vận tải trong hợp đồng mua bán ngoại thương (Incoterms dưới góc độ vận tải)

Điều kiện cơ sở giao hàng là tập hợp những quy định có tính nguyên tắc của việc giao nhận hàng hóa giữa các bên giao dịch về việc phân chia trách nhiệm, phân chia chi phí và di chuyển rủi ro trong quá trình giao nhận hàng hóa được quy định trong văn bản được gọi là Incoterms (International Commercial Terms - Các điều kiện thương mại quốc tế). Nội dung của nó sẽ thể hiện được

- Trách nhiệm của 2 bên trong việc tiến hành giao nhận hàng

- Chi phí về giao nhận hàng do ai chịu, và chịu những khoản nào

- Xác định được điểm rủi ro, tại thời điểm nào thì rủi ro về hàng được chuyển giao (điểm tới hạn).

Theo cách hiểu đơn giản nhất, bất cứ hợp đồng ngoại thương nào trên đó cũng phải thể hiện 1 trong các điều khoản của Incoterm, vì dựa vào đó người ta có thể biết được bên mua bên bán, phải chịu trách nhiệm và nghĩa vụ thế nào trong việc vận chuyển hàng như thế nào, chi phí phân chia ra sao, rủi ro bên nào chịu....

Nhìn chung Incoterm cũng là những quy ước để từ đó việc giao nhận hàng được thuận lợi, nên nếu có các điều khoản thỏa thuận ngoài, không nhất thiết các bên phải thực hiện giao nhận hàng theo đúng như điều khoản Incoterm trên hợp đồng.

Thời điểm chuyển giao rủi ro về giao nhận hàng giữa người mua và người bán:

Ví dụ

Cty JACKMA bên China ký hợp đồng xuất khẩu hàng với Cty CHIPU bên Việt Nam ,hàng là 1 Container gạch đá, điều kiện giao hàng là FOB Shanghai Port (Incoterm 2010). Trong quá trình đưa container hàng lên tàu, cần cẩu bị rớt, container chưa kịp bốc lên tàu thì rơi quách xuống biển. Vậy bây giờ ai chịu trách nhiệm về cái này, bên mua hay bên bán?

1. EXW (EXWORK) giao hàng tại xưởng (địa điểm quy định...)

Trên thực tế có thể có các tên gọi khác nhau tùy theo từng trường hợp sau:

Ex factory (giao tại xưởng): giá xuất xưởng, Ex Mime (giao tại mỏ): giá xuất mỏ, Ex Warehouse (giao tại kho)

• Nghĩa vụ chính của người bán:

- Theo điều kiện này, người bán chỉ phải giao hàng tại kho của mình khi người mua thông báo sẽ đến lấy hàng. Người bán không có trách nhiệm bốc hàng lên phương tiện vận tải giúp người mua.

- Tuy nhiên trong thực tế người bán hầu như chịu trách nhiệm support (giúp đỡ) người mua bốc hàng lên phương tiện vận tải, vì chẳng có lý nào xe nâng hạ, nhân công sẵn có mà lại bắt thằng mua tốn thêm đống chi phí bốc hàng lên.

• Nghĩa vụ của người mua:

- Nhận hàng tại cơ sở hay địa điểm đã thỏa thuận với người bán trong hợp đồng

- Thuê vận tải và tiến hành việc tổ chức vận tải và làm tất cả các công việc liên quan để đưa hàng ra khỏi nước xuất khẩu và tới đích của mình

- Chịu mọi chi phí phát sinh trong việc vận chuyển hàng hóa (chi phí kiểm tra hàng hóa, thuê phương tiện vận chuyển, chi phí Local Charge, thông quan xuất khẩu, nhập khẩu, chi phí mua bảo hiểm nếu cần…)

2. FCA (FREE CARRIER) giao hàng cho người chuyên chở tại 1 điểm đã được chỉ định.

• Nghĩa vụ chính của người bán:

- Theo điều kiện này, người bán chỉ phải giao hàng cho người mua tại 1 điểm được chỉ định trước trong hợp đồng ghi rõ, không phải là kho. Chú ý điểm chỉ định này phải được thỏa thuận cụ thể và tất nhiên phải thuận lợi cho người mua để làm cac thủ tục liên quan đến hải quan và vận chuyển hàng.

- Người bán chịu trách nhiệm làm thủ tục thông quan hàng hóa (chú ý vấn đề này nhé)

• Nghĩa vụ của người mua:

- Nhận hàng tại cơ sở hay địa điểm đã thỏa thuận với người bán trong hợp đồng

- Thuê vận tải, tiến hành việc tổ chức vận chuyển và làm tất cả các công việc còn lại để đưa hàng ra khỏi nước xuất khẩu và tới đích của mình

- Chịu mọi chi phí phát sinh trong việc vận chuyển hàng hóa (chi phí kiểm tra hàng hóa, thuê vận tải, chi phí local charge tại cảng xuất-nhập , thông quan nhập khẩu, chi phí mua bảo hiểm nếu cần…)

Chú ý điều kiện này dùng trong hàng AIR nhiều hơn.

3. FOB (FREE ON BOARD): Giao lên tàu (cảng giao hàng xác định).

Theo điều kiện này người bán chịu mọi trách nhiệm và chi phí mua hàng cho đến khi hàng được giao xong lên tàu tại cảng bốc qui định. Từ thời điểm đó trở đi người bán không còn trách nhiệm gì nữa. Nghĩa vụ của các bên được phân định như sau:

• Nghĩa vụ của bên bán:

- Làm tất cả các công việc cần thiết cho đến khi hàng được giao lên tàu : Vận chuyển nội địa, làm thủ tục thông quan xuất khẩu, xin giấy phép…

- Chịu mọi trách nhiệm chi phí, rủi ro và tổn thất về hàng hóa trước khi hàng được giao lên tàu như các chi phí về đóng gói, bao bì kiểm hàng, chi phí thông quan hàng hóa, chi phí local charge tại cảng xuất.

• Nghĩa vụ của người mua:

- Ký kết hợp đồng vận tải biển và trả tiền cước phí, tức là chỉ định người vận tải và kịp thời thông báo cho người bán trong thời gian hợp lý để người bán còn tiến hành làm các thủ tục để kịp lịch tàu, làm các công việc còn lại để đưa được hàng về địa điểm đích.

- Chịu mọi chi phí rủi ro và tổn thất về hàng hóa kể từ khi hàng được giao xong lên tàu.

Chú ý theo lý thuyết FOB chỉ được dùng trong vận chuyển hàng SEA, tuy nhiên hàng AIR nhiều khi vẫn ghi là điều kiện FOB, được hiểu với ý nghĩa tương đương, tức là giao lên máy bay thay vì tàu chuyên chở.

4. CFR (Cost and Freight) : Tiền hàng và cước phí (cảng đến xác định).

• Nghĩa vụ của người bán:

- Làm tất cả các công đoạn liên quan đến vận tải, thông quan hàng hóa xuất khẩu ,ký kết hợp đồng vận tải đường biển và trả cước phí cho đến cảng đích qui định trong HĐ

- Chịu mọi chi phí phát sinh trong việc vận chuyển hàng hóa từ kho của mình đến cảng của nước nhập khẩu (chi phí kiểm tra hàng hóa, chi phí local charge tại cảng đi, thông quan xuất khẩu, chi phí thuê tàu….)

• Nghĩa vụ của người mua:

- Tiến hành làm các thủ tục thông quan tại cảng đến và các công việc cần thiết khác để đưa hàng về kho.

- Chịu tất cả các chi phí phát sinh liên quan đến việc nhận hàng: chi phí Local charge tại cảng đến, chi phí thông quan nhập khẩu, chi phí xin giấy phép nhập khẩu nếu cần…

5. CIF (Cost, Insurance and Freight) : Tiền hàng, bảo hiểm và cước phí (cảng đến xác định).

• Nghĩa vụ của người bán:

- Làm tất cả các công đoạn liên quan đến vận tải, thông quan hàng hóa xuất khẩu ,ký kết hợp đồng vận tải đường biển và trả cước phí cho đến cảng đích qui định trong HĐ

- Chịu mọi chi phí phát sinh trong việc vận chuyển hàng hóa từ kho của mình đến cảng của nước nhập khẩu (chi phí kiểm tra hàng hóa, chi phí local charge tại cảng đi, thông quan xuất khẩu, chi phí thuê tàu….)

- Mua bảo hiểm cho hàng hóa

• Nghĩa vụ của người mua:

- Tiến hành làm các thủ tục thông quan tại cảng đến và các công việc cần thiết khác để đưa hàng về kho.

- Chịu tất cả các chi phí phát sinh liên quan đến việc nhận hàng: chi phí Local charge tại cảng đến, chi phí thông quan nhập khẩu, chi phí xin giấy phép nhập khẩu nếu cần…

6. CPT (Freight or carriage paid to destination).

• Nghĩa vụ của người bán:

- Ký hợp đồng vận tải và trả toàn bộ cước phí vận tải đến điểm dỡ quy định trong hợp đồng tại nước của người mua, chú ý người bán trong điều khoản này không được ghi là có trách nhiệm làm thủ tục thông quan tại cảng nhập và đóng các phí liên quan đến quá trình nhập khẩu.

- Thông quan xuất khẩu , xin giấy phép xuất khẩu và trả các khoản phí, lệ phí, các chi phí phát sinh để hàng được phép xuất (nếu có).

• Nghĩa vụ của người mua:

- Chịu mọi rủi ro và tổn thất cũng như các chi phí phát sinh không nằm trong tiền cước vận tải kể từ khi hàng được giao qua cho người vận tải đầu tiên.

- Thông quan nhập khẩu và nộp các khoản tiền để hàng được nhập khẩu, làm các giấy tờ, thủ tục cần thiết để nhận hàng.

Chú ý trong thực tế điểm dở hàng quy định thường chính là cảng đến, như vậy trong hầu hết các TH nó giống như điều kiện CFR, chẳng quan nó được dùng chủ yếu trong hàng AIR, còn CFR lại dùng trong vận chuyển hàng SEA.

7. CIP (Carriage, Insurance Paid to: Cước phí, phí bảo hiểm trả đến (địa điểm đến xác định)

Trong điều kiện này, nghĩa vụ của người mua và người bán tương đương như điều kiện CPT, tuy nhiên người bán trong TH này phải có trách nhiệm mua bảo hiểm hàng hóa vận chuyển.

8. DDP (Delivered Duty Paid): giao tới đích đã nộp thuế(…đích quy định).

• Nghĩa vụ của bên bán:

- Thuê vận tải và tiến hành việc tổ chức vận chuyển và chịu mọi chi phí hao hụt, rủi ro và làm tất cả các công việc để giao hàng cho người mua tại địa điểm (Thường là kho của người mua) tại nước của nhập khẩu.

- Chịu mọi chi phí phát sinh trong việc vận chuyển hàng hóa (chi phí kiểm tra hàng hóa, chi phí local charge cảng xuất và nhập, thông quan xuất khẩu, nhập khẩu , chi phí thuế , lệ phí của cả nước xuất khẩu và nhập khẩu…cho đến khi giao hàng cho người mua tại địa điểm chỉ định.

• Nghĩa vụ của người mua:

- Nhận hàng tại kho, không phải làm gì.

#### 1.1.3.2. Ý nghĩa của việc giành quyền vận tải trong hợp đồng mua bán ngoại thương.

**Dưới đây là một số lợi ích khi dành được quyền vận tải quốc tế**

- Nếu hợp đồng không quy định cụ thể, chủ động hoàn toàn trong tổ chức vận chuyển như chọn phương tiện, hành trình, người vận chuyển có lợi nhất cho mình. Điều này cũng đạt được phương án tối ưu trong vận chuyển: đáp ứng nhu cầu, vận chuyển an toàn với hành trình ngắn nhất, chi phí rẻ nhất.

- Thúc đẩy sự phát triển của phương tiện vận tải và các ngành dịch vụ trong nước có liên quan, không cần thuê ở nước ngoài

- Tăng thu giảm chi ngoại tệ. VD: xuất theo CIF, CIP, DES, DEQ sẽ tăng thu ngoại tệ, trong khi đó nhập FOB, FAS, FCA, EXW làm giảm chi ngoại tệ

- Nếu hợp đồng không quy định cụ thể chính xác ngày giao hàng, chủ động trong vận chuyển. Người bán gom đủ hàng sẽ thuê tàu, người mua thuê được tàu sẽ điều tàu đi nhận hàng.

- Chủ động trong đàm phán, ký kết hợp đồng vận tải

- Có ý nghĩa trong quá trình hội nhập quốc tế: nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải trong nước, tham gia phân công lao động quốc tế.

Tuy nhiên, trong một số trường hợp, doanh nghiệp xuất nhập khẩu không nên giành quyền vận tải để tránh những rủi ro về hàng hóa và các rui ro khác.

**Phân tích những trường hợp không nên giành quyền vận tải**

- Không am hiểu về thị trường vận tải

- Xét thấy việc thuê phương tiện vận tải là khó khăn

- Cước phí vận tải dự đoán sẽ tăng mạnh so với thời điểm ký kết hợp đồng mua bán

- Thị trường thuộc về đối tác trên bàn đàm phán: cần mua gấp hoặc bán gấp

- Quy định của pháp luật và tập quán thương mại

- Chênh lệch giữa giá có cước và không cước nhỏ hơn chi phí vận tải với người mua và lớn hơn chi phí vận tải với người bán

Để có thể ký kết hợp đồng hiệu quả trong giao dịch thương mại quốc tế, cá nhân và doanh nghiệp cần có hiểu biết cơ bản về điều kiện cơ sở giao hàng (Incoterms) và điều kiện chính trị xã hội trến thế giới.

# 1.2. Nghiệp vụ thuê tàu chợ

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

**Khái niệm**

Tầu chợ là tầu chạy thường xuyên trên một tuyến đường nhất định, ghé qua những cảng nhất định theo một lịch trình định trước.  
 Tầu chợ hoạt động trên tuyến đường nhất định nên người ta còn gọi là tậu định tuyến.

Lịch chạy tầu thường được các hãng tầu công bố trên các phương tiện thông tin đại chúng để phục vụ khách hàng.

Thuê tàu chợ (Booking Shipping Space) là việc chủ hàng liên hệ với chủ tàu hoặc đại lý của chủ tàu yêu cầu dành chỗ trên tàu để chuyên chở hàng hóa từ cảng này đến cảng khác.

Thuê tầu chợ hay người ta còn gọi là lưu cước tầu chợ (liner booking note).  
 Thuê tầu chợ là chủ hàng (shipper) trực tiếp hay thông qua người môi giới (broker) yêu cầu chuyển tầu (ship owner) giành cho mình thuê một phần chiếc tầu để chuyên chở háng hoá từ cảng này đến cảng khác.  
Mối quan hệ giữa người thuê với người cho thuê trong phương thức thuê tầu chợ được điều chỉnh bằng một chứng từ được gọi là [vận đơn đường biển](http://cnqtdn.googlepages.com/ocean-bill-of-lading).  
Nội dung của vận đơn đường biển do hãng tầu quy định sẵn.

**Đặc điểm**

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

Có trang bị thiết bị xếp dỡ riêng.

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

Quan hệ của chủ tàu và chủ hàng được điều chỉnh bởi Vận đơn đường biển (Bill of lading).

Điều kiện, điều khoản chuyên chở được in trên vận đơn.

Cước phí tàu chợ thường bao gồm cả chi phí xếp dỡ, được tính theo biểu cước (Tariff) của hãng tàu.

Chủ tàu là người chuyên chở, chịu trách nhiệm về hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển.

**Ưu điểm**:

Số lượng hàng gửi không hạn chế.

Thủ tục Gửi – Nhận hàng đơn giản.

Biểu cước ổn định.

Chủ động.

**Nhược điểm:**

Cước cao.

Chủ hàng không được thỏa thuận các điều kiện chuyên chở.

Thời gian vận chuyển lâu.

## 1.2.2. Trình tự các bước thuê tàu

Quy tình thuê tầu 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 tầu hỏi tầu đề vận chuyển hàng hoá cho mình.  
    + Bước 2: Người môi giới chào tầu hỏi tầu bằng việc gửi giấy lưu cước tầu chợ (liner booking note)Giấy lưu cước thường được in sẵn thành mẫu, trên đó có các thông tin cần thiết để người ta điền vào khi sử dụng, việc lưu cước tầu 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 cuớc với hãng tầu.  
    + Bước 3: Người môi giới với chủ tầu thoả 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 tầu.  
    + Bước 5: Chủ hàng đón lịch tầu để vận chuyển hàng hoá ra cảng giao cho tầu.  
    + Bước 6: Sau khi hàng hoá đã được xếp lên tầu, chủ tầu hay đại diện của chủ tầu sẽ cấp cho chủ hàng một bộ vận đơn theo yêu cầu của chủ hàng.Qua các bước tiến hành thuê tầu chợ chúng ta thấy người ta không ký hợp đồng thuê tầu. Khi chủ hàng có nhu cầu gửi hàng bằng tầu chợ chỉ cần thể hiện trên giấy lưu cước với hãng tầu và khi hãng tầu đồng ý nhận hàng để chở thì khi nhận hàng, hãng tầu sẽ phát hành vận đơn cho ngươì gửi hàng. Vận đơn khi đã phát hành nghĩa là chủ tầu có trách nhiệm thực hiện việc vận chuyển lô hàng

## 1.2.3. Vận đơn đường biển

 (Ocean Bill of Lading - B/L)

Vận đơn đường biển là chứng từ chuyên chở hàng hoá bằng đường biển do người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở phát hành cho người gửi hàng sau khi hàng hoá đã được xếp lên tầu hoặc sau khi nhận hàng để xếp.

## 1.2.3.1. Chức năng của vận đơn

Theo [điều 81](http://cnqtdn.googlepages.com/bo-luat-hang-hai-viet-nam-chuong-5) [Bộ Luật hàng hải](http://cnqtdn.googlepages.com/bo-luat-hang-hai-viet-nam), vận đơn có 3 chức năng chính sau đây:  
 Thứ nhất, vận đơn là “bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận lên tầu số hàng hoá với số lượng, chủng loại, tình trạng như ghi rõ trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng”.  
Thực hiện chức năng này, vận đơn là biên lai nhận hàng của người chuyên chở cấp cho người xếp hàng. Nếu không có ghi chú gì trên vận đơn thì những hàng hoá ghi trong đó đương nhiên được thừa nhận có “Tình trạng bên ngoài thích hợp” (In apperent good order and condition).  
Ðiều này cũng có nghĩa là người bán (người xuất khẩu) đã giao hàng cho người mua (người nhập khẩu) thông qua người chuyên chở và người chuyên chở nhận hàng hoá như thế nào thì phải giao cho người cầm vận đơn gốc một cách hợp pháp như đã ghi trên vận đơn ở cảng dỡ hàng.  
 Thứ hai, “vận đơn gốc là chứng từ có giá trị, dùng để định đoạt và nhận hàng” hay nói đơn giản hơn vận đơn là chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hoá ghi trong vận đơn. Vì vậy, vận đơn có thể mua bán, chuyển nhượng được. Việc mua bán, chuyển nhượng có thể được thực hiện nhiều lần trước khi hàng hoá được giao. Cứ mỗi lần chuyển nhượng như vậy, người cầm vận đơn gốc trong tay là chủ của hàng hoá ghi trong vận đơn, có quyền đòi người chuyên chở giao hàng cho mình theo điều kiện đã quy định trong vận đơn tại cảng đến.  
 Thứ ba, vận đơn đường biển là bằng chứng xác nhận hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng đường biển đã được ký kết.Trong trường hợp thuê tầu chuyến, trước khi cấp vận đơn đường biển, người thuê tầu và người cho thuê tầu đã ký kết với nhau một hợp đồng thuê tầu chuyến (charter party).  
Khi hàng hoá được xếp hay được nhận để xếp lên tầu, người chuyên chở cấp cho người gửi hàng vận đơn đường biển. Vận đơn được cấp xác nhận hợp đồng vận tải đã được ký kết.  
Trong trường hợp thuê tầu chợ thì không có sự ký kết trước một hợp đồng thuê tầu như thuê tầu chuyến mà chỉ có sự cam kết (từ phía tầu hay người chuyên chở) sẽ dành chỗ xếp hàng cho người thuê tâù.  
Sự cam kết này được ghi thành một văn bản, gọi là giấy lưu cước ([booking note](http://exportvietnam.googlepages.com/booking-note)).  
Vậy vận đơn được cấp là bằng chứng duy nhất xác nhận hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển đã được ký kết. Nội dung của vận đơn là cơ sở pháp lý để giải quyết mọi tranh chấp xảy ra sau này giữa người phát hành và người cầm giữ vận đơn.

#### 1.2.3.2. Các loại vận đơn

Vận đơn đường biển rất đa dạng, phong phú, được sử dụng vào những công việc khác nhau tuỳ theo nội dung thể hiện trên vận đơn. Trong thực tiễn buôn bán quốc tế, có rất nhiều căn cứ để phân loại vận đơn, cụ thể như sau:

- Nếu căn cứ vào tình trạng xếp dỡ hàng hoá thì vận đơn được chia thành 2 loại: vận đơn đã xếp hàng (shipped on board bill of lading) và vận đơn nhận hàng để xếp (received for shipment bill of lading).  
- Nếu căn cứ vào quyền chuyển nhượng sở hữu hàng hoá ghi trên vận đơn thì vận đơn lại được chia thành 3 loai: vận đơn đích danh (straight bill of lading), vận đơn vô danh hay còn gọi là vận đơn xuất trình (bill of lading to bearer) và vận đơn theo lệnh (bill of lading to order of...)  
- Nếu căn cứ vào phê chú của thuyền trưởng trên vận đơn, người ta lại có vận đơn hoàn hảo (Clean bill of lading) và vận đơn không hoàn hảo (unclean of lading).  
- Nếu căn cứ vào hành trình của hàng hoá thì vận đơn lại được chia thành: vận đơn đi thẳng (direct bill of lading), vận đơn chở suốt (through bill of lading) và vận đơn vận tải liên hợp hay vận đơn đa phương thức (combined transport bill of lading or multimodal transport bill of lading).  
- Nếu căn cứ vào phương thức thuê tầu chuyên chở lại có vận đơn tầu chợ (liner bill of lading) và vận đơn tầu chuyến (voyage bill of lading) hay vận đơn container (container of lading).  
- Nếu căn cứ vào giá trị sử dụng và lưu thông ta có vận đơn gốc (original bill of lading) và vận đơn copy (copy of lading).  
  
Ngoài ra còn có [Surrendered B/L](http://exportvietnam.googlepages.com/surrender-bill-of-lading) Seaway bill, Congen bill... Tuy nhiên theo Bộ luật hàng hải Việt nam vận đơn được ký phát dưới 3 dạng: vận đơn đích danh, vận đơn theo lệnh, vận đơn xuất trình.

#### 1.2.3.3. Quy tắc quốc tế điều chỉnh vận đơn

Hiện nay có 2 nguồn luật quốc tế chính về vận tải biển, đó là:  
- Công ước quốc tế để thống nhất một số thể lệ về vận đơn đường biển, gọi tắt là [Công ước Brussels 1924](http://exportvietnam.googlepages.com/hague-rulls-1924) và hai Nghị định thử sửa đổi Công ước Brussels 1924 là :

+ Nghị định thư sửa đổi Công ước Brussels 1924 gọi tắt là nghị định thư 1968. ([Visby Rules - 1968](http://exportvietnam.googlepages.com/visby-rulls-1968))  
+ Nghị định thư năm 1978

- Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, gọi tắt là Công ước Hamburg 1978

#### 1.2.3.4. Nội dung chủ yếu của vận đơn

Vận đơn có nhiều loại do nhiều hãng tầu phát hành nên nội dung vận đơn cũng khác nhau. Vận đơn được in thành mẫu, thường gồm 2 mặt, có nội dung chủ yếu như sau:  
Mặt thứ nhất thường gồm những nội dung:

- Số vận đơn (number of bill of lading)  
- Người gửi hàng (shipper)- Người nhận hàng (consignee)  
  
- Ðịa chỉ thông báo (notify address)  
- Chủ tầu (shipowner)  
- Cờ tầu (flag)  
- Tên tầu (vessel hay name of ship)  
- Cảng xếp hàng (port of loading)  
- Cảng chuyển tải (via or transhipment port)  
- Nơi giao hàng (place of delivery)  
- Tên hàng (name of goods)  
- Kỹ mã hiệu (marks and numbers)  
- Cách đóng gói và mô tả hàng hoá (kind of packages and discriptions of goods)  
- Số kiện (number of packages)  
- Trọng lượng toàn bộ hay thểtích (total weight or mesurement)  
- Cước phí và chi chí (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 tải (thườnglà master’s signature)

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 tầu in sẵn, người thuê tầu 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 tầu 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.

# 1.3. Nghiệp vụ thuê tàu chuyến

## 1.3.1. Khái niệm và đặc điểm của phương thức thuê tàu chuyến

a.Khái niệm tầu chuyến

Tầu chuyến là tầu không chạy thường xuyên trên một tuyến đường nhất định, không ghé qua những cảng nhất định và không theo một lịch trình định trước.

b. Ðặc điểm của tầu chuyến

Căn cứ vào hoạt động của tầu chuyến, chúng ta có thể rút ra những đặc điểm của tầu chuyến như sau

:\* Ðối tượng chuyên chở của tầu chuyếnTầu chuyến 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 tầu.

\* Tầu vận chuyển

Tầu vận chuyển theo phương thức chuyến thường có cấu tạo một boong, miệng hầm lớn để thuận tiện cho việc bốc hàng.

\* Ðiều kiện chuyên chở

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

.\* Cước phí

Cước tầu chuyến khác với cước tầu chợ, cước tầu chuyến do người thuê và người cho thuê thoả thuận đưa vào hợp đồng, nó có thể bao gồm cả chi phí xếp dỡ hoặc không tuỳ quy định.

Cước tầu chuyến thườngbiến động hơn cước tầu chợ

\* Thị trường tầu chuyến

Thị trường tầu chuyến thường được người ta chia ra làm các thị trường khu vực căn cứ vào phạm vi hoạt động của tầu

## 1.3.2. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu chuyến

Khái quát về hợp đồng thuê tầu chuyến

Hợp đồng thuê tầu chuyến là một dạng của hợp đồng thuê tầu, chúng ta có thể đưa ra khái niệm về hợp đồng thuê tầu chuyến như sau:

Hợp đồng thuê tầu chuyến là hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng đường biển, trong đó người chuyên chở cam kết sẽ chuyên chở hàng hoá từ một hay một số cảng này đến một hay một số cảng khác giao cho người nhận còn người thuê tầu cam kết sẽ thanh toán cuớc phí theo đúng như thoả thuận của hợp đồng.

Người chuyên chở (carrier) trong hợp đồng thuê tầu chuyến có thể là chủ tầu (ship-owner) nhưng cũng có thể không phải là chủ tầu mà chỉ là người thuê tầu của người khác để kinh doanh lấy cước.

Còn người thuê tầu để chuyên chở hàng hoá có thể là người xuất khẩu và cũng có thể là người nhập khẩu theo điều kiện và cơ sở giao hàng được áp dụng trong hợp đồng mua bán ngoại thương.

Song trên thực tế người thuê tầu và người cho thuê tầu rất ít khi trực tiếp ký hợp đồng với nhau.

Trong thuê tầu nói chung và thuê tầu chuyến nói riêng, người ta hay thông qua đại lý hoặc người môi giới để tiến hành việc thuê tầu.

Người môi giới hay đại lý thường là những người có chuyên môn, am hiểu về thị trường thuê tầu, luật hàng hải, tập tục của các cảng... chính vì vậy khi thay mặt cho người thuê hay người cho thuê tầu để ký kết hợp đồng chuyên chở sẽ bảo đảm quyền lợi cho người uỷ thác tốt hơn.

b. Mối quan hệ giữa hợp đồng thuê tầu chuyến với vận đơn

Khi chuyên chở hàng hoá bằng tầu chuyến, chúng ta cần phân biệt hợp đồng thuê tầu (C/P) với vận đơn theo hợp đồng thuê tầu.

Hai loại chứng từ này đều liên quan tới hàng hoá chuyên chở nhưng có sự khác nhau.

Theo thông lệ Hàng hải quốc tế và [bộ luật Hàng hải của Việt nam (điều 71-1)](http://cnqtdn.googlepages.com/bo-luat-hang-hai-viet-nam-chuong-5), hợp đồng thuê tầu là cơ sở pháp lý xác định trách nhiệm và nghia vụ giữa người thuê tầu và người chuyên chở.

Sau khi hàng hoá được xếp lên tầu, người chuyên chở hoặc đại diện của họ có nghĩa vụ ký phát vận đơn (B/L) cho người giao hàng. Người giao hàng (người bán) dùng vận đơn để có cơ sở đòi tiền người mua.

Trong luật Hàng hải quốc tế cũng như điều 81-3 bộ luật Hàng hải Việt nam thì vận đơn là cơ sở pháp lý để điều chỉnh quan hệ giữa người chuyên chở và người nhận hàng ở cảng đến.

Như vậy, khi chuyên chở hàng hoá được bán theo điều kiện CIF hay CFR người chuyên chở trở thành chủ thể của hai mối quan hệ pháp lý khác nhau và độc lập với nhau. Theo cuốn “Carriage by sea” (trang 350 - London 1973) của luật sư người Anh (Carver) thì người nhận hàng nhận vận đơn từ người bán hàng và vận đơn đó quy định trách nhiệm của chủ tầu với người cầm giữ vận đơn (ở cảng đích), nó độc lập với hợp đồng thuê tầu, trừ trường hợp hai bên quy định rõ trong vận đơn có ghi chú và đưa nội dung hợp đồng thuê tầu vào đó.

Chính vì vậy mặc dù người cầm giữ vận đơn có thể nhận biết qua vận đơn rằng có tồn tại một hợp đồng thuê tầu như thế nhưng vận đơn khi đã chuyên cho người nhận hàng (người cầm giữ vận đơn) thì nó sẽ tạo ra một hợp đồng mới ràng buộc chủ tầu với người có vận đơn theo các điều kiện ghi trên vận đơn.

Thông thường, trong hợp đồng thuê tầu quy định nếu có tranh chấp sẽ giải quyết tại Trọng tài nước nào. Ngược lại trong vận đơn cũng có điều khoản trọng tài nói rõ khi có tranh chấp giữa người chuyên chở và người nhận hàng, tranh chấp đó sẽ được giải quyết ở đâu, theo luật nào (thường dẫn chiếu tới quy tắc Hague -Visby).

Như vậy không thể lấy điều khoản trọng tài trong hợp đồng thuê tầu để giải quyết tranh chấp phát sinh từ vận đơn và ngược lại (trừ vận đơn có quy định áp dụng điều khoản của hợp đồng thuê tầu) vì điều khoản trọng tài trong hai chứng cứ pháp lý này điều chỉnh hai loại quan hệ và chủ thể pháp lý khác nhau

Thực tế trong quá trình chuyên chở, 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 tầu tuỳ theo các trường hợp sau đây:

+ Trường hợp 1:

Người nhận hàng đồng thời là người ký hợp đồng thuê tầu, khi có tranh chấp phát sinh đối với người chuyên chở sẽ lấy hợp đồng thuê tầu để giải quyết tranh chấp.

+ Trường hợp 2:

Người nhận hàng không phải là người ký hợp đồng thuê tầu, khi có tranh chấp phát sinh đối với người chuyên chở sẽ lấy vận đơn để giải quyết tranh chấp

+ Trường hợp 3: Vận đơn đã chuyển nhượng cho người khác, khi có tranh chấp phát sinh giữa người chuyên chở với người cầm vận đơn sẽ lấy vận đơn để giải quyết tranh chấp.

+ Trường hợp 4:

Vận đơn có dẫn chiếu đến các điều khoản của hợp đồng thuê tầu thì sẽ lấy các điều khoản của hợp đồng thuê tầu để giải quyết tranh chấp.

Ðối với loại vận đơn này thường trên vận đơn người ta ghi rõ “vận đơn dùng với hợp đồng thuê tầu” - Bill of lading to be used with charter party,.

c. Nguồn luật điều chỉnh hợp đồng thuê tầu.

Hợp đồng thuê tầu chuyến là kết quả đàm phán giữa người thuê và người cho thuê tầu.

Trong hợp đồng người ta quy định rất rõ và cụ thể quyền lợi và nghĩa vụ của người thuê và người cho thuê bằng các điều khoản ghi trên hợp đồng. Chính vì thế, trong quá trình thực hiện hợp đồng nếu có tranh chấp xảy ra giữa người chuyên chở và người thuê người ta sẽ lấy hợp đồng để giải quyết các tranh chấp.

Tất cả các điều khoản quy định trong hợp đồng đều có giá trị pháp lý để điều chỉnh hành vi giữa các bên.

Các điều khoản này buộc các bên ký kết phải thực hiện đúng như nội dung của nó. Bên nào thực hiện không đúng những quy định của hợp đồng có nghĩa là vi phạm hợp đồng. Khi vi phạm những điều khoản đã cam kết, bên vi phạm sẽ phải chịu hoàn toàn trách nhiệm đối với những hậu quả do hành động vi phạm của mình gây ra.Nguồn luật điều chỉnh CP là luật quốc gia chứ không phải các quy tắc quốc tế điều chỉnh vận đơn.

Trong các mẫu hợp đồng thuê tầu chuyến 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 nước nào đó; tham chiếu đến luật hàng hải nước nào và xử tại hội đồng

Trọng tài nào do hai bên thoả thuận. Thường các mẫu hợp đồng thuê tầu chuyến dẫn chiếu đến luật hàng hải Anh hoặc Mỹ.d. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tầu chuyến Hợp đồng thuê tầu chuyến là hợp đồng rất phức tạp có nhiều điều khoản khác nhau để xác định rõ trách nhiệm và quyền lợi của các bên.

Hợp đồng thuê tầu chuyến có nhiều loại, song nhìn chung nội dung của hợp đồng bao gồm các điều khoản chủ yếu sau đây:

\* Chủ thể của hợp đồng:Chủ thể của hợp đồng thuê tầu chuyến bao gồm: chủ tầu (hoặc người chuyên chở) và người thuê tầu (người xuất khẩu hoặc người nhập khẩu).

Trong hợp đồng thuê tầu cần ghi rõ tên, địa chỉ của các bên. Những đại lý hoặc người môi giới là người được uỷ thác để ký hợp đồng thuê tầu thì phải ghi rõ ở cuối hợp đồng chữ “chỉ là đại lý - as Agent Only” mục đích để xác định tư cách của người ký hợp đồng.

\* Ðiều khoản về tầu

Tầu là công cụ để vận chuyển hàng hoá nên ở điều khoản này người ta quy định cụ thể các đặc trưng cơ bản của con tầu mà hai bên đã thoả thuận như: tên tầu, quốc tịch tầu, chất lượng, động cơ, trọng tải, dung tích, mớn nước, vị trí của tầu....Trường hợp chủ tầu muốn giành được quyền thay thế tầu thì bên cạnh tên con tầu sẽ ghi thêm: “hoặc một tầu được thay thế khác - or/and Subssitute sister ship”. Khi phải thay thế tầu, chủ tầu phải báo trước cho người thuê biết và đảm bảo tầu thay thế phải có những đặc điểm kỹ thuật tương tự như tầu đã quy định trong hợp đồng.

\* Ðiều khoản về thời gian tàu đến cảng xếp hàng Là thời gian tàu phải đến cảng xếp hàng nhận hàng để chuyên chở theo quy định.Như vậy ở điều khoản này chủ tàu phải có trách nhiệm điều tàu đến cảng xếp hàng đúng thời gian quy định trong tư thế sẵn sàng nhận hàng để xếp.

Có nhiều cách quy định thời gian tàu đến cảng xếp hàng như: quy định cụ thể, quy định khoảng hoặc quy định sau.

Trường hợp tàu đến trước thời gian quy định, người thuê tàu không nhất thiết phải giao hàng, nhưng nếu giao hàng thời gian sẽ tính vào thời gian làm hàng, ngược lại tàu đến mà chưa có hàng để giao thì số ngày tàu phải chờ đợi sẽ tính vào thời gian làm hàng.

Khi ký hợp đồng, tàu được thuê đang ở gần cảng xếp hàng, hai bên có thể thoả thuận theo các điều khoản sau:Prompt: Nghĩa là tàu sẽ đến cảng xếp hàng vài ba ngày sau khi ký hợp đồng.Promptismo: Nghĩa là tàu sẽ xếp hàng ngay trong ngày ký hợp đồng.Spot promt: Nghĩa là tàu sẽ 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 (extimated time of arrival- ETA)+ Ngày huỷ hợp đồng:

Ngày huỷ hợp đồng thường là ngày cuối cùng của thời gian tàu phải đến cảng xếp hàng.Cũng có trường hợp người ta quy định ngày huỷ hợp đồng muộn hơn một chút.Về mặt pháp lý việc tàu đến muộn là vi phạm hợp đồng, mọi chi phí đưa tàu đến cảng xếp hàng là chủ tàu phải tự gánh chịu. Song thực tế không phải tàu đến muộn là người thuê tàu huỷ hợp đồng, việc huỷ hợp đồng hay không người ta còn căn cứ vào từng trường hợp cụ thể

\* Ðiều khoản về hàng hoá:

Khi thuê tàu chuyên chở một khối lượng hàng hoá nhất định, thì hai bên phải quy định rõ tên hàng, loại bao bì, các đặc điểm của hàng hoá.

Người thuê chở hai loại hàng hoá trên cùng một chuyến tàu thì chú ý ghi chú vào hoặc tránh việc tranh chấp sau này. Quy định như vậy có nghĩa là người đi thuê tàu muốn giành quyền lựa chọn hàng (cargo option).Về số lượng hàng hoá, có thể thuê chở theo trọng lượng hoặc theo thể tích, tuỳ đặc điểm của mặt hàng. Rất ít khi người ta quy định chính xác về số lượng hàng hoá thuê chuyên chở, mà thường ghi kèm theo tỷ lệ hơn kém (dung sai). Khi gửi thông báo sẵn sàng xếp hàng, thuyền trưởng sẽ tuyên bố chính thức số lượng hàng hoá chuyên chở. Người thuê tàu có trách nhiệm xếp đầy đủ toàn bộ số lượng hàng hóa đã được thông báo (Full and complete cargo).Nếu giao và xếp lên tàu ít hơn số lượng quy định, người chuyên chở sẽ thu tiền cước khống (Dead freight). Ngược lại, người chuyên chở không nhận hết số lượng quy định thì người thuê tàu có quyền lợi đòi bồi thường những chi phí liên quan đến việc tàu bỏ lại hàng.

\* Ðiều khoản về cảng bốc dỡ

Hai bên thỏa thuận tên một cảng hoặc một vài cảng xếp hàng (loading port). Cảng bốc dỡ quy định trong hợp đồng phải là cảng an toàn (safe port) đối với tàu về mặt hàng hải và chính trị xã hội. Ðể mở rộng quyền hạn của mình về việc thay đổi cảng xếp dỡ khi cần thiết, chủ tàu thường đưa thêm câu hoặc nơi nào gần đấy 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 lie always afloat).

Khi ký kết hợp đồng, ta nên thỏa thuận gạch bỏ bớt đoạn này. Riêng thuật ngữ always afloa (luôn luôn đậu nổi) nên thêm vào or safe aground (chạm đất an toàn) nhất là khi cảng bốc/ dỡ chịu ảnh hưởng của phù sa bồi lấp và thuỷ triều. Trong trường hợp chưa xác định được cảng bốc/ dỡ thì có thể quy định cảng bốc dỡ theo sự lựa chọn của người thuê tàu.Nếu quy định một số cảng bốc dỡ hoặc khu vực cảng bốc dỡ (Range of port), thì phải quy định thêm thứ tự địa lý của cảng xếp dỡ (port to be in Geographitical rotain) để giảm thời gian và chi phí đi lại của tàu, thứ tự địa lý của cảng xếp phụ thuộc vào luồng tàu chạy và sự lựa chọn của chủ tàu.

Số lượng cảng bốc dỡ có ảnh hưởng trực tiếp đến mức cước thuê tàu. Vì vậy, người thuê tàu cần cố gằng xác định rõ cảng xếp dỡ cụ thể, tránh ký kết chung chung về cảng xếp dỡ

\* Ðiều khoản về cước phí thuê tàu:

Cước phí thuê tàu chuyến (Freight) do chủ tàu và người thuê tàu thương lượng và quy định rõ trong hợp đồng thuê tàu. đây là một điều khoản quan trọng cua hợp đồng thuê tàu chuyến. Hai bên thoả thuận những nội dung sau

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

Bên cạnh mức cước thuê tàu, hai bên còn phải thoả thuận chi phí xếp dỡ thuộc về ai.

+ Số lượng hàng hoá tính tiền cước:

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

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

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

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

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

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

\* Ðiều khoản về chi phí bốc dỡ:

Chi phí bốc dỡ chiếm một tỷ trọng khá lớn trong giá cước chuyên chở hàng hoá. Trong trường hợp thuê tàu chuyến bao giờ cũng có điều khoản quy định về phân chia chi phí bốc dỡ giữa chủ tàu và người đi thuê tàu, trong thực tiễn đi thuê tàu, thường áp dụng nhiều công thức mẫu về phân chia chi phí bốc dỡ. Song các điều kiện dưới đây thường được áp dụng phổ biến nhất:

+ Theo điều kiện miễn chi phí bốc dỡ hàng (Free in = FI), tức là chủ tàu được miễn chi phí xếp hàng lên tàu, nhưng chịu chi phí bốc dỡ hàng khỏi tàu. Ðể phân định chính xác và cụ thể hơn đối với chi phí sắp đặt (Stowage) và san hàng (Trimming) trong hầm tàu cần ghi “Free in and Stowage” (FI.S) hoặc “Free in and Trimming” (FI.T)+ Theo “điều kiện miễn chi phí dỡ hàng” (Free out = FO), tức là chủ tàu được miễn chi phí dỡ hàng khỏi tàu, nhưng phải chịu chi phí bốc hàng lên tàu. Người nhận hàng phải chịu toàn bộ chi phí dỡ hàng từ hầm tàu lớn của cảng. Cụ thể thường ghi “Cargo to be taken by receivers out of ship’s free expense to the vessel”

.+ Theo “điều kiện miễn cả chi phí xếp dỡ hàng” (Free in and out - FIO) tức là chủ tàu được miễn chi phí bốc dỡ hàng lên tàu, lẫn chi phí dỡ hàng khỏi tàu.

Ngoài ra còn quy định miễn thêm cả chi phí sắp đặt, san hàng bằng cách ghi: FI.O.S hoặc FI.O.T.Việc lựa chọn điều kiện và chi phí bốc dỡ nào trong hợp đồng thuê tàu, trước hết phải phụ thuộc vào điều kiện cơ sở giao hàng trong hợp đồng mua bán ngoại thương.

Mục đích của việc lựa chọn này là để phân định rõ ràng trách nhiệm của các bên tránh trả chi phí bốc dỡ hàng hai lần (cho người chuyên chở và người bán hàng); trả những chi phí không thuộc trách nhiệm của mình, thuận lợi cho công việc tổ chức bốc dỡ hàng ở cảng.

\* Ðiều khoản về thời gian bốc dỡ:

Là khoảng thời gian do hai bên thoả thuận dành cho người đi thuê tàu tiến hành công việc bốc dỡ hàng lên tàu hoặc dỡ hàng khỏi tàu gọi là “thời gian cho phép” (allowed time).

Nếu người đi thuê tàu hoàn thành công việc bốc hàng hoặc dỡ hàng sớm hơn thời gian cho phép, thì được hưởng tiền thưởng bốc hoặc dỡ hàng nhanh (Despatch money).

Ngược lại, người đi thuê tàu hoàn thành công việc bốc hoặc dỡ hàng chậm hơn thời gian cho phép, thì bị phạt bốc dỡ hàng chậm (Demurrage)

.Ðể tính thời gian cho phép bốc dỡ hàng, trong hợp đồng có thể quy định: một số ngày cố định (ví dụ: 15 ngày bốc và 12 ngày dỡ) hoặc quy định mức bốc dỡ trung bình (loading/and/disharging rate) cho cả tàu trong một ngày.Khái niệm về “ngày” trong việc tính thời gian bốc dỡ hàng của hợp đồng thuê tàu chuyến được hiểu theo nghĩa sau đây:

+ Ngày (days) là ngày theo lịch.

+ Ngày liên tục (Runing days), những ngày kế tiếp nhau trên lịch kể cả ngày lễ, ngày chủ nhật.

+ Ngày làm việc (working days) là những ngày làm việc chính thức tại các cảng do luật pháp của từng nước quy định.

+ Ngày làm việc 24 giờ liên tục (Woking days of 24 consecutive hours) là ngày làm việc 24 giờ, chứ không phải là ngày làm việc 8 giờ. Một ngày làm việc liên tục được tính từ nửa đêm hôm trước đến nửa đêm hôm sau.

+ Ngày làm việc tốt trời (Weather woking days) là những ngày thời tiết tốt cho phép tiến hành công việc bốc hoặc dỡ hàng. Ngày mưa, gió, bão là thời tiết xấu không thể tiến hành bốc hoặc dỡ hàng nên không tính

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

+ Ngày lễ (holidays) bao gồm những ngày lễ quốc gia và ngày lễ quốc tế. Trong ngày lễ này thường nghỉ làm việc, nhưng cũng có thể tiến hành bốc dỡ hàng tuỳ theo quy định của hợp đồng.Từ những khái niệm về ngày nói trên, ta thấy được thời gian cho phép bốc dỡ hàng khác hẳn so với ngày tính trên lịch thông thường. Chẳng hạn quy định thời gian cho phép bốc dỡ hàng trong hợp đồng thuê tàu chuyến theo các cách sau

- Thời gian cho phép bốc và dỡ hàng là 10 ngày làm việc tốt trời 24 giờ liên tục, không kể chủ nhật và ngày lễ, trừ phi có sử dụng(cargo to be loaded and discharge in 10 weather working days of 24 consecutive hours, Sundays, holidays excepted, unless used= WWD, S, H, E, X, U, U).

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

Thời gian cho phép bốc dỡ hàng bắt đầu tính từ khi nào? Mốc để bắt đầu tính thời gian cho phép bốc dỡ mỗi hợp đồng thuê tàu quy định một khác nhưng đều căn cứ vào thời gian đưa hoặc chấp nhận thông báo sẵn sàng bốc dỡ theo quy định của hợp đồng.

Trong hợp đồng cũng phải quy định rõ: thời gian tàu phải chờ bến đậu (time lost in waiting for berth) có tính vào thời gian cho phép bốc dỡ hay không?Tiền thưởng bốc dỡ nhanh (despatch money) là số tiền mà chủ tàu thưởng cho người đi thuê tàu khi họ hoàn thành công việc bốc dỡ hàng trước thơì gian cho phép.

Tiền phạt bốc dỡ chậm (Demurrage money) là tiền mà người đi thuê tàu bị phạt khi họ hoàn thành việc bốc dỡ hàng sau thời gian cho phép.

Mức tiền thưởng thông thường chỉ bằng 1/2 mức tiền phạt.

Nguyên tắc của phạt bốc dỡ chậm là “Khi bị phạt thì luôn luôn bị phạt” (once on demurrag, always on demurrage), tức là một khi đã phạt thì những ngày tiếp theo kể cả ngày chủ nhật, ngày lễ, ngày xấu trời đều bị phạt.Nhưng tiền thưởng lại quy định theo 2 trường hợp: thưởng cho tất cả thời gian tiết kiệm được (all time saved) hoặc chỉ thưởng cho thời gian làm việc tiết kiệm được (working time saved).

\* Ðiều khoản về trách nhiệm và miễn trách của người chuyên chở:

Trong hợp đồng thuê tàu đều quy định người chuyên chở có trách nhiệm đối vời những hư hỏng, mất mát của hàng hoá trong các trường hợp sau

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

- Do xếp đặt hàng hoá không tốt (Bad stowage), do bảo quản hàng hoá không chu đáo.Người chuyên chở cũng được miễn trách nhiệm (exemptions from liabitily) đối với những hư hỏng, mất mát của hàng hoá do các nguyên nhân và trường hợp sau

:- Do thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển, cướp biển- Do ẩn tỳ của tàu và máy móc- Do bản chất của hàng hoá

- Do cháy, nhưng không do lỗi của sĩ quan thuỷ thủ trên tàu.- Do chiến tranh và các hoạt động bị bắt, tịch thu của chính phủ.

\* Các điều khoản khácTrong hợp đồng thuê tàu, có nhiều các điều khoản khác trong đó cần lưu ý: điều khoản về Trọng tài (arbitration clause), điều khoản về hai tàu đâm và nhau cùng có lỗi (Both to blame conlison clause), điều kiện thông báo tàu ETA (expected time of arrival), điều khoản kiểm đếm (tally clause).

## 1.3.3. Các loại hợp đồng mẫu

Hợp đồng thuê tàu chuyến là một văn bản pháp lý ký kết giữa chủ tàu và người đi thuê tàu để chuyên chở hàng hoá.

Hợp đồng thuê tàu chuyến ký kết nhằm thực hiện hợp đồng mua bán ngoại thương. Vì vậy nội dung, các điều khoản qui định của hợp đồng thuê tàu chuyến phải phù hợp với những quy định về thuê tàu của hợp đồng mua bán.

Nghiệp vụ thuê tàu chuyến khá phức tạp như đã trình bày ở trên. Chính vì vậy để đi đến việc ký kết hợp đồng chủ tàu cũng như người thuê tàu phải tổn phí nhiều thời gian để giao dịch đàm phán.Ðể đơn giản hoá các thủ tục hành chính, giảm bớt thời gian giao dịch đàm phán, đồng thời hạn chế các tranh chấp xảy ra trong quá trình thực hiện, các tổ chức hàng hải quốc tế và quốc gia, các luật sư đã quan tâm đặc biệt đến việc tiêu chuẩn hoá hợp đồng thuê tàu, phát hành những hợp đồng thuê tàu chuyến mẫu để sử dụng trong thuê tàu.

Sau khi thống nhất, người lập hợp đồng chỉ cần điền thêm những điều khoản cụ thể vào chỗ trống đồng thời để gạch đi những câu những từ không có thoả thuận và bổ sung theo những điều không có trong mẫu. Hợp đồng thuê tàu chuyến mẫu chỉ mang tính bắt buộc khi hai bên đã thống nhất ký kết quốc tế.

# 1.4. Nghiệp vụ thuê tàu định hạn

## 1.4.1. Đặc điểm của phương thức thuê tàu định hạn

Phương thức thuê tàu định hạn có đặc điểm:

- Người thuê tàu được quyền quản lí và sử dụng con tàu trong một thời gian nhất định. Người thuê tàu phải tìm hàng hóa để chở và có thể chở nhiều chuyến trong thời gian thuê.

- Văn bản điều chỉnh mối quan hệ giữa chủ tàu và người thuê tàu là hợp đồng định hạn (Time Charter Party).

- Hợp đồng thuê tàu định hạn mang tính chất là một hợp đồng thuê tài sản được kí kết giữa chủ tàu và người thuê tàu, qui định những nội dung trên: tên chủ tàu, người thuê tàu, tên tàu, trọng tải, dung tích đăng kí, dung tích chứa hàng, khả năng đi biển của tàu, thời gian và địa điểm giao tàu, trả tàu, thời gian thuê, vùng biển được phép kinh doanh, tiền thuê, phân chia một số chi phí hoạt động của tàu như: nhiên liệu, nước ngọt...

- Người thuê tàu phải trả cho chủ tàu tiền thuê (Hire) chứ không phải tiền cước (Freight). Tiền thuê tàu được tính theo ngày hoặc tháng cho toàn bộ tàu hoặc theo một đơn vị trọng tải hay dung tích của tàu.

- Ngoài tiền thuê tàu, người thuê tàu còn phải chịu các chi phí hoạt động của con tàu (Operation Cost) như: nhiên liệu, nước ngọt, cảng phí, đại lí phí, hoa hồng môi giới, vật liệu chèn lót...

- Chủ tàu không đóng vai trò là người chuyên chở. Khi đi chở thuê theo chuyến thì người thuê tàu (Time Charterer) sẽ đóng vai trò là người chuyên chở chứ không phải chủ tàu.

- Với những đặc điểm trên, người thuê tàu thường sử dụng phương thức thuê tàu định hạn khi thị trường thuê tàu nhộn nhịp, giá cước có xu hướng tăng, việc thuê tàu chuyến khó khăn.

Hiện nay, người thuê tàu ở Việt Nam ít sử dụng phương thức thuê tàu theo thời hạn.

## 1.4.2. 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 chuyến. Hợp đồng thuê tàu định hạn có thể coi như một dạng của hợp đồng thuê tài sản.

-Chủ thể của hợp đồng

Người cho thuê tàu: thường là chủ tàu.

Người thuê tàu: có thể là chủ hàng hoặc các chủ tàu khác thuê tàu để bổ sung năng lực vận tải trong một thời hạn nhất định.

-Điều khoản về tàu (ship clause)

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.

-Điều khoản về thời gian thuê (Duration chartering)

Thời gian thuê tàu có thể là 6 tháng, 1 năm; hoặc lâu hơn tuỳ 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) đựơc 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

-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 ) hoặc cũng có thể tính theo thuê bao cả tàu theo ngày.

Tiền cước có thể 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 sửa chữa định kỳ hay máy móc tàu bị hỏng do lỗi của chủ tàu.

-Điều khoản về phân chia chi phí có liên quan

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:

Các khoản chi phí của thuyền viên trên tàu (lương, tiền ăn,..); 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

 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 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 khảon về huỷ hợp đồng; điều khoản về khiếu nại, trọng tài hay luật xét xử…

# 1.5. Nghiệp vụ chuyên chở hàng hoá bằng container.

## 1.5.1. Gửi hàng nguyên container

Các hãng tàu chợ định nghĩa thuật ngữ FCL như sau:  
FCL là xếp hàng nguyên container, người gửi hàng và người nhận hàng chịu trách nhiệm đóng gói hàng và dỡ hàng khỏi container. Khi người gửi hàng có khối lượng hàng đồng nhất đủ để chứa đầy một container hoặc nhiều container, người ta thuê một hoặc nhiều container để gửi hàng.

Theo cách gửi FCL/ FCL, trách nhiệm về giao nhận, bốc dỡ và các chi phí khác được phân chia như sau:

**a) Trách nhiệm của người gửi hàng (Shipper)**

Người gửi hàng FCL sẽ có trách nhiệm:

– Thuê và vận chuyển container rỗng về kho hoặc nơi chứa hàng của mình để đóng hàng.

– Ðóng hàng vào container kể cả việc chất xếp, chèn lót hàng trong container.

– Ðánh mã ký hiệu hàng và ký hiệu chuyên chở.

– Làm thủ tục hải quan và niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu.

– Vận chuyển và giaocontainer cho người chuyên chở tại bãi container (CY), đồng thời nhận vận đơn do người chuyên chở cấp.

– Chịu các chi phí liên quan đến các thao tác nói trên.

Việc đóng hàng vào container cũng có thể tiến hành tại trạm đóng hàng hoặc bãi container của người chuyên chở. Người gửi hàng phải vận chuyển hàng hóa của mình ra bãi container và đóng hàng vào container.

**b) Trách nhiệm của người chuyên chở ( Carrier).**

Người chuyên chở có những trách nhiệm sau:

–  Phát hành vận đơn cho người gửi hàng.

– Quản lý, chăm sóc, gửi hàng hóa chất xếp trong container từ khi nhận container tại bãi container (container yard) cảng gửi cho đến khi giao hàng cho người nhận tại bãi container cảng đích.

– Bốc container từ bãi container cảng gửi xuống tàu để chuyên chở, kể cả việc chất xếp container lên tàu.

– Dỡ container khỏi tàu lên bãi container cảng đích.

– Giao container cho người nhận có vận đơn hợp lệ tại bãi container.

– Chịu mọi chi phí về thao tác nói trên.

**c) Trách nhiệm của người nhận chở hàng**

Người nhận chở hàng ở cảng đích có trách nhiệm:

– Thu xếp giấy tờ nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.

– Xuất trình vận đơn (B/L) hợp lệ với người chuyên chở để nhận hàng tại bãi container.

– Vận chuyển container về kho bãi của mình, nhanh chóng rút hàng và hoàn trả container rỗng cho người chuyên chở (hoặc công ty cho thuê container).

– Chịu mọi chi phí liên quan đến thao tác kể trên, kể cả chi phí chuyên chở container đi về bãi chứa container.

## 1.5.2. Gửi hàng lẻ

LCL là những lô hàng đóng chung trong một container mà người gom hàng (người chuyên chở hoặc người giao nhận) phải chịu trách nhiệm đóng hàng và dỡ hàng vào – ra container. Khi gửi hàng, nếu hàng không đủ để đóng nguyên một container, chủ hàng có thể gửi hàng theo phương pháp hàng lẻ.

Người kinh doanh chuyên chở hàng lẻ gọi là người gom hàng (consolidator) sẽ tập hợp những lô hàng lẻ của nhiều chủ, tiến hành sắp xếp, phân loại, kết hợp các lô hàng lẻ đóng vào container, niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu và làm thủ tục hải quan, bốc container từ bãi chứa cảng gửi xuống tàu chở đi, dỡ container lên bãi chứa cảng đích và giao cho người nhận hàng lẻ.

**a) Trách nhiệm của người gửi hàng.**

– Vận chuyển hàng hóa từ nơi chứa hàng của mình trong nội địa đến giao cho người nhận hàng tại trạm đóng container (CFS – Container Freight Station) của người gom hàng và chịu chi phí này.

– Chuyển cho người gom hàng những chứng từ cần thiết liên quan đến hàng hóa, vận tải và quy chế thủ tục hải quan.

– Nhận vận đơn của người gom hàng (Bill of Lading) và trả cước hàng lẻ.

**b) Trách nhiệm người chuyên chở.**

Người chuyên chở hàng lẻ có thể là người chuyên chở thực- tức là các hãng tàu và cũng có thể là người đứng ra tổ chức việc chuyên chở nhưng không có tàu.

+ Người chuyên chở thực:

Là người kinh doanh chuyên chở hàng hóa lẻ trên danh nghĩa người gom hàng. Họ có trách nhiệm tiến hành nghiệp vụ chuyên chở hàng lẻ rnhư đã nói ở trên, ký phát vận đơn thực (LCL/LCL) cho người gửi hàng, bốc container xuống tàu, vận chuyển đến cảng đích, dỡ container ra khỏi tàu, vận chuyển đến bãi trả hàng và giao hàng lẻ cho người nhận hàng theo vận đơn mà mình đã ký phát ở cảng đi.

+ Người tổ chức chuyên chở hàng lẻ.

Là người đứng ra tổ chức chuyên chở hàng lẻ, thường do các công ty giao nhận đứng ra kinh doanh trên danh nghĩa người gom hàng. Như vậy trên danh nghĩa, họ chính là người chuyên chở chứ không phải là người đại lý (Agent). Họ chịu trách nhiệm suốt quá trình vận chuyển hàng từ khi nhận hàng lẻ tại cảng gửi cho đến khi giao hàng xong tại cảng đích. Vận đơn người gom hàng (House Bill of Lading). Nhưng họ không có phương tiện vận tải để tự kinh doanh chuyên chở vì vậy người gom hàng phải thuê tàu của người chuyên chở thực tế để chở các lô hàng lẻ đã xếp trong container và niêm phong, kẹp chì.

Quan hệ giữa người gom hàng lúc này là quan hệ giữa người thuê tàu và người chuyên chở.

Người chuyên chở thực bốc container lên tàu, ký phát vận đơn cho người gom hàng (Vận đơn chủ – Master Ocean of Bill Lading), vận đơn cảng đích, dỡ container, vận chuyển đến bãi container và giao cho đại lý hoặc đại diện của người gom hàng ở cảng đích.

**c) Trách nhệm của người nhận hàng lẻ**

– Thu xếp giấy phép nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.

– Xuất trình vận đơn hợp lệ với người gom hàng hoặc đại diện của người gom hàng để nhận hàng tại bãi trả hàng ở cảng đích.

– Nhanh chóng nhận hàng tại trạm trả hàng (CFS)

## 1.5.3. Gửi hàng kết hợp (FCL/LCL- LCL/FCL)

Phương pháp gửi hàng này là sự kết hợp của phương pháp FCL và LCL. Tuỳ theo điều kiện cụ thể, chủ hàng có thể thoả thuận với người chuyên chở để áp dụng phương pháp gửi hàng kết hợp. Phương pháp gửi hàng kết hợp có thể là:

– Gửi nguyên, giao lẻ (FCL/LCL)

– Gửi lẻ, giao nguyên (LCL/FCL)

Khi giao hàng bằng phương pháp kết hợp, trách nhiệm của chủ hàng và người chuyên chở cũng có sự thay đổi phù hợp. Ví dụ: Gửi nguyên, giao lẻ (FCL/LCL) thì trách nhiệm của chủ gửi và người chuyên chở khi gửi như là phương pháp gửi nguyên nhưng khi nhận, trách nhiệm của chủ nhận và người chuyên chở như phương pháp gửi hàng lẻ.

## 1.5.4. Giá cước và chi phí chuyên chở hàng hoá bằng container

Cách tính giá cước vận chuyển hàng hóa bằng container của các đơn vị vận tải thường dựa vào các tiêu chí sau:

- Phương thức vận chuyển container lựa chọn: đường biển, đường bộ, đường sắt, đường hàng không

- Loại, kích cỡ container: container khô, lạnh; container 20 feet, 40 feet; chuyên dụng hay không chuyên dụng.

- Địa điểm cần giao hàng tới (nội địa hay trong nước, khoảng cách xa hay gần)

- Chủng loại, số lượng hàng hóa cần vận chuyển

- Trọng lượng hàng hóa đóng trong container

- Các dịch vụ hỗ trợ đi kèm.

Cước vận chuyển container thường phân làm 3 loại:

Cước vận chuyển tính theo mặt hàng: Đây là mức cước container áp dụng cho từng mặt hàng riêng biệt, người chuyên chở sẽ căn cứ vào khả năng sử dụng trung bình của container mà tính toán để ấn định giá cước.

Cước vận chuyển tính chung cho tất cả các mặt hàng: Theo cách tính này, tất cả mặt hàng đều phải trả một giá cước chung cho một chuyến container mà không bàn về giá trị của hàng hóa. Người chuyên chở sẽ căn cứ vào tổng chi phí dự tính của chuyến đi chia cho số container dự tính vận chuyển.

Cước phí hàng lẻ: Loại cước này sẽ được tính theo trọng lượng, thể tích hoặc giá trị của hàng hóa mà ấn định mức cước. Bên cạnh đó sẽ có thêm một số chi phí như bến bãi, phí lấy hàng, phí lấy hàng khỏi container.

# 2. Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không

**Vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không** hay còn được hiểu đơn giản là sử dụng các phương tiện máy bay để **vận chuyển hàng hóa**. **Hàng hóa** được đóng gói kĩ càng và cho lên các máy bay chở **hàng** chuyên dụng hoặc buồng chở **hàng** của máy bay **vận chuyển** hành khách.

# 2.1. Đặc điểm vận tải hàng không

- Các tuyến đường vận tải hàng không hầu hết là các đường thẳng nối hai điểm vận tải với nhau.

- Tốc độ của vận tải hàng không cao, tốc độ khai thác lớn, thời gian vận chuyển nhanh.

- Vận tải hàng không an toàn hơn so với các phương tiện vận tải khác.

- Vận tải hàng không luôn đòi hỏi sử dụng công nghệ cao.

- Vận tải hàng không cung cấp các dịch vụ tiêu chuẩn hơn hẳn so với các phương thức vận tải khác.

- Vận tải hàng không đơn giản hoá về về chứng từ thủ tục so với các phương thức vận tải khác.

\* Bên cạnh ưu điểm trên, vận tải hàng không cũng có những hạn chế sau:

- Cước vận tải hàg không cao.

-Vận tải hàng không không phù hợp với vận chuyển hàng hoá kồng kềnh, hàng hoá có khối lượng lớn hoặc có giá trị thấp.

- Vận tải hàng không đòi hỏi đầu tư lớn về cơ sở vật chất kỹ thuật cũng như đào tạo nhân lực phục vụ.

## 2.1.1. Đối tượng vận chuyển hàng khôngs

* Thư tín hàng không, bưu phẩm nhanh
* Động vật sống, nội tạng người, hài cốt
* Dược phẩm
* Những món đồ giá trị (vàng, kim cương)
* Thiết bị kỹ thuật (hàng công nghệ cao, phụ tùng máy bay, tàu biển, xe hơi)
* Hàng tiêu dùng xa xỉ (đồ điện tử, thời trang)
* Hàng dễ hư hỏng (thực phẩm, hoa tươi, hàng ướp bằng đá khô)

## 2.1.2. Cước hàng không

Hàng hoá chuyên chở có thể phải chịu cước theo trọng lượng nhỏ và nặng, theo thể tích hay dung tích chiếm chỗ trên máy bay đối với hàng hoá nhẹ và cồnh kềnh. Đối với những loại hàng hóa có giá trị cao thì giá cước sẽ được tính dựa theo trị giá của hàng trên một đơn vị thể tích hay trọng lượng.

Tuy nhiên cước hàng hoá không được nhỏ hơn cước tối thiểu.  
Cước phí trong vận tải hàng không được quy định trong các biểu cước thống nhất. Hiệp hội vận tải hàng không Quốc tế – IATA (International Air Transport Association) đã có quy định về quy tắc, thể lệ tính cước và cho ấn hành trong biểu cước hàng không, viết tắt là TACT (The Air Cargo Tariff).

**Một số loại cước hàng không**

\* Cước hàng bách hoá (GCR- general cargo rate)

Là cước áp dụng cho hàng bách hoá thông thường vận chuyển giữa hai điểm. Cước này được giảm nếu khối lượng hàng hoá gửi tăng lên.

Cước hàng bách hoá được chia làm hai loại:

– Ðối với hàng bách hoá từ 45 kg trở xuóng thì áp dụng cước hàng bách hoá thông thường (GCR-N: normal general cargo rate)

– Ðối với những lô hàng từ 45 kg trở lên thì áp dụng cước bách hoá theo số lượng (GCR-Q: quanlity general cargo rate).

Thông thường, cước hàng bách hoá được chia thành các mức khác nhau: từ 45 kg trở xuống; 45 kg đến 100 kg; 100 kg đến 250 kg; 250 kg dến 500 kg; 500 kg đến 1000 kg; 1000 đến 2000 kg…

Cước hàng bách hoá được coi là cước cơ bản, dùng làm cơ sở để tính cước cho những mặt hàng không có cước riêng.

\* Cước tối thiểu (M-minimum rate)

Là cước mà thấp hơn thế thì các hãng hàng không coi là không kinh tế đối với việc vận chuyển một lô hàng, thậm chí một kiện rất nhỏ. Trong thực tế, cước tính cho một lô hàng thường bằng hay lớn hơn mức cước tối thiểu. Cước tối thiểu phụ thuộc vào các quy định của IATA.

\* Cước hàng đặc biệt (SCR-specific cargo rate)

Thường thấp hơn cước hàng bách hoá và áp dụng cho hàng hoá đặc biệt trên những đường bay nhất định. Mục đích chính của cước đặc biệt là để chào cho người gửi hàng giá cạnh tranh, nhằm tiết kiệm cho người gửi hàng bằng đường hàng không và cho phép sử dụng tối ưu khả năng chuyên chở của hãng hàng không.

Trọng lượng hàng tối thiểu để áp dụng cước đặc biệt là 100 kg, có nước áp dụng trọng lượng tối thiểu dưới 100 kg. Theo IATA, những loại hàng hoá áp dụng cước đặc biệt được chia thành 9 nhóm lớn là:

– Nhóm 1: Súc sản và rau quả, ký hiệu 0001-0999

– Nhóm 2: Ðộng vật sống và động vật phi súc sản, hoa quả, 2000-2999

– Nhóm 3: Kim loại và các loại sản phẩm kim loại trừ máy móc, xe vận tải và sản phẩm điện tử, 3000-3999

– Nhóm 4: Máy móc, xe vận tải và sản phẩm điện tử, 4000-4999

– Nhóm 5: Các khoáng vật phi kim loại và sản pảhm của chúng, 5000-5999

– Nhóm 6: Hoá chất và các sản phẩm hoá chất, 6000-6999

– Nhóm 7: Các sản phẩm gỗ, cao su, sậy, giấy, 7000-7999

– Nhóm 8: Các dụng cụ, thiết bị chính xác, nghiên cứu khoa học, 8000-8999

Các nhóm lớn lại được chia thành các nhóm nhỏ hơn.

\* Cước phân loại hàng (class rate)

Ðược áp dụng đối với những loại hàng hoá không có cước riêng, nó thường được tính theo phần trăm tăng hoặc giảm trên cước hàng hoá bách hoá, áp dụng đối với những loại hàng hoá nhất định trong những khu vực nhất định. Các loại hàng hoá chính áp dụng loại cước này:

– Ðộng vật sống: giá cước đối với động vật sống được tính bằng 150% so với cước hàng hoá thông thường.

Thức ăn và bao gói cũng được chia vào khối lượng tính cước của lô hàng.

– Hàng trị giá cao như vàng bạc, đồ trang sức được tính bằng 200% cước hàng bách hoá thông thường.

– Sách báo, tạp chí, thiết bị và sách báo cho người mù được tính bằng 50% cước hàng bách hoá thông thường.

– Hành lý được gửi như hàng hoá (baggage shipped as cargo): Cước được tính bằng 50% cước hàng bách hoá thông thường.

– Hài cốt (human remains) và giác mạc loại nước (dehydrated corneas): được miễn phí ở hầu hết các khu vực trên thế giới…

\* Cước tính cho mọi loại hàng (FAK-freight all kinds)

Là cước tính như nhau cho mọi loại hàng xếp trong container, nếu nó chiếm trọng lượng hay thể tích như nhau.

Cước này có ưa điểm là đơn giản khi tính, nhưng lại không công bằng, loại hàng có giá trị thấp cũng bị tính cước như hàng có giá trị cao, ví dụ: cước tính cho một tấn cát cũng như tính cho một tấn vàng.

\* Cước ULD (ULD rate)

Là cước tính cho hàng hoá chuyên chở trong các ULD được thiết kế theo tiêu chuẩn của IATA. Thông thường, cước này thấp hơn cước hàng rời và khi tính cước không phân biệt số lượng, chủng loại hàng hoá mà chỉ căn cứ vào số lượng, chủng loại ULD. Số ULD càng lớn thì cước càng giảm.

\* Cước hàng chậm

Cước này áp dụng cho những lô hàng không cần chở gấp và có thể chờ cho đến khi có chỗ xếp hàng trên máy bay. Cước hàng chậm thấp hơn cước hàng không thông thường do các hãng hàng không khuyến khích gửi hàng chậm để họ chủ động hơn cho việc sắp xếp chuyên chở.

\* Cước hàng thống nhất (unifined cargo rate)

Cước này được áp dụng khi hàng hoá được chuyên chở qua nhiều chặng khác nhau. Người chuyên chở chỉ áp dụng một loại giá cước cho tất cả các chặng. Cước này có thể thấp hơn tổng số tiền cước mà chủ hàng phải trả cho tất cả những người chuyên chở riêng biệt, nếu người chủ hàng tự thuê nhiều người chuyên chở khác nhau, không thông qua một người chuyên chở duy nhất.

\* Cước hàng gửi nhanh (priority rate)

Cước này được gọi là cước ưu tiên, áp dụng cho những lô hàng được yêu cầu gửi gấp trong vòng 3 tiếng kể từ khi giao hàng cho người chuyên chở.

Cước gửi nhanh thường bằng 130% đến 140% cước hàng bách hoá thông thường.

**\* Cước hàng nhóm (group rate)**

Cước này áp dụng đối với khách hàng có hàng gửi thường xuyên trong các container hay pallet, thường là đại lý hay người giao nhận hàng không.

Tại hội nghị Athens năm 1969, IATA cho phép các hãng hàng không thuộc IATA được giảm cước tối đa là 30% so với cước hàng bách hoá thông thường cho đại lý và người giao nhận hàng không. Ðiều này cho phép các hãng hàng không được giảm cước nhưng tránh sự cạnh tranh không lành mạnh do giảm cước quá mức cho phép.

# 2.2. Chứng từ vận tải hàng không - khiếu nại và bồi thường

## 2.2.1. Chứng từ dùng trong vận tải hàng không

Vận đơn hàng không ([Airwaybill-AWB](http://exportvietnam.googlepages.com/air-way-bill)) là chức từ vận chuyển hàng hoá và bằng chức của việc ký kết hợp đồng và vận chuyển hàng hoá bằng máy bay, về điều kiện của hợp đồng và việc đã tiếp nhận hàng hoá để vận chuyển ( [Luật Hàng Không dân dụng Việt Nam](http://cnqtdn.googlepages.com/luat-hang-khong-dan-dung-vn) số 66/2006/QH11 của Quốc hội - Ban hành ngày 12-07-2006).

Vận đơn hàng không bao gồm một số chức năng như sau:

+ Là bằng chức của một hợp đòng vận tải đã được ký kết giữa người chuyên chở và người gửi hàng

+ Là bằng chứng của việc người chuyên chở hàng không đã nhận hàng

+ Là giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng không

+ Là chứng từ kê khai hải quan của hàng hoá

+ Là hướng dẫn cho nhân viên hàng không trong quá trình phục vụ chuyên chở hàng hoá

Không giống như vận tải đường biển, trong vận tải hàng không, người ta không sử dụng vận đơn có thể giao dịch dược, hay nói cách khác vận đơn hàng không không phải lầ chứng từ sở hữa hàng hoá như vận đơn đường biển thông thường. Nguyên nhân của điều này là do tốc độ vận tải hàng không rất cao, hành trình của máy bay thường kết thúc và hàng hoá được giao ngay ở nơi đến một khoảng thời gian dài trước khi có thể gửi chứng từ hàng không từ người xuất khẩu qua ngân hàng của họ tới ngân hàng của người xuất khẩu để rồi ngân hàng của người nhập khẩu gửi cho người nhập khẩu. Vì những lý do trên mà vận đơn hàng không thường không có chức năng sở hữu hàng hoá. Vận đơn hàng không có thể do hãng hàng không phát hành, cũng có thể do người khác không phải do hãng hàng không ban hành.

## 2.2.2. Khiếu nại và bồi thường

1. Khiếu nại

Khiếu nại là việc làm cần thiết và quan trọng của người đi nhận hàng khi hàng hoá bị tổn thất và giao chậm trong quá trình vận chuyển. Khiếu nại mở đường cho việc kiện tụng sau này.

Muốn khiếu nại có hiệu quả thì việc khiếu nại phải tiến hành đúng thủ tục và thời hạn. Ðiều 26, công ước Vác-sa-va quy định như sau ? Việc nhận hàng mà không có khiếu nại gì của người nhận hàng là bằng chứng đầu tiên rằng hàng hoá và hành lý đã được giao trong điều kiện tốt và phù hợp với chứng từ vận chuyển.

*(Article 26*

*1. Receipt by the person entitled to delivery of luggage or goods without complaint is prima facie evidence that the same have been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage.)*

Trong trường hợp thiệt hại, người được quyền nhận hàng phải khiếu nại người vận chuyển ngay lập tức sau khi đã phát hiện ra thiệt hại và chậm nhất là 7 ngày sau ngày nhận hàng.

Trường hợp chậm chễ đơn khiếu nại phải chậm nhất trong vòng 7 ngày kể từ ngày nhận hàng.

Trường hợp chậm chễ, đơn khiếu nại phải làm chậm nhất trong vòng 14 ngày kể từ ngày hàng hoá lẽ ra phải đặt dưới quyền định đoạt của người nhận hàng.

Mỗi đơn khiếu nại phải được lập thành văn bản đúng với chứng từ vận chuyển hoặc bằng thông báo riêng gửi trong thời gian nói trên.

Không khiếu nại vào trong thời gian nói trên thì không việc khởi kiện nào được coi là hợp pháp chống lại người vận chuyển trừ khi họ gian lận.

Theo nghị định thư [Hague 1955](http://exportvietnam.googlepages.com/the-hague-protocol-1955), thời gian khiếu nại người chuyên chở về tổn thất hàng hoá và giao chậm theo Công ước Vac-sa-va 1929 là 7 ngày và 14 ngày được nâng lên là 14 đến 21 ngày kể từ ngày nhận hàng.

2. Thời hạn khiếu nại người chuyên chở hàng không

Theo công ước Vac-sa-va, quyền đòi thiệt hại bị huỷ bỏ, nếu việc khởi kiện không được thực hiện trong vòng 2 năm kể từ ngày máy bay đến địa điểm đến hoặc kể từ ngày lẽ ra máy bay phải đến hoặc kể tù ngày vận chuyển chấm dứt (điều 29, khoản 1, công ước [Vac-xa-va 1929](http://exportvietnam.googlepages.com/warsaw-convention-1929))

*(Article 29  
1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.)*

3. Ðối tượng khiếu nại

Hành trình hàng không có thể có nhiều người chuyên chở khác nhau, trong trường hợp này, người nhận hàng, người gửi hàng có khiếu nại những người chuyên chở sau đây:

+ Người chuyên chở đầu tiên

+ Người chuyên chở cuối cùng

+ Người chuyên chở mà đoạn chuyển chở của họ hàng hoá bị tổn thất

4. Nơi kiện

Do tính quốc tế của vận tải hàng không, người đi kiện và bị kiện có thể ở những nước khác nhau. Vì vậy khi đi kiện phải xác định nơi kiện phù hợp.

Theo công ước Vac-sa-va 1929 thì tuỳ sự lựa chon của nguyên đơn, thì việc khởi kiện có thể được tiến hành tại:

+ Toà án của một trong các bên ký công ước, hoặc

+ Toà án, nơi ở cố định của người vận chuyển, hoặc

+ Nơi có trụ sở kinh doanh chính của người vận chuyển, hoặc

+ Nơi người vận chuyển có trụ sở mà hợp đồng được ký, hoặc toà án có thẩm quyền tại nơi hàng đến.

Những vấn đề về thủ tục tố tụng do toà án thụ lý vụ kiện điều chỉnh.

# 2.3. Trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hoá theo luật hàng không dân dụng Việt nam

## 2.3.1.Trách nhiệm của người chuyên chở

Trong hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế, người chuyên chở có trách nhiệm bảo đảm được sự toàn vẹn của hàng hóa. Nếu có thiệt hại xảy ra phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do hành vi của mình gây ra và trong phạm vi mà pháp luật quy định.

Để người chuyên chở xác định được trách nhiệm bồi thường, pháp luật đặt ra quy định về cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở. Theo đó, tại Điều 5 Công ước Hamburg 1978 quy định về cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở như sau:

“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 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, trong thời gian hớp lý có thể đòi hỏi ở một người chuyên chở cần mẫn, có xét đến hoàn cảnh của sự việc.

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

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

(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, 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 loạt 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, 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 gây 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, người chuyên chở chỉ chịu trách nhiệm trong phạm vi việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra do lỗi hoặc 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.”

## 2.3.2. Trách nhiệm yêu cầu lập và cấp vận đơn

## 2.3.3. Trách nhiệm giao hàng

Theo quy định tại Điều 64 Luật Thương mại 1997 thì Trách nhiệm khi giao hàng có liên quan đến người vận chuyển được quy định cụ thể như sau:

Người bán được coi là hoàn thành nghĩa vụ giao hàng sau khi đã giao hàng cho người vận chuyển theo các điều kiện giao hàng do hai bên thoả thuận.

Trên đây là nội dung tư vấn về Trách nhiệm khi giao hàng có liên quan đến người vận chuyển theo Luật Thương mại 1997. Để biết thêm thông tin chi tiết, bạn nên tham khảo thêm tại Luật Thương mại 1997.

# 2.4. Các tổ chức hàng không quốc tế

𝐀.𝐓𝐨̂̉ 𝐜𝐡𝐮̛́𝐜 𝐇𝐚̀𝐧𝐠 𝐤𝐡𝐨̂𝐧𝐠 𝐃𝐚̂𝐧 𝐝𝐮̣𝐧𝐠 𝐐𝐮𝐨̂́𝐜 𝐭𝐞̂́ (𝐈𝐂𝐀𝐎)  
Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế (tiếng Anh: International Civil Aviation Organization; viết tắt: ICAO) là một tổ chức thuộc Liên Hiệp Quốc chịu trách nhiệm soạn thảo và đưa ra các quy định về hàng không trên toàn thế giới.  
 ICAO được thành lập vào 4/4/1947 có trụ sở đặt tại Montreal, Canada. Đây là một cơ quan của LHQ hệ thống hóa các nguyên tác và kỹ thuật của dẫn đường hàng không quốc tế, tạo điều kiện về kế hoạch phát triển ngành hàng không toàn cầu, đảm bảo an toàn và lớn mạnh một cách có thứ tự.  
 Ủy ban ICAO đưa ra những tiêu chuẩn và những điều thực tế liên quan đến đường dẫn hàng không đống thời ngăn chặn mọi sự xuyên nhiễu trái luật cũng như làm thuận tiên quy trình bay từ nước này sang nước khác trong hàng không dân dụng. Thêm vào đó, ICAO cũng định nghĩa những cách thức để điều tra tai nạn hàng không dựa theo Công ước hàng không dân dụng quốc tế (còn gọi là công ước Chicago) để các cơ quan hàng không ở các quốc gia có thể dựa vào đó thực hiện.  
𝐁.𝐇𝐢𝐞̣̂𝐩 𝐡𝐨̣̂𝐢 𝐕𝐚̣̂𝐧 𝐭𝐚̉𝐢 𝐇𝐚̀𝐧𝐠 𝐤𝐡𝐨̂𝐧𝐠 𝐐𝐮𝐨̂́𝐜 𝐭𝐞̂́ (𝐈𝐀𝐓𝐀)  
IATA là viết tắt của International Air Transport Association có nghĩa là hiệp hội vận tải hàng không quốc tế. Là một nhóm nghề nghiệp quốc tế của các hãng hàng không có trụ sở tại Montreal, Quebec, Canada. IATA được thành lập vào tháng 4 năm 1945 tại La Habana, CuBa. Đây là tổ chức kế nhiệm của hiệp hội vận chyển hàng không quốc tế (International Air Traffic Association) được thành lập tại Den Haag năm 1919, năm có dịch vụ theo lịch trình quốc tế đầu tiên.  
 Vào thời điểm thành lập IATA có 57 thành viên từ 31 quốc gia, phần lớn là các nước khu vực châu Âu và Bắc Mỹ. Ngày nay, hiệp hội vận tải hàng không quốc tế IATA có 270 thành viên từ 140 quốc gia ở khắp mọi nơi trên thế giới. Mục đích chính của tổ chức này là trợ giúp các công ty hàng không đạt được sự cạnh tranh và thống nhất giá cả.  
 IATA ấn định mã sân bay IATA gồm 3 chữ cái và mã chỉ định hãng hàng không IATA (IATA airline designator) gồm2 chữ cái được dùng phổ biến trên khắp thế giới. ICAO cũng ấn định mã sân bay và hãng hàng không.

# 3. Vận tải hàng hóa bằng đường bộ và đường sắt

3.1. Vận tải hàng hoá bằng đường bộ.

Vận tải đường bộ là sử dụng các phương tiện di chuyển trên bộ như ô tô, xe tải, xe khách, xe fooc, xe ro mooc, xe container, xe đầu kéo,… để vận chuyển hàng hóa đến địa điểm giao dịch.

Hiện nay hình thức vận chuyển thông dụng và phổ biến nhất chính là **vận chuyển bằng đường bộ -**[**vận chuyển hàng hóa đi miền bắc**](http://vantaithienphu.com/dich-vu/van-chuyen-hang-hoa-di-mien-bac), miền nam, miền trung. Bởi hình thức vận chuyển này có các ưu điểm vượt bậc và rất tiện lợi. Không những vậy với phương thức này còn có tính cơ động, khả năng thích nghi cao với nhiều kiểu địa hình, đạt hiệu quả kinh tế cao trên các đoạn đường có cự ly ngắn và trung bình.

Đối với hình thức **vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ** sẽ luôn chủ động được thời gian và có thể đa dạng các loại hàng hóa trong quá trình vận chuyện. Bên cạnh đó hình thức này cũng bị hạn chế bởi kích thước và khối lượng hàng hóa, không giống với khối lượng của hình thức vận chuyển bằng đường thủy. Nhưng đối với các loại hàng hóa có khối lượng vừa và không quá lớn thì lại khá linh hoạt.

Tuy rằng có cước phí khá cao nhưng đối với hình thức **vận chuyển bằng đường bộ** được phổ biến bởi độ linh động. Có thể chuyển hàng từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ, từ kho đến kho, có thể đáp ứng được nhu cầu hàng hóa của thị trường, và đặc biệt có thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết khác nhau.

## 3.1.1. Ký kết và thực hiện hợp đồng vận tải

Việc thiết lập hợp đồng thường chỉ do đơn vị kinh doanh vận tải soạn thảo theo ý hiểu, kinh nghiệm bản thân mà không theo một chuẩn mực, quy định nào của pháp luật nên khi xảy ra tranh chấp rất khó giải quyết. Khoản 2 - Điều 15 - Nghị định 10/2020/NĐ-CP cũng đã quy định rất rõ cho việc này như sau:

Hợp đồng vận chuyển hành khách, hàng hóa phải có đầy đủ các nội dung tối thiểu sau:

a) Thông tin về đơn vị kinh doanh vận tải ký hợp đồng: Tên, địa chỉ, điện thoại, mã số thuế, người đại diện ký hợp đồng;

b) Thông tin về lái xe: Họ và tên, số điện thoại;

c) Thông tin về hành khách hoặc người thuê vận tải (tổ chức hoặc cá nhân): Tên, địa chỉ, số điện thoại, mã số thuế (nếu có);

d) Thông tin về xe: Biển kiểm soát xe và sức chứa (trọng tải);

đ) Thông tin về thực hiện hợp đồng: Thời gian bắt đầu thực hiện và kết thúc hợp đồng (ngày, giờ); địa chỉ điểm đầu, địa chỉ điểm cuối và các điểm đón, trả khách (hoặc xếp, dỡ hàng hóa) trên hành trình vận chuyển; cự ly của hành trình vận chuyển (km); số lượng khách (hoặc khối lượng hàng hóa vận chuyển);

e) Thông tin về giá trị hợp đồng và phương thức thanh toán;

g) Quy định về trách nhiệm của các bên tham gia thực hiện hợp đồng vận chuyển, trong đó thể hiện việc thực hiện nghĩa vụ thuế đối với nhà nước; quyền, nghĩa vụ của bên vận chuyển, hành khách hoặc người thuê vận tải; số điện thoại liên hệ tiếp nhận giải quyết phản ánh, khiếu nại, tố cáo của hành khách; cam kết trách nhiệm thực hiện hợp đồng và quy định về đền bù thiệt hại cho người thuê vận tải, hành khách.

Những thông tin tối thiểu của hợp đồng vận chuyển hành khách, hàng hóa được sử dụng trong quản lý nhà nước về hoạt động vận tải, cung cấp cho lực lượng chức năng có thẩm quyền; cung cấp cho cơ quan quản lý giá, cơ quan Thuế, Công an, Thanh tra giao thông khi có yêu cầu.

## 3.1.2. Trách nhiệm của người chuyên chở

Theo quy định tại Điều 9 Thông tư 35/2013/TT-BGTVT, quy định về trách nhiệm của người vận tải, lái xe, người áp tải:

- Trách nhiệm của người vận tải:

+ Cập nhật đầy đủ thông tin về tải trọng, khổ giới hạn của cầu, hầm, đường bộ trên toàn tuyến đường vận chuyển hàng hóa trước khi thực hiện vận chuyển;

+ Bố trí phương tiện phù hợp với loại hàng hóa cần vận chuyển và khổ giới hạn của cầu, hầm, đường bộ trên toàn tuyến đường vận chuyển;

+ Cung cấp thông tin cho lái xe, người áp tải và người xếp hàng đặc điểm của hàng hóa, kích thước và khối lượng của hàng hóa, bao, kiện, giới hạn trọng tải cho phép của xe, tải trọng và kho giới hạn của cầu, hầm, đường bộ trên toàn tuyến đường vận chuyển; chịu trách nhiệm về thông tin cung cấp;

+ Bố trí đầy đủ thiết bị che phủ, chằng buộc, đệm lót phục vụ cho việc xếp hàng hóa và tạo điều kiện cho người xếp hàng thực hiện đúng quy định về xếp hàng hóa;

+ Hướng dẫn cho lái xe, người áp tải và người xếp hàng hóa về việc xếp hàng;

+ Chịu trách nhiệm đối với tất cả các vi phạm về tải trọng, khổ giới hạn và các quy tắc xếp hàng hóa trên xe ô tô:

+ Bồi thường cho lái xe, người áp tải, người xếp hàng nếu những người này bị xử phạt khi vi phạm các quy định về xếp hàng hóa do thực hiện yêu cầu của người vận tải.

- Trách nhiệm của lái xe, người áp tải hàng hóa:

+ Hướng dẫn và phối hợp với người xếp hàng trong quá trình xếp hàng, che chắn, chằng buộc và chèn chống hàng hóa;

+ Kiểm tra hàng hóa trên xe, đối chiếu với các thông tin được người vận tải cung cấp để bảo đảm không vượt quá tải trọng cho phép và khổ giới hạn của cầu, hầm, đường bộ trên toàn tuyến đường vận chuyển trước khi thực hiện nhiệm vụ vận chuyển;

+ Lái xe chịu trách nhiệm khi hàng được xếp lên xe ô tô vi phạm các quy định về tải trọng, khổ giới hạn và các quy định khác về xếp hàng mà vẫn tiếp tục điều khiển xe tham gia giao thông trên đường bộ.”

Ngoài ra, nếu vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng còn phải đảm bảo nội dung quy định tại Điều 76 Luật giao thông đường bộ 2008.

Khi tham gia giao thông đường bộ vận chuyển hàng hóa, người tham gia giao thông còn có nghĩa vụ mang theo các giấy tờ theo quy định tại khoản 2 Điều 58 Luật giao thông đường bộ 2008:

“2. Người lái xe khi điều khiển phương tiện phải mang theo các giấy tờ sau:

a) Đăng ký xe;

b) Giấy phép lái xe đối với người điều khiển xe cơ giới quy định tại Điều 59 của Luật này;

c) Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới quy định tại Điều 55 của Luật này;

d) Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.”

Ngoài ra, khi vận chuyển hàng hóa cũng cần mang theo hóa đơn chứng từ của hàng hóa để tránh bị phạt khi cơ quan chức năng có kiểm tra.

Tại Khoản 5 Điều 44 Nghị định 109/2013/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực quản lý giá, phí, lệ phí, hóa đơn có quy định:

- Hàng hóa vận chuyển trên đường không có hóa đơn, chứng từ hợp pháp khi cơ quan có thẩm quyền kiểm tra, phát hiện hành vi vi phạm thì ngoài việc bị xử phạt vi phạm hành chính về hóa đơn theo quy định tại Nghị định này, người nộp thuế còn bị xử phạt về hành vi trốn thuế theo quy định của Luật quản lý thuế và các văn bản hướng dẫn thi hành.

## 3.1.3. Khiếu kiện

Bên vận chuyển có nghĩa vụ phải giao đúng thời gian, địa điểm, bồi thường thiệt hại cho bên thuê vận chuyển trong trường hợp bên vận chuyển để mất, hư hỏng tài sản nếu không có thỏa thuận khác. Bên thuê vận chuyển có nghĩa vụ phải trả[cước phí vận chuyển](https://luatminhgia.com.vn/hoi-dap-dan-su/doi-cuoc-phi-van-chuyen-trong-truong-hop-ben-thue-van-chuyen-cham-thuc-hien-nghia-vu-thanh-toan.aspx).

Đồng thời, Điều 541 Bộ luật Dân sự 2015 quy định về[Trách nhiệm bồi thường thiệt hại](https://luatminhgia.com.vn/hoi-dap-dan-su/trach-nhiem-boi-thuong-thiet-hai-trong-hop-dong-van-chuyen-tai-san-.aspx)như sau:

"1. Bên vận chuyển phải bồi thường thiệt hại cho bên thuê vận chuyển nếu để tài sản bị mất hoặc hư hỏng, trừ trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 536 của Bộ luật này.

2. Bên thuê vận chuyển phải bồi thường thiệt hại cho bên vận chuyển và người thứ ba về thiệt hại do tài sản vận chuyển có tính chất nguy hiểm, độc hại mà không có biện pháp đóng gói, bảo đảm an toàn trong quá trình vận chuyển.

3. Trường hợp bất khả kháng dẫn đến tài sản vận chuyển bị mất, hư hỏng hoặc bị hủy hoại trong quá trình vận chuyển thì bên vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại, trừ trường hợp có thỏa thuận khác hoặc pháp luật có quy định khác”.

Và khoản 1 Điều 585 Bộ luật này quy định về Nguyên tắc bồi thường thiệt hại: "Thiệt hại thực tế phải được bồi thường toàn bộ và kịp thời. Các bên có thể thỏa thuận về mức bồi thường, hình thức bồi thường bằng tiền, bằng hiện vật hoặc thực hiện một công việc, phương thức bồi thường một lần hoặc nhiều lần, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác".

Như vậy, trách nhiệm bồi thường thiệt hại khi tài sản bị mất, hư hỏng, hủy hoại trong quá trình vận chuyển sẽ do bên vận chuyển chịu trách nhiệm bồi thường, trừ trường hợp xảy ra sự kiện bất khả kháng, các bên có thỏa thuận hoặc pháp luật có quy định khác.

# 3.2. Vận tải bằng đường sắt

## 3.2.1.Thể lệ chuyên chở đường sắt Việt nam

**Điều 1. – Phạm vi áp dụng.**

Bản thể lệ chuyên chở hàng hóa này áp dụng cho tất cả các đường sắt khai thác ở miền Bắc Việt Nam và phải được Đường sắt cũng như người có hàng chấp hành nghiêm chỉnh.

**Điều 2. – Công bố điều kiện chuyên chở và giá cước.**

Các điều kiện chuyên chở, các khoản cước, tạp phí, tiền phạt, v.v... phải được Đường sắt công bố ít nhất là 3 ngày trước ngày thi hành.

**Điều 3. – Đơn vị đo lường.**

Đơn vị đo lường Đường sắt áp dụng là:

- Mét (m)

- Ki-lô-mét (km)

- Ki-lô-gam (kg)

- Tấn 1.000 kg (T)

**Điều 4. – Tính kỳ hạn**

*Khoản a.*– Nếu lấy giờ hay ngày làm đơn vị để tính thì không đủ 60 phút cũng tính 1 giờ, không đủ 24 tiếng đồng hồ cũng tính 1 ngày.

Nếu sự việc xảy ra ngày hôm trước và lân sang ngày hôm sau thì dù không đủ 48 tiếng đồng hồ cũng tính 2 ngày (thí dụ từ 10 giờ ngày 12 đến 23 giờ ngày 13 tính là 2 ngày).

*Khoản b.*– Tháng thì tính từ ngày mùng 01 đến ngày cuối tháng là 01 tháng. Nếu sự việc không xảy ra ngày đầu tháng thì tính từ ngày sự việc xảy ra đến ngày trước ngày ấy tháng sau là 01 tháng (thí dụ từ mồng 05 tháng 03 đến hết ngày 04 tháng 04 là 01 tháng. Riêng tháng giêng thì từ 30 hoặc 31 tháng giêng đến 28 hay 29 tháng 02 là 01 tháng).

*Khoản c.* – Trong mọi việc giao dịch, Đường sắt áp dụng dương lịch.

**Điều 5. – Thời giờ làm việc và giao dịch của các ga.**

*Khoản a.* – Trong những ngày làm việc, các ga mở cửa để giao dịch từ 07 giờ đến 17 giờ. Trong những ngày chủ nhật, ngày lễ và những ngày nghỉ khác, nếu nhu cầu đòi hỏi, các ga vẫn nhận hàng, cho lĩnh hàng, xếp dỡ và cho mang hàng ra khỏi ga như những ngày làm việc. Riêng việc xếp dỡ nếu cần có thể làm đêm.

*Khoản b.*– Căn cứ vào tình hình cụ thể của từng ga, Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt có quyền:

- Thay đổi thời giờ làm việc và giao dịch ở các ga.

- Chỉ định các ga phải tiến hành xếp dỡ cả ngày lẫn đêm.

*Khoản c.*– Thời giờ mở cửa và giao dịch phải niêm yết tại các ga.

**Điều 6. – Gửi hàng lẻ và gửi hàng nguyên toa.**

Có 2 cách gửi hàng hóa:

- Gửi nguyên toa;

- Gửi hàng lẻ.

Những thứ hàng sau đây không được gửi như hàng lẻ mà phải gửi nguyên toa:

- Máy móc, dụng cụ không thể xếp vào xe có mui được như ô-tô, máy cày, v.v...

- Hàng rời, xếp đống, không đếm được và khó tính số lượng;

- Linh cữu, thi hài;

- Toa xe mắc vào tàu để kéo đi.

**Điều 7. – Phạm vi doanh nghiệp của các ga.**

Căn cứ vào tình hình hàng hóa và tổ chức của đường sắt. Tổng cục đường sắt định phạm vi doanh nghiệp của các ga (ga nhận hàng lẻ, ga nhận hàng nguyên toa và ga nhận cả hàng lẻ và hàng nguyên toa).

Nếu có sự thay đổi về phạm vi doanh nghiệp của các ga thì trái với điều 2, Tổng cục Đường sắt phải công bố ít nhất là 5 ngày trước.

**Điều 8. – Đại diện cho chủ hàng.**

Người có hàng bất luận là tư nhân, xí nghiệp, hợp tác xã, đoàn thể hay cơ quan đều có thể ủy nhiệm cho một người khác để gửi và nhận hàng thay mình. Giấy ủy nhiệm phải nêu rõ quyền hạn của người đại diện và phải xuất trình mỗi khi cần thiết.

**Điều 9. – Áp tải hàng.**

*Khoản a.* – Những loại hàng hóa sau đây bắt buộc phải có người của chủ hàng đi áp tải để trông nom, bảo quản:

- Thú vật sống, thú rừng, cá sống;

- Hàng dễ hỏng, mau hư, dọc đường phải cho thêm muối hay nước đá;

- Đầu máy, toa xe mắc vào đoàn tàu để vận chuyển;

- Xe hơi, máy cày, các loại máy móc, động cơ không đóng hòm;

- Linh cữu, thi hài, hài cốt;

- Các loại hàng hóa khác, lúc nhận đường sắt yêu cầu chủ hàng cho người đi áp tải.

*Khoản b.*– Ngoài những thứ hàng hóa trên bắt buộc phải có người áp tải, chủ hàng có thể yêu cầu được cử người đi áp tải các thứ hàng khác.

*Khoản c.*– Mỗi lô hàng chỉ được có một người áp tải nhưng theo yêu cầu của chủ hàng, trưởng ga có thể nhận hai, ba người nếu cần thiết.

*Khoản d.*– Chủ hàng không được thuê công nhân lâm thời đi áp tải hàng hóa. Người áp tải có trách nhiệm bảo quản hàng hóa suốt dọc đường, từ ga gửi đến ga đến và phải có đủ dụng củ để bảo vệ hàng. Tuyệt đối cấm người áp tải mang theo những vật dễ bốc cháy.

*Khoản e.*– Người áp tải phải ngồi vào toa hàng của mình nhưng nếu chủ hàng yêu cầu và được ga trưởng và xa trưởng đồng ý thì có thể ngồi sang toa khách. Trong trường hợp này, người áp tải vẫn có trách nhiệm bảo quản hàng.

*Khoản f.*– Người áp tải ngồi trong xe hàng phải trả nửa tiền vé ghế cứng và nếu ngồi vào xe khách thì phải trả tiền vé như hàng khách thường. Số tiền vé của người áp tải phải ghi vào giấy gửi hàng.

**Điều 10. – Trường hợp đường sắt không nhận chở hoặc đình chỉ chuyên chở.**

Trong những trường hợp dưới đây, đường sắt không nhận hoặc đình chỉ chuyên chở:

- Nghẽn đường;

- Người có hàng vi phạm nghiêm trọng luật lệ của Nhà nước và thể lệ vận chuyển của đường sắt.

**Điều 11. – Hàng phải có sự đồng ý của Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt mới được nhận chở.**

*Khoản a.* – Tất cả các thứ hàng hóa đều được Đường sắt nhận chở trừ những thứ dưới đây có được Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt đồng ý, ga mới nhận chở:

a1/ hàng lẻ:

- Kiện hàng dài quá 3m50 phải xếp vào xe có mui để chuyên chở.

- Trọng lượng mỗi kiện trên 300 kg, trừ ở những ga có thiết bị cất hàng;

- Thể tích mỗi kiện trên 2 mét khối;

a2/ hàng gửi nguyên loa, kiện hàng dài quá 18m, hàng xếp quá hạn độ của toa xe;

a3/ toa xe riêng của chủ hàng móc vào đoàn tàu để kéo đi;

a4/ hàng xin chở bằng xe ướp lạnh;

a5/ hàng nguy hiểm ngoài những thứ đã quy định;

a6/ hàng xin chở theo đoàn tàu bất thường;

a7/ hàng hóa cùng một chủ, xếp dỡ ở ga dọc đường (xếp thêm hoặc dỡ bớt xuống rồi lại tiếp tục chuyên chở).

*Khoản b.* – Khi đã nhận chở những thứ hàng kể trên, Đường sắt phải có những biện pháp thích hợp để bảo đảm vận chuyển được an toàn.

**Điều 12. – Ưu tiên vận chuyển.**

*Khoản a.* – Hàng nhận trước được đi trước, hàng nhận sau đi sau. Hàng mang đến ga cùng một lúc thì theo thứ tự ưu tiên sau đây mà chở:

a1/ hàng hóa nguy hiểm;

a2/ thi hài, linh cữu;

a3/ động vật, hàng dễ hỏng, mau hư, dễ biến chất, giảm trọng lượng

a4/ các thứ hàng khác.

*Khoản b.* – Trong những trường hợp đặc biệt như phục vụ Quốc phòng, chống bão, chống lụt, chống dịch, chống đói v.v… Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt có quyền tạm thời không theo thứ tự ưu tiên vận chuyển trên mà giành ưu tiên cho những hàng hóa cần thiết khác.

**Điều 13. – Kỳ hạn chuyên chở.**

*Khoản a.* – Kỳ hạn chuyên chở hàng hóa gồm có những thời gian sau đây:

a1/ thời gian chuyên chở;

a2/ thời gian làm việc ở dọc đường;

a3/ thời gian giao hàng.

*Khoản b.* – Thời gian chuyên chở tính từ 0 giờ ngày sau ngày Đường sắt nhận hàng và quy định như sau:

b1/ hàng nguyên toa: cứ 50 km hoặc chưa đủ 150 km tính 1 ngày.

b2/ hàng lẻ: cứ 100km hoặc chưa đủ 100km tính 1 ngày.

*Khoản c.* – Thời gian làm việc ở dọc đường.

c1/ tàu chở hàng lẻ, hàng nguyên toa nếu qua một khu khác phải đổi toa để tiếp tục vận chuyển thì thời gian làm việc dọc đường tính 1 ngày.

c2/ tàu chở hàng lẻ đổi toa tính 1 ngày.

c3/ trong những trường hợp sau đây, thời gian làm việc dọc đường là thời gian thực tế tàu phải đỗ lại để giải quyết việc:

- đường nghẽn không phải vì lỗi của Đường sắt:

- kiểm dịch súc vật hoặc cho súc vật ăn uống:

- sửa chữa lại bao bì, xếp lại hàng bị hư hỏng, xô lệch vì lỗi của chủ hàng.

*Khoản d.* – Thời gian giao hàng tính 1 ngày.

*Khoản e.* – Kỳ hạn chuyên chở được tính thêm một ngày ở những đường mỗi ngày chỉ có một đội tàu (một chuyến đi và một chuyến về) và 2 ngày ở những đường 2 ngày mới có một đội tàu.

## 3.2.2.Liên vận đường sắt quốc tế

1/ Tàu liên vận quốc tế chở hành khách xuất nhập cảnh, hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu, hành lý của hành khách xuất cảnh, nhập cảnh phải dừng, đỗ tại ga liên vận đường sắt quốc tế để làm thủ tục hải quan và thực hiện các quy định của Cơ quan đường sắt liên vận quốc tế.

2/ Cơ quan đường sắt liên vận quốc tế trong phạm vi, chức năng và thẩm quyền của mình thực hiện việc vận chuyển, bảo quản hàng hoá xuất nhập khẩu, hành lý của khách xuất nhập cảnh theo các quy định của Hiệp định, Nghị định thư đường sắt liên vận quốc tế, các văn bản có liên quan đến hoạt động xuất nhập khẩu hàng hoá.

3/ Cơ quan Hải quan tại các ga liên vận quốc tế là những đơn vị Hải quan cửa khẩu hoạt động theo Quy chế, Quy trình nghiệp vụ Hải quan đường sắt liên vận quốc tế do Tổng Cục trưởng Tổng Cục Hải quan ban hành.

4/ Ga liên vận đường sắt quốc tế bao gồm: Ga liên vận đường sắt quốc tế ở biên giới và Ga liên vận đường sắt quốc tế ở nội địa do Bộ Giao thông vận tải quyết định thành lập và công bố với các nước thành viên của Tổ chức đường sắt quốc tế (OSZD). Các ga liên vận đường sắt quốc tế làm nhiệm vụ giao nhận, vận chuyển, bảo quản hàng hoá xuất nhập khẩu, hành lý, bao gửi của hành khách xuất nhập cảnh. Cơ quan Hải quan đường sắt liên vận quốc tế tại các ga liên vận này làm thủ tục hải quan đối với phương tiện vận tải, hàng hoá xuất nhập khẩu, hành lý, bao gửi của hành khách (bao gồm cả Trưởng tàu, tổ lái và nhân viên làm việc trên tàu xuất nhập cảnh).

5/ Liên Hiệp đường sắt Việt nam chịu trách nhiệm trước Bộ Giao thông vận tải trong việc chỉ đạo các đơn vị đường sắt phụ trách công tác liên vận đường sắt quốc tế. Các ga liên vận quốc tế thực hiện các công việc có liên quan đến giao nhận, vận chuyển, xếp dỡ, bảo vệ, bảo quản các loại hàng hoá, hành lý, bao gửi xuất nhập khẩu chưa hoàn thành thủ tục hải quan lưu giữ tại các ga liên vận quốc tế và trong quá trình vận chuyển, đồng thời phối hợp với Cơ quan Hải quan đường sắt liên vận quốc tế nhằm thực hiện đúng các quy định tại Thông tư này.

6/ Ngoài niêm phong của Cơ quan đường sắt, cơ quan Hải quan sử dụng niêm phong Hải quan để niêm phong các toa xe, kho hàng, bao kiện hàng hoá, vật phẩm, phương tiện chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu. Trường hợp thật đặc biệt hàng hoá không thể niêm phong được hoặc xét thấy cần phải áp tải thì Cơ quan Hải quan cử cán bộ áp tải đi cùng phương tiện vận tải, nhằm đảm bảo tính nguyên trạng của hàng hoá, vật phẩm trong quá trình vận chuyển.

7/ Trường hợp hàng hoá nhập khẩu trong lược khai/vận đơn/phiếu giao tiếp ghi rõ nơi giao hàng (Ga dỡ hàng) là ga liên vận đường sắt quốc tế ở nội địa thì Cơ quan Hải quan ga đường sắt liên vận quốc tế ở biên giới có nhiệm vụ kiểm tra, đối chiếu bộ hồ sơ trưởng tàu nộp với số lượng toa xe, số hiệu từng toa, niêm phong của cơ quan vận tải, nếu không có gì vi phạm thì Hải quan niêm phong từng toa xe hàng, xác nhận, đóng dấu trên lược khai/vận đơn/phiếu giao tiếp và bàn giao bộ hồ sơ hàng hoá cho cơ quan đường sắt chịu trách nhiệm chuyển về ga đường sắt liên vận quốc tế ở nội địa. Ngay sau khi tàu vào ga, Hải quan ga dỡ hàng phải tiếp nhận bộ hồ sơ để kiểm tra đối chiếu với niêm phong, số lượng toa xe, số hiệu toa xe và tiến hành các thủ tục theo quy định.

# 4. Vận tải đa phương thức/vận tải liên hợp

Vận tải đa phương thức (Multimodal transport) quốc tế hay còn gọi là vận tải liên hợp (Combined transport) là phương thức vận tải hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trở lên, trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức từ một điểm ở một nước tới một điểm chỉ định ở một nước khác để giao hàng.

Các phương thức vận tải phổ biến hiện nay gồm:

* vận tải đường hàng không,
* vận tải đường bộ,
* vận tải đường sắt,
* vận tải biển.

Cần lưu ý, vận tải đa phương thức do 1 người vận tải chịu trách nhiệm trên cơ sở 01 hợp đồng và 1 chứng từ vận tải cho toàn chặng vận chuyển.

# 4.1. Cơ sở pháp lý

**Quy định quốc tế về vận tải đa phương thức**

Định nghĩa trên được nêu trong công ước của của Liên hợp quốc về vận tải hàng hóa đa phương thức quốc tế trong một hội nghị tại Geneva ngày 24/8/1980 (UN Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980).

Tiếp đó Ủy ban của Liên hợp quốc về thương mại và phát triển (UNCTAD) đã cùng Phòng thương mại quốc tế (ICC) đưa ra bản quy tắc chung về chứng từ vận tải đa phương thức (UNCTAD ICC Rules for Multimodal Transport Documents) có hiệu lực từ 1/1/1992.

Công ước Geneva 1980 cũng định nghĩa người kinh doanh vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Operator – MTO) là “Một người tự mình hoặc thông qua một người khác thay mặt mình kí một hợp đồng vận tải đa phương thức và hoạt động như là một bên chính chứ không phải là một đại lý hay là người thay mặt người gửi hàng hay những người chuyên chở tham gia vận tải đa phương thức và chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng”.

**Quy định của Việt Nam về vận tải đa phương thức**

Tại Việt nam, những vấn đề liên quan đến vận tải đa phương thức được quy định trong một số văn bản pháp luật sau:

Nghị định 125/2003/NĐ-CP, và Thông tư số 10/2004/TT-BGTVT ngày 23/6/2004 hướng dẫn thi hành;

Nghị định 87/2009/NĐ-CP về vận tải đa phương thức;

Thông tư 45/2011/TT-BTC về quy định thủ tục hải quan đối với hàng hóa vận tải đa phương thức quốc tế;

Công văn 3038/TCHQ-GSQL thực hiện Thông tư 45/2011/TT-BTC;

Nghị định số 89/2011/NĐ-CP sửa đổi bổ sung Nghị định 87/2009/NĐ-CP.

Nghị định 87/2009/NĐ-CP quy định các 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:

* Có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh trong đó có đăng ký ngành nghề kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế;
* Duy trì tài sản tối thiểu tương đương 80.000 SDR hoặc có bảo lãnh tương đương;
* Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương;

Có Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế.

Sau khi ra đời, Nghị định 87 được đánh giá làm “rối rắm” thêm vận tải đa phương thức, do có “Sáng tạo trong làm luật?”. Và một trong những vấn đề làm doanh nghiệp bối rối là cách thức lập hồ sơ xin được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế.

Ngày 10/10/2011, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Nghị định số 89/2011/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung Điều 6, Điều 7 của Nghị định số 87/2009/NĐ-CP nêu trên. Theo đó, Doanh nghiệp Việt Nam muốn đề nghị cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế, phải gửi hồ sơ đến Bộ Giao thông vận tải. Hồ sơ bao gồm:

* Đơn đề nghị cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế;
* Bản sao Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh có chứng thực trong đó có đăng ký ngành nghề kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế;
* Xác nhận giá trị tài sản doanh nghiệp của cơ quan tài chính hoặc bảo lãnh tương đương.

# 4.2. Người kinh doanh vận tải đa phương thức

## 4.2.1. Định nghĩa

Người kinh doanh vận tải đa phương thức trong tiếng Anh là Multimodal Transport Operator, viết tắt là MTO.

Một người tự mình hoặc thông qua một người khác thay mặt mình kí một hợp đồng vận tải đa phương thức và hoạt động như là một bên chính chứ không phải là một đại lý hay là người thay mặt người gửi hàng hay những người chuyên chở tham gia vận tải đa phương thức và chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức.

(Theo Công ước của Liên hợp quốc về vận tải đa phương thức)

Bản qui tắc về chứng từ vận tải đa phương thức định nghĩa MTO một cách ngắn gọn hơn:

MTO là bất kì người nào kí 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 lí (Agent).

## 4.2.2. Các loại MTO

– MTO có tàu (Vessel Operating MTOs) bao gồm các chủ tầu biển, kinh doanh khai thác tầu biển nhưng mở rộng kinh doanh cả dịch vụ vận tải đa phương thức. Các chủ tàu này thường không sở hữu và khai thác các phương tiện vận tải đường bộ, đường sắt và đường hàng không mà phải ký hợp đồng để chuyên chở trên các chặng đó nhằm hoàn thành hợp đồng vận tải đa phương thức.  
– MTO không có tàu ( Non Vessel Operating MTOs) gồm có:

* Chủ sở hữu một trong các phương tiện vận tải khác không phải là tàu biển như ô tô, máy bay, tàu hoả. Họ cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức, do đó phải đi thuê các loại phương tiện vận tải nào họ không có.
* Những người kinh doanh dịch vụ liên quan đến vận tải như bốc dỡ, kho hàng.
* Những người chuyên chở công cộng không có tàu, những người này không kinh doanh tàu biển nhưng lại cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức thường xuyên, kể cả việc gom hàng trên những tuyến đường nhất định, phổ biến ở Mỹ.
* Người giao nhận ( Freight Forwarder). Hiện nay người giao nhận có xu thế không chỉ làm đại lý mà còn cung cấp dịch vụ vận tải, đặc biệt là vận tải đa phương thức. Phương thức này thích hợp với các nước đang phát triển như Việt nam vì không đòi hỏi tập trung một lượng lớn vốn đầu tư, hơn nữa có thể tập trung khả năng để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng.

## 4.2.3. Trách nhiệm của MTO đối với hàng hoá

Cả công ước và bản Quy tắc đều quy định: Trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức đối với hàng hóa bao gồm khoảng thời gian từ khi MTO đã nhận hàng để chở cho đến khi giao xong hàng. Trong đó, Công ước quy định rỡ hơn:   
– MTO đã nhận hàng để chở từ lúc anh ta nhận hàng từ:  
+ Người gửi hàng hay người thay mặt người gửi hàng, hoặc  
+ Một cơ quan có thẩm quyền hay một bên thứ ba khác mà theo luật lệ áp dụng tại nơi nhận hàng, hàng hóa phải được gửi để vận chuyển.  
– MTO giao hàng xong bằng cách  
+ Trao hàng cho người nhận hàng hoặc  
+ Ðặt hàng hóa dưới quyền định đoạt của người nhận hàng phù hợp với hợp đồng vận tải đa phương thức hay luật lệ hoặc tập quán của ngành kinh doanh riêng biệt ở nơi giao hàng, trong trường hợp người nhận không nhận hàng từ người kinh doanh vận tải đa phương thức hoặc  
+ Giao hàng đó cho một cơ quan có thẩm quyền hay một bên thứ ba khác mà theo luật lệ áp dụng ở nơi giao hàng, hàng hóa phải giao cho người đó.

MTO phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát hoặc hư hỏng của hàng hoá, cũng như chậm giao hàng nếu sự cố gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra khi hàng hoá còn thuộc phạm vi trách nhiệm của MTO, trừ phi MTO chứng minh được rằng anh ta, người làm công hoặc đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để ngăn chặn sự cố xảy ra và hậu quả của nó.   
Chậm giao hàng xảy ra khi hàng hoá không được giao trong thời hạn đã thoả thuận. Nếu không thoả thuận thời gian như vậy thì trong một thời gian hợp lý mà một MTO cần mẵn có thể giao, có tính đến hoàn cảnh của sự việc. Nếu hàng hoá không được giao trong một thời gian 90 ngày liên tục kể từ ngày hết thời hạn thoả thuận hoặc trong một thời gian hợp lý nói trên thì có thể coi như hàng hoá đã mất.

# 4.3. Chứng từ vận tải liên hợp

3.1. Ðịnh nghĩa

Theo Quy tắc của UNCTAD/ICC, chứng từ vận tải đa phương thức là chứng từ chứng minh cho một hợp đồng vận tải đa phương thức và có thể được thay thế bởi một thư truyền dữ liệu điện tử, như luật pháp áp dụng cho phép và có hình thức có thể lưu thông hoặc không thể lưu thông, có ghi rõ tên người nhận.

Theo Công ước của LHQ, chứng từ vận tải đa phương thức là một chứng từ làm bằng chứng cho một hợp đồng vận tải đa phương thức, cho việc nhận hàng để chở của người kinh doanh vận tải đa phương thức và cam kết của anh ta giao hàng theo đúng những điều khoản của hợp đồng.

3.2. Hình thức của chứng từ vận tải đa phương thức

Khi MTO nhận trách nhiệm về hàng hoá, anh ta hoặc người được uỷ quyền sẽ cấp một chứng từ vận tải đa phương thức tuỳ theo người gửi hàng lựa chọn ở dạng lưu thông được hay không lưu thông được.

- Chứng từ vận tải đa phương thức lưu thông được khi:

+ Nó được lập theo lệnh hay cho người cầm chứng từ

+ Nếu lập theo lệnh, nó sẽ chuyển nhượng được bằng ký hậu

+ Nếu lập cho người cầm chứng từ, nó chuyển nhượng được mà không cần ký hậu

+ Nếu cấp một bộ nhiều bản gốc phải ghi rõ số bản gốc trong bộ

+ Nếu cấp các bản sao, mỗi bản sao sẽ ghi "không lưu thông được"

- Chứng từ vận tải đa phương thức được cấp theo hình thức không lưu thông được khi nó ghi rõ tên người nhận hàng

3.3. Nội dung của chứng từ vận tải đa phương thức

Chứng từ vận tải đa phương thức nhìn chung có những nội dung cơ bản sau:

- Tính chất chung của hàng há, ký mã hiệu cần thiết để nhận dạng hàng hoá, một sự kê khai rõ ràng cả số bì, số lương, tất cả các chi tiết đó do người gửi hàng cung cấp.

- Tình trạng bên ngoài của hàng hoá

- Tên và địa điểm kinh doanh chính của người kinh doanh vận tải đa phương thức

- Tên người gửi hàng

- Tên người nhận hàng nếu được người gửi hàng chỉ định

- Ðịa điểm và ngày mà người kinh doanh vận tải đa phương thức nhận hàng để chở

- Ðịa điểm giao hàng

- Ngày hay thời hạn giao hàng ở địa điểm giao nếu được thoả thuận rõ ràng giữa các bên

- Nói rõ chứng từ vận tải đa phương thức lưu thông được hay không lưu thông được

- Nơi và ngày cấp chứng từ vận tải đa phương thức

- Chữ ký của MTO hoặc người được anh ta uỷ quyền

- Tiền cược cho mỗi phương thức vận tải, nếu có thoả thuận rõ ràng giữa các bên hoặc tiền cước kể cả loại tiền ở mức ngừơi nhận hàng phải trả hoặc chỉ dãn nào khác nói lên tiền cước do người nhận phải trả

- Hình thức dự kiến các phương thức vận tải và các địa điểm chuyển tải nếu đã biết khi cấp chứng từ vận tải đa phương thức.

- Ðiều nói về việc áp dụng công ước.

- Bất cứ chi tiết nào khác mà các bên có thể thoả thuận với nhau và ghi vào chứng từ vận tải đa phương thức nếu không trái với luật pháp của nước nơi chứng từ vận tải đa phương thức được cấp.

3.4 . Các loại chứng từ vận tải đa phương thức.

Công ước của liên hiệp quốc về chưyên chở hàng hoá vận tải đa phương thức quốc tế ngày 5/10/1980 cho đến nay vẫn chưa có hiệu lực, cho nên chưa có mẫu chứng từ vận tải đa phương thức mang tính chất quốc tế để các nước áp dụng. Song dựa vào bản quy tắc về chứng từ vận tải đa phương thức của UNCTAD/ICC nhiều tổ chức quốc tế về vận tải, giao nhận cũng đã soạn thảo một số mẫu chứng từ để sử dụng trong kinh doanh.

Sau đây là một số mẫu chứng từ vận tải đa phương thức thường gặp :

a - Vận đơn FIATA (FIATA Negotiable Multimodal transpot Bill Lading - FB/L)  
Ðây là loại vận đơn đi suốt do Liên đoàn quốc tế các hiệp hội giao nhận soạn thảo để cho các hội viên của Liên đoàn sử dụng trong kinh doanh vận tải đa phương thức.

Vận đơn FIATA hiện nay đang được sử dụng rộng rãi. FB/L là chứng từ có thể lưu thông và được các ngân hàng chấp nhận thanh toán. FB/L có thể dùng trong vận tải đường biển.

b - Chứng từ vận tải liên hợp (COMBIDOC-Conbined transport document)  
COMBIDOC do BIMCO soạn thảo để cho người kinh doanh vận tải đa phương thức có tầu biển sử dụng (VO.MTO).

Chứng từ này đã được phòng thương mại quốc tế chấp nhận, thông qua.

c - Chứng từ vận tải đa phương thức (MULTIDOC - Multimodal transport document)  
MULTIDOC do Hội nghị của LHQ về buôn bán và phát triển 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 ít được sử dụng.

d - Chứng từ vừa dùng cho vận tải liên hợp vừa dùng cho vận tải đường biển (Bill of Lading for Conbined transport Shipment or port to port Shipment)

Ðây là loại chứng từ do các hãng tầu phát hành để mở rộng kinh doanh sang các phương thức vận tải khác nếu khách hàng cần

## 4.3.1. Hình thức vận tải liên hợp

Trong công cuộc phát triển vận tải chuyên chở hàng hóa giao lưu quốc tế, người ta ngày càng nâng cao, hoàn thiện các phương thức vận tải riêng lẻ, vận tải đường biển, đường bộ, đường sắt, vận tải đường hàng không (một số nơi còn vận tải đường ống). Đó là những phương thức vận tải đơn lẻ, vận tải đơn phương thức (Unimodal transport). Nhưng hoàn cảnh thực tế đòi hỏi phải liên kết những phương thức đó lại với nhau để thu được hiệu quả lớn hơn, lợi nhuận cao hơn. Người ta gọi đó là tổ chức vận tải liên hợp (Intermodal transport).

Vận tải liên hợp là vận tải hàng hóa bằng nhiều phương thức vận tải từ một điểm xuất phát qua một hay nhiều điểm xen giữa đến một điểm cuối cùng do một người chuyên chở (hay một người giao nhận) đứng ra tổ chức cho toàn bộ hành trình.

Người ta còn gọi vận tải liên hợp là vận tải hỗn hợp (combined transport) chuyên chở hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau từ một địa điểm nơi nhận trách nhiệm đối với hàng hóa đến một địa điểm được chỉ định giao hàng ở một nơi khác.

Sự khác biệt của vận tải liên hợp với vận tải đơn phương thức, vận tải từng cung đoạn thông thường là :

a) Vận tải liên hợp dựa trên một hợp đồng đơn nhất, còn vận tải riêng lẻ từng chặng thì người có hàng phải kí kết nhiều hợp đồng, mỗi hợp đồng cho một chặng đường chuyên chở.

b) Chứng từ vận tải mà người kinh doanh vận tải liên hợp (người giao nhận hay người chuyên chở) cung cấp cho chủ hàng là một chứng từ đơn nhất thể hiện cả quá trình vận tải qua nhiều cung đoạn.

c) Người kinh doanh vận tải liên hợp hoạt động như một bên chính (principal) chứ không đóng vai trò đại lý của người gửi hàng hay người chuyên chở tham gia vận tải liên hợp.

d) Người kinh doanh vận tải liên hợp có trách nhiệm về tổn thất hàng hóa xảy ra bất cứ lúc nào hoặc ở bất cứ cung đoạn nào trong quá trình vận tải liên hợp cũng như về chậm giao hàng.

e) Người gửi hàng phải trả cho người kinh doanh vận tải liên hợp tiền cước chở suốt, bao gồm tiền cước của tất cả các phương thức vận tải đã sử dụng theo một giá chung do hai bên thỏa thuận.

Tóm lại, có thể hình dung vận tải liên hợp là vận tải trên cơ sở một hợp đồng đơn nhất, một chứng từ vận tải đơn nhất, một trách nhiệm đơn nhất và một giá cước đơn nhất.

Việt Nam đã nhiều lần thực hiện vận tải liên hợp. Năm 1982, Công ty thuê tàu Vietfracht đã chở hàng từ thành phố Hồ Chí Minh đi Paris (Pháp) qua các chặng đường: Sài Gòn / Biển Đen bằng tàu biển của hãng Interlighter, từ Biển Đen đi Regenburg (Đức) bằng tàu kéo sà lan, từ Regenburg đi Paris bằng xe lửa. Khoảng năm 1980, Công ty giao nhận Vietrans chở hàng từ Hải Phòng đi Tiệp Khắc qua các chặng: Hải Phòng đi Singapore bằng tàu biển của hãng Blasco, từ Singapore đi Trieste (Italia) bằng tàu của hãng Hapaglloyd, từ Trieste đi Chop bằng xe ôtô tải và từ Chop đi Praha bằng xe lửa. Các công ty Transimex, Viconship, Gemartrans, Vosa tuy chưa lập tuyến vận tải thường xuyên nhưng đã có tổ chức những chuyến vận tải liên hợp có kết quả tốt, đã quen những kiểu vận tải liên hợp Seaair (đường biển-đường hàng không), Searoad (đường biển-đường bộ) hay Searoadsea (đường biển-đường bộ-đường biển).

Công ước về vận tải đa phương thức quốc tế

Ngày 24/8/1980 một hội nghị của Liên hiệp quốc họp tại Geneva đã thông qua công ước của Liên hợp quốc về vận tải hàng hóa đa phương thức quốc tế (UN Convention on the International Multimodal Transport of Goods ,1980).

Tiếp sau UNCTAD (Ủy ban của liên hợp quốc về thương mại và phát triển) đã cùng ICC (Phòng thương mại quốc tế) đưa ra bản quy tắc chung về chứng từ vận tải đa phương thức (UNTACD ICC Rules for Multimodal Transport Documents) có hiệu lực từ 1/1/1992.

Công ước đã định nghĩa vận tải đa phương thức là việc chuyên chở bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức, theo đó hàng hóa được người vận tải đa phương thức nhận trách nhiệm để đưa từ một địa điểm đến giao ở một địa điểm thuộc một nước khác.

Công ước cũng định nghĩa người vận tải đa phương thức là “Một người tự mình hoặc thông qua một người khác thay mặt mình kí một hợp đồng vận tải đa phương thức và hoạt động như là một bên chính chứ không phải là một đại lí hay là người thay mặt người gửi hàng hay những người chuyên chở tham gia vận tải đa phương thức và chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng”.

## 4.3.2. Nội dung vận tải liên hợp

Khi lập chứng từ, người lập cần chú ý đảm bảo đầy đủ các nội dung cơ bản quy định tại Điều 14 Nghị định 87/2009/NĐ-CP, bao gồm:

– Đặc tính tự nhiên chung của hàng hóa; ký hiệu, mã hiệu cần thiết để nhận biết hàng hóa; tính chất nguy hiểm hoặc mau hỏng của hàng hóa; số lượng kiện hoặc chiếc; trọng lượng cả bì của hàng hóa hoặc số lượng của hàng hóa được diễn tả cách khác;

Tất cả các chi tiết nói trên do người gửi hàng cung cấp;

– Tình trạng bên ngoài của hàng hóa;

– Tên và trụ sở chính của người kinh doanh vận tải đa phương thức;

– Tên của người gửi hàng;

– Tên người nhận hàng nếu người gửi hàng đã nêu tên;

– Địa điểm và ngày người kinh doanh vận tải đa phương thức tiếp nhận hàng hóa;

– Địa điểm giao trả hàng;

– Ngày hoặc thời hạn giao trả hàng tại địa điểm giao trả hàng, nếu các bên liên quan đã thỏa thuận;

– Nêu rõ chứng từ vận tải đa phương thức là loại chứng từ chuyển nhượng được hoặc không chuyển nhượng được.

– 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 ủy quyền;

– 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;

– 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;

– 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.

Lưu ý: Việc thiếu một hoặc một số chi tiết đã được đề cập trên sẽ không ảnh hưởng đến tính pháp lý của chứng từ vận tải đa phương thức.

## 4.3.3. Các loại vận tải liên hợp

1. VO.MTOs (Vessel operating Multimodal Transport Operators-Người kinh doanh vận tải đa phương thức có tàu biển). Đây là những người chủ tàu, từ khi vận tải containner phát triển đã làm thêm việc gửi tiếp đường bộ, máy bay sau hành trình đường biển của mình.  
2. NVO-MTOs (NonVessel Operating Multimodal Transport Operators-Người kinh doanh vận tải đa phương thức không có tàu biển). Đây là những người kinh doanh một hay nhiều phương thức vận tải khác, ngoài kinh doanh tàu biển kí hợp đồng thuê tàu biển tham gia vận tải đa phương thức.  
3. Loại thứ ba là loại không có phương tiện vận tải nào, trong số đó có thể là người giao nhận, người môi giới hải quan, đôi khi có người kinh doanh kho hay công ty bốc xếp. Những người này kí hợp đồng thuê tàu biển tham gia vận tải đa phương thức nên người ta đưa vào loại NVO-MTOs.  
4. Loại cuối cùng giống loại thứ ba nhưng không có phương tiện vận tải nào (đôi khi có xe vận tải đường ngắn) chuyên làm vận tải đa phương thức, chuyên kí kết hợp đồng kết nối các phương tiện vận tải, cũng được gọi là NVO-MTO.  
 Chứng từ vận tải đa phương thức được các tổ chức giao nhận vận tải soạn thảo theo bản mẫu quy tắc của UNCTAD và ICC. Những mẫu thường dùng là:  
- COMBIDOC (Combined Transport Document, chứng từ vận tải hỗn hợp) do BIMCO, hội Hàng hải quốc tế và Biển Ban tích xây dựng.  
  
- Vận đơn FIATA FBL (Negotiable Multimodal Transport Bill of Lading FBL) do FIATA soạn thảo cho các hội viên FIATA sử dụng.  
- Chứng từ MULTIDOC do Liên hợp quốc soạn thảo ít được sử dụng.  
 Trong vận tải đa phương thức, trách nhiệm của MTO, người kinh doanh vận tải đa phương thức như sau:  
- Thời hạn trách nhiệm là từ khi nhận hàng để chở đến khi giao xong hàng. Công ước quy định MTO có thể nhận hàng để chở từ người chở hàng hay người thay mặt anh ta hoặc một cơ quan có thẩm quyền hay một bên thứ ba khác mà theo luật lệ nơi nhận hàng, hàng hóa phải được gửi để vận chuyển. MTO có thể giao hàng cho người nhận hàng hoặc đặt hàng hóa dưới quyền định đoạt của người nhận hàng phù hợp với hợp đồng vận tải đa phương thức hay luật lệ nơi giao hàng.  
- Theo Công ước, giới hạn trách nhiệm của MTO là 920SDR cho mỗi kiện hay đơn vị hoặc 2,75 SDR cho mỗi kilo hàng hóa cả bì bị mất hoặc hư hỏng. Nếu hành trình vận tải đa phương thức không bao gồm vận tải đường biển hoặc đường thủy nội địa thì trách nhiệm MTO không vượt quá 8,33 SDR cho mỗi kilo hàng bị mất, hỏng. Đối với việc chậm giao hàng thì giới hạn trách nhiệm là một số tiền tương đương với 2,5 lần tiền cước của số hàng giao chậm nhưng không vượt qua tổng số tiền cước theo hợp đồng vận tải đa phương thức.

# 5. Thực hành

Giáo viên đưa ra một số bài tập ví dụ với số liệu cho một lô hàng xuất khẩu, nhập khẩu cụ thể và các thông tin liên quan. Yêu cầu người học soạn thảo và lập được các chứng từ vận tải, hợp đồng vận tải, vận đơn với các tiêu thức đầy đủ, chính xác.

Chia lớp thành các nhóm thảo luận và thực hành làm bài tại lớp. Giáo viên hướng dẫn, kiểm tra và đánh giá kết quả.

6. Kiểm tra

Chương 2: Nghiệp vụ giao nhận

- Nắm được kiến thức về nghiệp vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu.

- Trình bày được quy trình các bước thực hiện để giao, nhận một lô hàng xuất khẩu, nhập khẩu.

# 1.Tổng quan về giao nhận hàng hóa

Vận chuyển hàng hoá quốc tế là một bộ phận cấu thành quan trọng của buôn bán quốc tế là một khâu không thể thiếu được trong quá trình lưu thông nhằm đưa hàng hoá từ nơi sản xuất đến nơi tiêu dùng.

“Dịch vụ giao nhận hàng hoá là hành vi Thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá nhận hàng từ người gửi, tổ chức vận chuyển , lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo sự uỷ thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc người làm dịch vụ giao nhận khác ( gọi chung là khách hàng) - Điều 136 Luật Thương mại ” .

Trước kia, việc giao nhận có thể do người gửi hàng( nhà xuất khẩu) người nhận hàng (nhà nhập khẩu ) hay do người chuyên chở đảm nhiệm và tiến hành. Tuy nhiên, cùng với sự phát triển của buôn bán quốc tế phân công lao động quốc tế với mức độ và qui mô chuyên môn hoá ngày càng cao, giao nhận cũng dần dần được chuyên môn hóa, do các tổ chức, các ngiệp đoàn giao nhận chuyên nghiệp tiến hành và giao nhận đã chính thức trở thành một Nghề.

Nghề giao nhận trên thế giới đã ra đời cách đây khoảng 500 năm. Năm 1552, hãng VANSAI đã ra đời ở BADILAY, Thuỵ Sĩ làm công việc giao nhận và kiêm cả việc vận tải hàng hoá.

Như vậy, nói một cách ngắn gọn: Dịch vụ giao nhận là một dịch vụ liên quan đến quá trình vận tải nhằm tổ chức việc vận chuyển hàng hoá từ nơi nhận hàng đến nơi giao hàng.

b. Vai trò của giao nhận đối với sự phát triển của Thương mại quốc tế.

Trong xu thế quốc tế hoá đời sống xã hội hiện nay, cũng như là sự mở rộng giao lưu hợp tác thương mại giữa các nước, đã khiến cho giao nhận ngày càng có vai trò quan trọng. Điều này được thể hiện ở :

+ Giao nhận tạo điều kiện cho hàng hoá lưu thông nhanh chóng, an toàn và tiết kiệm mà không có sự tham gia hiện diện của người gửi cũng như người nhận vào tác ngiệp.

+ Giao nhận giúp cho người chuyên chở đẩy nhanh tốc độ quay vòng của các phương tiện vận tải, tận dụng được một cách tối đa và có hiệu quả dung tích và tải trọng của các phương tiện vận tải, các công cụ vận tải, cũng như các phương tiện hỗ trợ khác.

+ Giao nhận làm giảm giá thành hàng hoá xuất nhập khẩu.

+ Bên cạnh đó, giao nhận cũng giúp các nhà xuất nhập khẩu giảm bớt các chi phí không cần thiết như chi phí xây dựng kho tàng bến bãi của người giao nhận hay do người giao nhận thuê, giảm chi phí đào tạo nhân công.

# 1.1 . Khái niệm

Theo quy tắc mẫu của FIATA về dịch vụ giao nhận, dịch vụ giao nhận được định nghĩa như là bất kỳ loại dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như cũng như các dịch vụ tư vấn hay có liên quan đến các dịch vụ trên, kể cả các vấn đề hải quan, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hoá.

Theo [luật thương mại Việt nam](http://cnqtdn.googlepages.com/luat-thuong-mai-2005) thì Giao nhận hàng hoá là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá nhận hàng từ người gửi, tổ chức vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để gioa hàng cho người nhận theo sự uỷ thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc của người giao nhận khác.

Nói một cách ngắn gọn, giao nhận là tập hợp những nghiệp vụ, thủ tục có liên quan đến quá trình vận tải nhằm thực hiện việc di chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng (người gửi hàng) đến nơi nhận hàng (người nhận hàng). Người giao nhận có thể làm các dịch vụ một cách trực tiếp hoặc thông qua đại lý và thuê dịch vụ của người thứ ba khác.

# 1.2 . Địa vị pháp lý của người giao nhận

a. Khái niệm về người giao nhận

Người giao nhận là người thực hiện các dịch vụ giao nhận theo sự uỷ thác của khách hàng hoặc người chuyên chở. Nói cách khác, người kinh doanh các dịch vụ giao nhận gọi là người giao nhận. Người giao nhận có thể là chủ hàng (khi anh ta tự đứng ra thực hiện các công việc giao nhận cho hàng hoá của mình), là chủ tàu ( khi chủ tàu thay mặt người chủ hàng thực hiện các dịch vụ giao nhận ), công ty xếp dỡ hay kho hàng hoặc người giao nhận chuyên nghiệp hay bất kỳ một người nào khác thực hiện dịch vụ đó.

Theo Liên đoàn quốc tế các Hiệp hội giao nhận FIATA: “Người giao nhận là người lo toan để hàng hoá được chuyên chở theo hợp đồng uỷ thác và hành động vì lợi ích của người uỷ thác mà bản thân anh ta không phải là người chuyên chở. Người giao nhận cũng đảm nhận thực hiện mọi công việc liên quan đến hợp đồng giao nhận như bảo quản, lưu kho trung chuyển, làm thủ tục hảI quan, kiểm hoá …”

b. Đặc trưng của người giao nhận.

+ Người giao nhận hoạt động theo hợp đồng uỷ thác ký với chủ hàng bảo vệ lợi ích của người chủ hàng.

+ Người giao nhận lo liệu vận tải nhưng không phảI là người chuyên chở. Anh ta cũng có thể có phương tiện vận tải, có thể tham gia chuyên chở nhưng đối với với hàng hoá, anh ta chỉ là người giao nhận ký hợp đồng uỷ thác giao nhận, không phải là người chuyên chở.

+ Cùng với việc tổ chức vận tải người giao nhận còn làm nhiều việc khác trong phạm vi uỷ thác của chủ hàng để đưa hàng từ nơi này đến nơi khác theo những điều khoản đã cam kết.

c. Vai trò của người giao nhận

\* Vai trò truyền thống của người giao nhận trong Thương mại quốc tế (người giao nhận với vai trò là đại lý, môi giới )

Khởi đầu người giao nhận chỉ làm đại lý thực hiện một số công việc do các nhà xuất nhập khẩu uỷ thác, thay mặt cho họ như xếp dỡ, lưu kho hàng hoá, làm thủ tục hải quan, lo liệu vận tảI nội địa, làm thủ tục thanh toán tiền hàng…

Sau này do sự mở rộng của Thương mại quốc tế và sự phát triển của các phương thức vận tải phạm vi dịch vụ giao nhận đã được mở rộng thêm. Ngày nay, người giao nhận không chỉ làm các thủ tục hải quan hoặc thuê tàu mà còn cung cấp dịch vụ trọn gói về toàn bộ quá trình vận tải và phân phối hàng hoá.

Khi mới ra đời, vai trò truyền thống của người giao nhận chỉ thể hiện ở trong nước. Hầu hết các hoạt động của người giao nhận đều chỉ diễn ra trong đất nước họ. Tại đó người giao nhận tham gia vào các hoạt động xuất nhập khẩu bằng một việc hoàn tất thủ tục hải quan cho hàng hoá vào nước nhập khẩu với vai trò là một môi giới hảI quan. Mặt khác, người giao nhận hoàn tất thủ tục hải quan cho hàng hoá xuất khẩu và dành chỗ cho hàng trong vận tảI quốc tế hoặc lưu cước với hãng tàu ( trường hợp chuyển chỗ bằng đường biển) với chi phí cho người xuất khẩu hoặc nhập khẩu chịu tuỳ thuộc vào đIều kiện thương mại được chọn trong hợp đồng mua bán. Tại một số nước như pháp, mỹ hoạt đọng của người dao nhận yêu cầu phải có giấy phép làm môi giới hải quan. Trước đây người dao nhận không đảm nhận tránh nhiệm của người chuyên chở, anh ta chỉ hoạt động như một cầu nối giữa chủ hàng và người chuyên chở hoặc là một chung gian môi giới.

Khi người giao nhận đóng vai trò đại lý, nhiệm vụ của anh ta chủ yếu là do khách hàng qui định. Những nhiệm vụ này thường được quy định trong luật tập tục về đại lý hoặc lật dân sự về uỷ quyền tuy nhiên, những quy định này không còn nhấn mạnh vào vấn đề dao nhận nữa và đIều kiện hoàn cảnh cũng khác nhau.

# 1.3 . Quyền hạn trách nhiệm của người giao nhận

Ðiều 167 Luật thương mại quy đinh, người giao nhận có những quyền và nghĩa vụ sau đây:

- Nguời giao nhận được hưởng tiền công và các khoản thu nhập hợp lý khác

- Thực hiện đầy đủ nghiã vụ của mình theo hợp đồng

- Trong quá trình thực hiện hợp đồng, nếu có lý do chính đáng vì lợi ích của khách hàng thì có thể thực hiện khác với chỉ dẫn của khách hàng, nhưng phải thông báo ngay cho khách hàng.

- Sau khi ký kết hợp đồng, nếu thấy không thể thực hiện được chỉ dẫn của khách hàng thì phải thông báo cho khách hàng để xin chỉ dẫn thêm.

- Phải thực hiện nghĩa vụ của mình trong thời gian hợp lý nếu trong hợp đồng không thoả thuận về thời gian thực hiện nghĩa vụ với khách hàng.

**Trách nhiệm của người giao nhận**

a. Khi là đại lý của chủ hàng

Tuỳ theo chức năng của người giao nhận, người giao nhận phải thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ của mình theo hợp đồng đã ký kết và phải chịu trách nhiệm về:

+ Giao hàng không đúng chỉ dẫn

+ Thiếu sót trong việc mua bảo hiểm cho hàng hoá mặc dù đã có hướng dẫn.

+ Thiếu sót trong khi làm thủ tục hải quan

+ Chở hàng đến sai nơi quy định

+ Giao hàng cho người không phải là người nhận

+ Giao hàng mà không thu tiền từ người nhận hàng

+ Tái xuất không theo những thủ tục cần thiết hoặc không hoàn lại thuế

+ Những thiệt hại về tài sản và người của người thứ ba mà anh ta gây nên.Tuy nhiên, chứng ta cũng cần chú ý người giao nhận không chịu trách nhiệm về hành vi lỗi lầm của người thứ ba như người chuyên chở hoặc người giao nhận khác... nếu anh ta chứng minh được là đã lựa chọn cần thiết

Khi làm đại lý người giao nhận phải tuân thủ “điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn” (Standard Trading Conditions) của mình.

b. Khi là người chuyên chở (principal)

Khi là một người chuyên chở, người giao nhận đóng vai trò là một nhà thầu độc lập, nhân danh mình chịu trách nhiệm cung cấp các dịch vụ mà khách hàng yêu cầu.

Anh ta phải chịu trách nhiệm về những hành vi và lỗi lầm của người chuyên chở, của người giao nhận khác mà anh ta thuê để thực hiện hợp đồng vận tải như thể là hành vi và thiếu sót của mình.

Quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm của anh ta như thế nào là do luật lệ của các phương thức vận tải quy định. Người chuyên chở thu ở khách hàng khoản tiền theo giá cả của dịch vụ mà anh ta cung cấp chứ không phải là tiền hoa hồng.

Người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở không chỉ trong trường hợp anh ta tự vận chuyển hàng hoá bằng các phương tiện vận tải của chính mình (perfoming carrier) mà còn trong trường hợp anh ta, bằng việc phát hành chứng từ vận tải của mình hay cách khác, cam kết đảm nhận trách nhiệm của người chuyên chở (người thầu chuyên chở - contracting carrier).

Khi người giao nhận cung cấp các dịch vụ liên quan đến vận tải như đóng gói, lưu kho, bốc xếp hay phân phối ..... thì người giao nhận sẽ chịu trách nhiệm như người chuyên chở nếu người giao nhận thực hiện các dịch vụ trên bằng phương tiện của mình hoặc người giao nhận đã cam kết một cách rõ ràng hay ngụ ý là họ chịu trách nhiệm như một người chuyên chở Khi đóng vai trò là người chuyên chở thì các điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn thường không áp dụng mà áp dụng các công ước quốc tế hoặc các quy tắc do Phòng thương mại quốc tế ban hành. Tuy nhiên, người giao nhận không chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng của hàng hoá phát sinh từ những trường hợp sau đây:

- Do lỗi của khách hàng hoặc của người được khách hàng uỷ thác

- Khách hàng đóng gói và ghi ký mã hiệu không phù hợp

- Do nội tỳ hoặc bản chất của hàng hoá

- Do chiến tranh, đình công

- Do các trường hợp bất khả kháng

.Ngoài ra, người giao nhận không chịu trách nhiệm về mất khoản lợi đáng lẽ khách hàng được hưởng về sự chậm chễ hoặc giao nhận sai địa chỉ mà không phải do lỗi của mình.

# 1.4 . Các tổ chức giao nhận trên thế giới và ở Việt nam

Liên đoàn các hiệp hội giao nhận quốc tế hay còn gọi là FIATA, là tổ chức lớn nhất thế giới trong lĩnh vực giao nhận vận tải. FIATA được thành lập năm 1926, bao gồm các thành viên chính thức là những hiệp hội quốc gia những người giao nhận và thành viên cộng tác là những hãng giao nhận tư nhân trên thế giới. (Theo International Federation of Freight Forwarders Associations - FIATA)

FIATA là tổ chức phi chính trị tự nguyện hiện đang đại diện cho 35.000 người giao nhận ở trên 130 quốc gia. Các cơ quan liên hiệp quốc tế như ECOSOC, UNCTAD, ECE VÀ ESCAP đã công nhận địa vị pháp lí toàn cầu của FIATA. Đối với tất cả các tổ chức trên, FIATA được hưởng qui chế tư vấn.

Nội dung hoạt động của FIATA

FIATA được thừa nhận bởi các tổ chức quốc tế có liên quan đến thương mại và vận tải như Phòng Thương mại Quốc tế ICC, tổ chức vận tải hàng không quốc tế IATA cũng như những tổ chức của người vận chuyển và người gửi hàng.

Mục tiêu chính của FIATA là bảo vệ và phát huy lợi ích của người giao nhận, nghiên cứu cải tiến các biện pháp, trình tự, thủ tục giao nhận nhằm nâng cao hiệu quả của dịch vụ giao nhận, đào tạo nghiệp vụ ở trình độ quốc tế, tăng cường các quan hệ phối hợp giữa các tổ chức giao nhận với chủ hàng và người chuyên chở.

Trong cơ cấu của FIATA Viện Vận chuyển hàng không. Cơ quan này chuyên giải quyết những vấn đề về cước hàng không nhằm bảo vệ lợi ích chung của các đại lí hàng không. FIATA và Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế cùng những tổ chức quốc tế khác liên quan đến công nghệ chuyên chở hàng không có quan hệ chặt chẽ với nhau.

Hoạt động của FIATA còn được thông qua nhiều tiểu ban bao gồm:

- Tiểu ban về các quan hệ xã hội;

- Tiểu ban nghiên cứu về kĩ thuật vận tải đường bộ, đường không, đường sắt,...;

- Tiểu ban về luật pháp, chứng từ và bảo hiểm;

- Tiểu ban về đào tạo nghề nghiệp;

- Tiểu ban về hải quan;

- Ủy ban đơn giản hóa thủ tục buôn bán;

- Ủy ban về vận tải đường biển và vận tải đa phương thức;...

Hiện nay, nhiều công ty giao nhận của Việt Nam đã trở thành thành viên chính thức của FIATA.

# 2. Nghiệp vụ giao nhận

Giao nhận vận tải (hay freight forwarding) là dịch vụ vận chuyển hàng hóa từ gửi hàng đến nơi nhận hàng, trong đó người giao nhận (freight forwarder) ký hợp đồng vận chuyển với chủ hàng, đồng thời cũng ký hợp đồng đối ứng với người vận tải để thực hiện dịch vụ.

Theo quan điểm chuyên ngành, Liên đoàn quốc tế các hiệp hội giao nhận (FIATA) đưa khái niệm về lĩnh vực này như sau: “giao nhận vận tải là bất kỳ dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, xếp dỡ, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như các dịch vụ phụ trợ và tư vấn có liên quan đến các dịch vụ kể trên, bao gồm nhưng không chỉ giới hạn ở những vấn đề hải quan hay tài chính, khai báo hàng hóa cho những mục đích chính thức, mua bảo hiểm hàng hóa và thu tiền hay những chứng từ liên quan đến hàng hóa.”

**Giao nhận vận tải ngoại thương**

Giao nhận vận tải phục vụ hoạt động mua bán hàng hóa, trong đó giao nhận xuất nhập khẩu chiếm tỉ trọng lớn. Trong quá trình này có nhiều bên tham gia, phổ biến bao gồm:

* Người mua hàng (buyer): người mua đứng tên trong hợp đồng thương mại và trả tiền mua hàng.
* Người bán hàng (seller): người bán hàng trong hợp đồng thương mại
* Người gửi hàng (consignor): người gửi hàng, ký hợp đồng vận tải với Người giao nhận vận tải
* Người nhận hàng (consignee): người có quyền nhận hàng hóa
* Người gửi hàng (shipper): người gửi hàng trực tiếp ký hợp đồng với bên vận tải.
* Người vận tải, hay người chuyên chở (carrier): vận chuyển hàng từ điểm giao đến điểm nhận theo hợp đồng vận chuyển.
* Người giao nhận vận tải: Người trung gian thu xếp hoạt động vận chuyển, nhưng đứng tên người gửi hàng (shipper) trong hợp đồng với người vận tải.

Sự khác nhau giữa consignor và shipper: hai từ này đều có nghĩa là người gửi hàng, và về cơ bản có nghĩa tương tự nhau. Tuy nhiên, trong một số trường hợp thì người ta thường dùng từ consignor chứ không phải là shipper, và ngược lại. Chẳng hạn trong mẫu vận đơn FBL của FIATA, người gửi hàng là “consignor”, còn trên vận đơn của hãng tàu chợ, người gửi hàng thường là “shipper”

# 2.1. Giao nhận hàng hoá xnk tại cảng biển

Trình tự giao nhận hàng hoá XNK tại các cảng biển  
a. Ðối với hàng xuất khẩu  
a.1. Ðối với hàng hoá không phải lưu kho bãi tại cảng  
Ðây là hàng hoá XK do chủ hàng ngoại thương vận chuyển từ các nơi trong nước để xuất khẩu, có thể để tại các kho riêng của mình chứ không qua các kho của cảng. Từ kho riêng, các chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác có thể giao trực tiếp cho tầu. Các bước giao nhận cũng diễn ra như đối với hàng qua cảng.  
Ðưa hàng đến cảng: do các chủ hàng tiến hành  
– Làm các thủ tục xuất khẩu, giao hàng cho tầu  
+ Chủ hàng ngoại thương phải đăng ký với cảng về máng, địa điểm, cầu tầu xếp dỡ  
+ Làm các thủ tục liên quan đến xuất khẩu như hải quan, kiểm dịch…  
+ Tổ chức vận chuyển, xếp hàng lên tầu  
+ Liên hệ với thuyền trưởng để lấy sơ đồ xếp hàng  
+ Tiến hành xếp hàng lên tầu do công nhân của cảng làm, nhân viên giao nhận phải theo dõi quá trình để giải quyết các vấn đề xảy ra, trong đó phải xếp hàng lên tầu và ghi vào tally sheet (phiếu kiểm kiện)  
+ Lập biên lai thuyền phó ghi số lượng, tình trạng hàng hoá xếp lên tầu (là cơ sở để cấp vận đơn). Biên lai phải sạch  
+ Người chuyên chở cấp vận đơn, do chủ hàng lập và đưa thuyền trưởng ký, đóng dâú.  
+ Lập bộ chứng từ thanh toán tiền hàng được hợp đồng hoặc L/C quy định  
+ Thông báo cho người mua biết việc giao hàng và phải mua bảo hiểm cho hàng hoá (nếu cần).  
+ Tính toán thưởng phát xếp dỡ hàng nhanh chậm (nếu có)  
a.2.Ðối với hàng phải lưu kho bãi của cảng  
Ðối với loại hàng này, việc giao hàng gồm hai bước lớn: chủ hàng ngoại thương (hoặc người cung cấp trong nước) giao hàng XK cho cảng, sau đó cảng tiến hành giao hàng cho tầu  
\* Giao hàng XK cho cảng bao gồm các công việc:  
– Chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác ký kết hợp đồng lưu kho bảo quản hàng hoá với cảng  
– Trước khi giao hàng cho cảng, phải giao chi cảng các giấy tờ:  
+ Danh mục hàng hoá XK (cargo list)  
+ Thông báo xếp hàng của hãng tầu cấp ( shipping order) nếu cần  
+ Chỉ dẫn xếp hàng (shipping note)  
– Giao hàng vào kho, bãi cảng  
\* Cảng giao hàng cho tàu:  
– Trước khi giao hàng cho tầu, chủ hàng phải:  
+ Làm các thủ tục liên quan đến XK: hải quan, kiểm dịch, kiểm nghiệm (nếu có….  
+ Báo cho cảng ngày giờ dự kiến tầu đến (ETA), chấp nhận NOR  
+ Giao cho cảng sơ đồ xếp hàng  
– Tổ chức xếp và giao hàng cho tầu:  
+ Trước khi xếp, phải tổ chức vận chuyên hàng từ kho ra cảng, lấy lệnh xếp hàng, ấn định số máng xếp hàng, bố trí xe và công nhân và người áp tải nếu cần  
+ Tiến hành bốc và giao hàng cho tầu. Việc xếp hàng lên tầu do công nhân cảng làm. Hàng sẽ được giao cho tầu dưới sự giám sát của đạI diện hải quan. Trong quá trình giao hàng, nhân viên kiểm đếm của cảng phải ghi số lượng hàng giao vào Tally Report, cuối ngày phải ghi vào Daily Report và khi xếp xong một tầu, ghi vào Final Report. Phía tầu cũng có nhân viên kiểm đếm và ghi kết quả vào Tally Sheet. Việc kiểm đếm cũng có thể thuê nhân viên của công ty kiểm kiện  
+ Khi giao nhận xong một lô hoặc toàn tầu, cảng phải lấy biên lai thuyền phó (Mate?s Receipt) để trên cơ sở đó lập vận đơn (B/L)  
– Lập bộ chứng từ thanh toán: Căn cứ vào hợp đồng mua bán và L/C, nhân viên giao nhận phải lập hoặc lấy các chứng từ cần thiết tập hợp thành bộ chứng từ, xuất trình cho ngân hàng để thanh toán tiềnhàng. Nếu thanh toán bằng L/C thì bộ chứng từ thanh toán phải phù hợp một cách máy móc với L/C và phải phù hợp với nhau và phải xuất trình trong thời hạn hiệu lực của L/C.  
– Thông báo cho người mua về việc giao hàng và mua bảo hiểm cho hàng hoá (nếu cần)  
– Thanh toán các chi phí cần thiết cho cảng như chi phí bốc hàng, vận chuyển, bảo quản, lưu kho….  
– Tính toán thưởng phạt xếp dỡ, nếu có  
a.3. Ðối với hàng XK đóng trong contaner:  
\* Nếu gửi hàng nguyên (FCL)  
– Chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác điền vào booking note và đưa cho đại diện hãng tầu để xin ký cùng với bản danh mục XK (cargo list)  
– Sau khi đăng ký booking note, hãng tầu sẽ cấp lệnh giao vỏ container để chủ hàng mượn  
– Chủ hàng lấy container rỗng về địa điềm đóng hàng của mình  
– Mời đại diện hải qian, kiểm nghiệm, kiểm dịch, giám đinh (nếu có) đến kiểm tra và giám sát việc đóng hàng vào container. Sau khi đóng xong, nhân viên hải quan sẽ niêm phong, kẹp chì container  
– Chủ hàng vận chuyển và giao container cho tầu tại CY quy định, trước khi hết thời gian quy định (closing time) của từng chuyến tầu (thường là 8 tiếng trước khi tầu bắt đầu xếp hàng) và lấy biên lai nhanạ container để chở MR.  
– Sau khi container đã xếp lên tầu thì mang MR để đổi lấy vận đơn  
\* Nếu gửi hàng lẻ (LCL):  
– Chủ hàng gửi booking note cho hãng tàu hoặc đạI lý của hãng tầu, cung cấp cho họ những thông tin cần thiết về hàng XK. Sau khi booking note được chấp nhận, chủ hàng sẽ thoả thuận với hãng tầu về ngày, giờ, địa điểm giao nhận hàng.  
– Chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác mang hàng đến giao cho người chuyên chở hoặc đại lý taị CFS hoặc ICD quy định  
– Các chủ hàng mời đại diện hải quan kiểm tra, kiểm hoá, giám sát việc đóng hàng vào container của người chuyên chở hoặc người gom hàng. Sau khi hải quan niên phong kẹp chì container, chủ hàng hoàn thành nốt thủ tục để bốc container lên tầu và yêu cầu cấp vận đơn.  
– Người chuyên chở cấp biên lai nhận hàng hoặc một vận đơn chung chủ  
– Người chuyên chở xếp container lên tầu và vận chuyển đến nơi đến  
b. Ðối với hàng nhập khẩu  
b.1.Ðối với hàng không phải lưu kho, bãi tại cảng  
Trong trường hợp này, chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác đứng ra giao nhận trực tiếp với tầu  
– Ðể có thể tiến hành dỡ hàng, 24 giờ trước khi tầu đến vị trí hoa tiêu, chủ hàng phải trao cho cảng một số chứng từ:  
+ Bản lược khai hàng hoá (2 bản)  
+ Sơ đồ xếp hàng (2 bản)  
+ Chi tiết hầm hàng (2 bản)  
+ Hàng quá khổ, quá nặng (nếu có)  
– Chủ hàng xuất trình vận đơn gốc cho đại diện của hãng tầu  
– Trực tiếp nhận hàng từ tầu và lập các chứng từ cần thiết trong quá trình nhận hàng như:  
+ Biên bản giám định hầm tầu (lập trước khi dỡ hàng) nhằm quy trách nhiệm cho tầu về những tổn thất xảy sau này.  
+ Biên bản dỡ hàng (COR) đối với tổn thất rõ rệt  
+ Thư dự kháng (LOR) đối với tổn thất không rõ rệt  
+ Bản kết toán nhận hàng với tầu (ROROC)  
+ Biên bản giám định  
+ Giấy chứng nhận hàng thiếu (do đại lý hàng hải lập)….  
– Khi dỡ hàng ra khỏi tầu, chủ hàng có thể đưa về kho riêng để mời hải quan kiểm hoá. Nếu hàng không có niêm phong cặp chì phải mời hải quan áp tải về kho  
– Làm thủ tục hải quan  
– Chuyên chở về kho hoặc phân phối hàng hoá  
b.2. Ðối với hàng phải lưu kho, lưu bãi tại cảng  
\* Cảng nhận hàng từ tầu:  
– Dỡ hàng và nhận hàng từ tầu (do cảng làm)  
– Lập các giấy tờ cần thiết trong quá trình giao nhận (nhân viên giao nhận phải cùng lập)  
– Ðưa hàng về kho bãi cảng  
\* Cảng giao hàng cho các chủ hàng  
– Khi nhận được thông báo hàng đến, chủ hàng phải mang vạn đơn gốc, giấy giới thiệu của cơ quan đến hãng tầu để nhận lệnh giao hàng (D/O – delivery order). Hãng tầu hoặc đại lý giữ lại vận đơn gốc và trao 3 bản D/O cho người nhận hàng  
– Chủ hàng đóng phí lưu kho, phí xếp dỡ và lấy biên lai  
– Chủ hàng mang biên lai nộp phí, 3 bản D/O cùng hoá đơn và phiếu đóng gói đến văn phòng quản lý tầu tại cảng để ký xác nhận D/O và tìm vị trí hàng, tại đây lưu 1 bản D/O  
– Chủ hàng mang 2 bản D/O còn lại đến bộ phận kho vận để làm phiếu xuất kho. Bộ phận này giữ 1D/O và làm 2 phiếu xuất kho cho chủ hàng  
– Làm thủ tục hải quan qua các bước sau:  
+ Xuất trình và nộp các giấy tờ:  
. Tờ khai hàng NK  
. Giấy phép nhập khẩu  
. Bản kê chi tiết  
. Lệnh giao hàng của người vận tải  
. Hợp đồng mua bán ngoại thương  
. Một bản chính và một bản sao vận đơn  
.Giấy chứng nhận xuất xứ  
. Giấy chứng nhận phẩm chất hoặc kiểm dịch nếu có  
. Hoá đơn thương mại  
+ Hải quan kiểm tra chứng từ  
+ Kiểm tra hàng hoá  
+ Tính và thông báo thuế  
+ Chủ hàng ký nhận vào giấythông báo thuế (có thể nộp thuế trong vòng 30 ngày) và xin chứng nhận hoàn thành thủ tục hải quan  
– Sau khi hải quan xác nhận “hoàn thành thủ tục hải quan” chủ hàng có thể mang ra khỏi cảng và chở về kho riêng  
b.3. Hàng nhập bằng container  
\* Nếu là hàng nguyên (FCL)  
– Khi nhận được thông báo hàng đến (NOA) thì chủ hàng mang vận đơn gốc và giấy giới thiệu của cơ quan đến hãng tầu để lấy D/O  
– Chủ hàng mang D/O đến hải quan làm thủ tục và đăng ký kiểm hoá (chủ hàng có thể đề nghị đưa cả container vè kho riêng hoặc ICD để kiểm tra hải quan nhưng phải trả vỏ container đúng hạn nếu không sẽ bị phạt)  
-Sau khi hoàn thành thủ tục hải quan, chủ hàng phải mang bộ chứng từ nhận hàng cùng D/O đến Văn phòng quản lý tầu tại cảng để xác nhận D/O  
– Lấy phiếu xuất kho và nhận hàng  
\* Nếu là hàng lẻ (LCL):  
Chủ hàng mang vận đơn gốc hoặc vận đơn gom hàng đến hãng tầu hoặc đại lý của người gom hàng để lấy D/O, sau đó nhận hàng tại CFR quy định và làm các thủ tục như trên.

# 2.2. Giao nhận hàng hoá xnk bằng container

Các hãng tàu chợ định nghĩa thuật ngữ FCL như sau:

FCL là xếp hàng nguyên container, người gửi hàng và người nhận hàng chịu trách nhiệm đóng gói hàng và dỡ hàng khỏi container. Khi người gửi hàng có khối lượng hàng đồng nhất đủ để chứa đầy một container hoặc nhiều container, người ta thuê một hoặc nhiều container để gửi hàng.

Theo cách gửi FCL/ FCL, trách nhiệm về giao nhận, bốc dỡ và các chi phí khác được phân chia như sau:

a) Trách nhiệm của người gửi hàng (Shipper)

Người gửi hàng FCL sẽ có trách nhiệm:

¨ Thuê và vận chuyển container rỗng về kho hoặc nơi chứa hàng của mình để đóng hàng.

¨ Ðóng hàng vào container kể cả việc chất xếp, chèn lót hàng trong container.

¨ Ðánh mã ký hiệu hàng và ký hiệu chuyên chở.

¨ Làm thủ tục hải quan và niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu.

¨ Vận chuyển và giaocontainer cho người chuyên chở tại bãi container (CY), đồng thời nhận vận đơn do người chuyên chở cấp.

¨ Chịu các chi phí liên quan đến các thao tác nói trên.

Việc đóng hàng vào container cũng có thể tiến hành tại trạm đóng hàng hoặc bãi container của người chuyên chở. Người gửi hàng phải vận chuyển hàng hóa của mình ra bãi container và đóng hàng vào container.

b) Trách nhiệm của người chuyên chở ( Carrier).

Người chuyên chở có những trách nhiệm sau:

¨ Phát hành vận đơn cho người gửi hàng.

¨ Quản lý, chăm sóc, gửi hàng hóa chất xếp trong container từ khi nhận container tại bãi container (container yard) cảng gửi cho đến khi giao hàng cho người nhận tại bãi container cảng đích.

¨ Bốc container từ bãi container cảng gửi xuống tàu để chuyên chở, kể cả việc chất xếp container lên tàu.

¨ Dỡ container khỏi tàu lên bãi container cảng đích.

¨ Giao container cho người nhận có vận đơn hợp lệ tại bãi container.

¨ Chịu mọi chi phí về thao tác nói trên.

c) Trách nhiệm của người nhận chở hàng

Người nhận chở hàng ở cảng đích có trách nhiệm:

¨ Thu xếp giấy tờ nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.

¨ Xuất trình vận đơn (B/L) hợp lệ với người chuyên chở để nhận hàng tại bãi container.

¨ Vận chuyển container về kho bãi của mình, nhanh chóng rút hàng và hoàn trả container rỗng cho người chuyên chở (hoặc công ty cho thuê container).

¨ Chịu mọi chi phí liên quan đến thao tác kể trên, kể cả chi phí chuyên chở container đi về bãi chứa container.

# 2.3. Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường hàng không

**1. Ký kết hợp đồng ngoại thương**

Tất nhiên bước đầu tiên để bắt đầu cho việc nhập khẩu là bạn đàm phán ký kết hợp đồng mua bán với đối tác nước ngoài. Đây là thỏa thuận giữa hai bên về việc mua bán lô hàng, và cần bao gồm những nội dung cần thiết, chẳng hạn như:

* Thông tin hàng hóa
* Giá cả, thanh toán
* Giao hàng
* Đóng gói
* Bảo hành
* Khiếu nại

Nội dung chi tiết tất nhiên được 2 bên đàm phán và thống nhất cho phù hợp với nhu cầu thực tế.

**2. Ký hợp đồng dịch vụ cho với người chuyên chở**

Khi bạn xuất khẩu theo điều kiện D thì sẽ chịu trách nhiệm về khâu vận chuyển hàng hóa. Bạn sẽ cần thuê một công ty dịch vụ vận chuyển để họ làm các bước cần thiết trong quá trình chuyển hàng door-to-door.

Công ty vận chuyển (carrier) thường là công ty giao nhận (forwarder) hoặc đại lý hàng không (GSA). Forwarder này phải được hãng hàng không chỉ định và cho phép khai thác hàng hóa cho hãng. Hiện, nhiều forwarder tại Việt Nam có đại lý đầu nước ngoài thực hiện các thủ tục cần thiết tại nước nhập khẩu (cũng giống như với hàng đường biển).

Việc cần làm là ký thỏa thuận với người vận chuyển. Ở đây tôi viết theo trường hợp Booking với forwarder, để bạn thấy được quy trình gồm đầy đủ các bên hơn.

**3. Giao hàng xuất khẩu cho người chuyên chở**

Theo lịch trình đã thỏa thuận, bạn giao hàng cho người chuyên chở, kèm theo chỉ dẫn cần thiết để người họ giao cho hãng hàng không.

Forwarder cấp cho bạn giấy chứng nhận đã nhận hàng (FCR-forwarder’s Certificate of Receipt), xác nhận về việc họ đã thực sự nhận được lô hàng để vận chuyển.

Trường hợp hàng được lưu kho của người giao nhận trước khi gửi cho hãng hàng không, người giao nhận sẽ cấp thêm Biên lai kho hàng (FWR-forwarder’s warehouse receipt).

Trường hợp người giao nhận có trách nhiệm giao hàng đến kho người nhập khẩu tại cảng đích, người giao nhận cấp thêm Giấy chứng nhận vận chuyển của người giao nhận (FTC-forwarder’s certifficate of transport)

**4. Forwarder chuyển hàng tới sân bay và làm thủ tục hải quan xuất khẩu**

Xếp hàng vào máy bay

Xếp hàng vào máy bay

Trên cơ sở hợp đồng ủy thác của chủ hàng, người giao nhận chuẩn bị bộ chứng từ để giao hàng cho hãng hàng không và làm thủ tục xuất khẩu. Chứng từ thường gồm:

Giấy phép xuất nhập khẩu, nếu hàng thuộc diện phải xin phép (Export Permit)

Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)

Bản kê chi tiết hàng hóa, nhiều khi có thể dùng Phiếu đóng gói - Packing List

Bản lược khai hàng hóa (Manifest), do người giao nhận lập khi họ gom nhiều lô hàng lẻ gửi chung cùng một vận đơn chủ (MAWB)

Giấy chứng nhận xuất xứ (Certificate of Origin)

Cùng với bộ chứng từ này, người giao nhận cũng tiến hành làm thủ tục hải quan cho hàng xuất khẩu. >> Tìm hiểu chi tiết về làm thủ tục hải quan tại đây.

Sau khi hoàn tất thủ tục với hải quan, sân bay, hãng hàng không, người giao nhận sẽ phát hành Vận đơn hàng không (HAWB) và gửi kèm theo hàng hóa bộ chứng từ cần thiết có liên quan, theo yêu cẩu của người mua - quy định trong hợp đồng mua bán. Bản gốc AWB số 3 giao lại cho người gửi hàng, cùng thông báo cước + phí có liên quan (nếu có) để người gửi hàng thanh toán.

Bạn nhận được AWB thì báo cho người mua hàng về việc đã chuyển hàng, kèm theo file mềm AWB để họ chuẩn bị hồ sơ đầu nhập khẩu.

Đến bước này, là coi như đã xong những công việc mà bạn với vai trò người xuất khẩu phải trực tiếp tham gia. Những bước tiếp theo do người chuyên chở thực hiện, bạn chỉ hiểu và phối hợp theo dõi mà thôi.

Xếp hàng vào trong máy bay

Xếp hàng vào trong máy bay

**5. Hãng hàng không chuyển hàng**

Đây là khâu dịch vụ của hãng hàng không. Họ sẽ dùng máy bay để chở hàng từ Việt Nam đến sân bay đích, trong nhiều trường hợp có thể cần chuyển tải hàng tại sân bay chung chuyển.

Hàng có thể được vận chuyển bằng máy bay chở hàng chuyên dụng, hoặc chở trong khoang hàng (nằm ở phần bụng) của máy bay chở khách, cùng khoang với hàng ký gửi.

Khi nhận hàng lên máy bay, hãng hàng không sẽ báo dự kiến thời gian đến sân bay đích, để người giao nhận biết và thông báo cho người nhận hàng chuẩn bị làm thủ tục cần thiết.

**6. Làm thủ tục hải quan và giao hàng tại nước nhập khẩu**

Tại cảng hàng không nước nhập khẩu, đại lý của người chuyên chở sẽ liên hệ và phối hợp với người nhập khẩu để làm các thủ tục liên quan đến hãng hàng không, sân bay, hải quan, thuế… mục đích là để làm thủ tục nhập khẩu cho lô hàng.

Sau khi xong thủ tục, forwarder bố trí phương tiện để giao hàng cho người mua hàng tại kho

# 2.5 . Những lưu ý khi xếp hàng vào container.

Theo tập quán quốc tế, vận chuyển hàng hóa bằng container, người gửi hàng phải chịu trách nhiệm đóng hàng vào container cùng với việc niêm phong, kẹp chì container, người gửi hàng phải chịu tất cả chi phí đó cũng như các chi phí có liên quan, trừ trường hợp hàng hóa gửi không đóng đủ nguyên container mà lại gửi theo phương thức hàng lẻ. Chính vì vậy, khi nhận container của người gửi, người chuyên chỏ không thể nắm được cụ thể về tình hình hàng hóa xếp bên trong container mà chỉ dựa vào lời khai của chủ hàng. Bởi vậy, họ sẽ không chịu trách nhiệm về hậu quả của việc đóng xếp hàng bất hợp lý, không đúng kỹ thuật dẫn tới việc gây tổn thất cho hàng hóa, công cụ vận tải. Tình hình đặc điểm hàng hoá cần chuyên chở

+ Tình hình và đặc điểm của loại kiểu container sẽ dùng để chuyên chở.

- Kỹ thuật xếp, chèn lót hàng hóa trong container.

**1.1- Ðặc điểm của hàng hóa chuyên chở**

Không phải hàng hóa nào cũng phù hợp với phương thức chuyên chở bằng container, cho nên việc xác định nguồn hàng phù hợp với chuyên chở bằng container có ý nghĩa quan trọng trong kinh doanh.

Ðứng trên góc độ vận chuyển container, hàng hóa chuyên chở được chia làm 4 nhóm:

+ Nhóm 1: Các loại hàng hoàn toàn phù hợp với chuyên chở bằng container.

Bao gồm: hàng bách hóa, thực phẩm đóng hộp, dược liệu y tế, sản phẩm da, nhựa hay cao su, dụng cụ gia đình, tơ sợi, vải vóc, sản phẩm kim loại, đồ chơi, đồ gỗ...

Những mặt hàng được chở bằng những container tổng hợp thông thường, container thông gió hoặc container bảo ôn....tuỳ theo yêu cầu cụ thể của đặc tính hàng hóa.

+ Nhóm 2: Các loại hàng phù hợp với điều kiện chuyên chở bằng container

Bao gồm: Than, quặng, cao lanh... tức là những mặt hàng có giá trị thấp và số lượng buôn bán lớn. Những mặt hàng này về tính chất tự nhiên cũng như kỹ thuật hoàn toàn phù hợp với việc chuyên chở bằng container nhưng về mặt hiệu quả kinh tế lại không phù hợp (tỷ lệ giữa cước và giá trị của hàng hóa.)

+ Nhóm 3: Các loại hàng này có tính chất lý, hóa đặc biệt như : hàng dễ hỏng, hàng đông lạnh, súc vật sống, hàng siêu nặng, hàng nguy hiểm độc hại....Những mặt hàng này phải đóng bằng container chuyên dụng như: container bảo ôn, container thông gió, container phẳng, container chở súc vật....

+ Nhóm 4: Các loại hàng phù hợp với vận chuyên chở bằng container như: sắt hộp, phế thải, sắt cuộn, hàng siêu trường, siêu trọng, ôtô tải hạng nặng, các chất phóng xạ...

**1.2 - Xác dịnh và kiểm tra các loại, kiểu container khi sử dụng**.

Việc kiểm tra cần được tiến hành ngay lúc người điều hành chuyên chở giao container. Khi phát hiện container không đạt các tiêu chuẩn kỹ thuật quy định phải thông báo ngay cho người điều hành chuyên chở, tuyệt đối không chấp nhận, hoặc yêu cầu hoàn chỉnh hay thay đổi container khác. Nếu kiểm tra thiếu chu đáo, tiếp nhận container không đạt yêu cầu kỹ thuật, trong quá trình chuyên chở có tổn thất xảy ra do khiếm khuyết của container, người gửi hàng phải tự gánh chịu mọi hậu quả phát sinh.

Nội dung kiểm tra bao gồm:

- Kiểm tra bên ngoài container.

Quan sát và phát hiện các dấu vết cào xước, hư hỏng, khe nứt, lỗ thủng, biến dạng méo mó do va đập....Phải kiểm tra phần mái, các nóc lắp ghép của container vì đây là chỗ thường bị bỏ sót nhưng lại là cơ cấu trọng yếu của container liên quan tới an toàn chuyên chở.

- Kiểm tra bên trong container

Kiểm tra độ kín nước bằng cách khép kín cửa từ bên trong quan sát các tia sáng lọt qua để phát hiện lỗ thủng hoặc khe nứt. Kiểm tra các đinh tán, rivê xem có bị hư hỏng hay nhô lên không. Kiểm tra tấm bọc phủ hoặc các trang thiết bị khác như lỗ thông gió, ống dẫn hơi lạnh....

- Kiểm tra cửa container.

Tình hình hoạt động khi đóng mở cánh cửa và chốt đệm cửa...bảo đảm cửa đóng mở an toàn, niêm phong chắc chắn và kín không để nước xâm nhập vào.

- Kiểm tra tình trạng vệ sinh container.

Container phải được don vệ sinh tốt, khô ráo, không bị mùi hôi hay dây bẩn.

Ðóng hàng vào container không đạt tiêu chuẩn vệ sinh sẽ gây tổn thất cho hàng hóa đồng thời dễ bị từ chối khi cơ quan y tế nước gửi hàng kiểm tra phát hiện.

- Kiểm tra các thông số kỹ thuật của container

Các thông số kỹ thuật của container được ghi trên vỏ hoặc trên biển chứng nhận an toàn. Thông số kỹ thuật của container bao gồm:

+ Trọng lượng tối đa hay trọng tải toàn phần của container (Maximum Gross Weight) khi container chứa đầy hàng đến giới hạn an toàn cho phép. Nó bao gồm trọng lượng tối đa cho phép cộng với trọng lượng vỏ container.

+ Trọng tải tịnh của container (Maximum Payload) là trọng lượng hàng hóa tới mức tối đa cho phép trong container. Nó bao gồm: trọng lượng hàng hóa, bao bì, palet, các vật liệu dùng để chèn lót, chống đỡ hàng trong container.

+ Trọng lượng vỏ container (Tare Weight) phụ thuộc vào vật liệu dùng để chế tạo container.

+ Dung tích container (Container internal capacity) tức là sức chứa hàng tối đa của container.

**1.3 - Kỹ thuật chất xếp, chèn lót hàng hóa trong container**

Khi tiến hành chất xếp hàng hóa vào container cần lưu ý những yêu cầu kỹ thuật sau đây:

\* Phân bổ đều hàng hóa trên mặt sàn container.

\* Chèn đệm và độn lót hàng hóa trong container.

\* Gia cố hàng hóa trong container

\* Hạn chế và giảm bớt áp lực hoặc chấn động

\* Chống hiện tượng hàng hoá bị nóng, hấp hơi

3. Thực hành

Giáo viên đưa ra bài tập cho một lô hàng xuất khẩu, nhập khẩu cụ thể của một hợp đồng ngoại thương và các thông tin liên quan. Yêu cầu người học thực hành nghiệp vụ giao nhận theo mô hình tại lớp, quy trình trình tự đầy đủ các bước thực hiện phải làm.

Chia lớp thành các nhóm thảo luận và thực hành tại lớp. Giáo viên gợi ý, kiểm tra và đánh giá kết quả.

4. Kiểm tra

Chương 3: Nghiệp vụ bảo hiểm

*Mục tiêu:*

- Nắm và hiểu được các loại rủi ro, tổn thất trong bảo hiểm hàng hóa.

- Hiểu được khái niệm về giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm, phí bảo hiểm và có khả năng tính toán để có thể mua bảo hiểm cho một lô hàng nhất định.

- Biết lập các chứng từ bảo hiểm hàng hóa (đơn bảo hiểm, giấy chứng nhận bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm) cho một lô hàng nội địa, xuất khẩu, nhập khẩu.

- Hiểu rõ được các điều kiện bảo hiểm hàng hóa hiện hành trên thị trường và trình

# 1. Khái niệm chung

# 1.1. Bảo hiểm

## 1.1.1.Khái niệm

1. Bảo hiểm (Insurance)

Có nhiều định nghĩa khác nhau về bảo hiểm, song định nghĩa sau đây được thừa nhận một cách rộng rãi.

Bảo hiểm là sự cam kết bồi thường của người bảo hiểm đối với người được bảo hiểm về những tổn thất của đối tượng bảo hiểm do những rủi ro đã thỏa thuận gây ra với điều kiện người được bảo hiểm đã thuê bảo hiểm cho đối tượng đó và nộp một khoản tiền gọi là phí bảo hiểm.

Như vậy, bản chất của bảo hiểm là sự phân chia rủi ro, tổn thất của một hay của một số người cho cả cộng đồng tham gia bảo hiểm cùng gánh chịu.

2. Người bảo hiểm (Insurer):

Là người ký kết hợp đồng bảo hiểm với người được bảo hiểm, nhận rủi ro tổn về phía mình và được hưởng một khoản phí bảo hiểm.

Người bảo hiểm là các công ty bảo hiểm như Bảo việt, Bảo minh, AIA, VINARE.

3. Người được bảo hiểm (Insured)

Là người có quyền lợi bảo hiểm được một công ty bảo hiểm đảm bảo. Người có quyền lợi bảo hiểm là người mà khi có sự cố bảo hiểm xảy ra thì dẫn họ đến một tổn thất, một trách nhiệm pháp lý hay làm mất đi của họ những quyền lợi được pháp luật thừa nhận. Ví dụ, người chủ hàng là người được bảo hiểm trong bảo hiểm hàng hóa.

4. Ðối tượng bảo hiểm (Subject matter insured)

Là đối tượng mà vì nó người ta phải ký kết hợp đồng bảo hiểm. Ðối tượng bảo hiểm gồm 3 nhóm chính: Tài sản, con người và trách nhiệm dân sự.

5. Trị giá bảo hiểm (Insurance value)

Là trị giá của tài sản và các chi phí hợp lý khác có liên quan như phí bảo hiểm, cước phí vận tải, lãi dự tính.

Trị giá bảo hiểm là khái niệm thường chỉ được dùng với bảo hiểm tài sản.

6. Số tiền bảo hiểm (Insurance amount)

Là số tiền mà người được bảo hiểm kê khai và được người bảo hiểm chấp nhận.

Số tiền bảo hiểm có thể nhỏ hơn, bằng hoặc lớn hơn giá trị bảo hiểm. Nếu số tiền bảo hiểm nhỏ hơn trị giá trị bảo hiểm thì gọi là bảo hiểm dưới giá trị, bằng trị giá bảo hiểm thì gọi là bảo hiểm tới giá trị, nếu lớn hơn thì gọi là bảo hiểm trên giá trị. Khi bảo hiểm lớn hơn giá trị thì phần lớn hơn dó vẫn có thể phải nộp phí bảo hiểm nhưng không được bồi thường khi tổn thất xảy ra.

7. Phí bảo hiểm (Insurance Premium)

Là một tỷ lệ phần trăm nhất định của trị giá bảo hiểm hay số tiền bảo hiểm. Phí bảo hiểm chính là khoản tiền mà người được bảo hiểm phải trả cho người bảo hiểm để đối tượng bảo hiểm của mình được bảo hiểm.

8. Tỷ lệ phí bảo hiểm (Insurance rate)

Là một tỷ lệ phần trăm nhất định thường do các công ty bảo hiểm công bố. Tỷ lệ phí bảo hiểm được tính dựa vào thống kê rủi ro tổn thất trong nhiều năm. Xác suất xảy ra rủi ro càng lớn thì tỷ lệ phí bảo hiểm càng cao.

Các công ty bảo hiểm thường công bố bảng tỷ lệ phí bảo hiểm cho từng nghiệp vụ bảo hiểm.

## 1.1.2.Các nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm

1. Nguyên tắc chỉ bảo hiểm sự rủi ro, không bảo hiểm sự chắc chắn (Fortuity not certainty): Chỉ bảo hiểm một rủi ro xảy ra bất ngờ, ngẫu nhiên, ngoài ý muốn của con người chứ không bảo hiểm một cái chắc chắn xảy ra.

2. Nguyên tắc trung thực tuyệt đối (utmost good faith): Tất cả các giao dịch kinh doanh cần được thực hiện trên cơ sở tin cậy lẫn nhau, trung thực tuyệt đối. Cả người được bảo hiểm và người bảo hiểm đều phải trung thực trong tất cả các vấn đề.

3. Nguyên tắc quyền lợi có thể được bảo hiểm (insurable interest): Quyền lợi có thể được 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. Nguyên tắc này chỉ ra rằng người được bảo hiểm muốn mua bảo hiểm phải có lợi ích bảo hiểm. Quyền lợi có thể được bảo hiểm có thể là quyền lợi đã có hoặc sẽ có trong đối tượng bảo hiểm.

4. Nguyên tắc bồi thường (indemnity): Theo nguyên tắc bồi thường, khi có tổn thất xảy ra, người bảo hiểm phải bồi thường như thế nào đó để đảm bảo cho người được bảo hiểm có vị trí tái chính như trước khi có tổn thất xảy ra, không hơn không kém. Các bên không được lợi dụng bảo hiểm để trục lợi.

5. Nguyên tắc thế quyền (subrobgation): Theo nguyên tắc thế quyền, 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 trách nhiệm bồi thường cho mình.

# 1.2. Rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa

## 1.2.1. Khái niệm

*Rủi ro* là những sự cố ngẫu nhiên, bất ngờ, là những mối đe dọa nguy hiểm mà khi xảy ra thì gây *tổn thất* cho đối tượng bảo hiểm

***Rủi ro có thể do các nguyên nhân*:**

– Thiên tai: là những hiện tượng do thiên nhiên gây nên như biển động, bão, gió lốc, sét đánh,…  
– Tai nạn bất ngờ ngoài biển: tàu bị mắc cạn, bị đắm, đâm phải đá ngầm, bị mất tích, bị cháy, nổ,…  
– Tai nạn bất ngờ và các nguyên nhân khách quan khác: hàng bị đổ vỡ, thiếu hụt, rò rỉ, mất trộm,…  
– Do các hiện tượng xã hội gây ra như chiến tranh, đình công, bạo động, bắt giữ,…  
– Do bản chất của hàng hóa như nội tỳ hoặc ẩn tỳ

Nguyên tắc là: *“không có rủi ro thì không có bảo hiểm”*, bởi thế bảo hiểm định nghĩa *rủi ro là “sự không chắc chắn về tổn thất”*. Vì vậy, cần hiểu rằng tổn thất nào chắc chắn xảy ra thì không có rủi ro.

Khi xem xét các rủi ro gây nên tổn thất, người ta cần đặc biệt quan tâm đến những “nguy cơ”. Nguy cơ ở đây có thể hiểu là điều kiện cấu tạo khả năng làm gia tăng tổn thất cho một hiểm họa nào đó. Chẳng hạn, việc bất cẩn trong quản lý, tàu chở hàng quá trọng tải, xa lộ xấu, máy móc không có người coi giữ,… là những nguy cơ.

Nguy cơ vật chất: là yếu tố khách quan làm gia tăng *tổn thất*, như sản xuất thuốc súng là một nguy cơ vật chất vì làm *gia tăng tổn thất* về cháy nổ.

Nguy cơ đạo đức: là do ý thức chủ quan của người được *bảo hiểm* như không lương thiện (manh động) gây ra.

Nguy cơ tinh thần: người được bảo hiểm không cần mẫn, lơ là trong việc bảo vệ tài sản.

## 1.2.2. Các loại rủi ro

*Rủi ro được bảo hiểm:* là những rủi ro xảy ra một cách ngẫu nhiên, bất ngờ ngoài ý muốn của con người như thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển, chiến tranh, đình công… Các rủi ro này còn gọi là “hiểm họa được bảo hiểm”.

*Rủi ro không được bảo hiểm:* là những rủi ro xảy ra có tính chất đương nhiên, chắc chắn, hoặc do lỗi của người được bảo hiểm như hao mòn tự nhiên, hao hụt tự nhiên, do bản chất của hàng hóa, do bao bì không đầy đủ, do hành động xấu của người được bảo hiểm, những tổn thất mà nguyên nhân trực tiếp là chậm trễ,…. Ngoài ra, còn có các rủi ro loại trừ như do các vụ nổ hạt nhân, nguyên tử, sử dụng chất phóng xạ.

*Trong hoạt động hàng hải, các rủi ro được bảo hiểm có thể tóm tắt thành những loại sau:*

– Mắc cạn (grounding)  
– Chìm đắm và lật úp (sinking and capsize)  
– Cháy, nổ (fire, explosion): không bao gồm cháy do nổ nồi hơi hoặc do “chất”  
– Đâm va (collision)  
– Vứt bỏ xuống biển (jettisons)  
– Manh động (barratry)  
– Mất cắp hàng, giao thiếu hàng hoặc không giao hàng (theft, shortage or non-delivery)  
– Tàu mất tích (missing ship)

# 1.3. Tổn thất trong bảo hiểm hàng hóa

## 1.3.1.Khái niệm

Khái niệm pháp lý được dùng trong lĩnh vực pháp luật bảo hiểm thương mại để chỉ rõ những hư hỏng, mất mát, thiệt hại của đối tượng được bảo hiểm. Tổn thất có thể là tổn thất bộ phận hoặc tổn thất toàn bộ:

## 1.3.2.Các loại tổn thất

**1. Phân loại tổn thất**

**1.1. Tổn thất bộ phận (partial loss):**

Là những tổn thất mất mát hay hư hại trên một bộ phận của đối tượng bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm.

Tổn thất bộ phận (partial loss), Tổn thất toàn bộ (total loss)

Trong phần này sẽ chia ra làm 2 loại tổn thất: tổn thất riêng (Particular average) và tổn thất chung (General Average)

**Tổn thất riêng (Particular Average)**: Là tổn thất của từng quyền lợi bảo hiểm do thiên tai, tai nạn bất ngờ gây nên. Ví dụ, trên hành trình hàng hóa bị mưa gió, nước biển làm ẩm mốc hàng hóa, trong trường hợp này chủ hàng phải tự chịu trách nhiệm hoặc đòi bồi thường từ công ty bảo hiểm chứ không được phân bổ trách nhiệm này cho chủ tàu hoặc các chủ hàng khác. Tổn thất trong trường hợp này là tổn thất riêng.

**Tổn thất chung ( General average)**: là những thiệt hại xảy ra do những chi phí hay sự hy sinh cố ý của những người trên tàu nhằm cứu tàu, hàng hóa hoặc cước phí khỏi tai nạn trong hành trình chung trên biển. Có 2 nguyên tắc để thông báo đây là tổn thất chung.  
 Nguyên tắc 1: tổn thất chung xảy ra là vì sự an toàn chung của chủ tàu, hàng hóa trên biển.  
 Nguyên tắc 2: Những chi phí phát sinh để tránh hiểm họa cho tàu hoặc hàng mặc dù chi phí này không thật sự cần thiết nhưng là hậu quả trực tiếp của tổn thất chung (lợi ích chung) cũng được tính là tổn thất chung.

Thông thường tổn thất chung được chia làm 2 bộ phận như sau  
+ Hy sinh tổn thất chung: là những thiệt hại hoặc chi phí phát sinh do hậu quả trực tiếp của hành động tổn thất chung. Ví dụ, tàu phải vứt hàng xuống biển vì bão lớn để cứu tàu, cứu toàn bộ hành trình thì hàng bị vứt xuống biển là hy sinh tổn thất chung.  
+ Chi phí tổn thất chung: phải trả chi phí cho người thứ ba trong trường hợp cứu tàu, chi phí thoát nạn để tàu tiếp tục hành trình. Ví dụ như những chi phí sau được xem là chi phí tổn thất chung: chi phí để tàu ra vào cảng lánh nạn, chi phí lưu kho lưu bãi tại cảng lánh nạn, chi phí sửa chữa những hư hại của tàu, chi phí tăng thêm về nhiên liệu, ….

**1.2. Tổn thất toàn bộ (total loss):**

Đây là tổn thất mức độ cao nhất của đối tượng bảo hiểm, hư hại 100% giá trị sử dụng. Nhưng vấn đề xác định 100% thế nào thì các nhà bảo hiểm rất khó khăn để tránh [trục lợi bảo hiểm](https://songanhlogs.com/truc-loi-bao-hiem-hang-hoa-xuat-nhap-khau-va-cach-khac-phuc.html). Vì thế trong tổn thất toàn bộ người ta còn chia ra 2 loại:

**Tổn thất toàn bộ thực tế ( Actual Total Loss)**: Là đối tượng bảo hiểm bị tổn thất phá hủy hoàn toàn, bị hư hỏng mức nghiêm trọng không thể sử dụng được nữa, thường xảy ra trong các trường hợp sau:  
+ Hàng hóa bị hư hỏng, phá hỏng hoàn toàn trong trường hợp xay ra cháy nổ, thối rữa, rơi vỡ,….  
+ Hàng hóa bị mất hoàn toàn giá trị sử dụng so với ban đầu như: kính bị vỡ, gạo bị mốc, xi măng bị ẩm vô nước và đông cứng,…  
+ Hàng không còn khả năng lấy lại được mặc dù nếu lấy lại được thì vẫn sử dụng được nhưng chi phí lấy lại quá cao chẳng hạn như: hàng chở trên tàu bị chìm, hàng bị cướp biển, chủ hàng bị tước quyền sở hữu đối với hàng hóa,…  
+ Hàng chở trên tàu bị mất tích ( tàu mất tích và tàu bị đắm là khác nhau, mất tích là không tìm thấy)

**Tổn thất toàn bộ ước tính (Constructive Total Loss**): Khi hàng hóa không phải là tổn thất toàn bộ thực tế ở trên, Trong luật bảo hiểm hàng hải 1906 cho người được bảo hiểm quyền này (tiết 6I),, một rủi ro nào đó được bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm và người được bảo hiểm không thể tiếp tục hành trình giao hàng tại điểm đến quy định (intended destination), trong trường hợp này người được bảo hiểm có khả năng muốn từ bỏ hàng háo hơn so với tiếp tục hành trình. Lúc này người được bảo hiểm sẽ yêu cầu tính toán đòi bồi thường tổn thất thực tế ước tính.

Nhưng để tránh ngộ nhận ICC 1982 (A, B và C) có đưa ra một số điều khoản

+ Để khiếu nại đòi bồi thường toàn bộ ước tính người được bảo hiểm phải thông báo ý định từ bỏ hàng và đòi tổn thất toàn bộ ước tính.   
+ Điều khoản khước từ: Mọi biện pháp của người bảo hiểm và người được bảo hiểm thực hiện nhằm cứu vớt, khôi phục hàng hóa sẽ không được xem là biện pháp để từ chối trách nhiệm làm ảnh hưởng đến quyền lợi của các bên.

# 2. Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa

# 2.1. Khái niệm

Hợp đồng bảo hiểm hàng hoá xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển là một văn bản trong đó người bảo hiểm cam kết sẽ bồi thường cho người tham gia bảo hiểm các tổn thất của hàng hoá theo các điều kiện bảo hiểm đã ký kết, còn người tham gia bảo hiểm cam kết trả phí bảo hiểm.

# 2.2.Tính chất của hợp đồng bảo hiểm

Hợp đồng bảo hiểm có một số tính chất chung trong khuôn khổ những quy định của luật pháp về hợp đồng dân sự, ngoài ra, nó còn có một số tính chất riêng biệt gắn liền với đặc trưng kinh tế - kỹ thuật ngành bảo hiểm. Cụ thể như sau:

* Hợp đồng bảo hiểm mang tính tương thuận: Hợp đồng bảo hiểm được thiết lập dựa trên sự chấp thuận của cả đôi bên trên nguyên tắc tự nguyện, bình đẳng, tự do giao kết trong khuôn khổ pháp luật và đạo đức xã hội.
* Hợp đồng bảo hiểm là hợp đồng song vụ: Các bên ký kết đều có quyền và nghĩa vụ, quyền của bên này là nghĩa vụ của bên kia và ngược lại. Người bảo hiểm phải đảm bảo cho các rủi ro còn người được bảo hiểm phải trả phí bảo hiểm.
* Hợp đồng bảo hiểm có tính chất may rủi: Nếu không tồn tại rủi ro (sự kiện bảo hiểm) thì không có việc giao kết cũng như tồn tại hiệu lực của Hợp đồng bảo hiểm.
* Hợp đồng bảo hiểm có tính chất tin tưỏng tuyệt đối: Mối quan hệ giữa bên mua bảo hiểm và người bảo hiểm được thiết lập trong tình trạng tạo ra rủi ro cho nhau. Do đó, để tồn tại và có thể thực hiện thì hai bên phải có sự tin tưởng lẫn nhau. Tính chất tin tưởng tuyệt đối và nguyên tắc trung thực tối đa chỉ là hai mặt của cùng một vấn đề.
* Hợp đồng bảo hiểm có tính chất phải trả tiền: Mối quan hệ quyền và nghĩa vụ giữa hai bên thể hiện ở mối quan hệ tiền tệ. Bên mua bảo hiểm có nghĩa vụ trả tiền phí bảo hiểm, người bảo hiểm có nghĩa vụ trả tiền bảo hiểm/bồi thường khi có sự kiện bảo hiểm xảy ra.
* Hợp đồng bảo hiển có tính chất gia nhập: Hợp đồng bảo hiểm là một hợp đồng theo mẫu. Quy tắc bảo hiểm (nội dung chính của Hợp đồng) do người bảo hiểm soạn thảo trước, bên mua bảo hiểm sau đọc thấy phù hợp với nhu cầu của mình thì gia nhập vào.
* Hợp đồng bảo hiểm có tính dân sự - thường mại hỗn hợp: Bên mua bảo hiểm có thể là một thể nhân hoặc pháp nhân dân sự hay thương mại, người bảo hiểm cũng có thể là một pháp nhân dân sự (hội tương hỗ) hay thương mại (công ty bảo hiểm). Do đó, mối quan hệ giữa họ, cụ thể là hợp đồng bảo hiểm sẽ có thể có tính dân sự hay thương mại thuần túy hoặc dân sự - thương mại hỗn hợp.

# 2.3. Các loại hợp đồng bảo hiểm

Hợp đồng bảo hiểm là sự thoả thuận giữa bên mua bảo hiểm và doanh nghiệp bảo hiểm, theo đó bên mua bảo hiểm phải đóng phí bảo hiểm, doanh nghiệp bảo hiểm phải trả tiền bảo hiểm cho người thụ hưởng hoặc bồi thường cho người được bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm.

Các loại hợp đồng bảo hiểm bao gồm:

- Hợp đồng bảo hiểm con người;

- Hợp đồng bảo hiểm tài sản;

- Hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm dân sự.

**Lưu ý:** Hợp đồng bảo hiểm hàng hải được áp dụng theo quy định của Bộ luật hàng hải; đối với những vấn đề mà Bộ luật hàng hải không quy định thì áp dụng theo quy định của Luật

Hợp đồng bảo hiểm được chia thành 2 loại: hợp đồng bảo hiểm chuyến & hợp đồng bảo hiểm bao.

**Hợp đồng bảo hiểm chuyến**

Hợp đồng bảo hiểm chuyến là hợp đồng bảo hiểm có tác dụng trong từng chuyến hàng cụ thể, tức một hợp đồng sẽ có giá trị trong 1 chuyến hàng, trách nhiệm của công ty bảo hiểm sẽ kết thúc khi hàng hóa được vận chuyển từ kho của đơn vị vận chuyển đến kho của đơn vị nhận hàng hóa vận chuyển.  Hợp đồng bảo hiểm chuyến được chứng thực, xác nhận bằng giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc đơn bảo hiểm do công ty bảo hiểm cung cấp.

**Hợp đồng bảo hiểm bao** ( hay còn gọi là hợp đồng bảo hiểm mở)

Hợp đồng bảo hiểm bao là loại hợp đồng bảo hiểm dùng cho nhiều chuyến hàng trong một khoảng thời gian nhất định, thường là một năm. Loại hợp đồng này thường được sử dụng trong các công ty thường xuyên diễn ra hoạt động xuất nhập khẩu. Nếu sử dụng hợp đồng chuyến, công ty sẽ phải chi trả khoản phí bảo hiểm rất lớn, hợp đồng bảo hiểm bao sẽ tiết kiệm được phần nào chi phí bảo hiểm.

# 2.4. Nội dung hợp đồng bảo hiểm hàng hóa

Hợp đồng bảo hiểm được in sẵn thành mẫu thường bao gồm 2 mặt: mặt trước gồm các thông tin về người bảo hiểm, người được bảo hiểm và đối tượng bảo hiểm; mặt sau in sẵn các quy định cơ bản về bảo hiểm. Mẫu của các nước khác nhau có thể khác nhau song hiện nay hầu hết các nước, các công ty đều sử dụng mẫu đơn bảo hiểm của Hiệp hội bảo hiểm London từ tháng 4 năm 1982 theo quy định của ICC-1982. Nội dung của hợp đồng bảo hiểm bao gồm:

- Tên, địa chỉ, số hiệu tài khoản ở ngân hàng của người bảo hiểm và người được bảo hiểm.

- Tên hàng hoá được bảo hiểm, số lượng, trọng lượng, loại bao bì, cách đóng gói...

- Loại tàu chuyên chở: tên tàu, tuổi tàu, cờ tàu, trọng tải, dung tích...

* Các xếp hàng lên tàu
* Nơi đi, nơi đến, nơi chuyển tải
* Ngày gửi hàng
* Thời gian khởi hành và thời gian cả hành trình
* Điều kiện bảo hiểm, giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm
* Nơi giám định tổn thất, nơi thanh toán bồi thường
* Ký tên, đóng dấu.

Những nội dung trên được ghi tóm tắt trên đơn bảo hiểm cấp cho mỗi chuyến hàng tham gia bảo hiểm. Ngoài ra, hợp đồng bảo hiểm còn ghi các điều khoản về quyền và trách nhiệm của mỗi bên. trong đó có một số nội dung cơ bản như sau:

# 2.5. Nghĩa vụ của các bên theo hợp đồng bảo hiểm

**- Bên tham gia bảo hiểm có quyền:**

Lựa chọn doanh nghiệp bảo hiểm để mua bảo hiểm

Yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm giải thích các điều kiện, điều khoản bảo hiểm, cấp đơn hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm

Đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng theo luật định nếu như doanh nghiệp bảo hiểm cố ý cung cấp thông tin sai sự thật để giao kết hợp đồng, không chấp nhận giảm phí nếu rủi ro được bảo hiểm thay đổi theo chiều hướng có lợi cho doanh nghiệp mà bên tham gia đã yêu cầu giảm phí...

Yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường khi sự kiện bảo hiểm xảy ra

Chuyển nhượng hợp đồng bảo hiểm theo thoả thuận trong hợp đồng hoặc theo qui định của pháp luật

Các quyền khác theo qui định của pháp luật.

**- Bên tham gia bảo hiểm có nghĩa vụ:**

Kê khai đầy đủ, trung thực mọi chi tiết có liên quan đến hợp đồng bảo hiểm

Việc kê khai này phải được tiến hành vào lúc kí hợp đồng và suốt trong quá trình thực hợp đồng

Đóng phí đầy đủ theo thời gian và phương thức đã thoả thuận trong hợp đồng bảo hiểm

Thông báo cho doanh nghiệp bảo hiểm về việc xảy ra sự kiện bảo hiểm theo như thoả thuận trong hợp đồng, việc thông báo phải được thực hiện nhanh chóng

Áp dụng các biện pháp đề phòng hạn chế tổn thất để hạn chế tối đa hậu quả của rủi ro.

**Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp bảo hiểm**

**- Doanh nghiệp bảo hiểm có quyền:**

Thu phí bảo hiểm theo thoả thuận trong hợp đồng bảo hiểm

Yêu cầu khách hàng cung cấp đầy đủ các thông tin liên quan đến hợp đồng bảo hiểm

Đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng nếu bên tham gia bảo hiểm cố ý cung cấp thông tin sai sự thật nhằm giao kết hợp đồng để được bồi thường hoặc được trả tiền bảo hiểm.

Trong trường hợp phí đóng nhiều lần và người tham gia bảo hiểm đã đóng một hoặc một số lần, nhưng sau đó không thể đóng phí tiếp tục thì sau một thời gian nhất định doanh nghiệp bảo hiểm cũng có quyền đơn phương đình chỉ thực hợp đồng...

Từ chối trả tiền bảo hiểm hoặc từ chối thanh toán tiền bồi thường cho khách hàng trong những trường hợp không thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm hoặc trường hợp loại trừ trách nhiệm bảo hiểm theo như thoả thuận trong hợp đồng

Yêu cầu khách hàng áp dụng các biện pháp đề phòng, hạn chế tổn thất theo qui định của pháp luật, yêu cầu người thứ ba bồi hoàn số tiền bảo hiểm mà doanh nghiệp bảo hiểm đã bồi thường cho người được bảo hiểm do người thứ ba gây ra đối với tài sản và trách nhiệm dân sự.

Để đòi được người thứ ba, doanh nghiệp bảo hiểm có quyền yêu cầu khách hàng cung cấp kịp thời mọi thông tin, tài liệu, bằng chứng cần thiết có liên quan đến việc xác định trách nhiệm của người thứ ba.

**- Doanh nghiệp bảo hiểm có nghĩa vụ:**

Giải thích cho khách hàng về các điều kiện, điều khoản bảo hiểm, quyền và nghĩa vụ của họ khi mua bảo hiểm

Cấp đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm cho bên tham gia bảo hiểm ngay sau khi giao kết hợp đồng

Bồi thường hoặc trả tiền bảo hiểm cho bên tham gia bảo hiểm khi sự kiện bảo hiểm xảy ra trong thời hạn bảo hiểm đã qui định

Giải thích bằng văn bản lí do từ chối trả tiền bảo hiểm hoặc từ chối bồi thường

Phối hợp với bên tham gia bảo hiểm giải quyết yêu cầu của người thứ ba đòi bồi thường về những thiệt hại thuộc trách nhiệm bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm.

# 2.6. Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm, phí bảo hiểm

1.  Đối tượng bảo hiểm: Hàng hóa trong quá trình vận chuyển bằng đường thủy, đường bộ, đường sắt và đường hàng không trên phạm vi toàn thế giới.

 2.  Phạm vi bảo hiểm:

(Theo Quy tắc QTC 2004 của Bảo hiểm Bảo Việt và ICC "A", "B", "C" 1.1.1982 của Hiệp hội Bảo hiểm London)

 Tổn thất được quy hợp lý cho:

* Cháy, nổ
* Tàu, thuyền bị mắc cạn, chìm đắm, lật úp
* Phương tiện vận chuyển trên đất liền bị lật đổ hay trật bánh
* Đâm va của tàu thuyền, phương tiện vận chuyển với bất kỳ vật thể khác không phải nước
* Dỡ hàng tại cảng nơi tàu gặp nạn

 Tổn thất gây ra bởi:

 Hy sinh tổn thất chung

* Ném hàng khỏi tàu
* Hàng hóa được bảo hiểm bị mất do tàu hoặc phương tiện vận chuyển  bị mất tích
* Nước cuốn hàng khỏi tàu
* Động đất, núi lửa phun, sét đánh
* Nước biển, sông, hồ tràn vào tàu thuyền, phương tiện vận chuyển, container, nơi chứa hàng
* Tổn thất toàn bộ kiện hàng do bị rơi trong khi xếp lên hay dỡ hàng khỏi tàu hoặc xà lan
* Cướp biển
* Các rủi ro đặc biệt

 3.  Phí bảo hiểm:    Công thức tính phí bảo hiểm như sau:

CIF = (C+F) / (1-R)

I = CIF x R

 (Trong đó, I: Phí bảo hiểm, C: Giá hàng, F: Giá cước phí vận chuyển, R: Tỷ lệ phí bảo hiểm)

 Tỷ lệ phí bảo hiểm phụ thuộc vào loại hàng hóa, phương thức đóng gói, phương tiện vận chuyển, tuyến đường  điều kiện bảo hiểm.

 4.  Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm:  Tham gia bảo hiểm tối đa 110% giá trị CIF của lô hàng

# 2.7. Quy trình kỹ thuật mua bảo hiểm hàng hóa

Khi doanh nghiệp có nhu cầu bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu, doanh nghiệp sẽ tìm đến công ty bảo hiểm và thực hiện dịch vụ này. Quy trình bảo hiểm diễn ra như sau:

***Bước 1:  Gửi giấy yêu cầu bảo hiểm***

Công ty, doanh nghiệp có nhu cầu bảo hiểm cho hàng hóa của mình sẽ liên hệ với công ty bảo hiểm. Công ty bảo hiểm sẽ gửi lại giấy yêu cầu bảo hiểm cho doanh nghiệp yêu cầu bảo hiểm.

Giấy yêu cầu bảo hiểm gồm có các nội dung chính như :

Thông tin về người được bảo hiểm

Thông tin về hàng hóa được bảo hiểm

Yêu cầu bảo hiểm

Các chứng từ đính kèm

Phần kê của đại lý, công ty môi giới

Nghiệp vụ của công ty bảo hiểm

***Bước 2: Công ty yêu cầu bảo hiểm điền đầy đủ thông tin vào giấy yêu cầu bảo hiểm***

Các thông tin trên giấy yêu cầu bảo hiểm, công ty yêu cầu bảo hiểm sẽ phải hoàn thiện đầy đủ trừ nội dung phần kê của công ty môi giới và nghiệp vụ của công ty bảo hiểm

***Bước 3: Công ty yêu cầu bảo hiểm sẽ gửi bản fax của giấy yêu cầu bảo hiểm đến công ty bảo hiểm***

***Bước 4: Công ty bảo hiểm gửi hợp đồng bảo hiểm đến cho công ty yêu cầu bảo hiểm***

***Bước 5: Công ty yêu cầu bảo hiểm sau khi xem xét các điều khoản trong hợp đồng sẽ ký xác nhận, sau đó, công ty bảo hiểm sẽ gửi bảng thu phí bảo hiểm cho dịch vụ.***

# 3. Các điều kiện bảo hiểm hiện hành trên thị trường

# 3.1. Các điều kiện bảo hiểm hàng hoá xnk.

Điều kiện bảo hiểm quy định phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm đối với đối tượng được bảo hiểm. Bao gồm các điều kiện cụ thể như sau:

– Điều kiện bảo hiểm C

Hàng hóa hay tài sản vận chuyển sẽ được bảo hiểm trong trường hợp bị thiệt hại do:

* Cháy hay nổ
* Tàu bị mắc cạn, lật úp và đắm
* Phương tiện vận tải đường bộ bị lật hay trật bánh
* Tàu bị va chạm, đâm vào bất kỳ vật thể nào không kể nước
* Dợ hàng ở cảng nơi tàu gặp nạn
* Hàng bị ném khỏi tàu
* Phương tiện chở hàng mất tích và khiến hàng hóa bị thất thoát

– Điều kiện bảo hiểm B

Ngoài các điều kiện như trên bảo hiểm C thì người được bảo hiểm cũng se 4được bồi thường trong trường hợp xảy ra những rủi ra như:

* Động đất, núi lửa phun trào hay sét đánh
* Hàng bị nước cuốn khỏi tàu hay bị ném khỏi tàu
* Nơi để hàng bị nước tràn vào
* Hàng hóa tổn thất do dỡ hàng qua lan can tàu tại cảng

– Điều kiện bảo hiểm A

Thêm vào với hai phần B và C ở trên nữa là điều kiện bảo hiểm A với quyền được bồi thường nếu đối tượng bảo hiểm rơi vào một trong các trường hợp sau:

* Mất cắp, mất trộm
* Thiếu nguyên kiện
* Hen rỉ, gãy trong quá trình vận chuyển
* Rách, vỡ, bị ướt hay làm bẩn…

# 3.2. Các điều kiện bảo hiểm hàng hoá vận chuyển nội địa.

1.  Đối tượng bảo hiểm: Hàng hóa trong quá trình vận chuyển bằng đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường hàng không trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam

 2.  Phạm vi bảo hiểm:

  Rủi ro được bảo hiểm bao gồm:

 Cháy hoặc nổ

Động đất, bão lụt, gió lốc, sóng thần và sét đánh

Phương tiện vận chuyển bị đắm, bị lật đổ, bị rơi, bị trật bánh, mắc cạn, đâm va nhau hoặc va vào vật thể khác

Cây gãy đổ; cầu cống, đường hầm và các công trình kiến trúc khác bị sập đổ

Phương tiện chở hàng mất tích

Tổn thất chung

 Chi phí được bảo hiểm là những chi phí hợp lý cho việc:

Phòng tránh hoặc giảm nhẹ tổn thất cho hàng hóa được bảo hiểm (do Người được bảo hiểm/người làm công/đại lý của họ đã chi ra)

Dỡ hàng, lưu kho và gửi tiếp hàng hóa được bảo hiểm tại một nơi dọc đường đi do hậu quả của rủi ro thuộc phạm vi trách nhiệm bảo hiểm

Giám định và xác định nguyên nhân, mức độ tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm

# 4. Những công việc cần làm để được bồi thường khi có tổn thất

# 4.1. Các bước tiến hành khiếu nại đòi bồi thường

Khiếu nại là sự thỉnh cầu hay yêu cầu người bảo hiểm bồi thường trên cơ sở những chứng cứ do người được bảo hiểm đưa ra. Hồ sơ khiếu nại để đòi người bảo hiểm bồi thường gồm nhiều loại giấy tờ khác nhau những phải chứng minh được:

- Người khiếu nại có lợi ích bảo hiểm;

- Hàng hoá đã được bảo hiểm;

- Tổn thất thuộc một rủi ro được bảo hiểm;

- Mức độ tổn thất;

- Thực hiện nguyên tắc thế quyền để người bảo hiểm có thể đòi được người thứ ba bồi thường.

Hồ sơ khiếu nại đòi bồi thường phải bao gồm các loại giấy tờ sau đây:

1- Đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm (bản gốc)

2- Vận đơn đường biển (bản gốc) và hợp đồng thuê tàu (nếu có)

3- Hoá đơn thương mại

4- Hoá đơn về các chi phí khác (nếu có)

5- Giấy chứng nhận trọng lượng, số lượng

6- Biên bản kết toán nhận hàng với tàu

7- Phiếu đóng gói

8- Văn bản, giấy tờ liên quan tới việc đòi người thứ ba bồi thường và trả lời (nếu có)

9- Kháng nghị hàng hải hoặc nhật ký hàng hải

10- Thư khiếu nại có ghi rõ số tiền yêu cầu bồi thường

11- Biên bản bất thường về hàng hoá vận chuyển

12- Biên bản giám định .

Sau khi kiểm tra chứng từ và thanh toán bồi thường, mọi khoản khiếu nại và quyền khiếu nại của người được bảo hiểm đối với người thứ ba đều được chuyển cho người bảo hiểm mà giới hạn là số tiền đã bồi thường. Người được bảo hiểm muốn khiếu nại tổn thất toàn bộ ước tính cho hàng hoá được bảo hiểm, phải gửi thông báo từ bỏ hàng cho người bảo hiểm.Thông báo phải đưa ra không chậm trễ, với mục đích để cho người bảo hiểm có cơ hội giảm thiểu hay ngăn ngừa tổn thất (như bán hàng dọc đường). Thông báo từ bỏ hàng phải làm thành văn bản và trong mọi trường hợp phải cho biết ý định của người được bảo hiểm là từ bỏ không điều kiện mọi quyền lợi về hàng hoá được bảo hiểm cho người bảo hiểm. Nếu người bảo hiểm chấp nhận thông báo từ bỏ hàng nghĩa là người bảo hiểm chấp nhận trách nhiệm bồi thường như bồi thường tổn thất toàn bộ thực tế và có quyền sở hữu phần còn lại của hàng hoá. Việc từ bỏ hàng không được thay đổi sau khi người bảo hiểm chấp nhận thông báo từ bỏ hàng. Tuy nhiên, trước khi người bảo hiểm chấp nhận thông báo từ bỏ hàng, người được bảo hiểm phải có những biện pháp tích cực nhằm ngăn ngừa và hạn chế tổn thất. Nếu người bảo hiểm không chấp nhận từ bỏ hàng, các quyền lợi của người được bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm vẫn không thay đổi.

Thời hạn khiếu nại với người bảo hiểm là hai năm kể từ ngày có tổn thất hoặc phát hiện tổn thất. Tuy nhiên, bộ hồ sơ khiếu nại phải gửi đến công ty bảo hiểm trong vòng 9 tháng kể từ khi có tổn thất để người bảo hiểm còn thực hiện quyền truy đòi các bên có liên quan đến vụ tổn thất.

# 4.2. Các chứng từ cần xuất trình cho công ty bảo hiểm

Mỗi hồ sơ khiếu nại yêu cầu bồi thường khi hàng hóa mua bảo hiểm bị tổn thất gồm có:  
-Hợp đồng hoặc Giấy chứng nhận bảo hiểm hàng hóa xnk gốc.  
- Hợp đồng thuê tàu đối với hàng chở nguyên chuyến  
- Vận đơn gốc.  
- Hóa đơn gốc hoặc các hóa đơn chi phí.  
- Chứng từ xác nhận số lượng, trọng lượng hàng( bản gốc).  
- Thư kèm tính toán số tiền khiếu nại.  
- Hợp đồng mua bán.  
 Ngoài ra cần đính kèm theo các chứng từ sau đây cho từng trường hợp khiếu nại:  
- Đối với hàng bị hư hỏng hay mất mát:  
+ Biên bản giám định của bảo hiểm hoặc các công ty giám định đã được thuê.  
+ Biên bản đổ vỡ do tàu gây ra.  
+ Biên bản đổ vỡ do cảng gây ra.  
+ Thư khiếu nại hoặc bảo lưu quyền khiếu nại liên quan đến trách nhiệm của người thứ 3 ( nếu có).  
- Đối với hàng hóa bị thiếu nguyên kiện:  
+ Biên bản quyết toán nhận hàng với tàu.  
+ Xác nhận hàng thiếu của cảng. + Kết toán báo lại của cảng.  
+ Thư từ khiếu nại hàng tàu( nếu có).  
- Đối với tổn thất chung:  
+ Văn bản tuyên bố tổn thất chung của chủ tàu.  
+ Bản tính toán phân bổ tổn thất chung của lý toán sư.  
+ Các văn bản lien quan khác( Valuation from, Average Bond, G.A.Guarantee).  
- Đối với hàng hóa bị tổn thất toàn bộ:  
+ Thư thông báo của người chuyên chở cho người nhận hàng về tổn thất toàn bộ.  
+Xác nhận của người chuyên chở về lô hàng đã được xếp lên tàu.

5. Thực hành

Giáo viên đưa ra bài tập ví dụ với số liệu cho một lô hàng xuất khẩu, nhập khẩu cụ thể và các thông tin liên quan. Yêu cầu người học tính toán giá trị bảo hiểm, phí bảo hiểm,..để mua bảo hiểm cho lô hàng đó, soạn thảo và lập được các chứng từ bảo hiểm (hợp đồng bảo hiểm, đơn bảo hiểm, giấy chứng nhận bảo hiểm) với các tiêu thức đầy đủ, chính xác.

Chia lớp thành các nhóm thảo luận và thực hành làm bài tại lớp. Giáo viên hướng dẫn, kiểm tra và đánh giá kết quả.

6. Kiểm tra

Chương 4: Vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử *Mục tiêu:*

- Nắm và hiểu được các nghiệp vụ vận tải, giao nhận và bảo hiểm hàng hóa truyền thống được ứng dụng thực hiện trong thương mại điện tử.

1. Vận tải, giao nhận truyền thống và vận tải, giao nhận trong thương mại điện tử

2. Bảo hiểm truyền thống và bảo hiểm trong thương mại điện tử

3. Thực hành

Giáo viên đưa ra chủ đề liên quan. Chia lớp thành các nhóm để thảo luận, giáo viên kiểm tra, đánh giá kết quả và giải đáp.

4. Kiểm tra

**IV. ĐIỀU KIỆN THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH:**

- Máy tính, máy chiếu;

- Đề cương, giáo án, bài giảng môn học, giáo trình, tài liệu tham khảo;

- Giáo trình, tài liệu phát tay và các tài liệu liên quan khác;

- Ngân hàng câu hỏi trắc nghiệm môn học.

**V. PHƯƠNG PHÁP VÀ NỘI DUNG ĐÁNH GIÁ:**

- Kiểm tra lý thuyết với các nội dung đã học có liên hệ với thực tiễn;

- Thực hành: Kiểm tra và đánh giá các bài làm thảo luận của các nhóm qua các bài thực hành;

- Đánh giá trong quá trình học: Tự luận - trắc nghiệm

- Đánh giá cuối môn học: Kiểm tra theo hình thức: Tự luận - trắc nghiệm.

**VI. HƯỚNG DẪN CHƯƠNG TRÌNH:**

1. Phạm vi áp dụng chương trình: Chương trình môn học được sử dụng để giảng dạy cho nghề thương mại điện tử. Tổng thời gian thực hiện môn học là 75 giờ, giáo viên giảng các tiết lý thuyết kết hợp với các bài tập thực hành đan xen.

2. Hướng dẫn một số điểm chính về phương pháp giảng dạy môn học:

- Hình thức giảng dạy chính của môn học: Lý thuyết trên lớp kết hợp với thảo luận nhóm

- Giảng dạy theo phương pháp hiện đại, sử dụng các phương tiện nghe nhìn để trợ giảng. Là môn học về nghiệp vụ nên giảng viên cần gợi mở các vấn đề, tình huống thực tế để người học thảo luận.

3. Tài liệu tham khảo:

- PGS.TS Đinh Ngọc Viện, Giao nhận Vận tải hàng hóa quốc tế, NXB Giao thông vận tải

- , Phạm Mạnh Hiền, Nghiệp vụ giao nhận vận tải quốc tế NXB Thống kê

- Đỗ Hữu Vinh, Bảo hiểm và giám định hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển, NXB Tài chính

- PGS.PTS. Hoàng Văn Châu, Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương, NXB Giáo dục

- Luật Hàng hải 2005.

- GS.TS Võ Thanh Thu, Kỹ thuật kinh doanh xuất nhập khẩu, NXB Lao động xã hội

- PGS. TS. Hồ Sỹ Hà, Giáo trình bảo hiểm, NXB Thống kê.

- Quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển, QTCB-2004, Tổng Công ty Bảo hiểm Việt Nam

- Điều khoản bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa, Tổng Công ty CP Bảo hiểm Bảo Minh, 2005.

- Kỷ yếu Hội thảo khoa học về thương mại điện tử, Đại học Thương mại 2002.

- Báo cáo thương mại điện tử Việt nam 2007, Bộ Thương mại.