



Chương II:

Chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển

Tài liệu tham khảo

- Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển (International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of lading)- Công ước Brussel 1924/ Quy tắc Hague
- Nghị định thư sửa đổi Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển- Quy tắc Hague Visby 1968
- Nghị định thư SDR 1979
- Công ước của Liên hiệp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển (United Nation Convention on the carriage of goods by sea)- Công ước/ Quy tắc Hamburg 1978
- Bộ luật hàng hải Việt nam (14/06/2005)
- Hợp đồng mẫu GENCON

I. Đặc điểm của vận tải đường biển

1. Ưu điểm

- Các tuyến đường vận tải hầu hết là các tuyến đường giao thông tự nhiên
- Năng lực vận chuyển rất lớn
- Giá thành thấp
- Thích hợp với việc vận chuyển hầu hết các loại hàng hóa trong buôn bán quốc tế
- Tiêu thụ nhiên liệu trên một tấn trọng tải thấp

2. Nhược điểm

- Phụ thuộc nhiều vào điều kiện tự nhiên và điều kiện hàng hải
- Tốc độ vận chuyển chậm

II. Cơ sở vật chất kỹ thuật

1. Tàu buôn

1.1. Định nghĩa

Theo Viện kinh tế hàng hải và Logistics: “Tàu buôn là những tàu chở hàng và chở khách vì mục đích thương mại”

1.2. Đặc trưng

- Tên tàu- Ship's name
- Cảng đăng ký của tàu (Port of Registry): thông thường là một cảng thuộc nước sở hữu con tàu
- Cờ tàu- Flag: là cờ quốc tịch của tàu:
 - Cờ thường- Conventional Flag
 - Cờ phương tiện- Flag of Convenience
- Chủ tàu- Shipowner
- Kích thước của tàu- Dimension of Ship:
 - Chiều dài của tàu- Length overall
 - Chiều rộng của tàu- Breadth Extreme

1.2. Đặc trưng

- **Mớn nước của tàu- Draught/Draft:** là chiều cao thẳng góc từ đáy tàu lên mặt nước (đo bằng m hoặc feet)
 - Mớn nước cầu tạo/ mớn nước tối thiểu- Light Draught
 - Mớn nước tối đa- Loaded Draught
 - => Là một đại lượng thay đổi tùy theo khối lượng hàng hóa chuyên chở, mùa và vùng biển tàu đi qua.
- **Trọng lượng của tàu- Displacement Tonnage:** bằng trọng lượng khối nước bị tàu chiếm chỗ
 - Đơn vị tính: long ton
 - $D = M/35$
 - Trọng lượng tàu không hàng- Light Displacement (LD): là trọng lượng nhỏ nhất của tàu, bao gồm trọng lượng vỏ tàu, máy móc thiết bị trên tàu, nồi hơi, nước trong nồi hơi, phụ tùng, thuyền viên và hành lý của họ.
 - Trọng lượng tàu đầy hàng- Heavy Displacement (HD): bao gồm trọng lượng tàu không hàng, trọng lượng hàng hóa thương mại và trọng lượng các vật phẩm cần thiết cung ứng cho một hành trình mà tàu có thể chở được ở mớn nước tối đa.
 - $HD = LD + \text{hàng hóa} + \text{vật phẩm}$

1.2. Đặc trưng

- **Trọng tải của tàu- Carrying Capacity:** là sức chở của tàu tính bằng tấn dài ở mức nước tối đa:
 - **Trọng tải toàn phần- Dead Weight Capacity (DWC):** bằng hiệu số giữa trọng lượng tàu đầy hàng với trọng lượng tàu không hàng
 $DWC = HD - LD = \text{hàng hóa} + \text{vật phẩm}$
 - **Trọng tải tịnh- Dead Weight Cargo Capacity (DWCC):** bằng trọng tải toàn phần trừ đi trọng lượng các vật phẩm cần thiết cung ứng cho hành trình
 $DWCC = DWC - \text{vật phẩm} = \text{hàng hóa}$
- **Dung tích đăng ký- Register Tonnage:** là thể tích các khoang trống khép kín trên tàu tính bằng m³, cubic feet(c.ft) hoặc tấn dung tích đăng ký (register ton)
 - **Dung tích đăng ký toàn phần- Gross Register Tonnage (GRT):** bao gồm toàn bộ dung tích các khoang trống khép kín trên tàu, tính từ boong trên cùng trở xuống
 - **Dung tích đăng ký tịnh- Net Register Tonnage (NRT):** bao gồm toàn bộ dung tích các khoang trống dùng để chứa hàng trên tàu
- **Cấp hạng của tàu- Class of Ship**

1.2. Đặc trưng

- Dung tích chứa hàng- Cargo Space: là khả năng xếp các loại hàng hóa khác nhau trong hầm tàu của con tàu đó, tính bằng m³ hoặc c.ft:
 - Dung tích chứa hàng rời- Grain Space
 - Dung tích chứa hàng bao kiện- Bale Space

- Hệ số xếp hàng

- Hệ số xếp hàng của tàu- Coefficient of Loading(CL): mối quan hệ giữa dung tích chứa hàng của tàu và trọng tải tịnh của tàu

$$CL = CS/DWCC$$

⇒ Cho biết một tấn trọng tải tịnh của tàu tương đương với bao nhiêu đơn vị dung tích chứa hàng của tàu đó

- Hệ số xếp hàng của hàng- Stowage Factor (SF): mối quan hệ tỷ lệ giữa thể tích và trọng lượng của hàng khi loại hàng này được xếp trong hầm tàu

⇒ Khi xếp hàng xuống hầm tàu, muốn tận dụng được hết trọng tải và dung tích của tàu thì nên lựa chọn các mặt hàng thỏa mãn:

$$X1 + X2 + \dots + Xn = DWCC$$

$$X1.SF1 + X2.SF2 + \dots + Xn.SFn = CS$$

Trong đó: X1, X2, ... , Xn là khối lượng của các mặt hàng

SF1, SF2, ... , SFn là hệ số xếp hàng tương ứng của các mặt hàng trên

DWCC là trọng tải tịnh của tàu

CS là dung tích chứa hàng của tàu

1.3. Phân loại tàu buôn

● Căn cứ vào công dụng

- Nhóm tàu chở hàng khô- **Dry Cargo Ships**: dùng trong chuyên chở hàng hóa ở thể rắn có bao bì hoặc không có bao bì và hàng hóa ở thể lỏng có bao bì:
 - Tàu chở hàng bách hóa
 - Tàu container
 - Tàu chở xà lan
 - Tàu chở hàng khô có khối lượng lớn
 - Tàu chở hàng kết hợp
- Nhóm tàu chở hàng lỏng: gồm các tàu chở hàng hóa ở thể lỏng không có bao bì:
 - Tàu chở dầu
 - Tàu chở hàng lỏng khác
 - Tàu chở hơi đốt thiên nhiên
 - Tàu chở dầu khí hóa lỏng
- Nhóm tàu chở hàng đặc biệt: gồm những tàu chuyên chở những loại hàng hóa có nhu cầu xếp dỡ và bảo quản đặc biệt

1.3. Phân loại tàu buôn

- **Căn cứ theo cỡ tàu:**
 - **Tàu cực lớn- Ultra Large Crude Carrier (ULCC):** tàu chở dầu thô có trọng tải 350 000 DWT trở lên
 - **Tàu rất lớn (VLCC):** tàu chở dầu có trọng tải 200 000 đến 350 000 DWT
 - **Tàu có trọng tải trung bình:** các tàu chở hàng rời và hàng bách hóa có trọng tải tịnh dưới 200 000DWT
 - **Tàu nhỏ:** tàu có trọng tải và dung tích đăng ký nhỏ (nhưng trọng tải toàn phần phải từ 300 DWT hoặc dung tích đăng ký phải từ 100GRT trở lên)
- **Căn cứ theo cở tàu**
 - Tàu treo cở thường
 - Tàu treo cở phương tiện
- **Căn cứ vào phạm vi kinh doanh**
 - Tàu chạy vùng biển xa
 - Tàu chạy vùng biển gần

1.3. Phân loại tàu buôn

- **Căn cứ vào phương thức kinh doanh:**
 - Tàu chợ
 - Tàu chạy rông
- **Căn cứ vào động cơ**
 - Tàu chạy động cơ diezen
 - Tàu chạy động cơ hơi nước
- **Căn cứ vào tuổi tàu**
 - Tàu trẻ
 - Tàu trung bình
 - Tàu già
 - Tàu rất già

2. Cảng biển

2.1. Khái niệm, chức năng, nhiệm vụ

- **Khái niệm:** Cảng biển là nơi ra vào, neo đậu của tàu biển, là nơi phục vụ tàu bè và hàng hóa, là đầu mối giao thông quan trọng của các quốc gia có biển
- **Chức năng**
 - Phục vụ tàu biển
 - Phục vụ hàng hóa
- **Nhiệm vụ của cảng biển Việt nam**
 - Xây dựng quy hoạch, kế hoạch phát triển cảng biển trong phạm vi trách nhiệm
 - Phối hợp hoạt động của các tổ chức, cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển
 - Kiểm tra, giám sát việc thực hiện các quy định của pháp luật về đảm bảo an toàn cảng và luồng ra vào cảng
 - Phối hợp với các cơ quan hữu quan thực hiện các hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hoặc xử lý sự cố môi trường
 - Cấp giấy phép cho tàu ra, vào cảng và thực hiện các yêu cầu về bắt giữ, tạm giữ hàng hải
 - Yêu cầu các cá nhân, cơ quan hữu quan cung cấp các thông tin, tài liệu để thực hiện chức năng quản lý nhà nước của cảng

2. Cảng biển

2.2. Trang thiết bị và các chỉ tiêu hoạt động của cảng

- **Trang thiết bị:**
 - Nhóm trang thiết bị phục vụ tàu ra vào cảng và chờ đợi xếp dỡ hàng: cầu tàu, luồng lạch, ke, đê đập chắn sóng, hệ thống báo hiệu, hệ thống cầu tàu,...
 - Nhóm trang thiết bị phục vụ việc vận chuyển, xếp dỡ hàng hóa tại cảng: cần cẩu, xe nâng hàng, máy bơm hút hàng, băng chuyền, đầu máy...
 - Nhóm trang thiết bị kho bãi của cảng sử dụng để chứa đựng và bảo quản hàng hóa: hệ thống kho bãi, kho ngoại quan, bể chứa dầu, các trang thiết bị kho bãi..
 - Hệ thống đường giao thông và các công cụ vận tải của cảng: hệ thống đường sắt, đường bộ, đường nội thủy...
 - Nhóm trang thiết bị nổi của cảng: cầu tàu, cần cẩu...
 - Nhóm trang thiết bị khác: điện, hệ thống đèn chiếu sáng, đèn hiệu, hệ thống thông tin liên lạc, máy vi tính...
- **Các chỉ tiêu hoạt động của cảng:**
 - Số lượng tàu/ tổng dung tích đăng ký/ trọng tải toàn phần ra vào cảng trong một năm
 - Số tàu biển có thể xếp dỡ hàng hóa cùng một lúc
 - Khối lượng hàng hóa xếp dỡ trong một năm
 - Mức xếp dỡ hàng hóa ở cảng
 - Khả năng chứa hàng trong kho bãi của cảng
 - Luật lệ, tập quán, các loại phí, giá cả các loại dịch vụ của cảng

III. Các phương thức thuê tàu

1. Phương thức thuê tàu chợ

1.1. Khái niệm và đặc điểm tàu chợ

- **Khái niệm:** Tàu chợ là tàu chạy thường xuyên trên một tuyến đường nhất định, ghé qua những cảng nhất định và theo một lịch trình định trước.
- **Đặc điểm:**
 - Tàu chạy giữa các cảng theo một lịch trình định trước
 - Chứng từ điều chỉnh các mối quan hệ trong thuê tàu chợ là vận đơn đường biển
 - Khi thuê tàu chợ, chủ hàng phải mặc nhiên chấp nhận các điều kiện, điều khoản do hãng tàu đặt ra
 - Giá cước tàu chợ do các hãng tàu quy định và được công bố sẵn trên biểu cước
 - Các chủ tàu thường cùng nhau thành lập các công hội tàu chợ (liner conference) hay công hội cước phí (freight conference) để không chế thị trường và nâng cao khả năng cạnh tranh

1. Phương thức thuê tàu chợ

1.2. Phương thức thuê tàu chợ

- **Khái niệm: thuê tàu chợ/ lưu cước tàu chợ (booking shipping space)** là việc chủ hàng liên hệ với chủ tàu hoặc đại lý của chủ tàu để dành chỗ trên tàu để chuyên chở hàng hóa từ một cảng này đến một cảng khác
- **Trình tự các bước thuê tàu chợ:**
 - Chủ hàng yêu cầu người môi giới tìm tàu vận chuyển hàng hóa cho mình
 - Người môi giới chào tàu, hỏi tàu (gửi booking note cho người chuyên chở)
 - Người môi giới và người chuyên chở đàm phán với nhau một số điều kiện và điều khoản: tên hàng, số lượng hàng hóa, cảng xếp, cảng dỡ, chứng từ cung cấp
 - Người môi giới thông báo cho người thuê tàu biết về kết quả thuê tàu
 - Chủ hàng vận chuyển hàng hóa ra cảng giao cho người chuyên chở
 - Người chuyên chở phát hành vận đơn/ chứng từ vận tải cho người gửi hàng

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

2.1. Khái niệm và chức năng

- **Khái niệm:** vận đơn đường biển là chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường biển do người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở cấp phát cho người gửi hàng sau khi hàng hóa được xếp lên tàu hoặc sau khi nhận hàng để xếp.
 - Người cấp vận đơn: người có phương tiện chuyên chở, người kinh doanh phương tiện chuyên chở, người được người có phương tiện chuyên chở ủy quyền => phải ký, ghi rõ tên, địa chỉ công ty và tư cách pháp lý của mình trên vận đơn

Signed by Mr... as the carrier

Signed by Mr... as the Master

Signed by Vietfract as agent for the carrier

Signed by Mr... on behalf of Mr... as the Master

- Thời điểm cấp vận đơn:
 - Sau khi hàng hóa được xếp lên tàu
 - Sau khi nhận hàng để xếp
- Người được cấp vận đơn: người gửi hàng (người XK hoặc người được người XK ủy thác)
- **Chức năng**
 - Vận đơn đường biển là bằng chứng xác nhận một hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển đã được ký kết
 - Vận đơn đường biển là biên lai nhận hàng để chở của người chuyên chở phát hành cho người gửi hàng
 - Vận đơn đường biển là chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hóa ghi trên vận đơn

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

2.2. Tác dụng của B/L

- **Đối với người gửi hàng:**

- dùng B/L làm bằng chứng đã giao hàng cho người mua thông qua người chuyên chở
- dùng B/L để chứng minh với người mua về tình trạng hàng hoá
- B/L cùng các chứng từ khác lập thành bộ chứng từ thanh toán tiền hàng

- **Đối với người vận chuyển:**

- dùng B/L để phát hành cho người gửi hàng khi nhận hàng để chở
- dùng B/L để giao hàng ở cảng đến

- **Đối với người nhận hàng**

- dùng VĐ xuất trình để nhận hàng
- dùng VĐ XĐ lượng hàng hoá ng bán giao cho mình
- dùng VĐ làm chứng từ cầm cố thế chấp chuyển nhượng
- dùng VĐ làm chứng từ trong bộ hồ sơ khiếu nại
- dùng VĐ làm chứng từ hoàn tất thủ tục XNK

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

2.2. Phân loại vận đơn

2.2.1. Căn cứ vào khả năng lưu thông của vận đơn (quyền chuyển nhượng, sở hữu hàng hóa ghi trên vận đơn)

- **Vận đơn đích danh (Straight B/L):** là loại vận đơn trên đó người ta ghi rõ tên và địa chỉ người nhận hàng
 - ⇒ Chỉ người nào có tên và địa chỉ đúng như trên B/L mới nhận được hàng
 - ⇒ Không chuyển nhượng được cho người khác bằng cách ký hậu chuyển nhượng
 - ⇒ Chỉ được sử dụng trong 1 số ít trường hợp: hàng cá nhân gửi cá nhân, hàng quà biếu, hàng triển lãm, hàng công ty mẹ gửi công ty con.
 - **Vận đơn theo lệnh (To order B/L):** là loại B/L trên đó không ghi tên và địa chỉ người nhận hàng mà chỉ ghi “theo lệnh” (to order) hoặc có ghi tên của người nhận hàng nhưng đồng thời ghi thêm “hoặc theo lệnh” (or to order)
 - ⇒ Người nào được quyền đi nhận hàng là tùy thuộc vào người ra lệnh
- Tại mục người nhận hàng (Consignee) có thể ghi:**
- To order of shipper- theo lệnh của người gửi hàng
 - To order of consignee- theo lệnh của người nhận hàng
 - To order of bank- theo lệnh của ngân hàng thanh toán
- ⇒ Vận đơn theo lệnh được dùng rất phổ biến trong buôn bán và vận tải quốc tế, có thể chuyển nhượng được bằng cách ký hậu.

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

- Ký hậu (endorsement): là một thủ tục chuyển nhượng quyền sở hữu hàng hóa ghi trên B/L từ người hưởng lợi này sang người hưởng lợi khác.

- Người ký hậu phải ký tên, đóng dấu vào mặt sau B/L và trao cho người hưởng lợi

- Về mặt pháp lý, hành vi ký hậu của người ký tên trên B/L thừa nhận việc từ bỏ quyền sở hữu hàng hóa ghi trên B/L cho người được hưởng.

- Người ký hậu phải tuân thủ các quy định:

+) Ký hậu bằng ngôn ngữ của chính người hưởng lợi trên B/L

+) Phải ký vào chính B/L gốc

+) Phải thể hiện rõ ý chí về việc chuyển nhượng quyền sở hữu

B/L

● Các cách ký hậu:

- Ký hậu đích danh: mặt sau của B/L gốc, người ký hậu ghi rõ tên người hưởng lợi, ký và đóng dấu xác nhận
- Ký hậu theo lệnh: mặt sau của B/L gốc, người ký hậu ghi “theo lệnh của...”
- Ký hậu vô danh/để trống: mặt sau của B/L gốc, người ký hậu chỉ ghi tên mình, ký và đóng dấu xác nhận hoặc ghi rõ là để trống
- Ký hậu miễn truy đòi (without recourse)

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

- **Vận đơn vô danh (to bearer B/L):** là loại B/L trên đó không ghi tên người nhận hàng, hoặc ghi rõ là vô danh, hoặc phát hành theo lệnh nhưng không ghi rõ là theo lệnh của ai, hoặc phát hành theo lệnh cho một người hưởng lợi nhưng người đó đã ký hậu vận đơn và không chỉ định một người hưởng lợi khác

2.2.2. Căn cứ vào việc xếp hàng

- **Vận đơn đã xếp hàng (shipped on board B/L):** là loại B/L được cấp sau khi hàng hóa đã được xếp lên tàu. Trên B/L thường thể hiện:
 - Shipped On Board
 - On Board
 - Shipped

=> Có giá trị chứng cứ rất lớn- chứng tỏ hàng hóa đã được xếp lên tàu và người bán đã hoàn thành trách nhiệm giao hàng cho người mua theo hợp đồng mua bán, đặc biệt khi mua bán theo các điều kiện FOB, CIF, CFR (incoterms 2000)
- **Vận đơn nhận hàng để xếp (Received for shipment B/L):** là loại B/L được phát hành sau khi người chuyên chở nhận hàng, cam kết sẽ xếp hàng và vận chuyển hàng hóa bằng con tàu ghi trên B/L

Thường được phát hành:

- ⇒ Hàng hóa đã được giao cho người chuyên chở nhưng tàu chưa đến hoặc tàu đã đến nhưng chưa đủ điều kiện để xếp hàng
- ⇒ Việc bán hàng thông qua nhiều người trung gian: người gom hàng, người giao nhận
- ⇒ Giao hàng từ kho đến kho

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

2.2.3. Căn cứ vào nhận xét, ghi chú trên B/L

- **Vận đơn sạch/ hoàn hảo (Clean B/L):** là loại B/L trên đó không có ghi chú xấu hay ghi chú bảo lưu của thuyền trưởng về hàng hóa hoặc tình trạng bên ngoài của hàng hóa

Cách thể hiện:

- Đóng dấu chữ “Clean” lên phần nhận xét về hàng hóa hoặc bao bì
 - Không có phê chú gì lên B/L
 - Có phê chú nhưng không làm mất tính hoàn hảo của B/L
- ⇒ Có giá trị chứng cứ lớn, chứng tỏ người bán đã hoàn thành nghĩa vụ giao hàng đúng như số lượng và tình trạng hàng hóa như lúc nhận từ người gửi hàng
- ⇒ Người mua và ngân hàng thanh toán chỉ chấp nhận thanh toán tiền hàng khi có B/L sạch.
- **Vận đơn không hoàn hảo (Unclean B/L):** là loại B/L trên đó có phê chú xấu hay phê chú phản đối hay phê chú bảo lưu của thuyền trưởng về hàng hóa hoặc tình trạng của hàng hóa
- ⇒ Nếu không có quy định gì khác thì người mua và ngân hàng thanh toán không chấp nhận trả tiền hàng đối với B/L không hoàn hảo.
- ⇒ Cách khắc phục để lấy được Clean B/L:
- ⇒ Thay thế hoặc bổ sung hàng hóa trong trường hợp hàng hóa bị hỏng hoặc bị thiếu
 - ⇒ Sửa chữa hàng hóa nếu không có hàng thay thế hoặc hàng hóa có thể sửa chữa được
 - ⇒ Lập thư đảm bảo (Letter of Indemnity) cho phần hàng tổn thất để thanh toán phần hàng hoàn hảo (người XK viết cho người chuyên chở trong đó cam đoan bồi thường cho người chuyên chở khi hàng hóa bị tổn thất do những nguyên nhân bảo lưu mà người chuyên chở muốn ghi trên B/L nhưng đã không ghi vì có thư bảo đảm)

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

2.2.4. Căn cứ vào hành trình chuyên chở

- **Vận đơn đi thẳng (Direct B/L):** là loại B/L được cấp khi hàng hóa được chuyên chở thẳng từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng mà không có chuyển tải dọc đường
- **Vận đơn chở suốt (Through B/L):** là loại B/L được cấp khi hàng hóa được chuyên chở qua nhiều chặng (bằng hai hay nhiều con tàu của hai hay nhiều người chuyên chở) nhưng do một người phát hành và chịu trách nhiệm về hàng hóa từ điểm đầu đến điểm cuối của hành trình chuyên chở
- **Vận đơn vận tải đa phương thức (Multimodal Transport B/L):** là loại B/L được cấp khi hàng hóa được chuyên chở từ nơi này đến nơi khác bằng hai hay nhiều phương thức vận tải khác nhau

2.2.5. Căn cứ vào phương thức thuê tàu

- **Vận đơn tàu chợ:** là loại B/L được cấp khi hàng hóa được chuyên chở bằng tàu chợ
- **Vận đơn theo hợp đồng thuê tàu (Charter party B/L):** là loại B/L được cấp khi hàng hóa được chuyên chở bằng một hợp đồng thuê tàu (tàu chuyên, tàu định hạn)

⇒ Trên B/L thường có ghi: phụ thuộc vào hợp đồng thuê tàu hoặc sử dụng với hợp đồng thuê tàu (to be used with charter party)

2.2.6. Một số loại vận đơn khác

- Giấy gửi hàng đường biển (Sea Waybill)
- Vận đơn đã xuất trình tại cảng gửi.

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

2.3. Nội dung B/L

2.3.1. Mặt trước

- Shipper- người gửi hàng
- Consignee- người nhận hàng
- Notify party/ notify address- địa chỉ thông báo
- Vessel- tàu
- Port of loading- cảng xếp hàng
- Port of discharge- cảng dỡ hàng
- Goods- Hàng hóa
- Freight and Charge- thông tin về cước phí
- Number of Original- số bản vận đơn gốc
- Date and Place of issue- Ngày và nơi phát hành
- Signature- chữ ký

2.3.2. Mặt sau

- Các khái niệm
- Trách nhiệm của người chuyên chở
- Miễn trách của người chuyên chở
- Quy định về xếp, dỡ, bảo quản hàng hóa
- Cước phí và phụ phí
- Điều khoản về chiến tranh, đình công, bạo động, nổi loạn dân sự
- Điều khoản về chậm giao hàng
- Điều khoản về tổn thất chung
- Điều khoản hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi
- Điều khoản tối cao

2.4. Nguồn luật điều chỉnh B/L

- Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển (International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of lading)- Công ước Brussel 1924/ Quy tắc Hague
- Nghị định thư sửa đổi Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển- Quy tắc Hague Visby 1968
- Nghị định thư SDR 1979
- Công ước của Liên hiệp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển (United Nation Convention on the carriage of goods by sea)- Công ước/ Quy tắc Hamburg 1978
- Bộ luật hàng hải Việt nam

2.5. Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo B/L

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

- **Theo Công ước Brussel 1924 và NĐT Visby 1968:**

- Người chuyên chở chịu trách nhiệm đối với hàng hóa kể từ khi hàng hóa được xếp lên tàu tại cảng đi cho đến khi hàng hóa được dỡ ra khỏi tàu tại cảng đến

=> Thời hạn trách nhiệm từ móc cầu đến móc cầu (from tackle to tackle)

- **Theo Công ước Hamburg 1978:**

- Người chuyên chở chịu trách nhiệm đối với hàng hóa kể từ khi nhận hàng để chở ở cảng xếp hàng cho đến khi giao xong hàng ở cảng dỡ hàng

⇒ Thời hạn trách nhiệm từ khi nhận đến khi giao

- Người chuyên chở được coi như đã nhận hàng để chở khi nhận hàng từ:
 - Người gửi hàng hoặc người thay mặt người gửi hàng
 - Một cơ quan có thẩm quyền hoặc một người thứ ba mà theo luật lệ hoặc quy định tại cảng xếp hàng thì hàng hóa phải giao cho người đó
- Người chuyên chở được coi như đã giao hàng cho người nhận khi giao hàng cho:
 - Người nhận hàng hoặc người thay mặt người nhận hàng
 - Đặt hàng hóa dưới sự định đoạt của người nhận hàng phù hợp với hợp đồng, luật lệ hay tập quán buôn bán mặt hàng đó tại cảng dỡ
 - Một cơ quan có thẩm quyền hoặc một người thứ ba mà theo luật lệ hoặc quy định tại cảng dỡ hàng thì hàng hóa phải nhận từ người đó

2.5. Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo B/L

2.5.2. Cơ sở trách nhiệm (basis of liability): trách nhiệm của người chuyên chở về những mất mát, hư hỏng của hàng hóa

- Theo Công ước Brusssel 1924 và NĐT Visby 1968: người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa khi hàng hóa còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở
- Theo Công ước Hamburg 1978: người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa và chậm giao hàng khi hàng hóa còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở
 - Hàng hóa bị coi là chậm giao nếu không được giao tại cảng dỡ hàng quy định trong hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển trong thời gian đã thỏa thuận rõ ràng hoặc nếu không có thỏa thuận như vậy thì là trong thời gian hợp lý một người chuyên chở cần mẫn phải giao, có tính đến hoàn cảnh của sự việc.
 - Hàng bị coi là mất nếu không được giao như trên trong thời hạn 60 ngày liên tục kể từ ngày hết thời hạn giao hàng quy định

2.5. Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo B/L

- **Những trách nhiệm chính của người chuyên chở**
 - Theo Công ước Brussel 1924 và NĐT Visby 1968: 3 trách nhiệm chính:
 - **Cung cấp tàu có đủ khả năng đi biển:**
 - Tàu phải bền chắc, kín nước, chịu được sóng gió trong điều kiện thông thường
 - Tàu phải thích hợp cho việc chuyên chở hàng hóa
 - Tàu được cung ứng đầy đủ về nhiên liệu, biên chế đầy đủ về thủy thủ
 - **Trách nhiệm thương mại:** người chuyên chở phải tiến hành một cách thích hợp và cẩn thận việc xếp, dịch chuyển, sắp xếp, chuyên chở, coi giữ, chăm sóc và dỡ những hàng hóa được chuyên chở
 - **Trách nhiệm cung cấp B/L:** sau khi nhận hàng từ người gửi hàng tại cảng xếp hàng quy định phải phát hành B/L cho người gửi hàng
 - Theo Công ước Hamburg 1978: quy định trách nhiệm của người chuyên chở dựa trên nguyên tắc “lỗi hay sơ suất suy đoán”- Presumed Fault or Neglect

2.5. Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo B/L

- **Miễn trách cho người chuyên chở:**
 - Theo Công ước Brussel 1924 và NDT Visby 1968: người chuyên chở được hưởng 17 trường hợp miễn trách:
 - 1) Hành vi sơ suất hay khuyết điểm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hay người giúp việc cho người chuyên chở trong thuật đi biển và quản trị tàu.
 - Thuật đi biển (Navigation) là những hành động có liên quan đến việc điều khiển tàu chạy hoặc đỗ
 - Quản trị tàu (Management of ship) là hành động có liên quan đến việc quản lý và chăm sóc tàu trong hành trình.
 - 2) Cháy, trừ khi do lỗi làm thực sự hay hành động cố ý của người chuyên chở gây nên
 - 3) Tai họa, nguy hiểm, tai nạn của biển gây ra
 - 4) Thiên tai
 - 5) Hành động chiến tranh
 - 6) Hành động thù địch
 - 7) Tàu và hàng hóa bị cầm giữ, bị câu thúc do lệnh của vua chúa, chính quyền nhân dân hoặc bị tịch thu do lệnh của tòa án.
 - 8) Hạn chế về kiểm dịch
 - 9) Đình công, cấm xưởng hoặc lao động bị ngưng trệ vì bất cứ nguyên nhân nào, xảy ra toàn bộ hay cục bộ
 - 10) Hành vi hay thiếu sót của chủ hàng, của đại lý hoặc đại diện của chủ hàng

2.5. Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo B/L

- 11) Bạo động hay nổi loạn
 - 12) Cứu hay cố ý cứu sinh mạng và tài sản trên biển
 - 13) Hạo hụt về trọng lượng hoặc khối lượng hoặc hư hỏng do nội tỳ, ẩn tỳ hoặc bản chất đặc biệt của hàng hóa
 - 14) Bao bì không đầy đủ
 - 15) Ký mã hiệu không đầy đủ hoặc sai
 - 16) Do ẩn tỳ của tàu mà bằng sự cần mẫn hợp lý không phát hiện ra được
 - 17) Mọi nguyên nhân khác không phải do lỗi làm hoặc trách nhiệm của người chuyên chở hoặc lỗi làm do sơ suất của đại lý hay nhân viên của người chuyên chở
 - Theo Công ước Hamburg 1978: không liệt kê các trường hợp miễn trách cho người chuyên chở mà dựa trên nguyên tắc suy đoán lỗi=> người chuyên chở được miễn trách nếu chứng minh được mình đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết hợp lý nhằm ngăn ngừa tổn thất và tổn thất không do lỗi làm hay sơ suất của mình gây nên.
- => Trách nhiệm chứng minh lỗi thuộc về người chuyên chở

2.5. Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo B/L

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

- Theo Công ước Brussel 1924: 100GBP/ kiện hay đơn vị hàng hóa bị mất mát, hư hỏng
- Theo NĐT Visby 1968: 10 000Franc vàng /kiện, đơn vị hàng hóa hoặc 30 Franc vàng/ kg hàng hóa cả bì bị mất mát hư hỏng tùy theo cách tính nào có lợi chủ hàng lựa chọn
 - Franc vàng là đồng tiền có chứa 65.5 mg vàng với độ nguyên chất là 900/1000
 - Đối với hàng hóa chuyên chở trong Container:
 - Đơn vị hàng hóa là đơn vị tính cước
 - Nếu có kê khai trên B/L số lượng gói, bao, kiện... đóng trong các đơn vị đó thì các kiện, bao, gói đó được coi là đơn vị tính cước (số bồi thường = số kê khai)
 - Nếu không kê khai thì tất cả Container được tính là một đơn vị để bồi thường.
- NĐT SDR 1979: 666.67 SDR/kiện, đơn vị hàng hóa, hoặc 2SDR/kg hàng hóa cả bì bị mất mát hư hỏng tùy theo cách tính nào có lợi chủ hàng lựa chọn

2.5. Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo B/L

- Theo Công ước Hamburg 1978:

- Hàng hóa bị mất mát, hư hỏng: 835 SDR/kiện, đơn vị hoặc 2.5SDR/kg hàng hóa cả bì tùy theo cách tính nào có lợi chủ hàng lựa chọn.
- Đối với các nước không phải là thành viên của IMF hoặc những nước luật lệ không cho phép sử dụng đồng SDR thì có thể tuyên bố giới hạn trách nhiệm theo đơn vị tiền tệ (mu- monetary unit): 12 500mu/kiện, đơn vị hoặc 37.5 mu/kg hàng hóa
- Đối với hàng chuyên chở trong Container: quy định giống NDT Visby 1968, bổ sung thêm: nếu bản thân vỏ Container hoặc công cụ vận tải tương tự bị mất mát, hư hại thì container đó được tính là một đơn vị hàng hóa để bồi thường nếu không thuộc sở hữu của người chuyên chở hoặc không do người chuyên chở cung cấp.
- Chậm giao hàng: giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở là một số tiền tương đương với 2.5 lần tiền cước của số hàng chậm giao nhưng không vượt quá tổng tiền cước của toàn bộ hợp đồng vận chuyển đường biển.

2.5. Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo B/L

- ⇒ Khi chuyên chở hàng hóa bằng đường biển thì trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa được quy định bởi 3 quy tắc: Hague, Hague- Visby và Hamburg
- ⇒ Quy tắc Hamburg quy định trách nhiệm của người chuyên chở rộng nhất, nhiều nhất, đảm bảo quyền lợi của chủ hàng nhiều hơn nên chưa được áp dụng nhiều trong thực tế
- ⇒ Những điểm tiến bộ của Hamburg:
 - ⇒ Quy định trách nhiệm của người chuyên chở là hợp lý, bảo vệ quyền lợi của chủ hàng nhiều hơn
 - ⇒ Điều chỉnh cả việc chuyên chở hàng xếp trên boong và súc vật sống, cả hàng hóa đóng trong container, pallet và các công cụ vận tải tương tự
 - ⇒ Quy định trách nhiệm của cả người chuyên chở và người chuyên chở thực tế:
 - ⇒ Người chuyên chở là bất kỳ người nào tự mình hoặc thông qua một người khác ký kết một hợp đồng chuyên chở hàng hóa với người gửi hàng
 - ⇒ Người chuyên chở thực tế là bất kỳ người nào thực hiện một phần hoặc toàn bộ hành trình theo sự ủy thác của người chuyên chở

Trách nhiệm của người chuyên chở hàng hóa bằng đường biển theo vận đơn quy định trong

Bộ luật hàng hải Việt nam 2005

- **Thời hạn trách nhiệm:** Điều 74: “Trách nhiệm của người vận chuyển phát sinh từ khi người vận chuyển nhận hàng tại cảng nhận hàng, được duy trì trong suốt quá trình vận chuyển và chấm dứt khi kết thúc việc trả hàng tại cảng trả hàng.”
- **Cơ sở trách nhiệm:** người chuyên chở chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng của hàng hóa và chậm giao hàng.
 - Quy định 3 trách nhiệm chính của người chuyên chở
 - Quy định 17 trường hợp miễn trách cho người chuyên chở, nhưng người chuyên chở muốn được miễn trách thì phải chứng minh mình không có lỗi.
- **Giới hạn trách nhiệm:**
 - Hàng có kê khai giá trị: bồi thường theo giá trị kê khai
 - Hàng không kê khai giá trị: 666.67 SDR/ kiện, đơn vị hàng hóa hoặc 2SDR/kg hàng hóa cả bì tùy theo cách tính nào có lợi chủ hàng lựa chọn. Tiền bồi thường được chuyển đổi thành tiền Việt nam theo tỷ giá chính thức do Ngân hàng Ngoại thương Việt nam công bố ở thời điểm thanh toán tiền bồi thường.
 - Đối với hàng hóa chuyên chở trong Container và các công cụ vận tải tương tự: quy định giống NĐT Visby 1968
 - Chậm giao hàng: quy định giống Hamburg

2.6. Thông báo tổn thất và khiếu nại người chuyên chở

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

- **Nếu tổn thất rõ rệt:** là những tổn thất có thể nhìn thấy được bằng mắt thường
 - Thông báo tổn thất được thể hiện bằng COR (biên bản hàng đồ vỡ hư hỏng)
 - Theo Công ước Brussel và NĐT Visby: COR phải được lập trước hoặc vào lúc giao hàng
 - Theo Công ước Hamburg: COR phải được lập không muộn hơn ngày làm việc sau ngày giao hàng cho người nhận
- **Nếu tổn thất không rõ rệt:** là những tổn thất khó có thể phát hiện được bằng mắt thường hay là những nghi ngờ có tổn thất.
 - Thông báo tổn thất được thể hiện bằng LOR (Letter of Reservation- thư dự kháng) cho người chuyên chở hoặc đại lý của họ.
 - Theo Công ước Brussel và NĐT Visby: phải thông báo trong vòng 3 ngày sau khi nhận được hàng
 - Theo Công ước Hamburg: phải thông báo trong vòng 15 ngày liên tục sau khi nhận được hàng
- **Chậm giao hàng (chỉ áp dụng riêng cho Công ước Hamburg):** người nhận hàng phải thông báo bằng văn bản cho người chuyên chở trong vòng 60 ngày liên tục sau ngày hàng hóa được giao cho người nhận.

2.6. Thông báo tổn thất và khiếu nại người chuyên chở

2.6.2. Khiếu nại người chuyên chở

- Những người có thể khiếu nại người chuyên chở:
 - Người gửi hàng
 - Người nhận hàng
 - Người cầm giữ vận đơn
 - Người bảo hiểm
- Hồ sơ khiếu nại:
 - Nhằm mục đích:
 - Chứng minh cho lợi ích của người khiếu nại đối với hàng hóa
 - Chứng minh cho thiệt hại xảy ra và mức độ thiệt hại
 - Chứng minh thiệt hại xảy ra là do lỗi của người chuyên chở
 - Gồm các giấy tờ, chứng từ:
 - Vận đơn đường biển
 - Hóa đơn thương mại
 - Phiếu đóng gói
 - Biên bản hàng đổ vỡ hư hỏng (COR)
 - Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC)
 - Giấy chứng nhận hàng thiếu (Certificate of Shortlanded Cargo)
 - Thư dự kháng (LOR)
 - Biên bản giám định (Survey Report)
 - Các giấy tờ, chứng từ chứng minh lỗi của người chuyên chở
- Thời hạn khiếu nại
 - Công ước Brussel: 1 năm kể từ ngày giao hàng hoặc từ ngày hàng hóa đáng lẽ phải được giao
 - NDT Visby: 1 năm và các bên có thể thỏa thuận kéo dài thêm nhưng thời hạn kéo dài không được quá 3 tháng
 - Công ước Hamburg: 2 năm và các bên cũng có thể thỏa thuận kéo dài thêm

3. Phương thức thuê tàu chuyên

3.1. Khái niệm và đặc điểm của tàu chuyên

3.1.1. Khái niệm

- Tàu chuyên là tàu chuyên chở hàng hóa giữa hai hoặc nhiều cảng theo yêu cầu của chủ hàng trên cơ sở một hợp đồng thuê tàu.
- Tàu chuyên là tàu 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.

3.1.2. Đặc điểm

- Thường được dùng để chuyên chở hàng hóa có khối lượng lớn, tính chất hàng hóa tương đối thuần nhất và người thuê tàu thường có đủ hàng để xếp đầy tàu.
- Thường có 1 boong, miệng hầm rộng để thuận tiện cho việc xếp dỡ hàng hóa lên xuống tàu.
- Tốc độ tàu chuyên tương đối chậm hơn so với tàu chợ
- Điều kiện chuyên chở, cước phí, chi phí bốc xếp hàng hóa được quy định cụ thể trong hợp đồng thuê tàu do hai bên thỏa thuận ký kết.

3. Phương thức thuê tàu chuyển

3.2. Phương thức thuê tàu chuyển

3.2.1. Khái niệm

- Thuê tàu chuyển là việc chủ hàng dành cho người thuê thuê toàn bộ hay một phần con tàu để chuyên chở hàng hóa từ một cảng này đến một cảng khác.

3.2.2. Các hình thức thuê tàu chuyển

- Thuê chuyến một (single trip):
- Thuê chuyến một khứ hồi (round trip)
- Thuê chuyến một liên tục (Consecutive voyage)
- Thuê liên tục khứ hồi
- Thuê khoán
- Thuê bao
- Thuê định hạn:
 - Thuê định hạn trọn
 - Thuê định hạn không trọn

3.2.3. Trình tự các bước thuê tàu chuyển

- Bước 1: người thuê tàu nhờ người môi giới tìm tàu, hỏi tàu
- Bước 2: người môi giới chào tàu, hỏi tàu
- Bước 3: người môi giới và người chuyên chở đàm phán với nhau tất cả các điều kiện, điều khoản của hợp đồng thuê tàu
- Bước 4: người môi giới thông báo kết quả thuê tàu cho người thuê
- Bước 5: người thuê tàu và người chuyên chở ký hợp đồng thuê tàu
- Bước 6: thực hiện hợp đồng thuê tàu:
 - Người thuê tàu vận chuyển hàng hóa ra cảng giao cho người chuyên chở
 - Người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở phát hành bộ vận đơn cho người gửi hàng

3.3. Hợp đồng thuê tàu chuyến (Charter Party C/P)

3.3.1. Khái niệm

- Hợp đồng thuê tàu chuyến là loại hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển, trong đó người chuyên chở cam kết chuyên chở hàng hóa từ một hay nhiều cảng này và giao cho một người nhận ở một hay nhiều cảng khác, còn người đi thuê tàu cam kết trả tiền cước thuê tàu đúng như hai bên đã thỏa thuận trong hợp đồng.

3.3.2. Các mẫu hợp đồng thuê tàu chuyến thường gặp

- Mẫu hợp đồng thuê tàu mang tính chất tổng hợp:
 - Mẫu hợp đồng GENCON
 - Mẫu hợp đồng NUVOY
 - Mẫu hợp đồng SCANCON...
- Mẫu hợp đồng thuê tàu mang tính chất chuyên dụng
 - Mẫu hợp đồng NORGRAIN 89 của hiệp hội môi giới và đại lý Mỹ để chuyên chở ngũ cốc
 - Mẫu hợp đồng CEMENCO của Mỹ phát hành năm 1922 để chuyên chở xi măng
 - Mẫu hợp đồng CUBASUGAR của Cuba để chuyên chở đường
 - Mẫu hợp đồng EXONVOY, MOBILVOY, SHELLVOY của Mỹ để chuyên chở dầu
 - Mẫu hợp đồng RUSSWOOD của Nga dùng để chuyên chở gỗ...

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyến

- **Điều khoản về chủ thể hợp đồng**
 - Chủ thể của hợp đồng: người chuyên chở, người thuê tàu
 - Cần ghi rõ tên, địa chỉ, số điện thoại, số Fax của các bên
 - Nếu ký hợp đồng thông qua đại lý hoặc công ty môi giới cần ghi rõ “as agent only” ở cuối hợp đồng
- **Điều khoản về con tàu: quy định một cách cụ thể các đặc trưng cơ bản của con tàu:**
 - Tên tàu
 - Quốc tịch tàu
 - Chất lượng tàu
 - Động cơ tàu
 - Cấp hạng tàu
 - Trọng tải
 - Dung tích
 - Mớn nước
 - Vị trí của tàu

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- **Điều khoản thời gian tàu đến cảng xếp hàng:** là thời gian tàu phải đến cảng xếp hàng nhận hàng để chở theo quy định của hợp đồng
 - Các cách quy định:
 - Quy định ngày cụ thể “ngày 25/11/2008 tàu phải đến cảng Hải phòng nhận hàng để xếp”
 - Quy định một khoảng thời gian: “tàu phải đến cảng Tiên Sa để nhận hàng từ ngày 22 đến 25 tháng 11 năm 2008”
 - * Lưu ý: Khi ký hợp đồng, nếu con tàu được thuê đang ở một khu vực lân cận hoặc gần cảng xếp hàng thì có thể thỏa thuận theo các điều khoản:
 - Prompt: tàu đến cảng xếp hàng vài ba ngày sau ngày ký hợp đồng
 - Promptísimo: tàu đến cảng xếp hàng ngay trong ngày ký hợp đồng
 - Spot prompt: tàu đến cảng xếp hàng một vài giờ sau khi ký hợp đồng.
- ⇒ Dù quy định theo cách nào thì người chuyên chở cũng phải thông báo cho người thuê tàu thời gian dự kiến tàu đến cảng xếp hàng quy định (ETA- Estimated Time of Arrival)
 - Một con tàu được coi như đã đến cảng và sẵn sàng xếp hàng hoặc dỡ hàng khi:
 - Tàu đã đến được vùng thương mại của cảng
 - Tàu sẵn sàng xếp dỡ về mọi mặt:
 - Làm xong các thủ tục vào cảng (hải quan, biên phòng, vệ sinh y tế)
 - Sẵn sàng các điều kiện kỹ thuật cho việc xếp hàng
 - Tàu đã trao thông báo sẵn sàng xếp dỡ (NOR- Notice of Readiness) cho người thuê tàu hoặc người nhận hàng một cách thích hợp.

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

● Điều khoản về hàng hóa (Cargo Clause)

– Tên hàng:

- ghi rõ tên hàng hóa chuyên chở
- Nếu chủ hàng muốn chuyên chở hai loại hàng hóa trên cùng một chuyến tàu thì phải ghi “và/ hoặc tên hàng hóa thay thế”: “1000 MT of rice and/or maize”
- Nếu vào lúc ký hợp đồng thuê tàu chưa xác định được tên hàng thì có thể quy định chung “giao một mặt hàng hợp pháp”: “rubber and/or any lawful goods”

– Bao bì hàng hóa: quy định loại bao bì cụ thể, ghi rõ ký mã hiệu

– Số lượng hàng hóa: tùy theo từng mặt hàng có thể quy định chở theo trọng lượng hoặc thể tích, nên quy định kèm theo một tỷ lệ dung sai:

- Khoảng (about)
- Số lượng tối đa, tối thiểu (max, min)
- Ghi chính xác số lượng + dung sai: 10 000 MT more or less 5% at Master's option

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- Điều khoản cảng xếp, cảng dỡ hàng (Loading/Discharging Port)

2 cách quy định:

- Cụ thể cảng nào, cầu cảng số mấy
- => Nếu xếp dỡ tại nhiều cảng, cầu thì phải quy định thứ tự xếp dỡ và chi phí chuyển cầu (shifting expense)
- Chung chung: “one safe berth, Haiphong Port)

Cảng xếp dỡ phải an toàn:

- Về hàng hải
- Về chính trị

Chú ý: “or so near thereto as ship may safely get and she always afloat”

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- **Điều khoản cước phí thuê tàu:** là số tiền mà người thuê tàu phải trả cho việc vận chuyển hàng hóa hoặc những dịch vụ có liên quan đến việc vận chuyển
 - **Mức cước:** là số tiền cước tính trên một đơn vị hàng hóa
 - **Đơn vị tính cước:**
 - Hàng nặng: MT, long ton, short ton
 - Hàng nhẹ, công kênh: m³, cubic feet, tấn thể tích (measurement ton) = 40c.ft
 - **Số lượng hàng hóa tính cước:**
 - Theo số lượng hàng hóa thực xếp lên tàu tại cảng đi (On taken quantity)
 - Theo số lượng hàng thực giao tại cảng đến (Delivery Quantity)
 - **Thời gian thanh toán:**
 - Tiền cước trả trước: Freight Prepaid/ Freight payable at Loading port
 - Tiền cước trả sau: Freight to Collect
 - Trả khi bắt đầu dỡ hàng (Freight payable on commencement of discharge)
 - Trả đồng thời với việc dỡ hàng (Freight payable concurrent with discharge)
 - Trả khi dỡ hàng xong (Freight payable on completion of discharge)
 - Trả khi hàng hóa được giao thực sự và đúng đắn (freight payable on actual and proper completion of discharge)
 - Lưu ý: Đối với tàu chở dầu thì người chuyên chở phải giao hàng xong mới được thanh toán tiền cước

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- **Điều khoản chi phí xếp dỡ**

- Điều kiện tàu chợ (Liner terms/Gross terms/Berth terms)
- Điều kiện miễn chi phí xếp dỡ cho người chuyên chở (FIO- Free In and Out, FIOS, FIOT, FIOST)
- Điều kiện miễn chi phí xếp hàng cho người chuyên chở (FI- Free In, FIS, FIT, FIST)
- Điều kiện miễn chi phí dỡ hàng cho người chuyên chở (FO- Free Out, FOS, FOT, FOST)
- ⇒ Các thuật ngữ trên phải đi kèm với giá cước trong hợp đồng
- ⇒ Phải lựa chọn điều kiện chi phí xếp dỡ phù hợp để:
 - ⇒ Tránh trả hai lần chi phí xếp dỡ hai lần cho người chuyên chở hoặc người bán
 - ⇒ Tạo điều kiện thuận lợi cho việc xếp dỡ hàng
 - ⇒ Tiết kiệm ngoại tệ

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- Điều khoản về thời gian xếp dỡ (Laytime): là một khoảng thời gian do hai bên thỏa thuận trong hợp đồng thuê tàu để thực hiện công việc xếp dỡ hàng hóa lên xuống tàu, còn gọi là thời gian cho phép (allowed time)
 - Các cách quy định:
 - Quy định một số ngày cụ thể
 - Quy định mức xếp dỡ hàng hóa cho toàn tàu hoặc cho một máng xếp dỡ trong ngày
 - Quy định xếp dỡ theo tập quán
 - Đơn vị tính thời gian xếp dỡ:
 - Ngày (days): ngày theo lịch
 - Ngày liên tục (running days): là những ngày kế tiếp nhau trên lịch kể cả chủ nhật và ngày lễ
 - Ngày làm việc (Working Days): là những ngày làm việc chính thức mà chính phủ quy định tại các nước hay các cảng biển liên quan.
 - Ngày làm việc 24h (Working Days of 24hours): cứ 24h làm việc mới được tính là 1 ngày
 - Ngày làm việc 24h liên tục (Working Days of 24 Consecutive hours): tính từ 0h đến 24h
 - Ngày làm việc thời tiết tốt (Weather Working Days): ngày làm việc chính thức tại các cảng trong đó thời tiết tốt cho phép tiến hành công việc xếp dỡ hàng
 - Chủ nhật (Sundays): ngày nghỉ cuối tuần do luật pháp từng nước quy định
 - Ngày lễ (holidays): gồm ngày lễ quốc gia và ngày lễ quốc tế
- ⇒ Ngày lễ và chủ nhật có tính vào thời gian xếp dỡ hay không phải quy định cụ thể trong hợp đồng thuê tàu

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- **Có thể quy định:**
 - 7 WWD, S.H. EX, U.U (Cargo to be loaded in 7 weather working days of 24 consecutive hours, Sundays and holidays excepted, unless used)
 - 7 WWD, S.H. EX, E.U (Cargo to be loaded in 7 weather working days of 24 consecutive hours, Sundays and holidays excepted, even if used)
- **Mốc tính thời gian xếp dỡ:** phụ thuộc vào việc người chuyên chở đã trao thông báo sẵn sàng xếp dỡ (NOR- Notice of Readiness) và người thuê tàu chấp nhận thông báo này.
 - Trước khi chấp nhận NOR, chủ hàng phải kiểm tra tính sẵn sàng của tàu:
 - Tàu đã cập vào vùng thương mại của cảng hay chưa
 - Tàu đã làm xong các thủ tục vào cảng hay chưa
 - Các trang thiết bị xếp dỡ, các hầm quây hàng đã sẵn sàng xếp hay dỡ hàng hóa chưa
 - Tránh để người chuyên chở ghi trên hợp đồng “W, W, W, W”
 - WIPON: Whether in Port or not
 - WIBON: Whether in Berth or not
 - WIFON: Whether in Free Pratique or not
 - WICON: Whether in Custom Cleared or not

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- Hợp đồng mẫu GENCON quy định:
 - Thời gian làm hàng bắt đầu được tính từ 13h nếu NOR được trao trước hoặc vào lúc 12h trưa
 - Thời gian làm hàng được tính từ 6h sáng hôm sau nếu NOR được trao vào giờ làm việc sau 12h trưa
 - Khoảng thời gian sau không tính vào thời gian làm hàng: từ 13h chiều thứ 7 hoặc 13h của ngày làm việc trước ngày nghỉ lễ đến 7h sáng của ngày thứ 2 hoặc 7h sáng của ngày làm việc kế tiếp sau ngày nghỉ lễ

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- **Điều khoản thưởng phạt xếp dỡ nhanh chậm**
 - **Tiền thưởng xếp dỡ nhanh (Despatch money):** là khoản tiền người chuyên chở phải trả cho người thuê tàu về việc người thuê tàu xếp dỡ hàng hóa nhanh hơn so với thời gian quy định trong hợp đồng
 - **Mức thưởng = $\frac{1}{2}$ mức phạt:**
 - Thưởng cho toàn tàu trong 1 ngày
 - Thưởng cho 1 đơn vị trọng tải/dung tích
 - **Thời gian thưởng:**
 - Tính cho toàn bộ thời gian tiết kiệm được (for all time saved)
 - Chỉ thưởng cho thời gian làm việc tiết kiệm được (all working time saved)
 - **Tổng tiền thưởng = mức thưởng X thời gian thưởng**
 - **Tiền phạt xếp dỡ chậm (demurrage money):** là khoản tiền mà người thuê tàu phải trả cho người chuyên chở về việc xếp dỡ hàng hóa chậm hơn so với thời gian quy định của hợp đồng
 - **Mức phạt = 2 mức thưởng**
 - Phạt cho toàn tàu trong 1 ngày
 - Phạt cho 1 đơn vị trọng tải/dung tích
 - **Thời gian phạt: một khi đã bị phạt thì luôn luôn bị phạt (once on demurrage, always on demurrage)**
 - **Tổng tiền phạt = mức phạt X thời gian phạt**

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- **Cách tính thưởng phạt:**
 - Tính bù trừ: thời gian thưởng – thời gian phạt
 - Tính riêng: tiền thưởng riêng, tiền phạt riêng
- **Để xem xét vấn đề thưởng phạt xếp dỡ nhanh chậm cần thực hiện:**
 - Nghiên cứu C/P để xem thời gian xếp, dỡ được quy định là bao nhiêu, mốc tính thời gian xếp dỡ từ khi nào, khoảng thời gian nào không tính vào thời gian xếp dỡ
 - Tính toán để biết thực tế xếp, dỡ hết bao nhiêu ngày, giờ căn cứ vào biên bản sự kiện (Statement of Facts- là một chứng từ do đại lý tàu lập ra trong đó ghi lại tất cả các sự kiện có liên quan đến con tàu kể từ khi tàu đến cảng cho đến khi tàu hoàn thành việc xếp dỡ)
 - Trên cơ sở biên bản sự kiện lập bảng tính thời gian xếp dỡ (Time Sheet) để tính xem bao nhiêu ngày bị phạt, bao nhiêu ngày được thưởng.

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyên

- Điều khoản trách nhiệm và miễn trách của chủ tàu/người chuyên chở
 - Trách nhiệm:
 - Cung cấp tàu có đủ khả năng đi biển, điều tàu đến cảng theo đúng thời gian quy định
 - Hướng dẫn việc xếp dỡ hàng hóa lên xuống tàu
 - Chịu trách nhiệm về tổn thất của hàng hóa do lỗi lầm, sơ suất của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu trong thuật đi biển và quản trị tàu
 - Điều khiển tàu chạy trên biển với tốc độ hợp lý, không cho tàu đậu đỗ bất kỳ nơi nào không có trong hành trình trừ trường hợp bất khả kháng
 - Sau khi nhận hàng phải cấp vận đơn
 - Miễn trách:
 - Thiên tai
 - Tai nạn bất ngờ
 - Các trường hợp bất khả kháng
 - Hành động của kẻ thù

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tài chuyển

- Điều khoản trọng tài và luật xét xử
 - Trọng tài là một loại tòa án tư (Private Court) do các bên tự nguyện lập ra và tự nguyện tuân thủ các quyết định của nó, gồm hai loại: trọng tài quy chế và trọng tài ADHOC
 - Điều kiện tiên quyết: muốn giải quyết tranh chấp bằng trọng tài thì các bên phải thỏa thuận về trọng tài hoặc phải có điều khoản về trọng tài trong hợp đồng thuê tài
 - Thỏa thuận trọng tài hay điều khoản trọng tài phải có đủ hai yếu tố:
 - Tên đầy đủ, chính xác của tổ chức trọng tài
 - Quy tắc tổ tụng áp dụng để giải quyết vụ việc
 - Một số vấn đề khác: ngôn ngữ, số trọng tài viên, địa điểm

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- Điều khoản trọng tài mẫu của VIAC

Mọi tranh chấp phát sinh từ hoặc liên quan đến hợp đồng này sẽ được giải quyết tại Trung tâm Trọng tài quốc tế Việt nam bên cạnh Phòng Thương mại và công nghiệp Việt nam theo Quy tắc tố tụng trọng tài của Trung tâm này.

“All disputes arising out of or in relation to this contract shall be finally settled by the Vietnam International Arbitration Center at the Vietnam Chamber of Commerce and Industry in accordance with its Arbitration Rules”

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- Thực tế điều khoản trọng tài trong các hợp đồng thuê tàu của chủ tàu Việt nam
 - Any dispute arising out of this C/P to be settled in Singapore and English law to apply.
 - Dispute, if any, to be settled fully and finally by HKIAC in HongKong and English law to apply

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- **Điều khoản hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi (Both to Blame Collision)**

“If the (Carrying) ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default in the navigation or the management of the carrying ship, the Merchant undertakes to pay the carrier or where the Carrier is not the owner and in possession of the carrying ship to pay to the Carrier as trustee for the owner and/or demise charterer of the carrying ship, a sum sufficient to indemnify the Carrier and/or the owners and/or demise charterer of the carrying ship against all loss or liability to the other or non carrying ship or her owners, insofar as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the Merchant, paid or payable by the other or non carrying ship or her owners to the Merchant and set off recouped or recovered by the other or non carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or her owner or demise charterer or the Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects, other than, or in addition to the colliding ship or objects, are at fault in respect to a collision; contact, stranding or other accident.”

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- “Nếu tàu chở hàng A đâm va tàu không hàng B do hậu quả sơ suất của tàu B và do hành vi sơ suất hoặc lỗi làm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hay người phục vụ trong việc chạy tàu và quản trị tàu chở hàng A, thì chủ hàng trên tàu A sẽ bồi thường cho người chuyên chở (Tàu A) mọi mất mát hoặc trách nhiệm đối với tàu không hàng B đến mức mất mát hoặc trách nhiệm này tương ứng với mất mát hoặc hư hỏng mà chủ hàng được tàu không hàng B đã hoặc sẽ bồi thường và nó đã được đối chiếu, giảm trừ hoặc trích giữ như là một phần khiếu nại của tàu B đối với tàu A. Quy định vừa được đề cập cũng sẽ áp dụng tại nơi nào đó mà chủ tàu, người điều hành hoặc người quản lý tàu hay phương tiện nào khác mà phạm lỗi làm trong một vụ tàu đâm va”.

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

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

- **“General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York- Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo’s share in the general expense even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners’ servant.**
- **If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the US of America, the following clause shall apply: “ In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, Shippers, Consignees or owners of the goods shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, Shippers, Consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery” .”**

3.3.3. Nội dung hợp đồng thuê tàu chuyển

- “Chủ hàng hoặc người gửi, người nhận hàng có bổn phận đóng góp tổn thất chung bất kể hiểm họa, tai nạn xảy ra trước hoặc sau hành trình của con tàu, bất kể nguyên nhân xảy ra tổn thất chung như thế nào bao gồm cả nguyên nhân bất cẩn của tàu mà tàu được hưởng miễn trách căn cứ theo luật pháp, hợp đồng hoặc cách nào khác. Họ sẽ trả phí cứu hộ và những chi phí đặc biệt phát sinh đối với hàng hóa. Phí cứu hộ sẽ được trả toàn bộ đầy đủ cho dù tàu cứu hộ thuộc sở hữu chủ tàu hay sở hữu của người ngoài. Số tiền ký quỹ đóng góp tổn thất chung do người chuyên chở hoặc đại lý của họ dự kiến coi như đầy đủ sẽ được chủ hàng, người gửi hoặc người nhận hàng giao nộp trước khi nhận hàng”.