ĐÁP ÁN
BỘ CÂU HỎI THI VẤN ĐÁP
MÔN: VẬN TẢI VÀ GIAO NHẬN TRONG NGOẠI THƯƠNG

I. Chương 1. Vận tải và mua bán quốc tế

Câu 1: Tại sao vận tải là ngành sản xuất vật chất đặc biệt?

Trả lời:

(*) Vận tải là 1 ngành sản xuất vật chất:

Theo C.Mác: Vận tải là ngành sản xuất vật chất thứ 4 bên cạnh 3 ngành khác: CN, NN, Khai khoáng.

Quá trình sản xuất vật chất là sự kết hợp của 3 yếu tố:

Sức lao động và **công cụ lao động** => tác động lên **Đối tượng lao động** để tạo ra sản phẩm mới.

(*) Vận tải là 1 ngành sản xuất vật chất đặc biệt:

Tuy nhiên bên cạnh những đặc điểm tương tự các ngành sản xuất vật chất khác, ngành vận tải là ngành SXVC đặc biệt với các đặc điểm sau:

- Sản xuất trong ngành VT là 1 quá trình tác động làm thay đổi về mặt không gian của đối tượng chuyên chở (chứ không phải là sự tác động về mặt kỹ thuật vào đối tượng lao động)
- Sản phẩm của ngành vận tải có tính chất vô hình. (Sản xuất trong ngành vận tải không sang tạo ra sản phẩm vật chất mới mà sáng tạo ra một sản phẩm đặc biệt là sản phẩm vận tải – là sự di chuyển vị trí của đối tượng chuyên chở).
- Quá trình sản xuất và tiêu thụ không tách rời nhau.
- Sản phẩm trong ngành vận tải không thể dự trữ được (mà chỉ dự trữ được năng lực vận tải)

Câu 2: Trình bày phân loại vận tải

3. Phân loại vận tải

Trả lời:

- Căn cứ vào phạm vi phục vụ
  - Vận tải nội bộ
  - Vận tải công cộng
- Căn cứ vào môi trường hoạt động

  Vận tải đường thủy:
  - Vận tải đường biển
  - Vận tải đường sông
  - Vận tải pha sông biển
  - Vận tải hồ

  Vận tải đường bộ:
  - Vận tải đường sắt
  - Vận tải đường ô tô

  Vận tải đường hàng không:
  - Vận tải máy bay
  - Vận tải khinh khí cầu
  - Vận tải vệ tinh

  Vận tải đường ống
- Căn cứ vào đối tượng chuyên chở

- Vận tải hàng hóa

AIT-KTDN-K47-FTU

- Vận tải hành khách
- Căn cứ vào cách tổ chức quá trình vận chuyển
- Vận tải đơn phương thức
- Vận tải đa phương thức
- Vận tải chặng
- Căn cứ vào khoảng cách hoạt động
- Vận tải đường gần
- Vận tải đường xa

Câu 3: Tác dụng của vận tải

Trả lời:

- Phục vụ nhu cầu chuyên chở của toàn bộ nền kinh tế-xã hội.
- Vận tải tạo nên bộ mặt cơ sở hạ tầng giao thông cho một quốc gia, gắn kết các ngành sản xuất, thúc đẩy các ngành khác phát triển.
- Ngành giao thông vận tải còn là một thị trường tiêu thụ rất lớn các sản phẩm của các ngành kinh tế kỹ thuật khác (sgk-19)
- Góp phần mở rộng giao lưu văn hóa và trao đổi hàng hóa với nước ngoài.
- Góp phần khắc phục tình trạng phát triển không đồng đều giữa thành thị và nông thôn, giữa đồng bằng miền núi và hải đảo.
- Góp phần tăng cường khả năng quốc phòng, giữ gìn an ninh xã hội và bảo vệ đất nước.

Câu 4: Định nghĩa và đặc điểm của vận tải

Trả lời:

1. **Định nghĩa**

- Theo nghĩa rộng: "Vận tải là một quy trình kỹ thuật của bất kỳ sự di chuyển vị trí nào trong không gian của con người và vật phẩm"
- Theo nghĩa hẹp (kinh tế): "Vận tải là một hoạt động kinh tế có mục đích của con người nhằm đáp ứng nhu cầu di chuyển vị trí trong không gian của đối tượng vận chuyển"

2. Đặc điểm của vận tải.

Theo C.Mác: Vận tải là ngành sản xuất vật chất thứ 4 bên cạnh 3 ngành khác: CN, NN, Khai khoáng.

Quá trình sản xuất vật chất là sự kết hợp của 3 yếu tố:

Sức lao động và **công cụ lao động** => tác động lên **Đối tượng lao động** để tạo ra sản phẩm mới.

Bên cạnh những đặc điểm tương tự các ngành sản xuất vật chất khác, ngành vận tải là ngành SXVC đặc biệt với các đặc điểm sau:

- Sản xuất trong ngành VT là 1 quá trình tác động làm thay đổi về mặt không gian của đối tượng chuyên chở (chứ không phải là sự tác động về mặt kỹ thuật vào đối tượng lao động)
- Sản phẩm của ngành vận tải có tính chất vô hình. (Sản xuất trong ngành vận tải không sang tạo ra sản phẩm vật chất mới mà sáng tạo ra một sản phẩm đặc biệt là sản phẩm vận tải – là sự di chuyển vị trí của đối tượng chuyên chở).
- Quá trình sản xuất và tiêu thụ không tách rời nhau.
- Sản phẩm trong ngành vận tải không thể dự trữ được (mà chỉ dự trữ được năng lực vận tải)

Câu 5: Phân tích mối quan hệ giữa vận tải và buôn bán quốc tế

Trả lời: Vận tải là công cụ quan trọng trong ngoại thương

A17 - KTDN - K47 - FTU

- Góp phần thúc đẩy buôn bán quốc tế phát triển: "Khối lượng hàng hóa lưu chuyển giữa hai nước tỷ lệ thuận với tích số tiềm năng kinh tế của hai nước và tỷ lệ nghịch với khoảng cách chuyên chở giữa hai nước đó"

  $$Q = P_1P_2/L$$

- Góp phần mở rộng cơ cấu mặt hàng và cơ cấu thị trường trong buôn bán quốc tế (có những mặt hàng có thời gian sử dụng ngắn, các mặt hàng giá trị thấp trước đây không đem buôn bán được nhờ có vận tải quốc tế đã được phát triển)
- Góp phần cải thiện cán cân thanh toán quốc tế

  (+ Tiết kiệm chi phí vận tải k phải thuê vận tải nước ngoài. Khi vận tại làm tốt chức năng phục vụ trong nước => tiết kiệm chi phí vận tải

  + Khi dư thừa có thể xuất khẩu vận tải, cho thuê vận tải =>thu ngoại tệ.)

Câu 6: Quyền vận tải là gì? Trình bày cơ sở phân chia quyền vận tải trong ngoại thương?

Trả lời:

Quyền vận tải là quyền và nghĩa vụ tổ chức quá trình chuyên chở hàng hóa và thanh toán cước phí trực tiếp với người chuyên chở.

Việc phân chia quyền vận tải trong hợp đồng mua bán ngoại thương là phụ thuộc vào các điều kiện cơ sở giao hàng được quy định trong hợp đồng mua bán ngoại thương theo "Điều kiện thương mại quốc tế" Incoterms 2000 (sgk 26)

Căn cứ vào các điều khoản trực tiếp hay gián tiếp về vận tải trong hợp đồng mua bán ngoại thương (trong điều kiện Incoterms sử dụng và điều khoản shipment trong hợp đồng) (đây là thầy Lâm giải thích)

Câu 7: Các điều kiện cơ sở giao hàng mà người bán giành được quyền vận tải theo Incoterms 2000

Trả lời:

CPT (Carriage paid to) CIP(Carriage and Insurance Paid to), DDU (Delivered Duty Unpaid), DDP (Delivered Duty Paid)

Các điều kiện CSGH này xác định rõ người xuất khẩu có trách nhiệm tổ chức chuyên chở hàng hóa với chi phí của mình từ nơi gửi hàng đầu tiên tới địa điểm nhận hàng quy định trên lãnh thổ nước người nhập khẩu. Trong trường hợp này, người xuất khẩu giành được toàn bộ "quyền vận tải". (SGK-26)

Câu 8: Các điều kiện cơ sở giao hàng mà người mua giành được quyền vận tải theo Incoterms 2000

Trả lời:

EXW và FCA : Người xuất khẩu chuyển quyền định đoạt hàng hóa cho người nhập khẩu tại Nhà máy hoặc giao cho người chuyên chở tại địa điểm quy định trê lãnh thổ của người xuất khẩu. Người xuất khẩu có toàn quyền lựa chọn phương thức vận tải, phương pháp, người chuyên chở sao cho có lợi nhất cho mình và chịu toàn bộ chi phí chuyên chở.

Câu 9: Phân tích những lợi ích khi giành được quyền vận tải

Trả lời:

- Bên giành được quyền vận tải có được sự chủ động trong việc tổ chức chuyên chở, đàm phán, ký kết hợp đồng
- Giành được quyền thuê tàu cho phép ngoại thương sử dụng tốt lực lượng tàu buôn và phương tiện vận tải trong nước, đồng thời góp phần các nghiệp vụ khác cùng phát triển (bảo hiểm, môi giới, gom hàng, giao nhận,…)

A17 - KTDN - K47 - FTU

- Nếu hợp đồng mua bán ngoại thương không quy định một thời hạn giao hàng cụ thể, bên giành được quyền vận tải có được sự chủ động trong việc thuê tàu, giao nhận hàng hóa tại cảng biển
- Góp phần tăng thu, giảm chi ngoại tệ cho đất nước
- Có điều kiện tham gia vào phân công lao động trên thị trường thuê tàu trong khu vực và trên thế giới; chủ động thực hiện các chính sách đối ngoại, đẩy mạnh XK của Đảng và Nhà nước…

Câu 10: Phân tích những trường hợp không nên giành quyền vận tải
Trả lời:
Một số trường hợp không nên giành quyền vận tải/ quyền thuê tàu:

- Dự đoán giá cước trên thị trường thuê tàu có xu hướng tăng mạnh so với thời điểm ký kết hợp đồng mua bán ngoại thương
- Dự đoán thấy khó khăn trong việc thuê tàu để thực hiện hợp đồng
- Tính toán thấy sự chênh lệch giữa giá XK CIF, CFR với giá NK FOB do người nước ngoài đề nghị không lớn và mức chênh lệch này không đủ để bù đắp cước phí vận tải và/ hoặc phí bảo hiểm mà chúng ta phải bỏ ra (hoặc sự chênh lệch giữa giá NK CIF/CFR do người nước ngoài chào và giá NK FOB mà chúng ta định mua quá nhỏ)
- Quá cần bán hoặc quá cần mua một mặt hàng nào đó mà phí đối phương lại muốn giành quyền vận tải
- Khi tập quán hoặc luật lệ quốc tế quy định

II. Chương 2. Vận chuyển hàng hóa XNK bằng đường biển

Câu 11: Ưu nhược điểm của vận tải biển?
Trả lời:

- 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

Câu 12: Vai trò của vận tải biển đối với buôn bán quốc tế
Trả lời:

Do có những ưu điểm nổi bật như trên mà vận tải đường biển đóng một vai trò qua trọng trong việc vận chuyển hàng hóa ngoại thương, chiếm tới 80% khối lượng hàng hóa trong buôn bán quốc tế. Đặc biệt hiệu quả với các loại hàng rời có khối lượng lớn và có giá trị thấp như: than đá, quặng, ngũ cốc, phốt phát và dầu mỏ.

Câu 13: Nêu khái niệm cảng biển, chức năng cảng biển, các trang thiết bị cơ bản của một cảng biển
Trả lời:
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

A17-KTDN-K47-FTU

- 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…

Câu 14: Khái niệm tầu buôn và các cách phân loại tàu buôn

Trả lời:

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"

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
- 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 cờ tàu
  - Tàu treo cờ thường

A17- KTDN - K47 - FTU

  - Tàu treo cờ phương tiện: (*là tàu của nước này nhưng lại đăng ký tại nước khác và treo cờ của nước đó.)*
- Căn cứ vào phạm vi kinh doanh
  - Tàu chạy vùng biển xa
  - Tàu chạy vùng biển gần
- Căn cứ vào phương thức kinh doanh:
  - Tàu chợ (là tàu chở hàng chạy thường xuyên trên 1 tuyến đường nhất định, ghé vào các cảng quy định và theo một lịch trình cho trước)
  - Tàu chạy rông: (là tàu chuyên chở hàng hóa giữa các cảng theo yêu cầu của chủ hàng mà không theo một tuyến đường nhất định. Gồm tàu chuyến và tàu thuê định hạn.)
- 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

Câu 15: Đặc trưng kinh tế kỹ thuật tầu buôn

Trả lời:

1. **Mớn nước của tàu- Draught/Draft**: là chiều cao thẳng góc từ đáy tàu lên mặt nước (đo bằng m hoặc feet)
   => Là một đại lượng thay đổi tùy theo khối lượng hàng hóa chuyên chở, mùa và vùng biển tàu đi qua.
   - Mớn nước cấu tạo/ mớn nước tối thiểu- Light Draught
   - Mớn nước tối đa- Loaded Draught
2. **Trọng lượng của tàu- Displacement Tonnage:** bằng trọng lượng khối nước bị tàu chiếm chỗ
   - Đơn vị tính: long ton =1.016kg
   - D = M/35
   - Trọng lượng tàu không hàng- Light Displacemnt (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 tung, 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 + hàng hóa + vật phẩm
3. **Trọng tải của tàu- Carrying Capacity**: là sức chở của tàu tính bằng tấn dài ở mớn 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 = hàng hóa + 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 (chính bằng trọng lượng hàng hóa thương mại mà tàu có thể chở được)

   DWCC = DWC – vật phẩm = hàng hóa

A17-KTDN-K47 - FTU

4. **Dung tích đăng ký- Register Tonnage**: là thể tích các khoảng trống khép kín trên tàu tính bằng m3, cubic feet(c.ft) hoặc tấn dung tích đăng ký (register ton)
   1 tấn đăng ký = 100 c.ft = 2.83m3
   - 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
5. **Cấp hạng của tàu- Class of Ship**
   Tàu biển có dung tích lớn từ 100GRT trở lên khi đóng phải có sự giám sát của một cơ quan đăng kiểm cấp giấy chứng nhận cấp hạng – nói rõ khả năng đi biển của tàu.

6. **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. Là khả năng xếp hàng rời trong hầm tàu tính bằng c.ft. Dung tích chứa hàng rời bao giờ cũng lớn hơn dung tích chứa hàng bao kiện 5-10% vì hàng rời cho phép tận dụng hết thể tích các hầm tàu.
   - Dung tích chứa hàng bao kiện- Bale Space. Là khả năng xếp các hàng có bao gói trong hầm tàu tính bằng c.ft. Tính bằng cách lấy chiều dài nhân chiều rộng và chiều cao của hầm tàu.
7. **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 hệ phương trình:

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

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

Bổ sung: Hàng được coi là hàng nặng nếu có SF<= 40c.giá thành/tấn và được coi là hàng nhẹ nếu có SF>=40c.ft/tấn

Câu 16: Mớn nước của tàu: khái niệm và ý nghĩa?

Trả lời:

Mớn nước của tàu- Draught/Draft: là chiều cao thẳng đứng từ đáy tàu lên mặt nước (đo bằng m hoặc feet)

   - Mớn nước cấu tạo/ mớn nước tối thiểu- Light Draught: mớn nước khi tàu không chở hàng

A17 - KTDN - K47 - FTU

- Mớn nước tối đa- Loaded Draught: mớn nước khi tàu chở đầy hàng: là chiều cao lớn nhất từ đáy tàu lên mặt nước khi tàu chở đầy hàng vào mùa hè. (sgk -38)

=> Là một đại lượng thay đổi tùy theo khối lượng hàng hóa chuyên chở, mùa và vùng biển tàu đi qua. Vì vậy, căn cứ vào mớn nước của tàu, mùa và vùng biển mà tàu đi qua, người ta kẻ lên thành tàu các vạch gọi là vạch xếp hàng để căn cứ vào đó mà xếp hàng nhằm đảm bảo an toàn cho tàu. Phải xếp hàng để mớn nước của tàu không lớn hơn mớn nước tối đa.

Câu 17: Cờ tàu là gì? Ý nghĩa của việc cắm cờ thường và cắm cờ phương tiện

Trả lời:

- Tàu treo cờ thường : Là tàu của nước nào thì đăng ký và treo cờ của nước đó.
- Tàu treo cờ phương tiện: Là tàu của nước này nhưng lại đăng ký tại nước khác và treo cờ của nước đó. Ví dụ: Tàu Mỹ đăng ký tại Panama và treo cờ của Panama.

Ý nghĩa của việc cắm cờ phương tiện:

- Trên thế giới có nhiều nước áp dụng chính sách đăng ký mở (Open Registry) hầu hết các nước thuộc thế giới thứ 3 có nền kinh tế kém phát triển, những nước này cho phép chủ tàu của nước khác đăng ký tàu tại nước mình để thu lệ phí và tạo điều kiện sử dụng nguồn nhân lực thừa của nước mình. Các nước phát triển đăng ký tàu tại các nước thứ 3 sẽ được hưởng chi phí đăng ký, tiền lương thủy thủ thấp, yêu cầu về điều kiện và an toàn lao động không cao.
- Về chính trị, bằng cách treo cờ phương tiện có thể khắc phục được chính sách bao vây, phong tỏa của các nước thù địch. Đội tàu buôn treo cờ phương tiện hiện nay chiếm 1/3 đội tàu buôn của thế giới.

Câu 18: Khái niệm và ý nghĩa của hệ số xếp hàng của hàng và hệ số xếp hàng của tàu

Trả lời:

- **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. (Còn gọi là tỷ khối của tàu)

$$CL = CS/DWCC$$

Do dung tích chứa hàng có 2 loại nên hệ số xếp hàng của tàu cũng có 2 loại là hệ số xếp hàng rời và hệ số xếp hàng bao kiện.

Ý nghĩa: Cho biết một tấn trọng tải tịnh của tàu tương đương với bao nhiêu đơn vị dung tích chứa hàng của tàu đó. Từ đó, nếu chọn được mặt hàng mối quan hệ tỷ lệ giữa thế thích và trọng lượng đúng bằng hệ số xếp hàng của tàu để xếp lên tàu, thì vừa tận dụng được trọng tải và dung tích của tàu.

- **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

  Hệ số xếp hàng của hàng nói lên một tấn dài của hàng hóa chiếm bao nhiêu đơn vị thể tích trong hầm tàu, kể cả dung sai cho phép khi xếp.

Hàng được coi là hàng nặng nếu có SF<= 40c.ft/tấn và được coi là hàng nhẹ nếu có SF>=40c.ft/tấn

Ý nghĩa: 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 hệ phương trình:

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

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

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

A17-KTDL-K47-FTU

CS là dung tích chứa hàng của tàu

Câu 19: Khái niệm, đặc điểm và phương thức thuê tàu chợ

Trả lời:

- 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.
- Khái niệm: Thuê tàu chợ là việc chủ hàng liên hệ với chủ tàu yêu cầu dành chỗ trên tàu để chuyên chở hàng hóa từ một cảng này đến một cảng khác.
- Đặc điểm của phương thức thuê tàu chợ
  - 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 khống chế thị trường và nâng cao khả năng cạnh tranh

Câu 20: Trình bày khái niệm của phương thức thuê tàu chợ và trình tự các bước thuê tàu.

Trả lời:

- 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 mốt 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

Câu 21: Khái niệm và các chức năng vận đơn đường biển

Trả lời:

- **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

A17 - KTDN - K47 - FTU

    - 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 có 3 chức năng quan trọng:
  - Là biên lai nhận hàng để chở của người chuyên chở phát hành cho người gửi hàng.
    + Là bằng chứng hiển nhiên của việc người chuyên chở đã nhận hàng để chở
    + Vận đơn chứng minh số lượng, khối lượng, tình trạng bên ngoài của hàng hóa được giao.
    + Tại cảng đến người chuyên chở cũng phải giao cho người nhận đúng trọng lượng, khối lượng, tình trạng bên ngoài của hàng hóa như lúc nhận ở cảng đi khi người nhận xuất trình vận đơn phù hợp.
  - Là chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hóa ghi trên vận đơn: Ai có vận đơn trong tay thì có quyền sở hữu hàng hóa ghi trên đó. Do có tính chất đó nên vận đơn là một chứng từ lưu thông được, có khả nang mua bán, chuyển nhượng.
  - Là bằng chứng của hợp đồng vận tải bằng đường biển đã được ký kết: Có giá trị như một hợp đồng vận tải đường biển. Nó không những điều chỉnh mối quan hệ giữa người gửi hàng và người chuyên chở, mà còn điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở và người nhận hàng hoặc người cầm vẫn đơn. Nội dung của vận đơn không chỉ được thể hiện bằng những điều khoản trên đó mà còn bị chi phối bởi các Công ước quốc tế về vận đơn và vận tải đường biển.

Câu 22: Phân biệt giữa vận đơn đã xếp hàng lên tàu và vận đơn nhận hàng để xếp.

Trả lời:

Khi phân chia vận đơn căn cứ vào việc xếp hàng hay chưa, có 2 loại:

- **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

Loại vận đơn này có thể bị ngân hàng từ chối thanh toán, trừ khi thư tín dụng L/C quy định cho phép. Khi hàng đã thực tế được xếp lên tàu, có thể đóng dấu hoặc ghi thêm chữ 'đã xếp' để biến thành vận đơn đã xép hàng. Vận đơn nhận để xếp cũng có thể thanh toán được nếu hợp đồng mua bán và L/C quy định rõ vấn đề này.

Câu 23: Phân biệt vận đơn đích danh, vận đơn theo lệnh, vận đơn vô danh.

A17 - KTDN - K47 - FTU

Trả lời:

Khi phân chia vận đơn căn cứ vào khả năng lưu thông của vận đơn (quyền chuyển nhượng, sở hữu hàng hóa ghi trên vận đơn) ta có vận đơn đích danh, theo lệnh và vô danh

- **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.

- 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)*

- 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

Câu 24: Ký hậu chuyển nhượng chứng từ vận tải là gì ? Có những cách ký hậu chuyển nhượng nào ?

Trả lời:

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

AIT-KTDN - K47 - FTU

- 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)

Câu 25: Phân biệt vận đơn đi thẳng, vận đơn chở suốt, vận đơn (chứng từ) vận tải đa phương thức (vận tải liên hợp)

Trả lời:

Khi phân loại vận đơn căn cứ vào hành trình chuyên chở ta có:

- 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

  Đặc điểm:
  - Có điều khoản cho phép chuyển tải
  - Có ghi rõ cảng đi, cảng đến, cảng (có thể cả tên tàu) chuyển tải.
  - Người cấp vận đơn chở suốt phải chịu trách nhiệm về hàng hóa trong suốt quá trình
- 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.

  Đặc điểm:
  - Trên vận đơn thường ghi rõ nơi nhận hàng để chỡ và nơi giao hàng, người cấp B/L phải là người chuyên chở hoặc MTO
  - Ghi rõ việc được phép chuyển tải, các phương thức vận tải tham gia và nơi chuyển tải.
  - Người cấp vận đơn này phải chịu trách nhiệm về hàng hóa từ nơi nhận hàng để chở đến nơi giao hàng.

Đáp án câu hỏi vấn đáp Vận tải

Câu 25: Phân biệt vận đơn đi thẳng, vận đơn chở suốt, vận đơn (chứng từ) vận tải đa phương thức (vận tải liên hợp)

Nội dung	Vận đơn đi thẳng	Vận đơn chở suốt	Vận đơn vận tải liên hợp
Trường hợp áp dụng	Trong trường hợp hàng hóa được chở thẳng từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ	Trong trường hợp có chuyển tải cảng dọc đường, có thay thế tàu chuyên chở và người	Trong trương hượp hàng được chuyển bằng ít nhất hai phương thức vận tải

A17-KTDN-K47-FTU

	hàng mà không có chuyển tải cảng dọc đường.	chuyên chở.	trở lên.
Người cấp vận đơn	Người chuyên chở duy nhất quy định trong hợp đồng	Người đứng ra tổ chức toàn bộ quá trình chuyên chở	CTO (Combined transport operator) – Người tổ chức vận tải liên hợp
Điều chỉnh mối quan hệ pháp lý	Giữa chủ hàng và người chuyên chở	Giữa chủ hàng và người chuyên chở được cấp vận đơn chở suốt. Giữa những người chuyên chở với nhau thì có vận đơn chặng.	Chủ hàng và CTO ở mỗi chặng có chứng từ chặng (local document) giải quyết mối quan hệ giữa những người vận tải với nhau.
Đặc điểm	Ở ô « transhipment » không được ghi gì (trường hợp tín dụng thư quy định « Transhipment not allowed »	- Có điều khoản cho phép chuyển tải - Có ghi rõ cảng đi, cảng đến và cảng(có thể là tàu) chuyển tải.	- Ghi rõ được phép chuyển tải, các phương thức vận tải tham gia và nơi chuyển tải. - Trên vận đơn thường ghi rõ nơi nhận hàng để chở và nơi giao hàng .

Câu 26 : Trình bày về Surrendered Bill of Lading và Sea Way Bill

- Vận đơn đã xuất trình tại cảng gửi (Surrendered B/L)

Trong vận tải đường biển, Surrendered B/L dùng trong trường hợp giao hàng không cần xuất trình B/L gốc tại cảng đến. Thông thường, hàng hóa sẽ được giao khi chủ hàng xuất trình một B/L gốc (ký hậu, nếu có) và thanh toán các chi phí liên quan cho hãng tàu tại điểm đến.
Vì một số lý do như thời gian hành trình vận chuyển ngắn nên việc chuẩn bị chứng từ không kịp hoặc do thỏa thuận cuối cùng giữa người mua và người bán về việc nhận hàng thuận lợi tại cảng đến không cần xuất trình B/L gốc, chủ hàng có thể yêu cầu các hãng tàu giao hàng tại cảng đến không cần B/L sau khi đã xuất trình bộ B/L gốc tại bất kỳ văn phòng nào của hãng tàu ngoài cảng đến (thường là cảng xếp hàng) và thanh toán mọi chi phí liên quan. Văn phòng của hãng tàu tại nơi nhận B/L gốc sẽ gởi diễn văn xác nhận việc thực hiện này cùng với chi tiết lô hàng cho văn phòng của hãng tàu tại cảng đến. Như vậy B/L gốc đã được surrendered. Trong trường hợp B/L gốc chưa được phát hành, chủ hàng sẽ ghi chú " Surrender B/L " khi gởi chi tiết làm B/L cho hãng tàu tại cảng đi và việc thông báo từ hãng tàu cho văn phòng tại cảng đến cũng giống như đã nêu. Trường hợp surrender bill of lading không yêu cầu có chữ ký và con dấu của hãng tàu.

- Giấy gửi hàng đường biển (Seaway Bill)

- Nguyên nhân ra đời :

  + Việc sử dụng vận đơn đã và đang có những trở ngại đáng kể đối với việc luân chuyển hàng hóa. Khi nhận hàng hóa, phải xuất trình vận đơn gốc, mà việc gửi vận đơn gốc qua đường bưu điện thường chậm.

A17 - FTDN - K47 - FTU

+ Chi phí để phát hành và lưu thông vận đơn cũng ko nhỏ, đề phòng giả mạo, người ta in chữ ở mặt sau vận đơn rất nhỏ, do vậy công in rất đắt.
+ Việc chuyển vận đơn từ người bán sang người mua qua đường bưu điện vẫn còn mang nặng tính thủ công, đơn giản.

- Nội dung seaway bill : Mặt trước tương tự như vận đơn thông thường, bao gồm các điều khoản chủ yếu như tên hàng, cảng xếp, cảng dỡ, ngwofic huyên chở, người nhận hàng và một số chi tiết khác ; mặt sau hoặc để rống hoặc ghi chú ngắn gọn để tiết kiệm chi phí in ấn.
- Sự khác nhau giữa vận đơn và B/L :

+ Vận đơn có 3 chức năng nhưng Seaway Bill chỉ có 2 chức năng ; Seaway Bill ko có chức năng lưu thông, trên bề mặt nó thường được in chữ « No-negotiable ». Việc giao hàng căn cứ vào xác nhận rằng người nhận hàng là người có tên trên seaway bill chứ ko căn cứ vào vận đơn gốc.
+ Trên vận đơn có in đầy đủ điều kiện chuyên chở nhưng trên mặt sau của seaway bill hoặc để trống hoặc ghi chú lưu ý khi sử dụng.
+ Seaway bill được gửi theo tàu còn vận đơn thì không -> Seaway bill linh hoạt hơn, vì khi tàu đến cảng, người nhận chỉ cần xuất trình giấy tờ chứng minh mình là người ghi tên trên seaway bill là có thể nhận được hàng.

Câu 27 : Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa theo Quy tắc Hague.

a. Cơ sở trác nhiệm :

- Trách nhiệm chính của người chuyên chở : 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
- 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

- Miễn trách của người chuyên chở :

  – Theo Công ước Brussel 1924 và NĐT 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

A17 - KTDN - K47 - FTU

- 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 lầm 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
11) Bạo động hay nổi loạn
12) Cứu hay cố ý cứu sinh mạng và tài sản trên biển
13) Hao 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 lầm hoặc trách nhiệm của người chuyên chở hoặc lỗi lầm do sơ suất của đại lý hay nhân viên của người chuyên chở

b. Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở:

– 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 cẩu đến móc cẩu (from tackle to tackle)

c. Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở: 100GBP/ kiện hay đơn vị hàng hóa bị mất mát, hư hỏng.

Câu 28: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa theo Quy tắc Hague-Visby

a. Cơ sở trách nhiệm: giống Quy tắc Hague
b. Thời hạn trách nhiệm: nt
c. Giới hạn trách nhiệm

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.

Câu 29: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa theo Quy tắc Hamburg.

A17 - KTDN - K47 - FTU

a. Cơ sở trách nhiệm

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
- 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
- Theo Công ước Hamburg 1978: không liệt kê các trường hợp miễn trách cho người chuyên chở mà dưa 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 lầm hay sơ suất của mình gây nên.
- => Trách nhiệm chứng minh lỗi thuộc về người chuyên chở

b. Thời hạn trách nhiệm

- 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:
    i. Người gửi hàng hoặc người thay mặt người gửi hàng
    ii. 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:
    iii. Người nhận hàng hoặc người thay mặt người nhận hàng
    iv. 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
    v. 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

c. Giới hạn trách nhiệm

- 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

A17 - KTDN - K47 - FTU

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 đường 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.

Câu 30, 31, 32: Trình bày các nguồn luật điều chỉnh trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo vận đơn và so sánh nội dung về thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở theo các nguồn luật đó.

Các nguồn luật điều chỉnh trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo vận đơn :

- Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vân 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

So sánh nội dung về trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa vận chuyển theo vận đơn :

		Quy tắc Hague	Quy tắc Hague-Visby	Quy tắc Hamburg	Bộ luật hàng hải Việt Nam
Cơ sở trách nhiệm	Nguyên tắc xác định	Liệt kê các trách nhiệm và miễn trách - Trách nhiệm chính của người chuyên chở: + Cung cấp một con tàu có đủ khả năng đi biển. +Trách nhiệm thương mại. + Trách nhiệm cung cấp B/L - Miễn trách: 17 miễn trách		Lỗi hay sơ suất suy đoán=> 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 lầm hay sơ suất của mình gây nên.	Giống Hamburg (mất mát, hư hỏng và chậm giao hàng) Liệt kê trách nhiệm và miễn trách Trách nhiệm chứng minh: Người chuyên chở.
	Người chứng minh	Chủ hàng		Người chuyên chở	
	Nội	Chịu trách nhiệm cho những		Chịu trách nhiệm	

A17 - KTDN - K47 - FTU

	dung	thiệt hại do những mất mát hư hỏng của hàng hóa khi hàng hóa còn thuộc trách nhiệm người chuyên chở.		cho những thiệt hại do mất mát hư hỏng của hàng hóa hoặc chậm giao hàng khi hàng hóa còn thuộc trách nhiệm NCC.	
Thời hạn trách nhiệm		Từ móc cẩu đến móc cẩu		Từ khi nhận hàng đến khi giao hàng	Từ khi nhận hàng đến khi giao hàng.
Giới hạn trách nhiệm	Đối với hàng hóa thông thường	100 GBP/kiện hay đơn vị hàng hóa	10,000Frvàng/ kiện, đơn vị hàng hóa Hay 30Fr vàng/kg hàng hóa cả bì, tùy theo cách tình nào có lợi do chủ hàng lựa chọn	835SDR/kiện, đơn vị hàng hóa, hay 2.5SDR/kg hàng hóa, tùy theo cách tính nào có lợi hươn do chủ hàng lựa chọn. Đối với các nước ko phải thành viên ÌM hoặc ko chấp nhận đồng SDR, quy định bằng MU: 12,500Mu/kiện, đơn vị hàng hóa, hay 37.5MU/Kg hàng hóa.	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.
	Hàng đóng trong container	Không có quy định	- Đơn vị hàng hóa là đơn vị tính cước. - Nếu có kê khai số lượng gói, bao, kiện…đóng trong các đơn vị đó được coi là đơn vị tính cước. - Nếu không có kê khai thì tất cả cointainer được tính là một đơn	Quy định giống NĐT Visby. Có bổ sung them: Nếu bản than container hoặc các công cụ vận tải bị mất mát hư hại thì container đó đươc tính là một hơn vị hàng hóa để bồi thường nếu không thuộc quyền sở hữu của NCC hoặc do NCC cung cấp	Giống Hague-Visby Nhưng chưa có quy định cụ thể về vỏ container và các dụng cụ vận tải khác.

A17 - KTDN - K47 - FTU

			vị tính để bồi thường.		
	Chậm giao hàng	Không có quy định	Ko có quy định	Số tiền tương đương với 2.5 lần tiền cước của số hàng chậm giao những không vượt quá tổng số tiền cước của hợp đồng vận chuyển đường biển	Giống Hamgurg

- Đơn vị tiền tệ (MU – Monetary unit)
- SDR(Special drawing right)

Câu 33: Trình bày nội dung về thông báo tổn thất và khiếu nại người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo vận đơn theo các nguồn luật quốc tế hiện hành (Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby, Quy tắc Hamburg)

a. 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 đổ 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

A17-KTDN-K47 - FTU

- 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.

b. Khiếu nại người chuyên chở

Những người có thể khiếu nại người chuyên chở:

a. Người gửi hàng

b. Người nhận hàng

c. Người cầm giữ vận đơn

d. Người bảo hiểm

Hồ sơ khiếu nại:

- Nhằm mục đích:

i. Chứng minh cho lợi ích của người khiếu nại đối với hàng hóa

ii. Chứng minh cho thiệt hại xảy ra và mức độ thiệt hại

iii. Chứng minh thiệt hại xảy ra là do lỗi của người chuyên chở

- Gồm các giấy tờ, chứng từ:

iv. Vận đơn đường biển

v. Hóa đơn thương mại

vi. Phiếu đóng gói

vii. Biên bản hàng đổ vỡ hư hỏng (COR)

viii. Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC)

ix. Giấy chứng nhận hàng thiếu (Certificate of Shortlanded Cargo)

x. Thư dự kháng (LOR)

xi. Biên bản giám định (Survey Report)

xii. 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

A17 - KTDN - K47 - FTU

- NĐT 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

Câu 34: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo vận đơn theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005.
Trả lời :

a. Thời hạn trách nhiệm :

Trách nhiệm của NCC bắt đầu phát sinh kể từ khi nhận hàng tại cảng nhận hàng, duy trì trong suốt quá trình vận chuyển và chấm dứt sau khi kết thúc việc trả hàng tại cảng đến theo quy định.
NCC được coi là đã nhận hàng và trả hàng khi

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

- Việc trả hàng sẽ kết thúc trong các trường hợp : + đã giao xong hàng cho người nhận ;

  + đặt hàng hóa dưới sự định đoạt cuả người nhận ;
  + Giao cho cơ quan có thẩm quyền hay cơ quan thứ ba theo quy định của pháp luật hoặc quy định tại cảng.

b. Cơ sở trách nhiệm người vận chuyển

  - Trách nhiệm người vận chuyển :

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

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

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

  - Miễn trách cho người vận chuyển :

- NVC được miễn trách nhiệm bồi thường đối với những tổn thất, mất mát đến với hàng hóa do tàu không đủ khả năng đi biển nếu chứng minh được rằng trước khi và lúc bắt đầu hành trình NVC đã co sự mẫn cán hợp lý.

A17 - KTDN - K47 - ITU

- NVC đc miễn hoàn toàn trách nhiệm đối với tổn thất đến với hàng hóa trong 17 trường hợp đã đc liệt kê ở Khoản 2, Điều 78 của Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005. -> giống quy tắc Hague – Visby 1968.

- NVC được miễn trách đối với chậm trả hàng trong các TH như: tàu đi lệch tuyến khi có sự chấp nhận của người gửi hàng; do bất khả kháng do cứu nạn trên biển hoặc cần thời gian để cấp cứu thuyền viên hoặc người trên tàu.

➔ Áp dụng nguyên tắc liệt kê chứ ko áp dụng nguyên tắc suy đoán lỗi.

c. Giới hạn trách nhiệm người vận chuyển: Chia làm 2 trường hợp:

- TH 1: Trước khi hàng được xếp xuống tàu, nếu chủng loại và giá trị hàng hóa đc kê khai trên vận đơn và được người vận chuyển chấp nhận thì chủng loại và giá trị kê khai chính là giới hạn trách nhiệm của NVC.

- TH2: Nếu chủng loại và giá trị hàng hóa không được kê khai hoặc kê không rõ trên vận đơn thì giới hạn trách nhiệm của NVC được quy định như sau:

+ Với tổn thất mất mát đối với hàng hóa:

- Hàng hóa thông thường: 666.67 SDR/kiện hàng hay một kiện hàng; hoặc 2SDR/Kg hàng hóa cả bì tùy theo cách tính anof có lợi do người khiếu nại lựa chọn.

- Hàng đóng trong container: (giống Hague-Visby). Tuy nhiên, Bộ luật chưa đề cập trường hợp vỏ container hoặc các dụng cụ vận tải tương tự đc sử dụng nếu ko do NVC cung cấp, mặc dù các đối tượng này ở khoản 2, Điều 70 được coi là hàng hóa điều chỉnh của bộ luật.

+ Đối với chậm giao hàng: tối đa bằng 2.5 lần tiền cước số hàng giao chậm nhưng không vượt quá tổng số phải trả theo hợp đồng vận chuyển.

Trong slide (sau khi ngồi gõ cái đống trên kia, anh phát hiện trong slide của cô cũng có =(( )

- 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

A17-KTDN-K47-FTU

– 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

Câu 35: Khái niệm và đặc điểm của tàu chuyến

a. Khái niệm

- Tàu chuyến 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 chuyến 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.

b. 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 chuyến 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.

Câu 36: Khái niệm phương thức thuê tàu chuyến, trình tự các bước thuê tàu chuyến và các hình thức thuê tàu chuyến

a. Khái niệm

- Thuê tàu chuyến 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.

b. Các hình thức thuê tàu chuyến

- 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

A17 - KTDN - K47 - FTU

- Thuê định hạn:
    - Thuê định hạn trơn
    - Thuê định hạn không trơn

c. Trình tự các bước thuê tàu chuyến
- 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
Câu 37: Hãy quy định các điều khoản: cảng xếp dỡ, thời gian xếp dỡ, để chuyên chở 1 lô hàng 10.000 tấn gạo từ Việt Nam ra nước ngoài
- One safe berth, Haiphong port.
- Thời gian xếp dỡ: Thời gian cho phép xếp và dỡ hàng là 15 ngày làm việc thời tiết tốt 24 giờ liên tục, không kể chủ nhật và ngày lễ, dù có làm việc cũng không tính. (7 WWD, S.H.EX.E.U)

Câu 38: Quy định về tàu của hợp đồng thuê tàu chuyến
Điều khoản về con tàu: quy định một cách cụ thể các đặc trưng cơ bản của con tàu:
- Tên tàu
- Quốc tịch tàu
- Số hiệu của tàu
- Tuổi tàu
- Chất lượng tàu
- Động cơ tàu
- Cấp hạng tàu
- Trọng tải tịnh, trọng tải toàn phần

A17 - KTDN - K47 - FTU

- Dung tích đăng kí, dung tích toàn phần, dung tích chứa hàng
- Mớn nước
- Vị trí của tàu
- Số lượng thuyền viên

NCC thường muốn được giữ quyền thay thế con tàu bằng một con tàu khác, nhưng khi thay chủ tàu phải báo trước và đảm bảo con tàu thay thế đó có những đặc điểm kĩ thuật tương tự như tàu đã được quy định trong hợp đồng.

Câu 39: Quy định về thời gian tàu đến cảng xếp hàng của hợp đồng thuê tàu chuyến

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
- Promptisimo: 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.

Câu 40: Quy định về hàng hóa của hợp đồng thuê tàu chuyến

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"

A17 - KTDN - K47 - ITU

- 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

Câu 41: Quy định về cảng xếp dỡ của hợp đồng thuê tàu chuyến
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: đủ độ sâu, mớn nước thích hợp để tàu có thể đến và đỗ luôn luôn nổi, hoặc có chạm bùn đất nhưng vẫn an toàn.

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

Chú ý: "or so near thereto as ship may safely get and she always afloat" -> trong sách mới bảo khi soạn hợp đồng, các bên nên gạch bỏ đoạn này, riêng đối với thuật ngữ "luôn luôn đậu nổi" (always float), nên thêm vào "và/hoặc chạm đất an toàn" (and/or safely aground)
Câu 42: Quy định về chi phí xếp dỡ của hợp đồng thuê tàu chuyến
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

A17-KTDN - K47 - FTU

– 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

Câu 43: Quy định về cước phí thuê tàu của hợp đồng thuê tàu chuyến

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, cồng kềnh: 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

Câu 44: Trình bày điều khoản quy định về thưởng/phạt xếp dỡ trong hợp đồng thuê tàu chuyến.

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

A17 - KTDN - K47 - FTU

- Mức thưởng = ½ 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

- 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.

Câu 45: Khái niệm, đặc điểm, các hình thức thuê tàu định hạn và các trường hợp áp dụng thuê tàu định hạn.

A17 - KTDN - K47 - FTU

- Khái niệm: Thuê tàu định hạn là chủ tàu cho người thuê tàu để sử dụng vào mục đích chuyên chở hàng hóa hoặc khai thác con tàu thuê lấy cước trong một thời gian nhất định.

- Đặc điểm:

- Thuê tàu định hạn là phương thức thuê tài sản. Trong suốt thời gian thuê, con tàu vẫn thuộc quyền sở hữu của chủ tàu.

- Các hình thức thuê tàu định hạn

- Thuê tàu định hạn trơn (Time bare boat chater) : nghĩa alf chỉ thuê con tàu (vỏ tàu, máy móc và các trang thiết bị cần thiết) mà ko thuê sĩ quan, thủy thủ của tàu đó.-> người đi thuê tàu phải chịu thêm chi phí thuê sĩ quan, thủy thủ và trả lương cho họ.

- Thuê tàu định hạn phổ thông (Nomal time charter): thuê cả chiếc tàu cùng với sĩ quan và thủy thủ trong một thời gian nhất định-> Người thuê tàu chỉ thực hiện chức năng người chuyên chở.

- Các trường hợp áp dụng

- Đối với chủ tàu:

  + Chủ tàu có mục đích kinh doanh tàu định hạn từ trước.
  + Trong quá trình kinh doanh, chủ tàu gặp khó khăn trong việc tìm kiếm nguồn hàng để chuyên chở.
  + Giá cước trên thị trường thuê tàu có xu hướng giảm lâu dài.
- Đối với chủ hàng:

  + Khi chủ hàng có nhu cầu chuyên chở lâu dài, để tránh phụ thuộc vvaof thị trường tàu, họ có thể thuê tàu trong một thời gian nhất định để chỏ hàng.
  + Thuê tàu định hạn để chuyên chở sẽ tạo thế chủ động cho chủ hàng trong vận chuyển hàng.
  + Chủ hàng muốn kinh doanh khai thác con tàu thuê để kiếm lời.

Câu 46: Hãy quy định các điều khoản: thời gian xếp dỡ, thưởng phạt xếp dỡ để chuyên chở 1 lô hàng 10.000 tấn gạo từ Việt Nam ra nước ngoài

- Thời gian xếp dỡ: Thời gian cho phép xếp và dỡ hàng là 15 ngày làm việc thời tiết tốt 24 giờ liên tục, không kể chủ nhật và ngày lễ, dù có làm việc cũng không tính. (7 WWD, S.H.EX.E.U)

- Tiền phạt xếp dỡ chậm nếu có sẽ do người thuê tàu trả cho chủ tàu theo mức 3,000USD/ngày hoặc theo tỷ lệ đối với một phần của ngày.

- Chỉ thưởng cho thời gian làm việc tiết kiệm được.

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

Câu 47: Hãy quy định các điều khoản: cước phí, luật lệ giải quyết tranh chấp, để chuyên chở 1 lô hàng 10.000 tấn gạo từ Việt Nam ra nước ngoài

A17-KTDN-K47-FTU

- 20USD/MT FIOST.
- Freight prepaid.
- Nguồn luật điều chỉnh: Bộ luật hàng hải Việt Nam

Câu 48: Hãy quy định các điều khoản: hàng hóa, con tàu, để chuyên chở 1 lô hàng 10.000 tấn gạo từ Việt Nam ra nước ngoài

- Điều khoản hàng hóa: 10,000 MT more or less 5% at Master's Option.
- Điều khoản con tàu: Quy định cụ thể -> anh ko biết là có nên bịa số liệu của nguyên một con tàu hay ko nữa ☺)

ĐỀ CƯƠNG VẬN TẢI GIAO NHẬN – MAI – CÂU 49 -72

Câu 49: *Hãy quy định các điều khoản: chi phí xếp dỡ, thời gian tàu đến cảng xếp hàng, để chuyên chở 1 lô hàng 10.000 tấn gạo từ Việt Nam ra nước ngoài*

[Chẹp, câu này anh ko chắc :-s]

- Chi phí xếp dỡ: theo điều khoản tàu chợ - chủ tàu phải chịu trách nhiệm và chi phí về việc xếp hàng lên tàu, sắp xếp hàng hóa trong hầm tàu, chèn lót và dỡ hàng
- Thời gian tàu đến cảng xếp hàng: theo tập quán của cảng

Câu 50: *Phân biệt B/L hoàn hảo và không hoàn hảo*

B/L hoàn hảo: (Vận đơn sạch/ Clean B/L)

- Là loại vận đơn 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 trên 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 vận đơn sạch

B/L không hoàn hảo (Unclean B/L)

A17 - KTDN - K47 - FTU

- Là loại B/L trên đó có phê chú xấu/phê chú phản đối/ 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 hóa tổn thất để thanh toán phần hàng hoàn hảo (Người xuất khẩu viết cho người chuyên chở trong đó cam đoan bồi thường cho người chuyên chở khi hàng hóa bi tổn thất do những nguyên nhân bảo lưu mà người chuyên chở muốn ghi trên B/L nhưng đã không ghi vì có thư đảm bảo)

Câu 51: *So sánh cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở đường biển theo Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg.*

Đặc điểm so sánh	Hague & Hague – Visby	Hamburg
	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	Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về những 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 càng 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 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
Những trách nhiệm chính của người chuyên chở	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	Quy định trách nhiệm của người chuyên chở dựa trên nguyên tắc "Lỗi hay sơ suất suy đoán" – Presumed Fault or Neglect

A17 - KTDN - K47 - FTU

	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	
Miễn trách cho người chuyên chở	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 lầm thực sự hay 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 11- Bạo động hay nổi loạn 12- Cứu hay cố ý cứu sinh mạng và tài sản trên biển 13- Hao hụt về trọng lượng hoặc khối	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 ko do lỗi lầm hay sơ suất của mình gây nên ⇨ Trách nhiệm chứng minh lỗi thuộc về người chuyên chở

A17-KTDN-K47-FTU

	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 ko 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 lầm hoặc trách nhiệm của người chuyên chở hoặc lỗi lầm do sơ suất của đại lý hay nhân viên của người chuyên chở	

Câu 52: *So sánh thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở đường biển theo Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg.*

	Hague & Hague –Visby	Hamburg
Thời hạn trách nhiệm	-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)	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 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

A17 - KTDN - K47 - FTU

Câu 53: *So sánh giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở đường biển theo Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg.*

Hague	Hague – Visby	Hamburg
100GBP/kiện hay đơn vị hàng hóa bị mất mát, hư hỏng	10 000 Franc 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 chưa 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 1 đơn vị để bồi thường	+ Hàng hóa bị mất mát, hư hỏng: 835 SDR/kiện, đơn vị hoặc 2.5 SDR/kg hàng hóa cả bì tùy theo cách tính nào có lợi do 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) : 12 500 mu/kiện, đơn vị hoặc 37.5 mu/kg hàng hóa + Đối với hàng hóa chuyên chở trong container: quy định giống Hague – Visby, 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 ko 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

⇨ 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 trên

⇨ 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

A17 - KTDN - K47 - FTU

+ *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

Câu 54: *So sánh phương thức thuê tàu chợ và phương thức thuê tàu chuyến*

	Phương thức thuê tàu chơ	Phương thức thuê tàu chuyến
Khái niệm	+ Tàu chợ: là loại tàu chở hàng chạy thường xuyên trên một tuyến đường nhất định, ghé vào các cảng quy định và theo một lịch trình định trước + Thuê tàu chợ: 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 một cảng này đến một cảng khác	+ Tàu chuyến: là tàu chuyên chở hàng hóa giữa 2 hay nhiều cảng theo yêu cầu của chủ hàng trên cơ sở một hợp đồng thuê tàu + Thuê tàu chuyến: là việc chủ hàng liên hệ với chủ tàu hoặc đại diện của chủ tàu yêu cầu thuê toàn bộ con tàu để chuyên chở hàng hóa từ một hoặc nhiều cảng xếp đến một hoặc nhiều cảng dỡ theo yêu cầu của chủ hàng
Đặc điểm	+Tàu chạy giữa các cảng theo một lịch trình công bố trước + Chứng từ điều chỉnh các mối quan hệ trong thuê tàu chợ là Vận đơn đường biển – Bill of Lading – bằng chứng của một hợp đồng vận tải hàng hóa bằng đường biển + Khi thuê tàu chợ, chủ hàng ko đc tự do thỏa thuận các điều kiện, điều khoảng chuyên chở mà phải tuân thủ các điều kiện in sẵn của B/L + Cước phí trong thuê tàu chợ thường bao gồm cả chi phí xếp dỡ hàng hóa và được tính toán theo biểu cước (tariff) của hãng tàu. Biểu cước này có hiệu lực trong thời gian tương đối dài + Chủ tàu đóng vai trò của người chuyên chở. Người chuyên chở là một bên của hợp đồng vận tải và là người phải chịu trách nhiệm về hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển + Các chủ tàu thường cùng nhau thành lập các công hội tàu chợ (Liner Conference) hoặc Công hội cước phí (Freight Conference) để khống chế thị trường và nâng cao khả năng cạnh tranh + Có thể sử dụng phương thức thuê	+ Tàu ko chạy theo lịch trình cố định như tàu chợ, mà theo yêu cầu của chủ hàng + Văn bản điều chỉnh mối quan hệ giữa các bên trong thuê tàu chuyến là Hợp đồng thuê tàu chuyến (Voyage Charter Party – C/P) và vận đơn đường biển. Hợp đồng thuê tàu chuyến được ký kết giữa người thuê tàu (charter) và người chuyên chở (chủ tàu hoặc người quản lý tàu) Khi xếp hàng lên tàu hoặc khi nhận hàng để xếp người chuyên chở sẽ cấp vận đơn đường biển. Vận đơn này điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở vs người gửi hàng, giữa người chuyên chở vs người nhận hàng hoặc người cầm B/L + Người thuê tàu có thể tự do thỏa thuận, mặc cả về các điều kiện chuyên chở và giá cước trong hợp đồng thuê tàu + Giá cước trong thuê tàu chuyến có thể gồm cả chi phí xếp dỡ hoặc không là do thỏa thuận của 2 bên. + Chủ tàu có thể đóng vai trò là người chuyên chở hoặc không + Tàu chuyến thường được dùng khi thuê chở dầu và hàng khối lượng lớn như than đá, quặng, ngũ cốc, xi măng, phân bón… và người thuê tàu phải có

A17-KTDN-KA7-FTU

	tàu chợ khi chủ hàng có hàng bách hóa, số lượng tùy ý và cảng xếp dỡ nằm trong lịch trình của tàu	khối lượng hàng hóa tương đối lớn đủ xếp một tàu
Trình tự các bước thuê tàu	B1: Chủ hàng yêu cầu người môi giới tìm tàu vận chuyển hàng hóa cho mình B2: Người môi giới chào tàu, hỏi tàu B3: Người môi giới và người chuyên chở đàm phán với nhau một số điều kiện và điều khoản : tên hàng, số lượng hàng, cảng xếp, cảng dỡ, chứng từ cung cấp B4: Người môi giới thông báo cho người thuê tàu biết về kết quả thuê tàu B5: Chủ hàng vận chuyển hàng hóa ra cảng giao cho người chuyên chở B6: Người chuyên chở phát hành vận đơn/chứng từ vận tải cho người gửi hàng	B1: Người thuê tàu nhờ người môi giới tìm tàu, hỏi tàu B2: Người môi giới chào tàu, hỏi tàu B3: Người môi giới và người chuyên chở đàm phán với nhau tất cả các điều kiện, điều khoản của hợp đồng thuê tàu B4: Người môi giới thông báo kết quả thuê tàu cho người thuê B5: Người thuê tàu và người chuyên chở ký hợp đồng thuê tàu B6: 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

✓ Các hình thức thuê tàu chuyến

+ Thuê tàu 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 : trơn và ko trơn

Chương 4. Chuyên chở hàng hóa XNK bằng đường hàng không

***Câu 55**: Vị trí và đặc điểm của vận tải hàng không.*

1- Vị trí

- Chiếm vị trí số một trong chuyên chở các mặt hàng:

+ Hàng nhạy cảm với thời gian (hàng mau hỏng, nhanh hư, hàng có tính chất thời vụ)

+ Hàng đặc biệt (thi hài người chết, động vật sống,…)

A17 - KTDN - K47 - FTU

+ Hàng quý hiếm, có giá trị cao

⇨ Hàng vận chuyển bằng đường hàng không chỉ chiếm 1% về khối lượng nhưng chiếm 20% về mặt giá trị của tổng lượng hàng XNK trong thương mại quốc tế

- Vị trí đặc biệt quan trọng trong giao lưu kinh tế, văn hóa giữa các quốc gia, các dân tộc khác nhau trên thế giới
- Là phương tiện chính trong du lịch quốc tế
- Là một mắt xích quan trọng trong việc liên kết các phương thức vận tải với nhau nhằm mục đích tạo ra một phương thức vận tải thống nhất ➔ vận tải đa phương thức

2- Đặc điểm

✓ Ưu điểm:

- Tuyến đường trong vận tải hàng không là ngắn nhất
- Máy bay là phương tiện vận tải có vận tốc lớn nhất
- Là một phương thức vận tải an toàn nhất do:

  + thời gian vận chuyển nhanh nên xác suất xảy ra rủi ro là thấp nhất

  + tuyến đường bay thẳng trên không trung nên ít bị phụ thuộc vào địa hình và các yếu tố địa lý

  + đối tượng chuyên chở chủ yếu là người và hàng quý hiếm, có giá trị cao
- Đòi hỏi sử dụng công nghệ cao
- Cung cấp dịch vụ có tiêu chuẩn và chất lượng cao hơn hẳn
- Chứng từ và thủ tục đơn giản, dễ thực hiện

✓ Nhược điểm:

- Cước phí cao nhất
- Đòi hỏi vốn đầu tư lớn về cơ sở vật chất cũng như nguồn nhân lực phục vụ cho ngành

  + giá trị máy bay cao

  + chi phí đầu tư xây dựng sân bay lớn

  + chi phí đầu tư các trang thiết bị lớn

  + chi phí đào tạo nguồn nhân lực lớn
- Khi tai nạn hàng không xảy ra thường gây tổn thất lớn, ảnh hưởng nghiêm trọng đến đời sống kinh tế, xã hội của một vùng

A17 - KTDN - K47 - FTU

***Câu 56**: Trình bày cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không.*

Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải hàng không

1- Cảng hàng không (sân bay/airport)

- Là toàn bộ diện tích mặt đất, thậm chí mặt nước cộng với toàn bộ các cơ sở hạ tầng gồm đường cất cánh, các tòa nhà, nhà ga, kho tang liên quan đến sự di chuyển của máy bay và sự di chuyển của hành khách và hàng hóa do máy bay chuyên chở đến ➔ sân bay là nơi cất hạ cánh của máy bay và là nơi cung cấp các dịch vụ cho hành khách và hàng hóa

- Khu vực giao nhận hàng hóa thường gồm
  + Trạm giao nhận hàng xuất khẩu
  + Trạm giao nhận hàng nhập khẩu
  + Trạm giao nhận hàng chuyển tải

2- Máy bay

- Là cơ sở vật chất chủ yếu của vận tải đường hàng không
- Phân loại:

✓ Căn cứ vào đối tượng chuyên chở
  + máy bay chở khách
  + máy bay chở hàng hóa
  + máy bay hỗn hợp

✓ Căn cứ vào động cơ
  + máy bay động cơ piston
  + máy bay động cơ tua bin cánh quạt
  + máy bay động cơ tua bin phản lực

✓ Căn cứ vào nước sản xuất

✓ Căn cứ vào số ghế trên máy bay

3- Công cụ xếp dỡ và vận chuyển hàng hóa tại sân bay

Gồm 2 loại chính: công cụ xếp dỡ hàng hóa lên xuống máy bay và công cụ vận chuyển hàng hóa từ và đến máy bay

- Xe vận chuyển container/palett

A17 - KTDN - K47 - HTU

- Xe nâng hàng để xếp dỡ container và paller
- Thiết bị nâng container/pallet
- Băng chuyền hàng dời
- Giá đỡ hay rơ-móc dùng để chở container/pallet

✓ Các thiết bị xếp hàng theo đơn vị

- Pallet
- Igloo
- Container

***Câu 57**: Các tổ chức vận tải hàng không quốc tế và Việt Nam.*

✓ Thế giới:

- ICAO – Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế - do UN lập ra năm 1941; đến nay có 185 nước thành viên, Việt Nam trở thành thành viên từ 1980
- IATA – Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế - hiệp hội của các hãng hàng không trên thế giới;đây là tổ chức phi chính phủ thành lập năm 1945 tại Lahabana, Cuba. Vietnam Airlines trở thành thành viên từ 1/1/2007

✓ Việt Nam:

- Vietnam Airlines: chiếm khoảng 95-97% tổng doanh thu của toàn ngành
- Jetstar Pacific được chuyển đổi từ Pacific Airlines: 3-5% tổng doanh thu của toàn ngành hàng không dân dụng Việt Nam
- Công ty dịch vụ hàng không VASCO (Vietnam Air Service Co): khai thác định tuyến từ HCMC đi Tuy Hòa, Chu Lai, Côn Đảo, Cà Mau và ngược lại
- Tổng công ty bay dịch vụ Việt Nam FSC: trực thuộc Bộ Quốc phòng➔ bay phục vụ khai thác dầu khí và tìm kiếm cứu nạn
- Vietjet Air, Indochina Airlines, Air Mekong: các hãng hàng không tư nhân

***Câu 58**: Trình bày cơ sở pháp lý điều chỉnh vận tải hàng không trên thế giới và Việt Nam.*

✓ Thế giới

- Hệ thống công ước Vacxava 1929

  + Công ước Vacxava 1929 – công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc liên quan đến vận tải hàng không quốc tế

A17 - KTDN - K47 - FTU

Các văn bản bổ sung:

+ Nghị định thư Hague 1955: loại bỏ miễn trách lỗi hàng vận, thêm miễn trách nội tỳ

+ CƯ Guadalajara1961: quy định thêm trách nhiêmh của người chuyên chở tổn thất và người chuyên chở theo hợp đồng nếu hàng hóa được vận chuyển bởi nhiều người chuyên chở khác nhau

+ Hiệp định Montreal 1966: quy định trách nhiệm của người chuyên chở đối với hành trình có một điểm thuộc Mỹ

+ Hiệp định Guatemala 1971: chỉ nâng giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng không đối với hành khách, tư trang và hành lý xách tay, còn giới hạn trách nhiệm đối với hàng hóa ko đổi

+ Các Nghị định thư Montreal 1975 : quy đổi giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở từ đồng Franc vàng ra đồng SDR (quyền rút vốn đặc biệt của IMF)

- Công ước Montreal 1999

  + Công ước thống nhất những quy tắc về vận tả hàng không quốc tế, ký kết 28/5/1999 tại Montreal

  + có hiệu lực khi đủ 30 nước tham gia ký kết phê chuẩn 28/6/2004

  + Nội dung phù hợp với sự phát triển của vận tải hàng không quốc tế hiện nay, đảm bảo hơn lợi ích cho người sử dụng dịch vụ

✓ Việt Nam

- Luật hàng không dân dụng Việt Nam ban hành ngày 26/12/1991, sửa đổi bổ sung 1995; sửa đổi năm 2006 → có hiệu lực từ 1/1/2007
- Điều lệ vận chuyển hàng hóa quốc tế của hãng hàng không quốc gia Việt Nam (Vietnam Airlines) ban hành 27/10/1993

***Câu 59**: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở hàng không theo các nguồn luật điều chỉnh vận tải hàng không quốc tế.*

✓ Thời hạn trách nhiệm

Là thời hạn mà người chuyên chở hàng không phải chịu trách nhiệm đối với tổn thất của hàng hóa, kéo dài từ sân bay đi → sân bay đến

✓ Cơ sở trách nhiệm

- Người chuyên chở hàng không phải chịu trách nhiệm đối với

A17 - KTDN - K47 - FTU

+ tổn thất, thiệt hại xảy đến với hàng hóa

+ chậm giao → sau 7 ngày kể từ ngày hàng đáng lẽ phải giao hoặc người chuyên chở tuyên bố mất hàng

- Miễn trách:

+ CMR đã áp dụng mọi biện pháp ngăn ngừa, đề phòng hạn chế tổn thất trong khả năng có thể

+ lỗi hàng vận: bi bãi bỏ theo Hague 1955

+ nội tỳ của vỏ máy bay, các trang thiết bị trên máy bay : đc bổ sung theo Hague 1955

✓ Giới hạn trách nhiệm (GHTN)

- Là khoản tiền bồi thường lớn nhất mà người chuyên chở phải trả cho chủ hàng trong trường hợp hàng hóa bị tổn thất thuộc trách nhiệm của người chuyên chở
- Có 2 trường hợp:

+ có kê khai giá trị hàng trên vận đơn hàng không

GHTN = Giá trị kê khai (GTKK)

GHTN = Giá trị thực tế (GTTT); GTKK > GTTT

+ Ko kê khai giá trị hàng trên vận đơn

GHTN đc quy định trong các nguồn luật vận tải hàng không

- ✓ CƯ Vacxava và Nghị định thư Hague: 250 Franc vàng/kg
- ✓ Hiệp định Montreal 1966: 9.07 USD/pound ⇔ 20 USD/kg
- ✓ Nghị định thư Goatemala: 250 Franc vàng/kg
- ✓ Nghị định thư Montreal 1975: 17 SDR/kg

***Câu 60**: Trình bày vấn đề khiếu nại và kiện tụng người chuyên chở hàng không theo các nguồn luật điều chỉnh vận tải hàng không.*

1- Thời hạn khiếu nại

✓ CƯ Vacxava 1929

- Hàng bị tổn thất: trong vòng 7 ngày kể từ ngày nhận hàng
- Hàng chậm giao: trong vòng 14 ngày kể từ ngày đáng lẽ phải giao hoặc kể từ ngày nhận đc thông báo hàng bị mất

✓ NĐT Hague 1955

- Hàng bị tổn thất: 14 ngày

A17 - KTĐN - K47 - FTU

- Chậm giao hàng: 21 ngày

✓ Các văn bản khác: ko quy định

✓ Luật Việt Nam: giống Hague 1955

2- Bộ hồ sơ khiếu nại

1- Đơn khiếu nại bằng văn bản

2- Chứng từ vận tải: Vận đơn hàng không

3- Chứng từ liên quan đến tổn thất của hàng

- Biên bản giám định tổn thất
- Thư thông báo tổn thất
- Giấy chứng nhận hàng thiếu

4- Chứng từ liên quan đến hàng (hợp đồng mua bán, hóa đơn thương mại, phiếu đóng gói, bản kê khai chi tiết hàng hóa, giấy chứng nhận số lượng, trọng lượng, phẩm chất hàng hóa,…)

5- Biên bản kết toán số tiền bồi thường

3- Kiện người chuyên chở hàng không

- Thời điểm phát sinh quyền khởi kiện:sau 30 ngày kể từ khi gửi bộ hồ sơ khiếu nại mà HHK ko chấp nhận hoặc im lặng
- Thời hạn khởi kiện:

- Vacxava: 1 năm kể từ

  + ngày máy bay đến địa điểm đến

  + hoặc ngày lẽ ra máy bay phải đến

  + hoặc ngày chấm dứt hành trình vận chuyển

➔ Tùy thuộc vào thời điểm nào muộn nhất

- Hague 1955: 2 năm
- Luật Việt Nam; 2 năm

- Địa điểm khởi kiện

- Tòa án nơi người chuyên chở có trụ sở kinh doanh
- Tòa án nơi người chuyên chở trú ngụ
- Tòa án nơi hàng đến
- Tòa án của một trong các nước thành viên của công ước Montreal mở rộng thêm
- Tòa án nơi chủ hàng trú ngụ hoặc có trụ sở kinh doanh

A17 - KTDN - K47 - FTU

Câu 61*: Vận đơn hàng không là gì? Nêu các loại vận đơn hàng không và trường hợp sử dụng chúng. Trình bày cách lập và phân phối vận đơn hàng không.*

1- Vận đơn hàng không
   - Là chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không
   - Do người chuyên chở phát hành khi nhận hàng
   - Điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở vs người gửi hàng, người nhận hàng

2- Phân loại vận đơn và trường hợp sử dụng
   - Vận đơn của hãng hàng không – Airline AWB

     + do các hãng hàng không phát hành

     + nhận dạng bằng biểu tượng logo và mã nhận dạng của HHK in trên vận đơn
   - Vận đơn trung lập Neutral AWB

     + do đại lý của HHK hoặc người gom hàng phát hành

     + ko có biểu tượng hay mã nhận dạng của HHK
   - Vận đơn của người gom hàng – House AWB

     + do người gom hàng phát hành cho các chủ hàng lẻ để các chủ hàng lẻ xuất trình cho đại lý của người gom hàng ở sân bay để nhận hàng
   - Vận đơn chủ - Master AWB

     Do HHK phát hành cho người gom hàng để đại lý của người gom hàng xuất trình cho HHK ở sân bay đến để nhận hàng

3- Lập và phân phối AWB
   - Trách nhiệm lập vận đơn hàng không: người gửi hàng
   - Phân phối AWB

     + Thường lập theo mẫu IATA 1/1/1984

     + một bộ AWB thường có 9-12 bản

   - 3 bản gốc: 1→3 có 2 mặt
   - Các bản sao; 4 → 12 chỉ có mặt trước
   - Nội dung giống hệt nhau ngoại trừ màu sắc và ghi chú phía dưới

(phần này có thể đọc thêm trong slide về nội dung chi tiết của 12 bản này @-))

Câu 62: *Các chức năng của AWB*

A17 - KTDN - K47 - FTU

1- Bằng chứng của hợp đồng vận tải hàng không
2- Là biên lai nhận hàng để chở của HHK
3- Là hóa đơn thanh toán cước phí vận tải hàng không khi trên vận đơn thể hiện rõ cước phí đã trả (prepaid)
4- Là giấy chứng nhận bảo hiểm khi hàng hóa đc mua bảo hiểm tại HHK
5- Là chứng từ khai báo hải quan
6- Là bản hướng dẫn đối với nhân viên hàng không

Câu 63*: Cước hàng không là gì? Trình bày các loại cước hàng không.*

- Cước hàng không:

  Là số tiền phải trả cho HHK về việc vận chuyển một lô hàng hoặc các chi phí liên quan khác
- Phân loại:

- Cước hàng bách hóa thông thường (GRC – General Cargo etc)
- Cước tối thiểu (Minimum rate – M): nếu cước < M thì ko kinh tế cho việc vận chuyển
- Cước hàng đặc biệt (SRC) : SRC < GRC
- Cước phân loại hàng (Commodity Classes Rate) áp dụng cho những loại hàng hóa ko đc đề cập đến trong biểu cước
- Cước tính chung cho mọi loại hàng (FAK)
- Cước hàng chậm < GRC
- Cước hàng nhanh (cước ưu tiên) : 130 -140% GRC
- Cước theo nhóm (group rate)
- Cước thuê bao (charter rate)

Chương 6. Vận chuyển hàng hóa XNK bằng container

Câu 64*: Lợi ích của việc vận chuyển hàng hóa bằng container (đối với người chuyên chở, gom hàng, người gửi hàng)*

- Đối với người gửi hàng/chủ hàng
- Bảo vệ hàng hóa, giảm tình trạng mất cắp

A17 - KTDN - K47 - FTU

- Giảm chi phí bao bì
- Giảm chi phí giao hàng
- Đơn giản hóa thủ tục trung gian, chi phí điều hành lúc lưu thông
- Giảm chi phí vận chuyển và phí bảo hiểm

• Đối với người chuyên chở

- Giảm đáng kể thời gian neo đậu ở cảng để làm hàng → tăng vòng quay khai thác tàu
- Tiết kiệm đc chi phí làm hàng tại cảng
- Giản khiếu nại của chủ hàng về tổn thất của hàng hóa
- Tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển tải và vận chuyển đa phương thức
- Tăng lợi nhuận cho người chuyên chở

• Đối với xã hội

- Tăng năng suất lao động xã hội
- Tiết kiệm chi phí sản xuất xã hội
- Tạo thêm nhiều việc làm mới, giả quyết thêm việc làm cho lao động dư thừa

Câu 65*: Container là gì? Container được tiêu chuẩn hóa như thế nào? Phân loại container.*

1- Container là gì?

Theo ISO container là 1 dụng cụ vận tải có đặc điểm:

- Có hình dáng cố định, bền chắc, sử dụng đc nhiều lần
- Có cấu tạo đặc biệt, thuận tiện cho chuyên chở bằng nhiều phương tiện khác nhau
- Thuận tiện cho việc xếp dỡ và chuyển tải giữa các phương tiện khác nhau
- Có cấu tạo đặc biệt cho việc đóng và dỡ hàng
- Có dung tích ko ít hơn 1m3

2- Tiêu chuẩn hóa container

- Nội dung tiêu chuẩn hóa gồm có:

  + kích thước bên ngoài của container

  + trọng lượng và sức chở của container

  + kết cấu góc, cửa, khóa của container

- Theo tiêu chuẩn ISO, có 3 loại độ dài tiêu chuẩn của container là 20ft (6.1m) , 40ft (12.2m), 45ft (13.7m)

A17 - KTDN - K47 - FTU

- Sức chứa container đc đo theo đơn vị TEU (Twenty –foot Equivalent Unit). Theo quy ước, container loại 1C có chiều dài 19.1 ft, trọng tải tối đa 20 tấn, dung tích chứa hàng 30,5 m3 đc lấy làm đơn vị chuẩn để quy đổi cho tất cả các loai container khác. Loại này có ký hiệu TEU

3- Phân loại container
   - P.loại theo kích thước
   - P.loại theo vật liệu đóng (thép, nhôm, gỗ dán, nhựa tổng hợp,….)
   - P.loại theo cấu trúc (kín, mở, khung, gấp, có bánh lăn,…)
   - P.loại theo công dụng (chở hàng bách hóa, chở hàng dời, bảo ôn, thùng chứa, đặc biệt)

***Câu 66**: Các công cụ chuyên chở container và cảng, ga, bến bãi container.*

1- Công cụ vận chuyển container
   - Bằng đường biển
   - Tàu chở hàng bách hóa thông thường
   - Tàu bán container
   - Tàu chuyên dụng chở container
     + tàu Ro-Ro
     + tàu Lo-Lo
   - Tàu chở xà lan
   - Bằng đường sắt
   - TOFC – Trailer on Flatcar: xếp container lên xe rơ-mooc, sau đó xếp cả container và xe rơ-mooc lên toa xe mặt phẳng
   - COFC – Container on Flatcar; nếu xếp chồng 2 container là DST: xếp container lên các toa xe mặt phẳng

2- Cảng, ga, bến bãi container
   - Bãi container – Container Yard: nơi tiến hành bảo quản và giao nhận container có hàng và container rỗng; Thường đc bố trí tiếp giáp vs bến container; Diện tích CY thường rất lớn và phụ thuộc vào số lượng container, chiều dài bến container
   - Container Freight Station – CFS – trạm thu gom hàng lẻ: nơi giao nhận và phụ vụ hàng lẻ chuyên chở bằng container. Tại đây, người ta tiến hành nhận hàng lẻ để đóng vào

A17 - KTDN - K47 - FTU

container, hoặc dỡ hàng lẻ ra khỏi container để giao cho người nhận. CFS thường được xây dựng ở ngoài phạm vi khu vực cảng

- Inland Clearance deport – ICD – cảng thông quan nội địa hay cảng khô

***Câu 67**: Phương thức gửi hàng nguyên container FCL/FCL*

FCL : Full Container Load

- Nhận nguyên giao nguyên: người chuyên chở nhận nguyên container từ người gửi hàng (shipper) ở nơi đi và sẽ giao nguyên container đó cho người nhận hàng (consignee) ở nơi đến
- Trách nhiệm của người gửi hàng (shipper)
- Thuê và vận chuyển Cont về kho
- Đóng hàng vào Cont
- Làm thủ tục hải quan, niêm phong, kẹp chì
- Vận chuyển và giao Cont cho người chuyên chở tại CY
- Lấy vận đơn
- Chịu các chi phí liên quan
- Trách nhiệm của người chuyên chở (carrier)
- Phát hành vận đơn
- Quản lý, chăm sóc Cont
- Đưa cont ra cảng xếp lên tàu
- Vận chuyển Cont
- Dỡ cont tại cảng đưa về CY
- Giao cont cho người xuất trình B/L
- Thu hồi B/L
- Chịu các chi phí liên quan
- Trách nhiệm của người nhận hàng (consignee)
- Thu xếp giấy tờ NK, làm thủ tục hải quan và nộp thuế
- Xuất trình B/L
- Vận chuyển cont về kho bãi của mình
- Chịu các chi phí liên quan

A17 - KTDN - K47 - FTU

***Câu 68**: Phương thức gửi hàng lẻ container LCL/LCL*

LCL : Less than Container Load – là những lô hàng đóng chung trong một Cont mà ngời gom hàng phải chịu trách nhiệm đóng và dỡ hàng khỏi Cont

Nhận giao lẻ: là người chuyên chở nhận lẻ từ người gửi hàng và giao lẻ cho người nhận hàng

Nơi nhận hàng và giao hàng là CFS

- Trách nhiệm của người gửi hàng
- Vận chuyển hàng hóa tới CFS
- Chuyển cho người gom hàng những chứng từ liên quan đến hàng háo, vận tải và thủ tục hải quan
- Lấy vận đơn của người gom hàng (B/L hoặc House B/L)
- Trả cước phí hàng lẻ
- Trách nhiệm của người chuyên chở
- Người chuyên chở thực tế:
  + tiến hành nghiệp vụ chuyên chở hàng lẻ container như đã nói ở trên
  + ký phát vận đơn thực cho người gửi hàng
  + bốc cont xuống tàu, vận chuyển đến cảng đích, dỡ cont 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
  + thường do công ty giao nhận đứng ra kinh doanh trên danh nghĩa người gom hàng
  + 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
- Trách nhiệm của người nhận hàng lẻ (LCL consignee)
- Thu xếp giấy tờ NK và làm thủ tục hải quan
- Xuất trình B/L hợp lệ để nhận hàng
- Nhanh chóng nhận hàng tại CFS

A17 - KTDN - K47 - FTU

***Câu 69**: Phương thức gửi hàng kết hợp FCL/LCL & LCL/FCL*

- Gửi nguyên giao lẻ (FCL/LCL): khi gửi hàng thì trách nhiệm của shipper và carrier giống phương pháp gửi nguyên nhưng khi nhận thì trách nhiệm của consignee và carrier giống phương pháp gửi hàng lẻ
- LCL/FCl: ngược lại

***Câu 70**: Khái niệm cước phí vận chuyển container, các bộ phận cấu thành và các yếu tố ảnh hưởng*

- Cước phí vận chuyển container

Được ấn định thành biểu cước như biểu cước của tàu chợ

- Các bộ phận cấu thành
- Chi phí vận tải nội địa
- Chi phí chuyên chở Cont ở chặng đường chính
- Chi phí bến bãi Cont ở cảng xếp, dỡ
- Các chi phí khác
- Các yếu tố ảnh hưởng
- Loại cont
- Loại hàng xếp trong Cont
- Mức độ sử dụng trọng tải cont
- Hành trình và điều kiện địa lý của tuyến đường
- Thị trường chuyên chở

***Câu 71**: Chứng từ trong vận chuyển hàng hóa bằng container? Phân loại và chức năng?*

- Vận đơn Cont theo cách gửi hàng nguyên
- Vận đơn cont (Container Bill of Lading) do người chuyên chở hoặc người đại diện của người chuyên chở ký phát sau khi đã nhận đc Cont chứa hàng đã được niêm phong, kẹp chì
- Đặc điểm: Cont B/L là 1 dạng vận đơn nhận để xếp
- Vận đơn Cont theo cách gửi hàng lẻ
- TH1: nếu do người chuyên chở thực tế đảm nhiệm thì họ sẽ ký phát vận đơn Cont hàng lẻ
- TH2: nếu do người gom hàng đảm nhận, thì sẽ có 2 loại vận đơn đc ký phát;

A17 - KTDN - K47 - FTU

+ Vận đơn gom hàng của người gom hàng (House B/L): trên L/C nên có thêm House Bill of Lading Acceptable, có thể dùng trong thanh toán, mua bán, giao dịch

+ Vận đơn thực của người chuyên chở (Master B/L) : chỉ đc dùng vào vận chuyển giao nhận hàng và điều chỉnh quan hệ pháp lý giữa người chuyên chở và người gom hàng mà không có chức năng là chứng từ thanh toán theo phương thức tín dụng chứng từ

***Câu 72**: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở container đối với hàng hóa*

1- Phạm vi trách nhiệm
   - Hague: bắt đầu từ khi cẩu móc hàng ở cảng đi và kết thúc khi cẩu rời hàng ở cảng đến
   - Hamburg: từ bãi container đến bãi container
2- Điều khoản "ko biết tình trạng hàng xếp trong container"

   Mục đích của người chuyên chở: tránh trách nhiệm đối với hàng hóa chứa trong cont, nếu khi giao hàng ở cảng đích, dấu niêm phong, kẹp chì vẫn còn nguyên vẹn
3- Xếp hàng trên boong

   Hague- Visby: hàng thông thường phải xếp trong hầm tàu, trừ khi loại hàng đặc biệt và có sự thỏa thuận giữa người chuyên chở và người gửi hàng mới có thể xếp trên boong
4- Giới hạn trách nhiệm bồi thường
   - Hague 1924
   - Hague – Visby 1968 } → giống với phần giới hạn trách nhiệm ở chương biển
   - Hamburg 1978
   - Nghị định thư SDR 1979:
   - Hàng có kê khai giá trị bồi thường → theo giá trị kê khai
   - Hàng không kê khai giá trị thì mức bồi thường tối đa là 666,67 SDR/đơn vị hàng hóa/kiện hoặc 2 SDR/kg hàng hóa cả bì.
   - Đối với hàng hóa chuyên chở trong container, quy định giống Hague – Visby 1968
   - Bộ luật hàng hải Việt Nam: giống Hague – Visby 1968. Hàng vận chuyển bằng container chưa đề cập tới.

Câu 73: Dịch vụ gom hàng là gì và lợi ích của nó? Trách nhiệm và vai trò của của người gom hàng

- Dịch vụ gom hàng là việc tập hợp những lô hàng lẻ của nhiều người gửi cùng một nơi đi, thành những lô hàng nguyên để giao cho người nhận ở cùng một nơi đến
- Lợi ích
  - Đối với người xuất khẩu

A17-KTDN-K47 - FTU

        - Mức giá cước thanh toán nhỏ hơn so với việc thanh toán cho người chuyên chở
        - Cảm thấy thuận tiện hơn khi liên hệ với người gom hàng hơn là với hãng tàu vì người gom hàng có thể góp hàng cho mọi tuyến đường còn người chuyên chở thì chỉ kinh doanh trên một số tuyến cố định
        - Người gom hàng có thể cung cấp các dịch vụ vận tải từ cửa đến cửa và dịch vụ phân phối mà các hãng tàu thường không làm
    - Người chuyên chở
        - Tiết kiệm được thời gian và chi phí do không phải lo các chuyến hàng lẻ
        - Tận dụng được hết khả năng chuyên chở của mình do hàng đóng đầy container
        - Không lo bị quỵt tiền do chỉ việc thu ở người gom hàng , người gom hàng lúc này đóng vai trò người gửi hàng
    - Người gom hàng
        - Hưởng được giá chênh lệnh giữa tổng cước thu được từ người gửi hàng lẻ với tổng cước phải chả cho người chuyên chở
        - Hưởng ưu đãi về giá do số lượng hàng gửi lớn và thường xuyên
- Vai trò
    - Đóng vai trò là người chuyên chở hoặc đại lý
    - Nếu sử dụng dịch vụ vận tải của người chủ các phương thức vận tải khác nhau thì đối với người chủ hàng thì người gom hàng là người chuyên chở hợp đồng và là người gửi hàng đối với người chuyên chở thực tế
- Trách nhiệm
    - Chịu trách nhiệm về những tổn thât hàng hóa trong suốt quá trình nhận hàng từ nơi nhận đến giao hàng ở nơi đến

Câu 74: Dịch vụ gom hàng là gì? Các bước trong nghiệp vụ gom hàng

- Dịch vụ gom hàng là việc tập hợp những lô hàng lẻ của nhiều người gửi cùng một nơi đi, thành những lô hàng nguyên để giao cho người nhận ở cùng một nơi đến
- Các bước trong nghiệp vụ gom hàng
    - Người gom hàng nhận các lô hàng lẻ từ nhiều gửi hàng khác nhau tại Tram gửi hàng lẻ Container (CFS)
    - Người gom hàng tập hợp hàng thành lô hàng nguyên container, kiểm tra hải quan và đóng hàng vào container tai CFS
    - Người gom hàng gửi các Container này bằng đường sắt , hàng không, đường biển …. Cho đại lý của mình tại nơi đến
    - Đại lý nhận container và dỡ ra giao cho người nhận tại CFS nơi đến

Câu 75: Phân biệt Master B/L và House B/L

- Master B/L là chứng từ vận tải mà người vận tải cấp cho người gom hàng khi họ nhận hàng
- House B/L là chứng từ vận tải do người gom hàng cấp cho người gửi hàng lẻ khi người gom hàng nhận hàng từ chủ hàng lẻ để vận chuyển bằng đường không hoặc đường biển

Câu 76: Tại sao khi gửi hàng bằng container nên thay các điều kiện Incoterms CIF, FOB, CFR bằng các điều kiện CIP, FCA, CPT

Câu 77: Nhược điểm của hệ thống vận tải container

- Vốn đầu tư lớn
- Hạn chế về mặt địa lý
- Hạn chế về chủng loại hàng hóa chuyên chở

A17.KTDN - K47 - FTU

- Hạn chế về vận chuyển hai chiều

Chương VII : Vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng vận tải đa phương thức

Câu 78 : Định nghĩa và đặc điểm của vận tải đa phương thức

1. Định nghĩa :
   Vận tải đa phương thức (multimodal transport) quốc tế là một phương pháp vận tải trong đó hàng hóa được vận chuyển bằng hai hay nhiều phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một chứng từ vận tải, một chế độ trách nhiệm và chỉ một người chịu trách nhiệm về hàng hóa trong suốt hành trình chuyên chở từ một địa điểm nhận hàng ở nước này tới một địa điểm giao hàng ở nước khác.
   Ưu điểm: khả năng vận tải từ cửa đến cửa thông qua việc sử dụng những công nghệ mới nhất trong vận tải và thông tin, môt đầu mối duy nhất, một chứng từ duy nhất, những thủ tục xuất nhập khẩu và hải quan đơn giản nhất nhằm giảm đến mức thấp nhất chi phí bỏ ra.
2. Đặc điểm : (6)
   - Có ít nhất hai phương thức vận tải tham gia.
   - Trong hành trình vận tải đa phương thức chỉ sử dụng một chứng từ. Tên gọi : chứng từ vận tải đa phương thức, vận đơn vận tải đa phương thức, vận đoen vận tải liên hợp,..
   - Trong hành trình vận tải đa phương thức chỉ có một người chịu trách nhiệm về hàng hóa trước người gửi hàng đó là người kinh doanh vận tải đa phương thức(Multimodal transport operator- MTO)
   - MTO chịu trách nhiệm đối với hàng hóa theo một chế độ trách nhiệm nhất định. Chế độ trách nhiệm đó có thể là chế độ trách nhiệm thống nhất hoặc chế độ trách nhiệm từng chặng theo sự thỏa thuận của 2 bên.
   - Nơi nhận hàng để chở và nơi giao hàng trong vận tải đa phương thức quốc tế ở những nước khác nhau.
   - Trong vận tải đa phương thức hàng hóa thường được vận chuyển trong những công cụ vận tải như container, ballet, trailer…

***Câu 79*:** Các hình thức tổ chức vận tải đa phương thức (7)

a. Vận tải biển- vận tải hàng không
   - Kết hợp tính kinh tế của vận tải biển và tốc độ của vận tải hàng không
   - Để chuyên chở những hàng có giá trị cao như đồ điện, đồ điện tử và những hàng có tính thời vụ cao như quần áo, đồ chơi
   - Phổ biến từ vùng biển Viễn Đông sang Châu Âu

b. Vận tải hàng không – vận tải ô tô
   - Tận dụng dịch vụ nhặt và giao của vận tải ô tô.
   - Kết hợp tính cơ động linh hoạt của ô tô và độ dài vận chuyển của máy bay.
   - Phổ biến ở Mỹ, châu Âu, Úc.

c. Vận tải đường sắt – vận tải ô tô
   - Kết hợp giữa tính an toàn và lượng hàng vận chuyển lớn của vận tải đường sắt với tính cơ động của vận tải ô tô.
   - Hạn chế: nhược điểm của đường sắt: chỉ chạy trên những tuyến nhất định.
   - Phổ biến: Châu Mỹ, châu Âu.

d. Vận tải đường sắt , ô tô, thủy nộ địa, biển, sắt, ô tô, thủy nội địa
   Được dùng khi hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển từ một nước này đến một nước khác

AIV-KTDN - K47 - FTU

e. Cầu lục địa
Hàng hóa (container) được vận chuyển giữa hai vùng biển, đại dương qua một lục địa như một cầu đất liền nối hai vùng biển đó : đường biển- đường bộ- đường biển.
Vd: hệ thống đường sắt xuyên Xibiri

f. Mini- bridge
- Vận chuyển các container bằng tàu biển từ một cảng nước này tới một cảng nước khác sau đó lại vận chuyển bằng đường sắt tới một thành phố cảng thứ hai của nước đến theo một vận đơn đi suốt do người chuyên chở bằng đường biển cấp.
- Phổ biến: Mỹ và Viễn Đông, châu Âu và Úc

g. Micro-bridge
Tương tự mini-bridge chỉ khác là nơi kết thúc hành trình không phải là một thành phố cảng mà là một trung tâm công nghiệp, thương mại trong nội địa.

Câu 80: Vận tải đa phương thức là gì? Hiệu quả của VTĐPT

1. Vận tải đa phương thức (multimodal transport) quốc tế là một phương pháp vận tải trong đó hàng hóa được vận chuyển bằng hai hay nhiều phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở một chứng từ vận tải, một chế độ trách nhiệm và chỉ một người chịu trách nhiệm về hàng hóa trong suốt hành trình chuyên chở từ một địa điểm nhận hàng ở nước này tới một địa điểm giao hàng ở nước khác.
2. Tính hiệu quả của VTĐPT:
   - Hiệu quả kinh tế:
     - Tạo ra đầu mối duy nhất trong vận chuyển.
     - Tăng nhanh thời gian giao hàng
     - Giảm thiểu chi phí vận tảido giảm thiểu chi phí lưu kho, lưu bãi tại các điểm chuyển tải
     - Đơn giản hóa chứng từ thủ tục
     - Đơn giản hóa thủ tục hải quan và quá cảnh theo các Hiệp định, các công ước quốc tế hoặc khu vực, đa phương và song phương.
     - Đảm bảo an toàn hơn cho hàng
   - Lợi ích xã hội:
     - Tiết kiệm chi phí
     - Tạo ra dịch vụ mới(dịch vụ gom hàng)
     - Giải quyết công ăn việc làm cho người lao động

Câu 81: Nêu các nguồn luật điều chỉnh vận tải đa phương thức trên thế giới và ở Việt Nam.

1. Quốc tế:
   - Công ước của Liên hợp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng vận tải đa phương thức quốc tế, 1980. Tuy nhiên công ước này hiện nay vẫn chưa có hiệu lực do chưa có đủ số nước cần thiết phê chuẩn, gia nhập.
   - Bản quy tắc của UNCTAD và ICC về chứng từ vận tải đa phương thức có hiệu lực từ 1/1/1992 và được áp dụng phổ biến.
2. Khu vực:
   Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức ký năm 1999 hiệu lực từ tháng 11 năm 2005
3. Việt Nam:
   - Những nguồn luật của từng phương thức vận tải; đường biển, đường hàng không, đường ô tô, đường sắt cũng có đề cập đến vận tải đa phương thức

A17-KTDN-K47-FTU

- Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của chính phủ về vận tải đa phương thức.

Câu 82: Định nghĩa và phân loại MTO

1. Định nghĩa:
   - Theo công ước của Liên hợp quốc về vận tải đa phương thức :MTO là bất kỳ người nào, tự mình hoặc thông qua 1 người khác, ký kết một hợp đồng vận tải đa phương thức và hoạt động như một bên chính chứ không phải là môt đại lý hoặc người thay mặt người gửi hàng hoặc những người chuyên chở tham gia vận tải đa phương thức và chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức.
   - " Bản quy tắc" về chứng từ vận tải đa phương thức : MTO là bất kỳ người nào ký kết một hợp đồng vận tải đa phương thức và chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng đó như một người chuyên chở.
   - MTO chịu trách nhiệm về hàng hóa trong toàn bộ hành trình trước chủ hàng với tư cách là người chuyên chở chứ không phải đại lý.
     - Nếu MTO tự mình chuyên chở hàng hóa thì MTO đồng thời là người chuyên chở thực tế.
     - Nếu MTO phải đi thuê người khác chuyên chở hàng hóa thì MTO là người thầu chuyên chở.
2. Phân loại MTO
   1) Căn cứ vào việc có tàu biển:
   - MTO có tàu : là các tổ chức khai thác và sở hữu tàu biển nhưng mở rộng kinh doanh cả vận tải đa phương thức. Các MTO này phải ký hợp đồng thuê chở trên các chặng vận tải đường bộ, đường sắt và đường hàng không.Gồm 2 dạng:
     - các hãng tàu lớn
     - các đơn vị sản xuất kinh doanh có đội tàu riêng
   - MTO không có tàu :là các tổ chức không khai thác và sở hữu tàu biển. Gồm 3 dạng:
     - Chủ sở hữu một phương tiện vận tải không phải tàu biển
     - Người kinh doanh phương tiện vận tải công cộng không có tàu
     - Người chuyên chở theo hợp đồng: người giao nhận
   2) Căn cứ vào việc có phương tiện vận tải
   - MTO có phương tiện vận tải : MTO tham gia vào một chặng vận tải: MTO là người chuyên chở thực tế
   - MTO không có bất cứ phương tiện vận tải nào tức là MTO không tham gia vào việc vận chuyên thì MTO là người chuyên chở theo hợp đồng

Câu 83: Chế độ trách nhiệm thống nhất là gì? Phân biệt chế độ trách nhiệm thống nhất và chế độ trách nhiệm từng chặng

1. Chế độ trách nhiệm thống nhất là chế độ trách nhiệm được quy định trong:
   - CƯ 1980 UNC
   - Bản quy tắc UNCTAD/ICC
   - NĐ 87/2009/NĐ-CP

   Ngoài ra còn tùy thuộc vào nguồn luật nào được quy định trên chứng từ VTĐPT và áp dụng với tất cả các chặng vận tải
2. Phân biệt chế độ trách nhiệm thống nhất và chế độ trách nhiệm từng chặng

A17-KTDN-K47-FTU

- Chế độ trách nhiệm thống nhất :Trách nhiệm của MTO như quy định của công ước và bản quy tắc gọi là chế độ trách nhiệm áp dụng cho nhiều phương thức vận tải khác nhau trong một hành trình vận tải đa phương thức, tức là trong hành trình vận tải đa phương thức đó chỉ có một cơ sở trách nhiệm, một thời hạn trách nhiệm, một giới hạn trách nhiệm.
- Ngược lại, nếu trong một hành trình vận tải đa phương thức, trách nhiệm của MTO lại dựa trên cơ sở nhiều chế độ trách nhiệm của phương thức vận tải tham gia chuyên chở thì gọi là chế độ trách nhiệm từng chặng (Network Liability System).
    - Xác định được hàng bị tổn thất ở chặng nào thì áp dụng chế độ trách nhiệm của PTVT ở chặng đó theo nguồn luật điều chỉnh được quy định trên chứng từ VTĐPT
    - Không xác định được hàng bị tổn thất ở chặng nào thì chứng từ VTĐPT phải quy định rõ áp dụng chế độ trách nhieemjc ủa chặng nào

Câu 84: Quy định thời hạn trách nhiệm của MTO

Về quy định thời hạn trách nhiệm của MTO thì các nguồn luật quy định giống nhau

- Thời hạn trách nhiệm của MTO là kể từ khi nhận hàng ở nơi đi cho đến khi giao hàng xong ở nơi đến.
- Nhận hàng từ:
    - Người gửi hàng hoặc người thay mặt người gửi hàng
    - Cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ ba
- Giao hàng khi:
    - Đã giao cho người nhận
    - Đặt hàng dưới sự định đoạt của người nhận
    - Đã giao cho một cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ ba

Câu 85: Quy định cơ sở trách nhiệm của MTO

1. Theo CƯ 1980 UNC: áp dụng nguyên tắc suy đoán lỗi

- MTO phải chịu trách nhiệm đối với tổn thất, mất mát hoặc chậm giao
- Chậm giao là hàng không được giao trong thời hạn thỏa thuận nếu không thỏa thuận thì là khoảng thời gian hợp lý mà một MTO cần mẫn có thể giao có tính đến hoàn cảnh sự việc
- Hàng không được giao sau 90 ngày(tính cả ngày lê và ngày nghỉ) thì là hàng đã mất
- MTO được miễn trách nếu chứng minh đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết nhằm ngăn ngừa, hạn chế và phòng tránh tổn thất.

2. Bản quy tắc của UNCTAD/ICC:

Bổ sung 2 miễn trách trong trường hợp hành trình có chặng vận chuyển đường biển;

- Lỗi hàng vận
- Cháy do nguyên nhân khách quan

3. NĐ 87/2009/NĐ-CP của Việt Nam:

Bổ sung thêm các miễn trách sau:

- Nguyên nhân bất khả kháng
- Lỗi của chủ hàng
- Lỗi đóng gói, bao bì, ký mã hiệu
- Việc giao nhận, xếp dỡ do chủ hàng làm
- ẩn tỳ, nội tỳ của hàng

A17-KTDN-K47-FTU

- đình công, bế xưởng, đình chỉ hoặc hạn chế lao động
- Hành trình có đường biển, nội thùy dẫn đến lỗi hàng vận và cháy do nguyên nhân khách quan

Câu 86: Quy định giới hạn trách nhiệm của MTO

1. CƯ 1980 UNC
   - Có kê khai giá trị hàng:
     - GHTN = giá trị kê khai (GTKK)
     - GHTN = giá trị thực tế (GTTT) nếu GTKK>GTTT
   - Không kê khai giá trị hàng:
     - GHTN = 920 SDR/ kiện hay 1 đơn vị hoặc 2,75 SDR/ 1 kg (tùy cách tính cao hơn do chủ hàng chon)
     - GHTN = 8,33 SDR/ 1 kg nếu hành trình không bao gồm đường biển hoặc nội thủy
   - Hàng đóng trong container:
     - Có kê khai số kiện : đơn vị tính bồi thường = 1 kiện
     - Không kê khai số kiện: đơn vị tính bồi thường = 1 container
     - Vỏ container không thuộc MTO: 1 vỏ container = 1 đơn vị bồi thường
   - Thiệt hại do chậm giao hàng:2,5 lần tiền cước của số hàng chậm giao không vượt quá tổng tiền cước của cả lô hàng
2. Bản quy tắc của UNCTAD/ICC:
   - Có kê khai giá trị:
     - GHTN = giá trị kê khai (GTKK)
     - GHTN = giá trị thực tế (GTTT) nếu GTKK>GTTT
   - Không kê khai giá trị:
     - GHTN = 666,7 SDR/ 1 kiện hay 1 đơn vị hoặc 2SDR/1kg
     - GHTN = 8,33 SDR/ 1 kg nếu hành trình không bao gồm đường biển hoặc nội thủy
   - Hàng đóng trong container:
     - Có kê khai số kiện : đơn vị tính bồi thường = 1 kiện
     - Không kê khai số kiện: đơn vị tính bồi thường = 1 container
     - Vỏ container không thuộc MTO: 1 vỏ container = 1 đơn vị bồi thường
   - Thiệt hại do chậm giao hàng:2,5 lần tiền cước của số hàng chậm giao không vượt quá tổng tiền cước của cả lô hàng
3. NĐ 87/2009/NĐ-CP:giống UNCTAD/ICC

Câu 87: So sánh trách nhiệm của MTO theo 3 nguồn luật điều chỉnh VTĐPT: CƯ 1980 của Liên Hợp Quốc, Bản Quy tắc UNTACD/ICC và NĐ 87/2009/NĐ-CP.
Tổng hợp 3 câu trên.

Câu 88: Quy định về thông báo tổn thất và khiếu nại người kinh doanh vận tải đa phương thức

1. Thông báo tổn thất:
   - Tổn thất rõ rệt: người nhận phải gửi thông báo bằng văn bản cho MTO không muộn hơn 1 ngày làm việc sau ngày giao hàng
   - Tổn thất không rõ rệt: trong vòng 6 ngày liên tục kể từ ngày giao hàng
   - Chậm giao hàng: trong 60 ngày liên tục kể từ ngày hàng đãng lẽ phải giao
2. Khiếu nại với MTO:
   - CƯ 1980 UNC: 6 tháng kể từ ngày giao hàng hoặc ngày hàng đáng lẽ được giao
   - Bản quy tắc UNCTAD/ICC: 9 tháng

A17 - KTDN - K47 - FTU

- NĐ 87/2009/NĐ-CP của Việt Nam:90 ngày

Câu 89: Định nghĩa, các loại chứng từ vận tải đa phương thức

1. Định nghĩa:

Chứng từ vận tải đa phương thức là một chứng từ chứng minh cho một hợp đồng vận tải đa phương thức, cho việc nhận hàng để chở của MTO và cho việc cam kết của MTO giao hàng phù hợp với các điều kiện, điều khoản của hợp đồng.

2. Các loại chứng từ VTĐPT:
   - FBL: FIATA Negotiable Multimodal Transport Bill of Lading
     Vận đơn đi suốt do người giao nhận cấp đảm bảo chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức và chịu trách nhiệm về những hành vi, lỗi lầm của người chuyên chở và các bên thứ 3 khác mà anh ta sử dụng dịch vụ
   - COMBIDOC
   - MULTIDOC
   - Combined Transport Bill of Lading

Câu 90: Ưu nhược điểm của VTĐPT

Ưu điểm: khả năng vận tải từ cửa đến cửa thông qua việc sử dụng những công nghệ mới nhất trong vận tải và thông tin, môt đầu mối duy nhất, một chứng từ duy nhất, những thủ tục xuất nhập khẩu và hải quan đơn giản nhất nhằm giảm đến mức thấp nhất chi phí bỏ ra

Nhược điểm:tổ chức vận chuyển khá phức tạp, quy tắc luật pháp quốc tế về vận tải đa phương thức chưa áp dụng thống nhất.

Chương VIII : GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU

Câu 91: Khái niệm giao nhận và người giao nhận.

1. Định nghĩa về giao nhận:
   - Theo quy tắc mẫu của của FIATA về dịch vụ giao nhận thì dịch vụ giao nhận 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 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 nhập chứng từ liên quan đến hàng hóa.
   - Theo Luật Thương mại Việt Nam năm 1997 thì giao nhận hàng hóa là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa 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 ủy thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc của người giao nhận khác
2. Người giao nhận là người kinh doanh dịch vụ giao nhận. Người giao nhận có thể là chủ hàng, chủ tàu, công ty xếp dỡ, hay kho hàng, người giao nhận chuyên nghiệp hay bất cứ người nào khác có đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa.
   - Theo Luật Thương mại Việt Nam 1997 thì người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa là thương nhân có giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa.
   - Nhiệm vụ: làm các thủ tục hải quan hoặc thuê tàu, cung cấp dịch vụ trọn gói về toàn bộ quá trình vận tải và phân phối hàng hóa.
   - Một số tên gọi khác của người giao nhận : đại lý hải quan, môi giới hải quan, đại lý thanh toán, đại lý gửi hàng và giao nhận, người chuyên chở chính,…

Câu 92 : Phạm vi của dịch vụ giao nhận

A17-KTDN - K47 - FTU

Trừ phi bản thân người gửi hàng(hoặc người nhận hàng) muốn tự mình tham gia làm bất kỳ khâu thủ tục, chứng từ nào đó còn thông thường người giao nhận có thể thay mặt người gửi hàng(hoặc người nhận hàng) lo liệu quá trình vận chuyển hàng hóa qua các cung đoạn cho đến tay người nhận cuối cùng.

Những dịch vụ mà người giao nhận được tiến hành là:

1) Chuẩn bị hàng hóa để chuyên chở.
2) Tổ chức chuyên chở hàng hóa trong phạm vi ga, cảng.
3) Tổ chức xếp dỡ hàng hóa.
4) Làm tư vấn cho chủ hàng trong việc chuyên chở hàng hóa.
5) Ký kết hợp đồng vận tải với người chuyên chở, thuê tàu, lưu cước.
6) Làm các thủ tục gửi hàng, nhận hàng.
7) Làm thủ tục hải quan, kiểm nghiệm, kiểm dịch.
8) Mua bảo hiểm cho hàng hóa.
9) Lập các chứng từ cần thiết trong quá trình gửi hàng, nhận hàng.
10) Thanh toán, thu đổi ngoại tệ.
11) Nhận hàng từ chủ hàng, giao cho người chuyên chở và giao cho người nhận.
12) Thu xếp chuyển tải hàng hóa.
13) Nhận hàng từ người chuyên chở và giao cho người nhận.
14) Gom hàng, lựa chọn tuyến đường vận tải, phương thức vận tải và người chuyên chở thích hợp.
15) Đóng gói bao bì, phân loại, tái chế hàng hóa.
16) Lưu kho, bảo quản hàng hóa.
17) Nhận và kiểm tra các chứng từ cần thiết liên quan đến sự vận động của hàng hóa.
18) Thanh toán cước phí, chi phí xếp dỡ, chi phí lưu kho, lưu bãi…
19) Thông báo tình hình đi và đến của các phương tiện vận tải.
20) Thông báo tổn thất với người chuyên chở.
21) Giúp chủ hàng trong việc khiếu nại đòi bồi thường.

Tóm lại, nội dung của nghiệp vụ giao nhận có thể bao gồm những công việc sau:

- Các hoạt động tư vấn về đóng gói, tuyến đường, bảo hiểm, thủ tục hải quan, chứng từ vận tải, những quy định của L/C.
- Các hoạt động tở chức chuyên chở lô hàng xuất nhập khẩu và quá cảnh, dịch vụ gom hàng, vận tải hàng nặng và hàng đặc biệt, hàng công trình.Đối với hàng nhập khẩu, người giao nhận sẽ dỡ hàng khỏi phương tiện vận chuyển, tháo dỡ hàng thu gom và khai báo hải quan. Đối với hàng xuất khẩu, người giao nhận sẽ nhận hàng, đóng gói và kẻ ký mã hiệu, lưu cước với người chuyên chở, cấp chứng từ vận tải, giám sát giao hàng, thông báo giao hàng cho khách hàng, khai báo hải quan. Đối với hàng quá cảnh, người giao nhận phải lấy mẫu, đóng gói hàng lại, lưu kho hải quan và vận chuyển tiếp hàng đi.

Câu 93 : Vai trò của người giao nhận

Người giao nhận không chỉ làm 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 hóa. Bởi vậy, người giao nhận đã làm chức năng và công việc của những người sau đây:

1) Môi giới hải quan:
    - Dành chở hàng trong vận tải quốc tế hoặc lưu cước với các hãng tàu theo sự ủy thác của người xuất khẩu hoặc người nhập khẩu.
    - Thay mặt người xuất khẩu, nhập khẩu để khai báo, làm thủ tục hải quan như một môi giới hải quan.

A17-KTDN-K47 - FTU

2) Đại lý:
   - Nhận ủy thác từ một chủ hàng để lo những công việc giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, làm việc để bảo vệ lợi ích của chủ hàng, làm trung gian giữa người gửi hàng với người vận tải, người vận tải với người nhận àng, người bán với người mua.
   - Hưởng hoa hồng và không chịu trách nhiệm về tổn thất của hàng hóa, chỉ chịu trách nhiệm về hành vi của mình chứ không chịu trách nhiệm về hành vi của người làm thuê cho mình hoặc cho chủ hàng.
3) Lo liệu chuyển tải và gửi tiếp hàng hóa:
   Khi hàng hóa phải chuyển tải hoặc quá cảnh qua một nước thứ ba, người giao nhận sẽ lo liệu thủ tục quá cảnh hoặc tổ chức chuyển tải hàng hóa từ phương tiện này sang phương tiện vận tải khác hoặc giao hàng đến tay người nhận hàng.
4) Lưu kho hàng hóa:
   Trong trường hợp phải lưu kho hàng hóa trước khi xuất khẩu hoặc sau khi nhập khẩu, người giao nhận sẽ lo liệu việc đó bằng phương tiện của mình hoặc thuê người khác và phân phối hàng hóa nếu cần.
5) Người gom hàng:
   Trong vận tải hàng hóa bằng container, dịch vụ gom hàng là không thể thiếu để biến lô hàng lẻ thành lô hàng nguyên để tận dụng sức chở của container và giảm cước phí vận tải.Khi là người gom hàng, người giao nhận có thể đóngvai trò là người chuyên chở hoặc chỉ là người đại lý.
6) Người chuyên chở:
   Người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở tức là người giao nhận trực tiếp ký kết hợp đồng vận tải với chủ hàng và chịu trách nhiệm chuyên chở hàng hóa từ nơi này đến nơi khác.
   - Người giao nhận đóng vai trò là người thầu chuyên chở nếu anh ta ký kết hợp đồng mà không trực tiếp chuyên chở.
   - Người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở thực tế nếu anh ta trực tiếp chuyên chở.

   Người giao nhận chịu trách nhiệm về hàng hóa trong suốt hành trình không những về hành vi lỗi lầm của mình mà của cả những người mà anh ta sử dụng và có thể phát hành vận đơn.
7) Người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO):
   Trong trường hợp người giao nhận cung cấp dịch vụ vận tải đi suốt thì người giao nhận đã đóng vai trò là người kinh doanh vận tải đa phương thức cũng là người chuyên chở và phải chịu trách nhiệm về hàng hóa trong suốt hành trình vận tải.
   Người giao nhận còn được coi là kiến trúc sư của vận tải vì người giao nhận có khả năng tổ chức quá trình vận tải một cách tốt nhất và tiết kiệm nhất

Câu 94: Cơ sở pháp lý giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu

- Những nước có luật không thành văn thì người giao nhận lấy danh nghĩa của người ủy thác tức là người gửi hàng hay người nhận hàng để giao dịch cho công việc ủy thác.
- Những nước có luật dân sự thì người giao nhận lấy danh nghĩa của mình để giao dịch cho công việc của người ủy thác, họ vừa là người ủy thác vừa là đại lý. Đối với người ủy thác thì họ là đại lý nhưng đối với người chuyên chở họ lại là người ủy thác.
- "Điều kiện kinh doanh chuẩn" do Liên đoàn quốc tế các Hiệp hội giao nhận FIATA soạn để các nước tham khảo xây dựng các điều kiện cho ngành giao nhận của mình, giải thích rõ ràng các nghĩa vụ, quyền lợi và trách nhiệm của người giao nhận. Những điều kiện này thường hình thành phù hợp với tập quán thương mại hay thể chế pháp lý hiện hành của từng nước.

A17-KTDN-K47-FTU

- Một số văn bản khác như như hợp đồng mua bán ngoại thương, quy định của L/C, quy định của Incoterms và những quy định của các phương thức vận tải liên quan.
- Tại Việt Nam có: Luật Thương mại 2005, Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005, luật Hải quan, Quyết định số 2073/QĐ-GT ngày 6/10/1991, Quyết định số 2106/ QĐ-GTVT ngày 23/8/1997 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải…

Câu 95: Nguyên tắc giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu

- Việc giao nhận hàng hóa được tiến hành theo các phương pháp do các bên lựa chọn, thỏa thuận trong hợp đồng trên cơ sở có lợi nhất.
- Nguyên tắc chung là nhận hàng bằng phương pháp nào thì giao hàng theo phương pháp ấy. Phương pháp giao nhận bao gồm:
    - Giao nhận nguyên bao kiện, bó, tấm, cây, chiếc;
    - Giao nhận nguyên hầm, cặp chì;
    - Giao nhận theo số lượng, trọng lượng, thể tích bằng cách cân, đo, đếm;
    - Giao nhận theo mớn nước của phương tiện;
    - Giao nhận theo nguyên container niêm phong cặp chì…
- Trách nhiệm giao nhận hàng hóa là của người chủ hàng hoặc của người được chủ hàng ủy thác với người vận chuyển.

Câu 95: Quy trình giao hàng xuất khẩu

1. Tại cảng biển

a. Chuẩn bị hàng hóa, nắm tình hình tàu
    - Nghiên cứu hợp đồng mua bán và L/C để chuẩn bị hàng hóa, xem người mua đã trả tiền hay mở L/C chưa;
    - Chuẩn bị các chứng từ cần thiết để làm thủ tục hải quan;
    - Nắm tình hình tàu hoặc tiến hành lưu cước, đăng ký chuyến tàu;
    - Lập danh sách hàng (cargo list) gửi hãng tàu hoặc yêu cầu cấp lệnh giao container rỗng
    - Khai và nộp tờ khai hải quan cùng với các giấy tờ khác như hợp đồng mua bán, hóa đơn thương mại, giấy phép kinh doanh, bản kê khai chi tiết, giấy phép xuất khẩu.

b. Làm thủ tục kiểm nghiệm, giám định, kiểm hóa, tính thuế
    - Xin kiểm nghiệm, giám đinh, kiểm dịch, nếu cần và lấy giấy chứng nhận hay biên bản thích hợp;
    - Hải quan kiểm tra thực tế hàng hóa. Theo luật Hải quan hiện nay, phần lớn hàng hóa xuất nhập khẩu được miễn kiểm tra hải quan đặc biệt với những chủ hàng có quá trình chấp hành tốt luật Hải quan
    - Tính thuế và ra thông báo thuế, hoàn thành thủ tục hải quan.

c. Giao hàng hóa xuất khẩu cho tàu

- Đối với hàng đóng trong container

Hàng nguyên

- Chủ hàng hoặc người ủy thác điền và ký giấy lưu cước rồi đưa cho đại diện hãng tàu hoặc đại lý tàu biển cùng bản Danh mục hàng(Cargo list)
- Hãng tàu cấp lệnh giao vỏ container cho chủ hàng mượn và giao phiếu đóng gói(Packing list) và niêm phong(seal)
- Chủ hnagf lấy container rỗng về địa điểm quy định để đóng hàng vào container, lập phiếu đóng gói (packing list)

A17-KTDN - K47 - FTU