

## B/L (Vận Đơn Đường Biển) Và Những Vấn Đề Liên Quan

# BILL OF LADING

10 Tháng Ba 2017

Nhiều bạn mới tìm hiểu về xuất nhập khẩu chắc hẳn hàng ngày đều nghe đến vận đơn đường biển (Bill Of Lading – B/L). Vận đơn rất đa dạng, phong phú về nội dung và hình thức, và được sử dụng vào nhiều mục đích khác nhau. Với lý do trên, việc nhận biết các loại vận đơn và ý nghĩa của từng loại rất quan trọng để tránh những sai lầm, rủi ro, tranh chấp không đáng có.

### **Vậy, thế nào là vận đơn?**

Vận đơn là loại chứng từ do người chuyên chở (chủ tàu, thuyền trưởng, đại lý hoặc người làm thuê cho chủ tàu) cấp cho người gửi hàng nhằm xác nhận việc hàng hóa đã được tiếp nhận để vận chuyển. Cụ thể trong thực tế, vận đơn gồm ba chức năng cơ bản sau:

- Là một biên lai của người chuyên chở xác nhận là họ đã nhận hàng để chở.
- Là một bằng chứng về những điều khoản của một hợp đồng vận tải đường biển.
- Là một chứng từ sở hữu hàng hóa.

## FUNCTIONS OF BILL OF LADING



Evidence of  
Contract of  
Carriage



Receipt of  
Goods



Document of  
Title to goods

### *Ba chức năng chính của vận đơn đường biển*

#### **Nội dung của vận đơn**


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

\* Mặt thứ nhất thường gồm những nội dung:

- Số vận đơn (number of bill of lading)
- Người gửi hàng (shipper)
- Người nhận hàng (consignee)
- Địa chỉ thông báo (notify address)
- Chủ tàu (shipowner)
- Cờ tàu (flag)
- Tên tàu (vessel hay name of ship)
- Cảng xếp hàng (port of loading)

- Cảng chuyển tải (via or transshipment port)
- Nơi giao hàng (place of delivery)
- Tên hàng (name of goods)
- Ký mã hiệu (marks and numbers)
- Cách đóng gói và mô tả hàng hoá (kind of packages and descriptions of goods)
- Số kiện (number of packages)
- Trọng lượng toàn bộ hay thể tích (total weight or measurement)
- Cước phí và chi phí (freight and charges)
- Số bản vận đơn gốc (number of original bill of lading)
- Thời gian và địa điểm cấp vận đơn (place and date of issue)
- Chữ ký của người vận tải (thường là master's signature)

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

MOL Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.		NON-NEGOTIABLE	
Shipper ABC COMPANY		Booking No. 154563XXXXX-A	B/L No. MOLU154563XXXXX
Consignee (Not negotiable unless consigned "to order") XYZ COMPANY		 <b>COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING</b> <small>ISSUED in apparent conformity with order and conditions except as otherwise noted the total number of Containers or other packages or units (including sub-units) for transportation from the Place of Receipt to the Place of Delivery subject to the terms hereof.            The original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or Delivery Receipt unless otherwise provided herein.            In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all the terms whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, constituting the tenor of this Bill of Lading by the Merchant.            It is noted that the number of original Bills of Lading stated below have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be void.</small> (Terms of Bill of Lading continued on the back hereof)	
Notify Party XYZ COMPANY		Shipper's Declared Value _____ USD subject to clause 4(c) inserted, if no value declared, liability limit applies as per clause 4(c)(2), 4(2), as so applicable. Also Notify _____ (For Merchant's reference only)	
Pre-carriage by	Place of receipt HO-CHI-MINH - CAT LAI PORT - CY		
Ocean vessel/Voy. No. 013W07 MOL BRILLIANCE	Port of loading CAI MEP PORT, VUNG TAU, VIETNAM		
Port of discharge LE HAVRE, FRANCE	Place of delivery LE HAVRE, FRANCE - CY	Final destination for the Merchant's reference	
Container No.: Seal No.: Marks & Nos.	No. of Containers or Packages	Type or kind of Containers or Packages - Description of goods	Weight (KGS)
MORUXXXXXXXX/XXXXXXXX/24	1	FREIGHT PREPAID. SHIPPER'S LOAD AND COUNT. 1 X 40' HIGHCUBE REEFER CONTAINER SAID TO CONTAIN:  5500 CARTONS FROZEN TILAPIA WHOLE GUTTED SCALED (OREOCHROMIS NILOTICUS) NUMBER OF CARTON: 5,500 CARTONS QUANTITY: 22,000 KGS (INCLUDING GLAZING) CONTAINER TO BE SET AT MINUS 18 DEGREES CELSIUS	25,800.000 54.360
*Total number of Containers or other packages or units included by the Carrier (to be used): ONE CONTAINER			
Code	Tariff Item	Rate	Freight as
No. of Originals	Place and date of B/L issue:	Totals & Pay at:	
THREE	HO-CHI-MINH 04-03-2017		
LADEN ON BOARD THE VESSEL MOL BRILLIANCE VOY NO 013W07 AT CAI MEP - TCIT, VUNG TAU			
Date 04-03-2017 Signature MITSUI O.S.K. LINES (VIETNAM) LTD.			
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">COPY</div>			
As Agents			By MITSUI O.S.K. LINES (VIETNAM) LTD. As Agents

## Mẫu vận đơn của hãng tàu M.O.L

\* Mặt thứ hai của vận đơn

Gồm những quy định có liên quan đến vận chuyển do hãng tàu in sẵn, người thuê tàu không có quyền bổ sung hay sửa đổi mà mặc nhiên phải chấp nhận nó.

Mặt sau thường gồm các nội dung như:

Các định nghĩa

Điều khoản chung

Điều khoản trách nhiệm của người chuyên chở

Điều khoản xếp dỡ và giao nhận

Điều khoản cước phí và phụ phí

Điều khoản giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở

Điều khoản miễn trách của người chuyên chở

...

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

## Bill of Lading - Terms and Conditions

**1. Definitions**  
"Bill of Lading" means the Bill of Lading and any other document issued by the Carrier or agent of the Carrier in accordance with the Bill of Lading Rules.  
"Carrier" means the carrier, its agents, servants, independent contractors, subcontractors, employees, franchisees, licensees, agents, representatives, and assigns.  
"Vessel" means the vessel, its crew, and any other persons or property on board.  
"Rego Rules" means the Rules of Lading and any amendments thereto.  
"Rego Rules" means the Rules of Lading and any amendments thereto.  
"Merchant" means the shipper, its agents, servants, independent contractors, subcontractors, employees, franchisees, licensees, agents, representatives, and assigns.  
"Sole Agent or Agents" means the agent or agents of the Carrier or Merchant.  
"SS-CODES" means the SS-CODES published by the International Chamber of Commerce.  
"HEM" means the Hemmed Paper published by the International Chamber of Commerce.

**2. Carrier's Liability**  
The terms and conditions of the Carrier's liability are incorporated herein, including but not limited to the Bill of Lading Rules, the Rules of Lading, and any amendments thereto. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**3. Warranty**  
The Carrier warrants that the Goods are as described in the Bill of Lading and that the Goods are in conformity with the Bill of Lading and the Rules of Lading. The Carrier warrants that the Goods are in conformity with the Bill of Lading and the Rules of Lading.

**4. Sub-Goods and Packing**  
The Carrier warrants that the Goods are packed in conformity with the Bill of Lading and the Rules of Lading. The Carrier warrants that the Goods are packed in conformity with the Bill of Lading and the Rules of Lading.

**5. Bill of Lading**  
The Bill of Lading is the receipt for the Goods and the document of title. The Bill of Lading is the receipt for the Goods and the document of title. The Bill of Lading is the receipt for the Goods and the document of title.

**6. Release of Liability**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**7. Force Majeure**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**8. Assignment**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**9. Dispute Resolution**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**10. Force Majeure**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**11. Assignment**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**12. Dispute Resolution**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**13. Force Majeure**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**14. Assignment**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**15. Dispute Resolution**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**16. Force Majeure**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**17. Assignment**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**18. Dispute Resolution**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**19. Force Majeure**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**20. Assignment**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**21. Dispute Resolution**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**22. Force Majeure**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**23. Assignment**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**24. Dispute Resolution**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**25. Force Majeure**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**26. Assignment**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**27. Dispute Resolution**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**28. Force Majeure**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**29. Assignment**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

**30. Dispute Resolution**  
The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading. The Carrier shall be liable for the loss of or damage to the Goods in accordance with the Bill of Lading Rules and the Rules of Lading.

## Mẫu mặt sau vận đơn hàng tàu Hapag-Lloyd

### Những đặc điểm của vận đơn

#### 1. Bộ đầy đủ các bản gốc:

Điều khoản 23 UCP về chứng từ vận tải quy định số lượng các bản gốc phát hành. Các chứng từ vận tải có ghi chú: "bản gốc thứ nhất" (Original), "bản gốc thứ hai" (Duplicate), "bản gốc thứ ba" (triplicate), "bản gốc thứ nhất", "bản gốc thứ hai như

nhau”, “bản gốc thứ ba như nhau” v.v....hoặc các ghi chú tương tự đều là bản gốc. B/L không nhất thiết là phải có chữ “Original” mới được chấp nhận như là bản gốc.

## 2. Ký vận đơn:

Trên bề mặt của vận đơn ghi rõ tên của người chuyên chở và đã ký tên hoặc được chứng thực:

Bởi người chuyên chở hoặc người đại lý đích danh hoặc đại diện của người chuyên chở.

Bởi thuyền trưởng hoặc một người đại lý đích danh hoặc đại diện của thuyền trưởng.

Bất cứ chữ ký hay chứng thực nào của người chuyên chở hoặc thuyền trưởng phải được nhận biết họ đích thực là người chuyên chở hoặc thuyền trưởng. Tuy từng trường hợp một người đại lý ký tên hoặc chứng thực cho người chuyên chở hoặc thuyền trưởng cũng phải ghi rõ tên và năng lực của họ, người chuyên chở hoặc thuyền trưởng mà người đại lý thay mặt để hành động.

Nếu L/C quy định “Vận đơn của người giao nhận cũng chấp nhận” hoặc sử dụng một nhóm từ tương tự thì người giao nhận có thể ký BL với tư cách của người giao nhận mà không cần phải thể hiện anh ta là người chuyên chở hay đại lý của người chuyên chở đích danh. Cũng không cần thiết phải nêu tên người chuyên chở.

## 3. Ghi chú đã bốc hàng:

Việc bốc hàng lên tàu hoặc giao hàng lên một con tàu đích danh có thể được chỉ ra bằng từ ngữ đã được in từ trước trên mặt vận tải đơn rằng hàng đã được bốc xong lên tàu hoặc giao trên một con tàu đích danh. Trường hợp này, ngày phát hành vận tải đơn được coi là ngày bốc hàng lên tàu và là ngày giao hàng.

Trong tất cả các trường hợp khác, bốc hàng lên một con tàu đích danh phải được chứng minh rằng sự ghi nhận trên vận tải đơn và ngày ghi nhận bốc hàng được coi là ngày giao hàng.

Nếu vận tải đơn có ghi “tàu dự kiến” hoặc những từ tương tự có liên quan đến người chuyên chở, việc bốc hàng lên tàu trên con tàu đích danh phải được ghi chú trên vận tải đơn, ngoài việc ghi rõ ngày mà hàng hoá đã được bốc lên tàu còn phải ghi tên của

con tàu đó, thậm chí cả ngay khi hàng hoá đã được bốc lên một con tàu gọi là “con tàu dự định”.

Nếu vận tải đơn nơi nhận hàng hoặc nơi nhận hàng để gửi khác với cảng bốc hàng việc ghi chú hàng đã bốc lên tàu cũng phải ghi rõ cảng bốc qui định trên Tín dụng và tên tàu nhận hàng, thậm chí ngay cả khi hàng hoá đã được bốc xong trên con tàu được ghi tên trên vận tải đơn. Điều khoản này cũng được áp dụng ngay cả khi trên vận tải đơn đã in trước chữ hàng đã bốc xong lên tàu.

#### *4. Cảng bốc hàng và dỡ hàng:*

\* Một khi cảng bốc hàng chỉ định theo yêu cầu của L/C phải thể hiện ở ô cảng bốc hàng trên B/L, thì có thể nó lại được ghi vào ô “Nơi nhận hàng” hoặc tương tự nếu biết rõ ràng là hàng hóa đã được vận chuyển từ nơi nhận hàng đó bằng tàu biển và với điều kiện là có ghi chú chứng minh rằng hàng hóa đã được bốc lên tàu tại cảng quy định ở “Nơi nhận hàng” hoặc tương tự.

\* Một khi cảng dỡ hàng chỉ định theo yêu cầu của L/C phải thể hiện ở ô cảng bốc hàng trên B/L, thì có thể nó lại được ghi vào ô “Nơi đến cuối cùng” hoặc tương tự nếu biết rõ ràng là hàng hóa đã được vận chuyển đến nơi đến cuối cùng bằng tàu biển và với điều kiện là có ghi chú chứng minh rằng cảng dỡ hàng là cảng quy định ở “Nơi đến cuối cùng” hoặc tương tự.

\* Nếu CY, trạm giao nhận hoặc kho CFS được ghi là nơi nhận hàng và nơi đó trùng với cảng bốc hàng thì những nơi này được coi là như nhau, và do đó việc quy định cảng bốc hàng và tên tàu ở trong ghi chú về hàng đã bốc lên tàu là không cần thiết.

\* Nếu L/C quy định 1 khu vực địa lý hoặc 1 loạt cảng bố và cảng dỡ thì B/L phải ghi cảng bốc và dỡ thực tế và các cảng này phải nằm trong khu vực địa lý hoặc các cảng đã nêu ở trên.

#### *5. Người nhận hàng, bên ra lệnh, người gửi hàng và ký hận, bên thông báo:*

\* Nếu 1 L/C yêu cầu 1 B/L ghi hàng hóa được giao cho 1 bên đích danh mà không phải “theo lệnh (to order)” hoặc “theo lệnh của (to order of)” thì B/L không được ghi từ “theo lệnh” hoặc “theo lệnh của” trước tên bên đích danh đó. Tương tự như vậy nếu L/C yêu cầu hàng hóa giao “theo lệnh” hoặc “theo lệnh của” một bên đích danh thì B/L không được ghi hàng hóa giao trực tiếp cho bên đích danh.



\* Nếu B/L được phát hành theo lệnh của người gửi hàng thì nó phải được ký hậu bởi người gửi hàng. Việc ký hậu thể hiện vì hay là thay mặt người gửi hàng có thể chấp nhận.

\* Nếu L/C không quy định là thông báo cho ai thì ô đó trên B/L có thể để trống hoặc có thể điền vào bất cứ cách nào.

## 6. Chuyển tải hàng hóa:

Chuyển tải có nghĩa là dỡ hàng xuống và bốc dỡ hàng từ con tàu này sang con tàu khác từ một hành trình vận tải biển từ cảng bốc tới cảng dỡ hàng quy định trong Tín dụng.

Trừ khi các điều kiện ghi trong Tín dụng cấm chuyển tải, các Ngân hàng sẽ chấp nhận các vận tải đơn có ghi hàng hoá sẽ được chuyển tải, miễn là toàn bộ hành trình chuyên chở đường biển chỉ dùng cùng một vận tải đơn. Ngay cả khi Tín dụng cấm chuyển tải, các Ngân hàng sẽ chấp nhận một vận tải đơn, trên đó:

\* Có ghi là sẽ chuyển tải chừng nào mà những hàng hoá liên quan được chuyên chở bằng container, các moóc và/hoặc các sà lan LASH đã ghi trên vận tải đơn, miễn là toàn bộ hành trình đường biển chỉ dùng cùng một vận tải đơn mà thôi. Và/hoặc

\* Có ghi điều khoản người chuyên chở bảo lưu quyền chuyển tải.

## 7. B/L hoàn hảo:

Các điều khoản ghi chú trên B/L tuyên bố một cách rõ ràng về tình trạng khuyết tật của hàng hóa và/hoặc của bao bì là không thể chấp nhận. Các điều khoản hoặc ghi chú trên B/L không tuyên bố rõ ràng về tình trạng khuyết tật của hàng hóa và/hoặc của bao bì thì không coi là có sai biệt. Từ hoàn hảo không nhất thiết phải thể hiện trên B/L cho dù L/C có thể yêu cầu.

Nếu từ hoàn hảo xuất hiện trên B/L và được xóa đi thì B/L sẽ không được coi là hoàn hảo hay không sạch trừ khi B/L có điều khoản hoặc ghi chú là hàng hóa hoặc bao bì có khuyết điểm.

## 8. Mô tả hàng hóa:

Mô tả hàng hóa trên bill có thể thể hiện một cách chung chung không mâu thuẫn với mô tả trong L/C.

## 9. Các sửa chữa và thay đổi:

Những sửa chữa và thay đổi trên B/L phải được xác nhận. Những xác nhận như thế phải được thể hiện là so người chuyên chở, thuyền trưởng hoặc bất kỳ người đại lý nào của họ thực hiện

Các bản sao lưu không lưu thông được của B/L không cần phải có chữ ký hoặc xác nhận bất cứ những thay đổi hoặc sửa chữa nào có thể đã được thực hiện trên bản gốc.

## 10. Cước phí và phụ phí:

\* Nếu L/C yêu cầu B/L phải ghi rõ cước phí PP hay CC thì B/L phải ghi chú cho phù hợp.

\* Những người yêu cầu và các ngân hàng phát hành phải ghi rõ ràng các yêu cầu của các chứng từ để thể hiện là cước phí trả trước hay trả sau.

\* Nếu L/C quy định không chấp nhận các phụ phí thì B/L không được thể hiện là phụ phí đã hoặc sẽ có. Việc thể hiện như vậy có thể nói một cách rõ ràng về phụ phí hoặc có thể sử dụng các thuật ngữ mà đề cập các chi phí gắn liền với việc xếp dỡ hàng hóa như: Miễn xếp(FI), miễn dỡ(FO), miễn xếp dỡ(FIO), miễn xếp dỡ và sắp xếp(FIOS).

## 11. Hàng hóa được cấp nhiều B/L:

Nếu B/L ghi là trong một cont được vận chuyển theo B/L đó cộng với một hoặc nhiều B/L khác hoặc các từ có ý nghĩa tương tự, điều này có nghĩa là toàn bộ cont sẽ phải được giao cho ng nhận hàng và do đó tất cả B/L liên quan đến cont đó phải được xuất trình để được giải tỏa cont. Một B/L như thế không được chấp nhận, trừ khi tất cả đc xuất trình theo cùng một L/C.

## PHÂN LOẠI VẬN ĐƠN

Có nhiều cách để phân loại vận đơn, sau đây là một số cách hay sử dụng để phân loại vận đơn.

### 1. CĂN CỨ VÀO TÌNH TRẠNG BỐC XẾP HÀNG HOÁ

- Vận đơn đã bốc hàng lên tàu (Shipped on board B/L): Là loại vận đơn mà chủ tàu, thuyền trưởng hoặc người làm công cho chủ tàu cấp cho người gửi hàng khi đã hoàn thành việc bốc hàng lên tàu
- Vận đơn nhận hàng để chở (Received for shipment B/L): Là vận đơn nhận hàng để chở được ký phát cho người gửi hàng để cam kết hàng sẽ được bốc lên tàu và chở bằng con tàu như đã ghi trên vận đơn.

## 2. CĂN CỨ VÀO PHÊ CHÚ TRÊN VẬN ĐƠN

- Vận đơn hoàn hảo (Clean B/L): Là vận đơn không có ghi chú khiếm khuyết của hàng hóa hay bao bì.
- Vận đơn không hoàn hảo (Unclean B/L hay Dirty B/L): Là loại vận đơn trên đó người chuyên chở có ghi chú xấu về tình trạng hàng hóa hay bao bì.

## 3. CĂN CỨ VÀO TÍNH PHÁP LÝ CỦA HÀNG HOÁ

- Vận đơn gốc (Original B/L): Là vận đơn được ký bằng tay có thể không có dấu "Original" và có thể giao dịch, chuyển nhượng được.
- Vận đơn bản sao (Copy B/L): Là vận đơn bản phụ của vận đơn gốc, không có chữ ký tay, thường có dấu "Copy" và không giao dịch chuyển nhượng được.

## 4. CĂN CỨ VÀO TÍNH LƯU THÔNG CỦA VẬN ĐƠN

- Vận đơn đích danh (Straight B/L) Là vận đơn ghi rõ tên và địa chỉ của người nhận hàng.
- Vận đơn theo lệnh (To order B/L): Là vận đơn mà trên đó ghi rõ hàng được giao theo lệnh của một người nào đó.

- Vận đơn vô danh (To bearer B/L): Là loại vận đơn không ghi tên của người nhận hàng mà hàng sẽ được giao trực tiếp cho người cầm vận đơn gốc.

## 5. CĂN CỨ VÀO PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU

- Vận đơn tàu chợ (Liner B/L): Là vận đơn được ký phát cho người gửi hàng khi sử dụng tàu chợ để vận chuyển hàng, vận đơn này ngoài giá trị là chứng từ sở hữu hàng hoá mà còn có giá trị pháp lý như một hợp đồng chuyên chở.
- Vận đơn tàu chuyến (Voyage Charter B/L): Là loại vận đơn được ký phát cho người gửi hàng khi sử dụng phương thức thuê tàu chuyến, và thường có câu "sử dụng với hợp đồng thuê tàu -to be used with charter party".

## 6. CĂN CỨ VÀO HÀNH TRÌNH VÀ PHƯƠNG THỨC CHUYÊN CHỞ

- Vận đơn đi thẳng (Direct B/L): Là vận đơn được cấp trong trường hợp hàng hoá được chở thẳng từ cảng bốc đến cảng dỡ mà không chuyển tải dọc đường.
- Vận đơn chở suốt (Through B/L): là loại vận đơn được ký phát cho người gửi hàng và dùng cho người nhận đi nhận hàng ở cảng đến mà không quan tâm đến việc hàng có được chuyển tải hay không và có bao nhiêu vận đơn khác đã được phát hành trong quá trình vận chuyển.
- Vận đơn đa phương thức (Multimodal B/L, Intermodal B/L or Combined B/L): Là loại vận đơn phát hành cho việc chuyên chở hàng hoá bằng container theo phương thức "door to door" mà theo đó hàng được vận chuyển bằng nhiều tàu hay nhiều phương thức khác nhau (máy bay, tàu biển, đường sắt, đường bộ,...)

Ngoài ra còn có những loại vận đơn khác mà bạn thường nghe và quen hơn, là các loại vận đơn sau:

- Master bill
- House bill
- Original bill
- Surrendered bill
- Seaway bill

Các bạn click vào từng link để hiểu rõ hơn mỗi loại vận đơn nhưng có thể nói tóm lại thì Master bill là vận đơn do hãng tàu phát hành cho shipper (người gửi hàng) còn House bill là vận đơn do forwarder phát hành cho shipper. Bill gốc (có thể là Master hoặc House bill) là bill quan trọng nhất, mất bộ bill gốc thì không nhận được hàng. Nếu bạn không muốn khách hàng chờ nhận được hàng thì bạn có thể là Surrendered hoặc Seaway bill.

Để tìm hiểu thêm khi nào cần sử dụng Master bill hay House bill, mời các bạn đọc bài viết “Tại sao sử dụng House B/L thay vì Master B/L”