

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ TP HCM
KHOA THƯƠNG MẠI - DU LỊCH
TRIỆU HỒNG CẨM, PhD

VẬN TẢI QUỐC TẾ

BẢO HIỂM VẬN TẢI QUỐC TẾ



NHÀ XUẤT BẢN VĂN HÓA SÀI GÒN
NĂM 2006

**TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ TP. HCM
KHOA THƯƠNG MẠI - DU LỊCH
TRIỆU HỒNG CẨM, PhD**

VẬN TẢI QUỐC TẾ VÀ BẢO HIỂM VẬN TẢI QUỐC TẾ

**NHÀ XUẤT BẢN VĂN HÓA SÀI GÒN
Năm 2006**

LỜI GIỚI THIỆU

Sự phát triển nhanh chóng của nghiệp vụ giao nhận, vận tải ngoại thương đã đóng góp khá quan trọng cho sự tăng trưởng thương mại trên thế giới gần gấp đôi trong hơn 2 thập niên qua. Phương thức vận chuyển đa dạng, dịch vụ giao nhận được hợp lý hóa đến mức độ cao đã làm cho chi phí vận chuyển giảm mạnh cho hàng hóa xuất nhập khẩu trên thế giới. Tính chuyên nghiệp trong quá trình lựa chọn phương thức vận tải, chuẩn bị bộ chứng từ giao nhận, lựa chọn phương thức bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu tạo nên ưu thế cạnh tranh cho các doanh nghiệp kinh doanh trên toàn cầu.

Với kinh nghiệm giảng dạy trong gần 20 năm và điều hành doanh nghiệp của mình xuất khẩu sản phẩm tới nhiều nước trên thế giới, Tiến sĩ **Triệu Hồng Cẩm** tái bản lần thứ 2 quyển sách "**Vận tải quốc tế và bảo hiểm vận tải quốc tế**" là một đóng góp kịp thời và có ý nghĩa cho các doanh nhân Việt Nam, các nhà nghiên cứu và các bạn sinh viên.

Cuốn sách đã dành phần lớn số trang mô tả các phương thức vận tải, qui trình giao nhận và các phương thức bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu, là tài liệu hướng dẫn thực hành quý giá cho tất cả những ai quan tâm.

Xin chân thành cảm ơn bạn đọc đang hướng về mục tiêu tốt đẹp – vì sự thành công trong tương lai.

TS. NGÔ THỊ NGỌC HUYỀN

LỜI MỞ ĐẦU

Cộng hưởng với tiến trình toàn cầu hóa đang được đẩy nhanh tốc độ, thương mại quốc tế và đầu tư quốc tế đã không ngừng phát triển và trở thành một trong những lĩnh vực quan trọng hàng đầu trong nền kinh tế của hầu hết các quốc gia trên thế giới. Nói đến thương mại quốc tế và đầu tư quốc tế, chúng ta không thể không nói đến vận tải quốc tế. Vận tải quốc tế đảm nhận vai trò chuyên chở hàng hóa, nguyên nhiên vật liệu... từ những nước xuất khẩu đến những nước nhập khẩu, chuyên chở máy móc thiết bị, công cụ sản xuất từ những nước mang vốn đi đầu tư đến những nước nhận đầu tư. Và trong quá trình chuyên chở hàng hóa thương mại và đầu tư quốc tế này, những rủi ro và tổn thất có thể xảy ra đối với đối tượng chuyên chở, vì vậy một ngành cung cấp dịch vụ vô cùng cần thiết và quan trọng luôn luôn gắn liền với hoạt động vận tải quốc tế, đó là bảo hiểm vận tải quốc tế.

Cuốn sách **"Vận tải quốc tế và bảo hiểm vận tải quốc tế"** được biên soạn mới dựa trên cuốn sách **"Vận tải và bảo hiểm ngoại thương"** được Nhà xuất bản Thống Kê phát hành năm 1997 và 1999 trên nguyên tắc kế thừa, đổi mới và phát triển cho phù hợp với tình hình thực tế. Sách được chia làm 2 phần, gồm có 9 chương, tập trung trình bày những vấn đề căn bản liên quan đến nguyên tắc và thủ tục chuyên chở hàng hóa thương mại quốc tế và mua bảo hiểm cho hàng hóa trong quá trình chuyên chở, các chứng từ và hợp đồng mẫu đã được tiêu chuẩn hóa trên phạm vi quốc tế cũng được trình bày, kèm theo những số liệu minh họa và một vài ví dụ cụ thể.

Hy vọng cuốn sách sẽ mang lại cho bạn đọc đôi điều bổ ích và lý thú. Tuy nhiên, mặc dù đã có nhiều nỗ lực trong quá trình viết, phân tích, soạn thảo và dịch thuật, chắc chắn sách cũng còn có nhiều hạn chế, rất mong nhận được những đóng góp phê bình của quý độc giả.

Xin trân trọng cảm ơn.

TP. HCM, ngày 25 tháng 02 năm 2006

Tiến sĩ TRIỆU HỒNG CẨM

Trang

Lời giới thiệu	3
Lời nói đầu	5
Mục lục	7

Phần I

VÂN TẢI QUỐC TẾ

Chương I : KHÁI NIỆM CHUNG VỀ VẬN TẢI	17
I. Khái niệm và vai trò của vận tải trong nền kinh tế	17
1. Khái niệm	17
2. Vai trò của vận tải	19
II. Vận tải là ngành sản xuất vật chất đặc biệt	21
III. Các yếu tố cấu thành trong sản xuất vận tải	22
1. Công cụ vận tải	22
2. Đối tượng chuyên chở	24
3. Khoảng cách vận tải	27
4. Thời gian trong vận tải	28
5. Chi phí trong vận tải	29
IV. Chính sách vận tải Việt Nam trong bối cảnh chuyển đổi kinh tế	31
1. Các định chế	31
2. Phân tích diễn tiến của chính sách thuế và chính sách đầu tư đối với ngành giao thông vận tải	33
3. Tác động của chính sách đổi mới kinh tế đối với khu vực vận tải hàng hóa quốc doanh & tư nhân	35
Chương II : VẬN TẢI QUỐC TẾ TRONG THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ	37
I. Khái niệm và tác dụng	37
1. Khái niệm	37

2. Mối liên hệ giữa vận tải quốc tế và thương mại quốc tế	37
3. Tác dụng của vận tải quốc tế đối với thương mại quốc tế	38
II. Phân chia trách nhiệm về vận tải trong hợp đồng mua bán ngoại thương	41
1. Quyền về vận tải	41
2. Phân chia trách nhiệm về vận tải	43
III. Cước phí vận tải đối với giá cả hàng hóa xuất nhập khẩu	45
1. Ảnh hưởng của cước phí vận tải	45
2. Xác định giá cả hàng hóa	46
IV. Hệ thống tổ chức vận tải quốc tế của Việt Nam	48
V. Chính sách giao thông vận tải và sự cạnh tranh hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam	52
1. GTVT và sự cạnh tranh của cà phê Việt Nam	54
2. Tổ chức hóa dây chuyền vận chuyển và cạnh tranh của cà phê Việt Nam	54
A. Qua cảng	56
B. Đường vận tải biển	57
3. Chính sách vận tải – sự cạnh tranh của dây chuyền vận tải Việt Nam	57
A. So sánh giá vận tải	57
B. Vận tải nội địa : đường bộ và xe tải	59
C. Qua cảng	60
D. Vận tải biển	63
 Chương III : CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ BẰNG PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI BIỂN	 70
I. Đặc điểm, vị trí và phạm vi áp dụng của phương thức vận tải biển	70
1. Đặc điểm	70
2. Vị trí	72
3. Phạm vi áp dụng	73
II. Cơ sở vật chất kỹ thuật của phương thức vận tải biển	74
1. Tuyến đường vận tải	74

2. Cảng biển (Sea port)	76
A. Khái niệm	76
B. Phân loại cảng biển	76
C. Trang thiết bị của cảng biển	77
3. Tàu buôn (Merchant ship / Vessel)	79
A. Khái niệm và phân loại	79
B. Các đặc trưng kinh tế kỹ thuật của cảng biển	80
C. Phân loại tàu buôn chở hàng	85
III. Nghiệp vụ thuê tàu	87
1. Khái niệm và bản chất	87
2. Thị trường thuê tàu	88
3. Giá cước thuê tàu	89
4. Đặc điểm của tình hình thị trường thuê tàu	89
5. Các phương thức thuê tàu	91
A. Phương thức thuê tàu chợ	92
1.A.5. Khái niệm	92
2.A.5. Đặc điểm	92
3.A.5. Ưu nhược điểm	92
4.A.5. Vận đơn đường biển (Bill of Lading – B/L)	93
B. Phương thức thuê tàu chuyến (Voyage Charter)	152
C. Phương thức thuê tàu định hạn	182

Chương IV : CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ BẰNG PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

248

I. Chuyên chở hàng hóa thương mại quốc tế bằng đường hàng không	248
1. Đặc điểm của vận tải hàng không	248
2. Ưu nhược điểm	248
II. Các tổ chức và sự phân bố địa lý trong vận chuyển hàng không	250
1. Sơ lược về các tổ chức liên quan đến không vận	250
A. Các tổ chức quốc tế	250
B. Các tổ chức quốc gia	253
2. Sự phân bố địa lý trong vận tải hàng không	253

3. Sự khác nhau về thời gian – giờ tiêu chuẩn	256
4. Đường ranh giới ngày quốc tế (International Date Lines)	257
III. Quyền hạn, nghĩa vụ, trách nhiệm của người chuyên chở và người gửi hàng	258
1. Các công ước quốc tế	258
A. Quyền hạn, nghĩa vụ của người chuyên chở	258
B. Quyền hạn và nghĩa vụ của người gửi hàng/ người nhận hàng	259
2. Trách nhiệm của người chuyên chở	260
3. Người chuyên chở thực sự và người thầu chuyên chở	261
IV. Chứng từ trong vận chuyển hàng không	262
1. Vận đơn hàng không (Air waybill)	262
A. Chức năng của vận đơn hàng không	263
B. Nội dung của vận đơn hàng không	264
C. Phân phối vận đơn	267
2. Thư chỉ dẫn của người gửi hàng	267
3. Hóa đơn thương mại	268
V. Đại lý hàng hóa hàng không	268
1. Đại lý hàng hóa Iata (Iata Cargo Agent)	268
A. Đối với người gửi hàng	269
B. Đối với hãng hàng không	269
2. Người giao nhận hàng hóa hàng không (Airfreight Forwarder)	271
A. Góm hàng (Consolidation / Groupage)	271
B. Dịch vụ khác về hàng xuất – nhập khẩu	273
VI. Sơ lược về máy bay, sự vận tải hàng không và thiết bị chất hàng máy bay, giá cước hàng không	274
1. Các loại máy bay	274
2. Những điểm đặc biệt về xếp hàng máy bay	275
A. Sức chở (Payload)	275
B. Thiết bị chất hàng theo đơn vị – Unit Load Devices (uld)	276
3. Phương tiện làm hàng hóa hàng không	278
A. Xếp hàng và dỡ hàng	279
B. Vận tải	280
C. Những phương tiện làm tại bãi làm hàng	280

4. Hàng hóa đặc biệt	283
5. Cước hàng không	285
A. Công bố biểu cước	285
B. Cơ sở tính cước	286
C. Cơ sở giá cước và các loại giá cước	286
D. Cước thuê máy bay	289
E. Những thuật ngữ hàng không (Viết tắt)	290
VII. Cơ chế pháp lý áp dụng trong phương thức vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không. Trách nhiệm dân sự trong khiếu nại, bồi thường	291
1. Cơ chế pháp lý áp dụng trong phương thức vận chuyển hàng không	291
A. Nguồn luật quốc gia	292
B. Nguồn luật quốc tế	294
2. Trách nhiệm dân sự trong khiếu nại bồi thường	296
 Chương V : CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ BẰNG CÁC PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI KHÁC	 300
I. Vận tải đường sắt	300
1. Đặc điểm và tác dụng của vận tải đường sắt	300
2. Thể lệ chuyên chở hàng hóa của đường sắt Việt Nam	302
A. Hàng hóa và cước phí	302
B. Giấy gửi hàng đường sắt (Railroad Bill - R/B)	304
3. Đường sắt liên vận quốc tế	305
II. Vận tải ô tô	306
1. Đặc điểm của vận tải ô tô	306
2. Ưu nhược điểm	306
III. Chuyên chở hàng hóa bằng đường sông	308
1. Đặc điểm của vận tải đường sông	308
2. Ưu nhược điểm	309

Chương VI : CHUYÊN CHỞ CONTAINER TRONG VẬN TẢI QUỐC TẾ	311
I. Lịch sử phát triển và lợi ích của việc chuyên chở hàng hóa bằng container	311
1. Định nghĩa	311
2. Lịch sử phát triển	311
3. Ích lợi trong việc vận tải hàng hóa bằng container	313
A. Đối với người có hàng	313
B. Đối với người chuyên chở	313
C. Đối với người giao nhận	313
II. Container – Cảng container – Tàu chuyên dùng chở container	314
1. Container đường biển	314
2. Cấu trúc	315
3. Các kiểu loại container	317
4. Cảng bốc dỡ container	321
A. Phương tiện bốc dỡ vận chuyển container tại cảng	324
B. Hoạt động của khu cảng container	324
5. Tàu chuyên dùng chở container	325
A. Đặc điểm của tàu chuyên chở container	325
B. Phân loại tàu container	325
III. Nghiệp vụ vận chuyển container	328
1. Hoạt động của tàu chuyên chở container	328
A. Vận chuyển từ cảng đến cảng (Port to Port Shipment)	328
B. Vận chuyển liên hợp (Combined Transport)	328
2. Các phương thức gửi hàng bằng container	330
A. Gửi hàng bằng container (Full Container Load – FCL)	330
B. Gửi hàng lẻ (LCL / LCL – Less than a container load)	332
3. Cước phí container	334
A. Các yếu tố cấu thành cước phí container	334
B. Các loại kiểu cước container	334
C. Các vấn đề khác liên quan đến vấn đề phí (FCL)	335

PHẦN II

BẢO HIỂM VẬN TẢI QUỐC TẾ

Chương I : KHÁI NIỆM CHUNG VỀ BẢO HIỂM VẬN TẢI QUỐC TẾ	339
I. Sự cần thiết và lịch sử ra đời của bảo hiểm trên thế giới	340
II. Khái niệm về bảo hiểm	342
1. Định nghĩa	342
2. Bản chất của bảo hiểm	343
3. Tác dụng của bảo hiểm	343
4. Chức năng của bảo hiểm	343
III. Vai trò của bảo hiểm trong kinh doanh xuất nhập khẩu	344
Chương II : RỦI RO TRONG BẢO HIỂM VẬN TẢI QUỐC TẾ	346
I. Khái niệm	346
II. Phân loại	347
1. Phân loại theo nguồn gốc	347
2. Phân loại theo các điều kiện bảo hiểm	348
A. Nhóm rủi ro hàng hải (Marine Risks)	348
B. Nhóm các rủi ro đặc biệt (Extraneous Risks)	361
C. Nhóm rủi ro loại trừ	367
Chương III : TỔN THẤT TRONG BẢO HIỂM VẬN TẢI QUỐC TẾ	373
I. Khái niệm	373
II. Phân chia tổn thất	374
1. Căn cứ trên mức độ tổn thất	375
A. Tổn thất bộ phận	375
B. Tổn thất toàn bộ (Total Loss)	375
2. Căn cứ trên mối liên quan về quyền lợi giữa những người bảo hiểm	379

A. Tổn thất riêng (Particular Average)	379
B. Tổn thất chung (General Average)	380
C. Phân biệt sự khác nhau giữa tổn thất chung và tổn thất riêng	385
D. Ví dụ cụ thể phân biệt tổn thất riêng và tổn thất chung	385
Chương IV : CÁC ĐIỀU KIỆN BẢO HIỂM	388
I. Giới thiệu chung về các điều kiện bảo hiểm	388
II. Giới thiệu các luật áp dụng	389
1. Luật bảo hiểm hàng hóa 1906	389
2. Công ước Brussels, 1924	389
3. Quy tắc York – Antwerp 1974 và 1994 về tổn thất chung	390
III. Bộ điều khoản bảo hiểm 1963	390
1. Điều khoản không bảo hiểm tổn thất riêng (Fpa – Free from Particular Average)	391
2. Điều khoản bảo hiểm tổn thất riêng (Wa – With Particular Average)	394
3. Điều khoản bảo hiểm mọi rủi ro (All Risks)	397
IV. Bộ điều khoản bảo hiểm 1982	400
1. Điều khoản bảo hiểm ICC (c)	401
A. Các rủi ro được bảo hiểm (Risks covered)	401
B. Các loại trừ (Exclusions)	402
2. Điều khoản bảo hiểm ICC (b)	405
3. Điều khoản ICC (a)	409
V. Quy tắc chung 1990 của Việt Nam	409
PHỤ LỤC 1	411
PHỤ LỤC 2	463
PHỤ LỤC 3	474
TÀI LIỆU THAM KHẢO	503

Phần I :
VẬN TẢI QUỐC TẾ

CHƯƠNG I

KHÁI NIỆM CHUNG VỀ VẬN TẢI

I KHÁI NIỆM & VAI TRÒ CỦA VẬN TẢI TRONG NỀN KINH TẾ

1 KHÁI NIỆM

Trong xã hội chúng ta sự di chuyển vị trí của công cụ sản xuất, sản phẩm lao động và bản thân con người là một nhu cầu tất yếu và chỉ có ngành sản xuất vận tải mới thỏa mãn được nhu cầu này, do đó đứng về mặt kinh tế, người ta đưa ra khái niệm về vận tải như sau:

Vận tải là một hoạt động kinh tế có mục đích của con người nhằm thay đổi vị trí của hàng hóa và bản thân con người từ nơi này đến nơi khác bằng các phương tiện vận tải.

Căn cứ vào phạm vi sử dụng, vận tải được chia làm hai loại là vận tải công cộng và vận tải nội bộ.

- *Vận tải công cộng*: là một ngành sản xuất vật chất độc lập, chuyên kinh doanh về vận tải, tạo ra sản phẩm riêng biệt. Ở nước ta hệ thống vận tải công cộng bao gồm hai lực lượng vận tải là lực lượng vận tải trung ương và lực lượng vận tải địa phương.

- ✓ *Lực lượng vận tải trung ương*: gồm có các chuyên ngành như vận tải sắt, sông, ô tô, biển và vận tải hàng không thuộc Bộ Giao thông Vận tải, được tổ chức thành các hình thức Liên hiệp các Xí nghiệp trực thuộc Bộ. Trong các chuyên ngành vận tải này chỉ có vận tải sắt là quản lý đường sá, còn các chuyên ngành khác thì không, cho nên giá thành vận tải sắt thường cao bởi vì có tính đến chi phí đường sá. Ngoài ra từ năm 1985 ở nước ta còn có các hình

thức vận tải sông pha biển, làm nhiệm vụ vận chuyển sông biển trên các tuyến Bắc Nam...

✓ Lực lượng vận tải địa phương: do các Sở Giao thông công chánh quản lý bao gồm các Xí nghiệp Vận tải đường sông và ô tô. Đến năm 1987 một số địa phương đã xây dựng một số đội tàu riêng như HAMACO (HÀ NỘI), SÀI GÒN SHIP (TPHCM), QUẢNG NINH SHIP (Quảng Ninh)... Và hình thức quản lý các đội tàu này chưa thống nhất, có đội trực thuộc Sở Giao thông Công chánh như SÀI GÒN SHIP, có đội lại trực thuộc UBND Tỉnh như QUẢNG NINH SHIP.

- *Vận tải nội bộ*: chỉ phục vụ cho một ngành sản xuất nào đó, ví dụ: vận tải than trong xí nghiệp khai thác than, vận tải sợi trong nhà máy dệt, và sản phẩm của vận tải nội bộ là 1 bộ phận của sản phẩm toàn ngành.

Do đặc điểm địa lý - kinh tế các lực lượng vận tải của nước ta có phạm vi hoạt động khác nhau.

- *Vận tải sông*: mang tính khu vực, miền Bắc ở lưu vực sông Hồng và sông Thái Bình, miền Nam ở lưu vực sông Mê Kông, và tập trung vào các mặt hàng có khối lượng lớn, yêu cầu chất lượng vận tải không cao như: than, đá, cát, sỏi...

- *Vận tải sắt*: do mạng lưới đường sắt kém phát triển nên vận tải ô tô phải làm cả việc vận chuyển đường dài, thậm chí vận chuyển đường dài song song với đường sắt.

- *Vận tải biển*: mãi những năm sau này mới được chú ý đến, và hiện đang vươn lên đóng vai trò chủ đạo trong các lực lượng vận tải của nước ta (chúng ta sẽ có dịp tham khảo thêm về tình hình phát triển của loại hình vận tải này ở phần cuối của chương một).

- *Vận tải hàng không* cũng mới phát triển sau năm 1975 và chủ yếu là vận chuyển hành khách. Và do ngành hàng không Việt Nam vẫn còn được

nhà nước bảo hộ nên chưa thể bút phá để phát triển và bắt kịp vận tải hàng không của các nước trong khu vực và trên thế giới.

Đó là vài nét sơ lược về vận tải.

2 VAI TRÒ CỦA VẬN TẢI

Nhờ có vận tải mà con người chúng ta đã chinh phục được khoảng cách không gian, tạo ra khả năng sử dụng rộng rãi giá trị sử dụng của hàng hóa và thỏa mãn nhu cầu đi lại của con người. Do đó, vận tải đóng vai trò quan trọng và có tác dụng hết sức to lớn trong nền kinh tế. Chúng ta có thể thấy được vai trò của vận tải thể hiện qua các mặt sau đây.

Vận tải là một bộ phận không thể thiếu được của nền kinh tế: nếu ta xét toàn bộ nền kinh tế như một hệ thống thì hệ thống này chứa đựng hàng loạt các hệ thống con như: nông nghiệp, công nghiệp, vận tải, xây dựng... Các hệ thống con này quan hệ chặt chẽ với nhau trong một tổng thể thống nhất làm ra toàn bộ sản phẩm xã hội. Và người ta nói rằng "...Vận tải là một hệ thống con của nền kinh tế." Thật vậy, các ngành sản xuất trong nền kinh tế sẽ không thể hoạt động được bình thường nếu như thiếu vận tải.

Vận tải thỏa mãn nhu cầu chuyên chở của toàn xã hội, khi nói đến vận tải, nhất thiết chúng ta phải đề cập đến hai vấn đề: khối lượng vận chuyển (tấn hàng hóa, số lượng hành khách) và số sản phẩm vận tải (lượng luân chuyển hàng hóa hoặc hành khách). Trong hai chỉ tiêu này thì khối lượng vận chuyển có ý nghĩa quan trọng hơn vì nó thể hiện sự đáp ứng của vận tải đối với nhu cầu vận chuyển của ngành sản xuất trong nền kinh tế và sự thỏa mãn nhu cầu đi lại của con người. Sự đáp ứng này có thể mô tả thông qua hệ số vận chuyển (K_i).

K_i : là nhu cầu đối với vận tải của ngành (i) để làm ra 1 đơn vị sản phẩm.

Khi xác định chung cho toàn bộ nền kinh tế, hệ số vận chuyển sẽ là:

- Đối với vận chuyển hàng hóa: hệ số vận chuyển được tính bằng tỉ số giữa khối lượng vận chuyển chia cho tổng khối lượng sản phẩm làm ra trong cùng thời kỳ.

- Đối với vận chuyển hành khách: hệ số vận chuyển được gọi là hệ số đi lại của người dân và được tính bằng số *hành khách x km* bình quân cho 1 người.

Nhu cầu đối với vận tải của toàn bộ nền kinh tế được xác định theo công thức:

$$Q = \sum K_i Q_i \text{ (tấn)}$$

Trong đó: Q_i : là số sản phẩm của ngành i .

i : là số ngành trong nền kinh tế.

K_i : hệ số vận chuyển của ngành i .

Như vậy giữa tổng sản phẩm xã hội $\sum Q_i$ và khối lượng vận chuyển có mối quan hệ chặt chẽ. Bao giờ khối lượng vận chuyển cũng lớn hơn tổng sản phẩm xã hội và tốc độ tăng khối lượng vận chuyển bao giờ cũng cao hơn tốc độ tăng của tổng sản phẩm xã hội. Đó là quy luật phát triển kinh tế.

Trong đời sống kinh tế xã hội hiện đại, vai trò của vận tải không ngừng nâng cao, đó là khuynh hướng phát triển chung của vận tải. Nó được thể hiện qua sự không ngừng tăng lên của hệ số vận chuyển và hệ số đi lại.

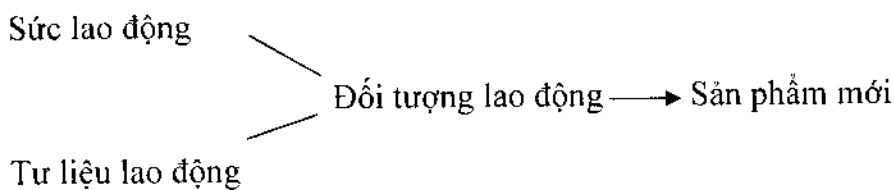
Mối quan hệ giữa vận tải và các ngành sản xuất khác được dùng để đánh giá trình độ phát triển kinh tế thông qua số tấn hàng vận chuyển bình quân cho người dân của một nước.

Ví dụ: ở các nước công nghiệp có 40-60 tấn vận chuyển/ người, ở các nước nông nghiệp có 20-30 tấn vận chuyển/ người, các nước lạc hậu con số này < 10 tấn vận chuyển/ người.

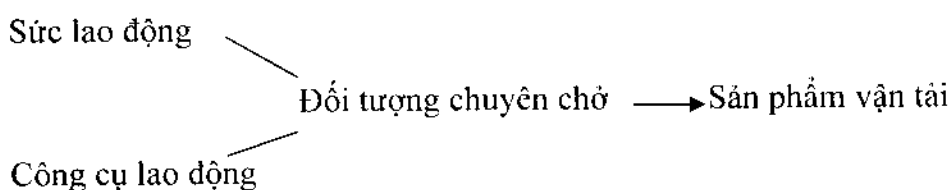
II VẬN TẢI LÀ NGÀNH SẢN XUẤT VẬT CHẤT ĐẶC BIỆT

Vận tải là một ngành sản xuất vật chất

Một quá trình sản xuất bất kỳ muốn tiến hành được phải có đầy đủ 3 yếu tố.



Một quá trình sản xuất vận tải cũng bao gồm đầy đủ ba yếu tố:



Như vậy quá trình sản xuất vận tải cũng bao gồm đầy đủ ba yếu tố giống như bất kỳ một quá trình sản xuất nào khác cho nên khi “Bàn về Giao thông Vận tải” người ta (C.Mác) đã khẳng định “Vận tải là ngành sản xuất vật chất thứ tư”.

Vận tải là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt

Bên cạnh đặc điểm chung giống như các ngành sản xuất vật chất khác, vận tải còn có những đặc điểm riêng biệt:

- Quá trình sản xuất trong vận tải là quá trình tác động về mặt không gian lên đối tượng chuyên chở chứ không phải là quá trình tác động về mặt kỹ thuật lên đối tượng lao động. Ví dụ: một nhà máy chế tạo thiết bị từ sắt, thép, nguyên vật liệu qua quá trình sản xuất tạo thành các chi tiết, thiết bị máy móc. Sản phẩm mới đã trải qua quá trình tác động về mặt kỹ thuật.

- Sản phẩm của ngành sản xuất vận tải cũng mang hai thuộc tính của hàng hóa là giá trị và giá trị sử dụng nhưng bản chất của nó là sự thay đổi vị trí của đối tượng chuyên chở.

- Sản phẩm vận tải là vô hình: nó không có hình dáng, kích thước cụ thể, không tồn tại độc lập ngoài quá trình sản xuất mà nó được hình thành và tiêu thụ ngay trong quá trình sản xuất. Khi quá trình vận tải kết thúc thì sản phẩm vận tải cũng được tiêu dùng ngay (cho nên con người chỉ có thể quy nó vào khái niệm để tính toán như *tấn*, *tấn x km*, *hành khách*, *hành khách x km*).

- Vận tải không có khả năng dự trữ sản phẩm (các ngành sản xuất vật chất khác có thể sản xuất ra một số sản phẩm để dự trữ nhằm thỏa mãn nhu cầu tăng lên đột xuất): còn trong sản xuất vận tải để thỏa mãn nhu cầu chuyên chở tăng lên đột xuất người ta chỉ có thể dự trữ năng lực chuyên chở của công cụ vận tải.

Những đặc điểm chung và riêng trên đây của vận tải đã cho phép kết luận vận tải không chỉ là một ngành sản xuất vật chất độc lập, mà còn là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt. Hoặc theo các nhà kinh tế tư bản, *vận tải là một ngành cung cấp dịch vụ quan trọng*.

III CÁC YẾU TỐ CẤU THÀNH TRONG SẢN XUẤT VẬN TẢI

Sức lao động của con người thông qua công cụ vận tải để tác động lên đối tượng chuyên chở, tạo ra sản phẩm vận tải. Để thực hiện quá trình sản xuất này đòi hỏi phải có đầy đủ các yếu tố về tổ chức, kỹ thuật, kinh tế... Đó là các yếu tố cấu thành của quá trình sản xuất vận tải, bao gồm công cụ vận tải, đối tượng chuyên chở, khoảng cách vận tải, chi phí vận tải. Sau đây ta sẽ xem xét từng yếu tố.

1 CÔNG CỤ VẬN TẢI

Công cụ vận tải là công cụ lao động chủ yếu trong sản xuất vận tải, nó là cơ sở để đánh giá năng lực của một đơn vị vận tải. Công cụ vận tải của

mỗi phương thức vận tải có kết cấu, đặc trưng và hình thức chuyển động khác nhau. nhưng về cơ bản công cụ vận tải gồm hai khối: sức kéo và sức chở.

Ở những công cụ vận tải sắt và sông, hai khối này được chia thành hai phần riêng biệt là phương tiện kéo và phương tiện chở. Còn ở công cụ vận tải biển, ô tô, hàng không hai khối này được gắn liền trong một phương tiện. Trong phạm vi tổng quát, chúng ta không xem xét phân loại chi tiết phương tiện vận tải, nó thuộc lĩnh vực chuyên môn hẹp và rất đa dạng, ở đây chúng ta chỉ xem xét hai khối: sức kéo và sức chở.

- Sức kéo: theo nguồn động lực người ta phân thành 4 loại:
 - ✓ Động lực tự nhiên (Natural Power): gió, sức vật kéo được sử dụng trong vận tải thô sơ: lợi dụng sức gió để chạy thuyền buồm, dòng chảy của sông để thả bè hoặc xe ngựa kéo, xe bò kéo, thậm chí cả sức người (xích lô).
 - ✓ Động cơ hơi nước (Steam): trong nguồn động lực hiện đại loại động cơ này xuất hiện sớm nhất, nhưng hiệu suất thấp (8-10%) do đó mức độ tiêu hao năng lượng lớn.
 - ✓ Động cơ đốt trong: động cơ xăng (Motor) và động cơ (Diesel), hiệu suất cao gấp 3 lần động cơ hơi nước (32%), tốc độ chạy của phương tiện vận tải cao.
 - ✓ Trong vận tải hàng không bên cạnh động cơ piston người ta đã dùng động cơ phản lực.
 - ✓ Động cơ điện (Electrical Power): dùng trong vận tải đường bộ, đòi hỏi mạng điện ngầm hoặc treo để cung cấp năng lượng (dùng cho vận tải thành phố).
 - ✓ Ngoài ra còn một loại động cơ hiện đại sử dụng năng lượng hạt nhân (Nucleus Power) dùng cho thí nghiệm khoa học và cho tàu phá băng.

- Sức chở: là nơi để chứa hàng (hoặc chỗ ngồi của hành khách). Các phương tiện chở khách và chở hàng có thiết kế, chế tạo đặc biệt, trang bị rất khác nhau, công cụ chở khách có yêu cầu cao về mặt an toàn và tiện nghi cho hành khách trong chuyến đi, còn công cụ chở hàng có yêu cầu bảo đảm an toàn cho hàng hóa, tránh mất mát, biến chất, hư hỏng...

Để đánh giá đặc điểm kinh tế kỹ thuật của một công cụ vận tải, người ta dùng hai chỉ tiêu sau:

- *Năng lực chuyên chở*: là khối lượng hàng hóa hoặc số hành khách tối đa mà công cụ vận tải chở được trong một thời gian nhất định.

$$C_p = W \times N_r$$

C_p : năng lực chuyên chở (tấn hoặc số hành khách).

W : trọng tải (hoặc sức chở): là khối lượng hàng hóa hoặc số lượng hành khách tối đa mà công cụ vận tải có thể chở được an toàn trong một chuyến.

N_r : vòng quay của công cụ vận tải trong thời gian tương ứng.

- *Hệ số dung tích*: khả năng chứa hàng của công cụ vận tải được thể hiện bằng hệ số dung tích, hệ số dung tích là đại lượng biểu thị mối quan hệ tỉ lệ giữa dung tích và trọng lượng tịnh của công cụ vận tải.

$$F_s = \frac{SC (m^3, cuft)}{W (T)}$$

Hệ số này chỉ rõ 1 tấn trọng tải tịnh tương ứng với bao nhiêu đơn vị thể tích trong dung tích chứa hàng của công cụ vận tải.

2 ĐỐI TƯỢNG CHUYÊN CHỞ

Đối tượng chuyên chở của vận tải là hàng hóa và hành khách: từ góc độ vận tải, hàng hóa được phân thành các loại khác nhau. Việc phân loại

hàng hóa có ý nghĩa trong việc xây dựng chế độ cước phí, sử dụng công cụ vận tải, phương tiện xếp dỡ... Dưới đây là một số cách phân loại hàng hóa chủ yếu:

- Căn cứ vào tính chất của hàng hóa:

- ✓ Hàng khô (Dry Cargo): bao gồm tất cả hàng hóa ở thể rắn, được chuyên chở dưới dạng có bao bì hoặc không có bao bì.
- ✓ Hàng lỏng (Liquid Cargo): bao gồm tất cả các loại hàng hóa ở thể lỏng được chuyên chở dưới dạng không có bao bì và bằng những công cụ vận tải chuyên dùng.

Lưu ý: hàng hóa ở thể lỏng đóng trong chai, thùng... đối với vận tải được xem là hàng khô.

- Căn cứ vào bao bì hàng hóa:

- ✓ Hàng rời (Grain Cargo)
- ✓ Hàng đóng gói (Bale Cargo)

- Căn cứ vào đặc điểm chuyên chở và xếp dỡ:

- ✓ Hàng có khối lượng lớn (Bulk Cargo): là những hàng có khối lượng lớn được chuyên chở dưới dạng không bao bì.
- ✓ Hàng bách hóa (General Cargo): những thành phẩm, bán thành phẩm có giá trị cao thường được chuyên chở dưới dạng có bao bì (hàng có khối lượng lớn mà đóng vào bao: xi măng đóng bao, ngũ cốc đóng bao trong vận tải vẫn xếp là hàng bách hóa).

- Căn cứ vào kích thước của hàng hóa:

- ✓ Hàng trọng lượng (hoặc hàng nặng: Deadweight Cargo).
- ✓ Hàng công kênh (hoặc hàng nhẹ: Measurement Cargo).

Căn cứ của cách phân loại hàng hóa này được xác định qua hệ số thể tích, tức là mối quan hệ tỉ lệ giữa thể tích và trọng lượng của hàng hóa.

$$CFS = \frac{M (m^3, \text{cuft})}{W (T)}$$

Hệ số này cho thấy một tấn trọng lượng tương ứng với bao nhiêu đơn vị thể tích của hàng hóa, phản ánh khả năng xếp hàng trong dung tích chứa hàng của công cụ vận tải. Trong vận tải biển qui định:

$CFS > 1m^3/\text{tấn}$: hàng cồng kềnh

$CFS \leq 1m^3/\text{tấn}$: hàng nặng

(với vận tải ô tô giới hạn này là $2,5m^3/\text{tấn}$).

Muốn sử dụng hết trọng tải lẫn dung tích của công cụ vận tải để giảm chi phí vận tải, người ta phải lựa chọn loại hàng có hệ số thể tích tương đương với hệ số dung tích của công cụ vận tải hoặc kết hợp giữa hàng nặng và hàng nhẹ.

- Căn cứ vào khả năng thích ứng đối với vận tải:

- ✓ Khả năng thích ứng tự nhiên đối với vận tải: căn cứ vào tính chất vật lí, hóa, sinh của hàng hóa. Các loại hàng hóa mau hỏng, nguy hiểm, dễ vỡ, dễ cháy... có khả năng thích ứng tự nhiên đối với vận tải kém hơn so với các loại hàng hóa khác.

- ✓ Khả năng thích ứng kĩ thuật đối với vận tải: rút ra từ hình dáng, kích thước của hàng hóa. Các kiện hàng quá lớn, quá dài, các loại hàng cồng kềnh có khả năng thích ứng kĩ thuật đối với vận tải kém hơn các loại hàng hóa khác.

- ✓ Khả năng thích ứng kinh tế đối với vận tải: rút ra từ giá trị của hàng hóa. Hàng có giá trị cao thì khả năng thích ứng càng nhỏ vì yêu cầu bảo vệ, chăm sóc đặc biệt hơn trong quá trình chuyên chở.

3 KHOẢNG CÁCH VẬN TẢI

Quá trình chuyên chở được bắt đầu tại địa điểm gửi hàng và kết thúc tại địa điểm nhận hàng, giữa hai địa điểm đó hình thành một khoảng cách nhất định. Trong vận tải người ta có 4 khái niệm về khoảng cách như sau.

- Khoảng cách không gian: là khoảng cách ngắn nhất (đường thẳng không gian) của hai điểm vận tải.
- Khoảng cách chuyên chở: là chiều dài của tuyến đường được hình thành giữa hai điểm vận tải (đo bằng km hoặc mile).
- Khoảng cách thời gian: là thời gian cần thiết để chuyên chở hàng hóa giữa hai điểm vận tải.
- Khoảng cách kinh tế: là chi phí cần thiết bỏ ra để tiến hành chuyên chở hàng hóa giữa hai điểm vận tải.

Trong đó khoảng cách chuyên chở là yếu tố để xác định chỉ tiêu sản lượng sản phẩm: có 2 loại chỉ tiêu.

- *Chỉ tiêu khối lượng hàng hóa vận chuyển*: được biểu thị bằng số tấn hàng chuyên chở được trong một thời gian nhất định.
- *Chỉ tiêu khối lượng hàng hóa luân chuyển*: biểu thị bằng số tấn x km hoặc tấn x mile thực hiện được trong một thời gian nhất định, tức là có xét đến yếu tố chiều dài chuyên chở.

$$P = \sum QL$$

Q: khối lượng hàng hóa chuyên chở (T).

L: khoảng cách chuyên chở (km hoặc mile).

4 THỜI GIAN TRONG VẬN TẢI

Yếu tố thời gian trong vận tải có thể nghiên cứu dưới hai dạng khái niệm khác nhau, đối với người chuyên chở đó là thời gian quay vòng của công cụ vận tải (Rounding Time - Tr), đối với chủ hàng đó là thời gian giao hàng (Forwarding Time - Tf).

Thời gian quay vòng của một công cụ vận tải bao gồm các yếu tố thời gian sau:

- Thời gian chuyên chở hàng hóa trên đường: phụ thuộc tốc độ (Vk) của công cụ vận tải, chiều dài tuyến đường (L).
- Thời gian công cụ vận tải dừng tại các điểm vận tải để xếp dỡ hoặc để thực hiện các nghiệp vụ khác: phụ thuộc năng suất của phương tiện xếp dỡ, chất lượng phục vụ tại các điểm vận tải và trình độ tổ chức của người chuyên chở.
- Thời gian công cụ vận tải chạy không hàng: phụ thuộc trình độ tổ chức của người làm công tác vận tải.

Rút ngắn thời gian quay vòng của công cụ vận tải thực chất là giảm bớt mọi thời gian hao phí phi sản xuất và tăng tốc độ của công cụ vận tải. Tức là đồng thời rút ngắn các yếu tố thời gian chuyên chở hàng hóa trên đường, sử dụng phương tiện xếp dỡ có năng suất cao, kết hợp hàng hai chiều...

Thời gian giao hàng (Forwarding Time, Tf): thời gian giao hàng được tính từ khi bắt đầu xếp hàng lần đầu tiên lên công cụ vận tải cho đến khi kết thúc việc dỡ hàng và giao cho người nhận, bao gồm:

- Thời gian xếp hàng lên công cụ vận tải.
- Thời gian chuyên chở hàng hóa.
- Thời gian dỡ hàng khỏi công cụ vận tải.

- Thời gian công cụ vận tải dừng lại các điểm vận tải không kể đến thời gian xếp dỡ.
- Thời gian hàng hóa chờ đợi công cụ vận tải ở điểm gửi hàng đầu tiên.

Việc rút ngắn thời gian giao hàng có lợi cho chủ hàng, góp phần giảm hao hụt, đưa hàng vào tiêu dùng kịp thời, thu tiền nhanh, quay vòng vốn nhanh, giảm lãi suất ngân hàng, tạo điều kiện giành thị trường tiêu thụ... Việc rút ngắn thời gian giao hàng phụ thuộc vào đặc điểm của phương thức vận tải được sử dụng và trình độ tổ chức giao hàng của chủ hàng.

5 CHI PHÍ TRONG VẬN TẢI

Khoảng cách kinh tế trong vận tải biểu hiện chi phí vận tải. Ta có thể nghiên cứu khái niệm này theo ba dạng sau.

- Chi phí xã hội của sản phẩm vận tải: tức là giá trị của sản phẩm vận tải. Vận tải là một ngành sản xuất vật chất nên sản phẩm của nó cũng mang 2 thuộc tính của hàng hóa là giá trị và giá trị sử dụng.

+ Giá trị của sản phẩm vận tải được đo bằng lượng lao động xã hội cần thiết để sản xuất ra chúng (tức là sức lao động hao phí để di chuyển đối tượng chuyên chở).

$$G_v = c + v + m$$

- + Giá trị sử dụng: là sự thỏa mãn nhu cầu nhất định của con người.

Vận tải không làm tăng giá trị sử dụng của hàng hóa chuyên chở mà chỉ làm tăng chất lượng giá trị sử dụng của chúng (giá trị sử dụng của hàng hóa tại nơi sản xuất chỉ ở dạng tiềm năng đối với người tiêu dùng, sau khi được chuyển đến nơi tiêu dùng, giá trị sử dụng mới trở thành thực tế).

- Chi phí sản xuất của sản phẩm vận tải: tức là giá thành của xí nghiệp vận tải, là chi phí lao động sống và vật hóa mà xí nghiệp

vận tải phải bỏ ra để sản xuất ra sản phẩm vận tải bao gồm chi phí sản xuất toàn bộ và chi phí sản xuất một đơn vị sản phẩm, và chúng ta chỉ xét đến một loại là chi phí cho một đơn vị sản phẩm. Chi phí sản xuất cho một đơn vị sản phẩm vận tải bằng chi phí sản xuất toàn bộ chia cho tổng khối lượng sản phẩm sản xuất được. Nó phụ thuộc vào các yếu tố:

- ✓ Khoảng cách chuyên chở: là căn cứ lựa chọn phương tiện vận tải thích hợp.
 - ✓ Đặc điểm hàng hóa chuyên chở.
 - ✓ Phương thức vận tải sử dụng để chuyên chở.
 - ✓ Khả năng sử dụng trọng tải, dung tích của công cụ vận tải.
 - ✓ Qui mô sản xuất của xí nghiệp vận tải.
- Chi phí vận tải do chủ hàng chịu: trong vận tải hàng hóa chủ hàng quan tâm trước hết là toàn bộ chi phí liên quan đến quá trình chuyên chở hàng hóa từ nơi gửi hàng đến nơi nhận hàng, tức là chi phí giao hàng. Bao gồm: cước phí, phí xếp dỡ, kho bãi, bảo quản, bảo hiểm, trong đó cước phí vận tải chiếm tỉ lệ lớn nhất và có ý nghĩa quyết định nhất trong sản xuất vận tải, được nghiên cứu dưới dạng giá cả của sản phẩm vận tải.

Trong nền kinh tế thị trường, giá cả biến động dưới áp lực của quan hệ cung cầu. Trên cơ sở đó giá cả dao động xung quanh giá trị và có tác dụng lập lại trạng thái cân bằng của quan hệ cung cầu. Sản phẩm vận tải cũng được trao đổi trên thị trường vận tải theo một giá cả nhất định. giá cả của sản phẩm vận tải là sự biểu hiện bằng tiền của giá trị sản phẩm vận tải, giá cả này là giá cước vận tải hoặc đối với vận tải biển đó là giá cước thuê tàu.

IV CHÍNH SÁCH VẬN TẢI VIỆT NAM TRONG BỐI CẢNH CHUYỂN ĐỔI KINH TẾ

Việt Nam có vị trí địa lý đặc biệt trong cùng Đông Nam Á. Với diện tích 330.000 km², trải dài trên 1.600 km bờ biển và một hệ thống sông ngòi chằng chịt, Việt Nam có đủ điều kiện để phát triển các loại vận tải khác nhau: đường bộ, đường thủy, đường biển, đường sắt, đường hàng không,... Tuy nhiên hệ thống vận tải của Việt Nam còn mang đậm dấu ấn của một nước đang phát triển: cơ sở hạ tầng yếu kém, phương tiện vận tải lạc hậu, năng suất thấp,... Sau khi có chính sách mở cửa kinh tế, tình trạng của ngành giao thông vận tải đã phần nào được cải thiện. Tuy nhiên sự phát triển của ngành giao thông vận tải đến nay nói chung vẫn chưa đáp ứng đầy đủ cho nhu cầu phát triển của đất nước.

Dưới đây là một số nét về tác động của chính sách đổi mới kinh tế đối với ngành giao thông vận tải hàng hóa trong những năm qua, đặc biệt đối với ngành vận tải đường bộ, tàu biển và cảng, từ đó kiến nghị một số biện pháp nhằm định hướng cho sự phát triển của ngành này trong những năm tới.

1 CÁC ĐỊNH CHẾ

Như đã trình bày ở trên, sự phát triển của ngành giao thông vận tải còn chưa đồng bộ với nhu cầu phát triển kinh tế của đất nước. Có thể chỉ ra đây một số nguyên nhân của tình trạng này là:

- Chưa khuyến khích các thành phần kinh tế (nhất là tư nhân) tham gia vào việc phát triển ngành giao thông vận tải.

Trước khi có sự chuyển đổi kinh tế thì lĩnh vực vận tải hàng hóa chủ yếu là do khu vực quốc doanh và hợp tác xã đảm trách. Khu vực tư nhân chiếm một tỷ trọng rất nhỏ trong từng ngành. Kể từ năm 1987, tỷ trọng của khu vực tư nhân trong ngành đã tăng lên, nhất là đối với vận tải đường bộ và đường sông. Hiện tại, khu vực tư nhân chiếm đại bộ phận trong lĩnh vực vận tải đường bộ và đường sông và ngày càng tỏ ra có ưu thế cạnh tranh hơn so với khu vực nhà nước. Tuy nhiên, sự phát triển của khu vực tư nhân còn

mang tính chất tự phát, manh mún. Sự không nhất quán rõ ràng về mặt pháp lý cũng phần nào hạn chế sự phát triển của khu vực tư nhân (tư nhân có phương tiện vận tải nhưng phải hoạt động dưới danh nghĩa quốc doanh hay hợp tác xã).

- Chính sách thuế áp dụng trong ngành chưa đủ sức khuyến khích sự phát triển của khu vực tư nhân (sẽ trình bày chi tiết ở phần sau). Đặc biệt trong ngành vận tải đường bộ và đường sông, tiêu cực phí rất lớn và gần đây đang thu hút sự chú ý của công luận cũng là một yếu tố góp phần hạn chế sự phát triển lành mạnh của ngành.

Đối với ngành vận tải biển và cảng, khu vực nhà nước hoàn toàn thống trị. Trong những năm gần đây, có một số công trình xây dựng cảng được đầu tư bằng nguồn vốn nước ngoài (Phước Mai, Long Thành, Chinfon...). Tuy nhiên các công trình này vẫn chưa phát huy tác dụng. Hiện tại Việt Nam chưa có cảng biển tư nhân, và việc kinh doanh khai thác cảng biển cũng hoàn toàn do khu vực nhà nước đảm trách.

- Cơ sở hạ tầng yếu kém.

So với các nước kém phát triển khác thì mật độ đường sá của Việt Nam là cao, nhưng về chất lượng thì lại rất thấp. Chỉ có 57,8% đường trải nhựa, vận tốc trung bình của xe chạy trên đường chỉ đạt 20 – 25 km/h, 95% đường sá Việt Nam chỉ có một làn xe và 26,2% đường quốc lộ là có trên 2 làn xe. Trọng tải của hệ thống cầu cũng rất thấp (chỉ có 20% số cầu là chịu được trọng tải trên 13 tấn). Đa số cầu rất nhỏ, hẹp và rất nhiều nơi trên đường quốc lộ còn phải dùng phà.

Nằm trên đường giao lưu của các tuyến đường hàng hải lớn, nhưng hệ thống cảng của Việt Nam còn nhỏ bé. Ngoại trừ cảng Sài Gòn, Phú Mỹ, và Cái Lân có thể cho phép các tàu ra vào trên 20.000 tấn, các cảng khác chỉ có khả năng tiếp nhận các tàu dưới 10.000 tấn.

Ngành vận tải tàu biển Việt Nam có khoảng 300 tàu trên 20 DWT, trong số đó chỉ có 17% có trọng tải trên 3.000 DWT và 6% trong số này có

vận tải trên 10.000 DWT. Với một năng lực vận tải tàu biển nhỏ bé như vậy, Việt Nam gặp rất nhiều khó khăn trong việc cạnh tranh với các đội tàu biển của các nước khác trong khu vực.

Sự yếu kém về cơ sở hạ tầng là trở ngại căn bản cho sự phát triển giao thông vận tải nước ta.

- Trình độ quản lý yếu kém.

Ngành vận tải - nhất là ngành vận tải đường sông và đường bộ - của nước ta còn rất phân tán. Phần lớn các xí nghiệp khai thác vận tải và hợp tác xã có quy mô nhỏ, lực lượng vận tải tư nhân với quy mô 1- 2 xe chiếm tỷ trọng đáng kể trong ngành. Tình trạng này dẫn đến kết quả là năng suất của ngành vận tải thấp, việc đổi mới phương tiện gặp nhiều khó khăn và sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các chủ phương tiện.

Năng lực quản lý của cán bộ trong ngành còn yếu kém, các luật lệ quy định của ngành còn chưa được tuân thủ một cách đúng mực. Do đó, vận tải trở thành một ngành có rất nhiều rủi ro, đã hạn chế sự đầu tư của các thành phần kinh tế đối với lĩnh vực này.

Sự phân bố của ngành giao thông vận tải không đồng đều giữa các vùng trong nước. Ở vùng nông thôn, miền núi, hoạt động vận tải còn rất yếu kém trong khi vùng đô thị thì hoạt động vận tải rất tập trung.

Kiến thức của các cán bộ quản lý (về mặt kỹ thuật lẫn kinh tế) còn rất hạn chế, nhất là trong lĩnh vực vận tải biển và cảng.

2 PHÂN TÍCH DIỄN TIẾN CỦA CHÍNH SÁCH THUẾ VÀ CHÍNH SÁCH ĐẦU TƯ ĐỐI VỚI NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI

Sau khi chính sách đổi mới kinh tế được áp dụng nhất là sau cuộc khủng hoảng của các nước XHCN Đông Âu, sự phát triển của nền kinh tế

Việt Nam là đáng khích lệ, trong đó có ngành giao thông vận tải. Trong phần này chúng ta sẽ phân tích tác động của chính sách đầu tư và chính sách thuế đối với sự phát triển của ngành vận tải hàng hóa của Việt Nam trong thời gian vừa qua.

Số lượng hàng vận tải không ngừng tăng lên trong các năm qua. Từ 1990 đến 2004 lượng hàng hóa vận tải đã tăng lên hơn 3,5 lần. Đây không chỉ là kết quả của sự tăng trưởng kinh tế mà còn là kết quả của việc áp dụng chính sách đầu tư và chính sách thuế đối với ngành.

- Tác động của chính sách thuế:

Thông qua biểu thuế xuất nhập khẩu các hàng hóa có liên quan đến ngành giao thông vận tải hàng hóa, người ta thấy rằng nhà nước có một chính sách đãi ngộ rất lớn đối với ngành này. Chính sách của nhà nước là ưu tiên đối với phương tiện vận tải có trọng tải lớn và khuyến khích việc lắp ráp các phương tiện vận tải tại Việt Nam. Nếu so sánh thuế suất nhập khẩu đối với ô tô con là 150% - 200% thì có thể thấy được sự ưu đãi rất lớn của nhà nước đối với ngành vận tải đường bộ.

- Tác dụng của đầu tư với ngành giao thông vận tải:

Ngành giao thông vận tải là một lĩnh vực đòi hỏi vốn đầu tư rất lớn, thời gian đầu tư lâu dài và thời gian thu hồi vốn chậm. Trong thời gian vừa qua, ngoài nguồn vốn đầu tư của ngân sách, nhà nước đã chú trọng huy động nguồn vốn viện trợ vay của nước ngoài để đầu tư cho cơ sở hạ tầng của ngành giao thông vận tải. Ngoài ra, sự huy động vốn của nhân dân với phương thức nhà nước và nhân dân cùng làm cũng đã góp phần rất lớn trong việc đầu tư cho các ngành giao thông vận tải. Vốn đầu tư của nhà nước qua các năm không ngừng tăng lên. Trong vòng 5 năm từ 1995 – 2000 vốn đầu tư của nhà nước tăng lên gần 3 lần. Đây là một yếu tố rất quan trọng thúc đẩy sự tăng trưởng của các ngành giao thông vận tải trong những năm vừa qua.

3 TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH ĐỔI MỚI KINH TẾ ĐỐI VỚI KHU VỰC VẬN TẢI HÀNG HÓA QUỐC DOANH & TƯ NHÂN

Có một sự thay đổi rất lớn về cơ cấu hàng hóa vận chuyển của ngành vận tải hàng hóa giữa khu vực nhà nước và khu vực tư nhân theo xu hướng khu vực nhà nước ngày càng thu hẹp, khu vực tư nhân ngày càng phát triển.

Trong khu vực quốc doanh thì sự thay đổi về cơ cấu hàng hóa vận chuyển cũng có sự khác biệt. Trong khi khối lượng hàng hóa vận chuyển của khu vực quốc doanh trung ương tăng nhẹ thì khối lượng hàng hóa vận chuyển của khu vực quốc doanh địa phương lại giảm rất mạnh (năm 1995 chỉ còn 35% so với năm 1990). Điều này có thể lý giải bằng quá trình tư nhân hóa trong lực lượng vận tải quốc doanh địa phương. Nhìn chung, lực lượng vận tải quốc doanh địa phương có quy mô sản xuất nhỏ, hiệu quả kinh tế thấp nên việc tư nhân hóa khá dễ dàng và nhanh chóng. Hiện tại, lực lượng vận tải quốc doanh địa phương chiếm tỷ trọng rất thấp trong khối lượng vận chuyển hàng hóa chung của cả nước.

Trong quá trình chuyển đổi kinh tế thì khối lượng hàng hóa vận chuyển của khu vực quốc doanh trung ương không giảm. Đây là kết quả của sự tăng trưởng trong ngành vận tải đường biển, đường sắt và đường hàng không, mà khu vực quốc doanh trung ương chiếm vị trí độc quyền. Mặc dù có sự giảm sút về khối lượng vận tải đường bộ, nhưng khối lượng vận tải của các loại hình vận tải hàng hóa khác tăng lên nên khu vực quốc doanh trung ương vẫn có sự gia tăng nhẹ về khối lượng hàng hóa vận chuyển trong những năm vừa qua.

Đối với khu vực vận tải tư nhân, sự gia tăng khối lượng hàng hóa vận chuyển chứng tỏ sự chuyển đổi kinh tế đã tạo điều kiện cho phép khu vực này phát triển và khẳng định vị trí của khu vực tư nhân trong ngành vận tải hàng hóa, nhất là đối với vận tải đường bộ và đường sông.

Trong khi khối lượng hàng hóa vận chuyển của khu vực tư nhân chiếm tỷ trọng rất cao trong nền kinh tế, thì khối lượng hàng hóa luân

chuyển của khu vực này lại chiếm tỷ trọng rất thấp. Đối với khu vực quốc doanh trung ương, ta thấy tình trạng diễn ra ngược lại: khối lượng hàng hóa vận chuyển thấp nhưng khối lượng hàng hóa luân chuyển lại cao. Tình trạng này xảy ra là do khu vực vận tải tư nhân tuy khối lượng vận tải lớn nhưng chủ yếu là hoạt động ở cự ly gần nên khối lượng hàng hóa luân chuyển thấp. Ngược lại khu vực vận tải quốc doanh trung ương thì khối lượng vận chuyển thấp, nhưng chủ yếu là hoạt động ở cự ly dài (đường biển, đường sắt, hàng không,...) nên khối lượng hàng hóa luân chuyển lại chiếm tỷ trọng cao.

Tóm lại qua phân tích trên, chúng ta thấy rằng chính sách mở cửa kinh tế đã tác động rất lớn đến sự phát triển của ngành giao thông vận tải. Mặc dù còn rất nhiều hạn chế, nhưng ngành giao thông vận tải nói chung và ngành vận tải hàng hóa nói riêng đang phát triển theo hướng tích cực, góp phần rất lớn trong công cuộc công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

Để ngành vận tải hàng hóa phát triển mạnh hơn nữa, đáp ứng cho nhu cầu phát triển kinh tế đất nước, chúng ta có thể đề cập một số kiến nghị sau đây:

- Tiếp tục mở rộng việc cổ phần hóa các doanh nghiệp vận tải quốc doanh theo chủ trương của nhà nước.
- Tạo điều kiện tốt để khu vực vận tải ngoài quốc doanh phát triển, khuyến khích thành lập các doanh nghiệp vận tải tư nhân.
- Ban hành các văn bản hướng dẫn thực hiện các bộ luật đã được nhà nước ban hành để bảo đảm tính pháp lý của doanh nghiệp kinh doanh vận tải.
- Có chiến lược về đầu tư, nâng cấp cơ sở hạ tầng, đổi mới phương tiện vận tải phù hợp với yêu cầu công nghiệp hóa và hiện đại hóa đất nước.

CHƯƠNG II

VẬN TẢI QUỐC TẾ TRONG THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ

I KHÁI NIỆM VÀ TÁC DỤNG

1 KHÁI NIỆM

Vận tải không những là một ngành kinh tế quan trọng trong nền kinh tế quốc dân mà nó còn đóng vai trò to lớn trong thương mại quốc tế, nó là phương tiện nối liền quan hệ thương mại giữa các nước với nhau. Việc chuyên chở hàng hóa giữa các nước trong thương mại quốc tế được gọi là “Vận tải quốc tế”. Người ta đã khái niệm về vận tải quốc tế như sau.

Vận tải quốc tế là hình thức chuyên chở hàng hóa giữa hai hay nhiều nước, tức là điểm đầu và điểm cuối của quá trình vận tải nằm ở hai nước khác nhau.

Như vậy, việc vận chuyển hàng hóa trong vận tải quốc tế đã vượt ra khỏi phạm vi một nước, vị trí của hàng hóa được thay đổi từ nước người bán sang nước người mua.

2 MỐI LIÊN HỆ GIỮA VẬN TẢI QUỐC TẾ VÀ THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ

Trước đây khi vận tải quốc tế chưa được phát triển thì trong thương mại quốc tế vận tải là điều kiện quyết định hàng đầu bởi vì một hợp đồng mua bán ngoại thương chỉ có thể thực hiện được khi có thể tiến hành chuyên chở hàng hóa từ nước người bán sang nước người mua. Ngày nay hầu hết các nước trên thế giới đã được nối liền với nhau bằng hệ thống tuyến đường

vận tải quốc tế. Nhu cầu chuyên chở hàng hóa trong thương mại quốc tế tăng nhanh đòi hỏi vận tải quốc tế phải phát triển một cách tương ứng, như vậy thương mại quốc tế đã thúc đẩy vận tải quốc tế tiến bộ và hoàn thiện. Ta có thể nhận thấy mối liên hệ này qua số liệu thống kê sự tăng trưởng không ngừng của khối lượng hàng hóa mà vận tải quốc tế đã đảm nhận được và tốc độ tăng trưởng của lực lượng tàu buôn thế giới. Hai số liệu này luôn luôn có sự biến động cùng chiều.

3 TÁC DỤNG CỦA VẬN TẢI QUỐC TẾ ĐỐI VỚI THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ

Ngày nay tất cả các phương thức vận tải hiện đại như đường biển, sắt, hàng không, ô tô, và đường sông đều tham gia phục vụ chuyên chở hàng hóa ngoại thương. Tuy nhiên, vai trò và tác dụng của mỗi phương thức vận tải không giống nhau. Nó phụ thuộc vào đặc điểm kinh tế kỹ thuật của mỗi phương thức vận tải và đặc điểm cụ thể của mối quan hệ thương mại quốc tế của mỗi quốc gia. Cho nên trong công tác tổ chức chuyên chở hàng hóa người ta phải nắm được phạm vi áp dụng của từng phương thức, chẳng hạn: vận tải biển thích hợp với chuyên chở hầu hết các loại hàng hóa, cự ly vận chuyển dài, khối lượng vận chuyển lớn, nhưng tốc độ chậm nên không thích hợp với hàng hóa có nhu cầu vận chuyển nhanh. Còn vận tải hàng không tuy là giá cước vận chuyển rất cao nhưng tốc độ nhanh cho nên trong nhiều trường hợp nó vẫn được sử dụng để chuyên chở hàng hóa, ví dụ: hàng hóa có giá trị cao (vàng, đá quý), hàng mau hỏng, hàng cấp cứu, hàng có yêu cầu vận chuyển nhanh nếu không sẽ bị giảm giá thị trường (quần áo thời trang)...

Hay là phương thức vận tải sắt thích hợp với chuyên chở hàng hóa có khối lượng lớn, cự ly vận chuyển trung bình và dài nên thường được sử dụng trong chuyên chở hàng hóa liên vận quốc tế. Còn phương thức vận tải đường ống là phương thức vận tải đặc biệt, năng suất cao, giá cước rẻ, đạt hiệu quả kinh tế rất cao khi có khối lượng hàng hóa chuyên chở lớn và nguồn hàng ổn định. Chi phí đầu tư xây dựng tuyến đường lớn nhưng mặt

hàng chuyên chở bị hạn chế, chủ yếu là dầu mỏ, sản phẩm của dầu mỏ và hơi đốt tự nhiên. Chúng ta sẽ nghiên cứu cụ thể đối với từng phương thức vận tải ở các chương sau. Nói chung, đối với thương mại quốc tế vận tải quốc tế có tác dụng trên các mặt hàng sau đây.

- Vận tải quốc tế thúc đẩy phát triển sản xuất và lưu thông hàng hóa: một trong những yếu tố ảnh hưởng đến khối lượng hàng hóa lưu chuyển giữa các nước là khả năng vận tải giữa các nước đó. Sự phụ thuộc này được mô tả như sau: “Khối lượng hàng hóa lưu chuyển giữa hai nước tỷ lệ nghịch với khoảng cách vận tải”, khoảng cách vận tải ở đây chúng ta phải hiểu là khoảng cách kinh tế, tức là lượng lao động nhất định phải bỏ ra để thực hiện quá trình chuyên chở giữa hai điểm vận tải và đối với người gửi hàng đó chính là cước phí. Cước phí chuyên chở càng rẻ thì dung lượng hàng hóa trao đổi trên thị trường càng lớn, bởi vì cước phí vận tải chiếm một tỷ trọng lớn trong giá cả hàng hóa. Chẳng hạn trong vận tải biển, người ta đã tính được cước phí vận tải chiếm trung bình 10 - 15% giá FOB cảng gửi của hàng hóa, trong vận tải hàng không, con số này lên tới 30 - 40% có khi 50%. Khi khoa học kỹ thuật ngày càng tiến bộ, năng suất lao động tăng, giá thành sản phẩm hạ, cước phí vận tải giảm xuống, đó là yếu tố quan trọng góp phần tăng nhanh khối lượng hàng hóa lưu chuyển trong thương mại quốc tế.

- Vận tải quốc tế phát triển làm thay đổi cơ cấu hàng hóa và cơ cấu thị trường trong thương mại quốc tế.

- ✓ Trước đây khi khoa học kỹ thuật còn thấp kém, công cụ vận tải thô sơ, trọng tải nhỏ, cước phí vận tải cao đã hạn chế việc buôn bán nhiều mặt hàng, đặc biệt là mặt hàng nguyên, nhiên vật liệu, bởi vì cước phí chiếm tỷ trọng cao trong giá cả của những loại hàng này. Cho nên thương mại quốc tế chỉ tập trung ở những mặt hàng thành phẩm và bán thành phẩm. Cho đến khi các công cụ vận tải hiện đại ra đời, trọng tải lớn, có cấu tạo thuận tiện cho việc chuyên chở và cho phép hạ giá thành vận tải đã tạo điều kiện mở rộng chủng loại mặt hàng.

✓ Sự thay đổi cơ cấu hàng hóa thể hiện rõ nét nhất là việc mở rộng buôn bán mặt hàng lông. Vào những năm 1937 tỷ trọng của nhóm hàng lông chỉ chiếm 24% tổng khối lượng hàng hóa thương mại quốc tế, nhưng đến thời gian sau này tỷ trọng của nhóm hàng này phát triển nhanh và thường chiếm tương đương 50% tổng khối lượng hàng hóa thương mại.

✓ Mặt khác khi mà vận tải chưa phát triển, giá cước vận tải cao thì thị trường tiêu thụ thường ở gần nơi sản xuất. Cho đến khi vận tải phát triển đã tạo điều kiện mở rộng thị trường buôn bán. Tức là những nước xuất khẩu có khả năng tiêu thụ sản phẩm của mình ngay cả trên những thị trường xa xôi và các nước nhập khẩu có điều kiện lựa chọn thị trường cung cấp rộng rãi hơn. Điều này được thể hiện qua cự ly vận chuyển trung bình tăng nhanh qua các năm. Ngày nay cự ly vận chuyển trung bình của các loại hàng hóa xuất nhập khẩu thường lớn hơn 5000km.

- Vận tải quốc tế có tác dụng bảo vệ hay làm xấu đi cán cân thanh toán quốc tế.

Việc phát triển của vận tải đặc biệt là lực lượng tàu buôn dân tộc có tác dụng tăng nguồn thu ngoại tệ thông qua việc xuất khẩu sản phẩm vận tải hay tiết kiệm chi ngoại tệ thông qua việc chống nhập khẩu sản phẩm vận tải (tức là mua theo điều kiện FOB, bán CIF và sử dụng công cụ vận tải trong nước).

Ngược lại, nếu vận tải quốc tế không đáp ứng được nhu cầu chuyên chở hàng hóa trong thương mại quốc tế thì bắt buộc một quốc gia phải chi ra một lượng ngoại tệ lớn để nhập khẩu sản phẩm vận tải tức là thuê tàu nước ngoài để chuyên chở hàng hóa hay mua hàng hóa theo điều kiện CIF và bán theo FOB.

Tóm lại, qua những tác dụng trên đây, chúng ta nhận thấy rằng vận tải là yếu tố không thể tách rời thương mại quốc tế, nó là một công cụ quan trọng của thương mại quốc tế.

“Nói đến thương mại phải nói đến vận tải, thương mại nghĩa là hàng hóa được thay đổi người sở hữu, còn vận tải làm cho hàng hóa thay đổi vị trí”.

II PHÂN CHIA TRÁCH NHIỆM VỀ VẬN TẢI TRONG HỢP ĐỒNG MUA BÁN NGOẠI THƯƠNG

1 QUYỀN VỀ VẬN TẢI

Trong hợp đồng mua bán ngoại thương bao gồm nhiều điều khoản, trong đó có các điều khoản về vận tải. Các điều khoản này trực tiếp hay gián tiếp qui định trách nhiệm của người bán và người mua trong việc thanh toán cước phí đối với người chuyên chở và trách nhiệm tổ chức chuyên chở hàng hóa trên quãng đường chuyên chở. Và trong thương mại quốc tế, người ta có khái niệm sau:

Bên nào có trách nhiệm thanh toán trực tiếp cước phí vận tải có trách nhiệm tổ chức chuyên chở hàng hóa được gọi là bên có “Quyền về vận tải”.

Tức là khi người mua giành được “Quyền về vận tải” thì người mua sẽ chỉ phải trả cho người bán giá cả hàng hóa tại nơi người bán, còn cước phí vận tải người mua sẽ trả cho người chuyên chở đồng thời thực hiện việc tổ chức chuyên chở từ nước người bán về nước mình.

Còn khi người bán giành được “Quyền về vận tải” thì người mua sẽ phải trả cho người bán giá hàng hóa bao gồm cả cước phí vận tải và khi đó người bán phải chịu trách nhiệm tổ chức chuyên chở hàng hóa đến địa điểm giao hàng thuộc lãnh thổ của nước người mua.

Những thuận lợi khi giành được “Quyền về vận tải”

Trong thương mại quốc tế người nhập khẩu cũng như người xuất khẩu đều mong muốn giành được “Quyền về vận tải” bởi vì giành được quyền này sẽ có những thuận lợi sau:

- Bên giành được “Quyền về vận tải” sẽ có điều kiện lựa chọn phương tiện chuyên chở và tuyến đường chuyên chở (nếu trong hợp đồng không quy định cụ thể). Do đó, có thể tận dụng được công cụ vận tải trong nước thay cho công cụ vận tải nước ngoài, tiết kiệm được ngoại tệ, đồng thời tạo điều kiện sử dụng các cơ quan dịch vụ trong nước: đại lý thuê tàu, bảo hiểm...

- Bên giành được “Quyền về vận tải” sẽ chủ động trong việc tổ chức chuyên chở và giao nhận (nếu trong hợp đồng mua bán không quy định rõ thời gian giao hàng).

Ví dụ: khi bán hàng theo điều kiện CIF, người xuất khẩu có thể căn cứ vào tình hình chuẩn bị hàng và thuê tàu của mình để gửi hàng đi vào lúc nào thuận lợi cho mình nhất. Hay khi mua theo điều kiện FOB người nhập khẩu cũng chủ động trong việc điều tàu đi nhận hàng vào thời điểm mình đã sẵn sàng tiếp nhận.

- Giành được “Quyền về vận tải” có tác dụng tăng thu và giảm chi ngoại tệ, tức là có điều kiện để xuất khẩu sản phẩm vận tải cho quốc gia mình.

- Khi giành được “Quyền về vận tải” cho dù lực lượng công cụ vận tải không đáp ứng được nhu cầu chuyên chở (bán CIF hay nhập FOB) thì bên giành được “Quyền về vận tải” vẫn chủ động trong việc chọn người chuyên chở, tìm người để thuê tàu và lựa chọn điều kiện chuyên chở có lợi cho mình hơn.

Ví dụ: nếu không giành được quyền này người nhập khẩu phải mua hàng theo điều kiện CIF và người bán hàng tính giá cước vận tải trong giá cả hàng hóa cao hơn giá cước trung bình trên thị trường và các điều kiện chuyên chở không chặt chẽ nhiều khi gây thiệt hại cho người nhập khẩu.

Giành được “Quyền về vận tải” có nhiều thuận lợi như trên cho nên trong thương mại quốc tế, các nhà kinh doanh ngoại thương luôn tìm cách

để giành được quyền này, và thông thường họ chỉ chuyển quyền này cho phía bên kia trong một số trường hợp sau:

- ✓ Khi nhận định thấy giá cước vận tải trên thị trường có xu hướng tăng.
- ✓ Dự kiến sẽ có những khó khăn trong việc thuê công cụ vận tải để chuyên chở hàng hóa.
- ✓ Khi cần thiết phải xuất hay nhập một mặt hàng nào đó mà phía bên kia đòi hỏi quyền này.
- ✓ Do tập quán hay luật pháp của một số nước có quan hệ mua bán đã quy định trước.

2 PHÂN CHIA TRÁCH NHIỆM VỀ VẬN TẢI

Việc phân chia trách nhiệm về vận tải giữa người bán và người mua phụ thuộc vào điều kiện cơ sở giao hàng được lựa chọn trong hợp đồng mua bán ngoại thương. Trong thương mại quốc tế người ta áp dụng rất nhiều điều kiện cơ sở giao hàng, tùy thuộc vào những điều kiện cơ sở giao hàng này mà trách nhiệm hai bên được phân chia rõ ràng. Đúng về góc độ vận tải, các điều kiện cơ sở giao hàng quy định trong thuật ngữ thương mại quốc tế “Incoterms 2000” được chia thành các nhóm sau:

- Nhóm E: EXW (Ex Works) người bán giao hàng cho người mua ngay tại nơi mình sản xuất của mình.

- Nhóm F: FCA (Free Carrier)

FAS (Free Along side Ship)

FOB (Free On Board)

Người bán giao hàng cho người vận tải do người mua chỉ định.

- Nhóm C: CFR (Cost Freight)

CIF (Cost Insurance Freight)

CPT (Carriage Paid To)

CIP (Carriage Insurance Paid To)

Người bán phải ký hợp đồng vận tải nhưng không chịu rủi ro tổn thất về hàng hóa hoặc những chi phí khác xảy ra sau khi hàng đã bốc lên tàu.

- Nhóm D: DAF (Delivered At Frontier)

DES (Delivered Ex Ship)

DEQ (Delivered Ex Quay)

DDP (Delivered Duty Paid)

DDU (Delivered Duty Unpaid)

Người bán phải chịu tất cả phí tổn, rủi ro cho đến khi hàng tới cảng đích.

Việc phân chia trách nhiệm về vận tải hay nói cách khác việc phân chia “Quyền về vận tải” giữa người bán với người mua tùy thuộc vào điều kiện cơ sở giao hàng và các điều kiện quy định về vận tải trong hợp đồng mua bán ngoại thương. Thông thường người nhập khẩu giành được quyền này khi mua hàng ở gần nơi sản xuất nhất. Ngược lại người xuất khẩu giành được quyền này khi bán hàng gần nơi tiêu thụ nhất. Các điều kiện cơ sở giao hàng thuộc nhóm C, “Quyền về vận tải” được chia đều giữa người bán và người mua nên được sử dụng rộng rãi nhất, tức là theo các điều kiện cơ sở giao hàng ở nhóm này, người bán phải ký hợp đồng vận tải và thanh toán cước phí, còn người mua phải chịu trách nhiệm tổ chức chuyên chở hàng hóa về tới nước mình.

Còn trong các điều kiện thuộc nhóm E và nhóm F: người bán giao hàng cho người mua tại nơi mình sản xuất hoặc giao cho người vận tải do người mua chỉ định, còn người mua phải thanh toán cước phí và tổ chức chuyên chở hàng hóa từ nước người bán về nước mình. Do đó “Quyền về vận tải” thuộc về người mua.

Các điều kiện cơ sở giao hàng thuộc nhóm D: người bán phải chịu trách nhiệm chuyên chở hàng hóa và giao cho người mua tại cảng đích thuộc lãnh thổ nước người mua. Do đó “Quyền vận tải” thuộc người bán.

III CƯỚC PHÍ VẬN TẢI ĐỐI VỚI GIÁ CẢ HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU

1 ẢNH HƯỞNG CỦA CƯỚC PHÍ VẬN TẢI

- Ta biết rằng chi phí trong vận tải hàng hóa đối với chủ hàng chính là chi phí giao hàng. Tổng chi phí giao hàng mà người chủ hàng phải chịu trong việc tổ chức chuyên chở hàng hóa bao gồm: chi phí thực tế và chi phí lựa chọn.

- ✓ Chi phí thực tế: bao gồm cước phí vận tải, phí xếp dỡ, bảo quản hàng hóa, phí bảo hiểm... mà chủ hàng phải thanh toán thực tế với người chuyên chở và bảo hiểm.

- ✓ Chi phí lựa chọn: là những chi phí và thiệt hại mà chủ hàng phải chịu trong quá trình tổ chức và chuyên chở hàng hóa. Chi phí này có thể xảy ra hoặc không xảy ra tùy thuộc vào độ chính xác của các quyết định lựa chọn của chủ hàng.

Giữa chi phí lựa chọn và chi phí thực tế có sự bù trừ lẫn nhau, tức là việc tăng chi phí thực tế thường kéo theo sự giảm chi phí lựa chọn đồng thời đạt được những lợi ích khác như: đảm bảo an toàn cho hàng hóa, bảo đảm đúng thời hạn chuyên chở...

- Trong tổng chi phí giao hàng, cước phí vận tải chiếm đại bộ phận do đó nó cũng chiếm tỷ trọng lớn trong giá cả hàng hóa (sự hình thành giá cả hàng hóa trên thị trường thế giới chịu ảnh hưởng của nhiều yếu tố trong đó có cước phí vận tải). Ví dụ, trong phương thức vận tải biển cước phí vận tải chiếm 10 – 15% giá FOB cảng gửi hoặc trong vận tải hàng không 30 – 40%.

- Tuy nhiên tùy theo loại hàng hóa mà tỷ trọng cước phí vận tải trong giá cả hàng hóa có khác nhau. Ví dụ, đối với hàng bách hóa thì tỷ trọng cước phí vận tải thấp hơn nhiều so với mức trung bình, ngược lại đối với hàng hóa thuộc loại nguyên nhiên vật liệu thì tỷ trọng này lại cao hơn mức trung bình nhiều.

- Cước phí vận tải ảnh hưởng trực tiếp đến sự hình thành giá cả hàng hóa trên thị trường thế giới: giá cả hàng hóa ở nơi tiêu thụ thường bằng giá cả hàng hóa ở nơi sản xuất cộng với cước phí vận tải. Mức độ ảnh hưởng của cước phí vận tải đối với giá cả hàng hóa phụ thuộc vào tỷ trọng của nó trong giá cả hàng hóa. Tức là sự tăng hoặc giảm cước phí vận tải tác động đến sự biến động giá cả của loại hàng có giá trị thấp mạnh hơn sự biến động của loại hàng có giá trị cao. Ví dụ, khi giá cước trong phương thức vận tải hàng không tăng thì lập tức giá cả mặt hàng có giá trị thấp được chuyển chở bằng phương thức vận tải hàng không như quần áo sẽ tăng theo, nhưng giá cả mặt hàng có giá trị cao như vàng bạc, đá quý sẽ không biến động bao nhiêu.

2 XÁC ĐỊNH GIÁ CẢ HÀNG HÓA

Khi xác định giá CIF hoặc FOB trong hợp đồng mua bán ngoại thương thì quan điểm đối với vấn đề vận tải của người nhập khẩu và người xuất khẩu bao giờ cũng khác nhau.

- Người nhập khẩu: bao giờ cũng quan tâm đến toàn bộ chi phí mà họ phải bỏ ra để đưa hàng hóa về đến nơi nhận cuối cùng. Cho nên:

- ✓ Khi mua theo điều kiện CIF: người nhập khẩu sẽ chọn mua hàng hóa ở thị trường những nước có giá CIF thấp nhất (không kể

thị trường đó là thị trường chính hay thị trường phụ). Bởi vì mua hàng với giá CIF, người nhập khẩu không phải thanh toán cước phí.

✓ Khi mua hàng theo điều kiện FOB: người nhập khẩu bắt buộc phải thanh toán cước phí vận tải, do đó họ phải tính đến cước phí vận tải. Cho nên khi ký hợp đồng mua bán, nếu giá FOB trên 2 thị trường A và B bằng nhau thì người nhập khẩu sẽ lựa chọn mua hàng ở thị trường nào gần mình nhất. Mặc khác người nhập khẩu có thể từ chối không mua hàng với giá FOB của thị trường A thấp hơn giá FOB ở thị trường B nếu $FOB(A) + f(A) > FOB + f(B)$ (tức là người nhập khẩu sẽ chọn mua hàng với giá FOB cao hơn ở thị trường B vì cước phí vận tải tiết kiệm hơn so với số tiền chênh lệch giữa 2 giá FOB này).

Tóm lại là người nhập khẩu luôn luôn tính toán sao cho mua hàng được về đến nước mình với giá cả toàn bộ thấp nhất.

- Người xuất khẩu lại có quan điểm ngược lại: thông thường người xuất khẩu quan tâm đến số tiền thực tế mà họ nhận được. Tức là khi bán theo điều kiện FOB thì họ chỉ quan tâm đến khách hàng nào trả giá FOB cao nhất. Còn nếu bán theo điều kiện CIF thì họ phải quan tâm đến cước phí vận tải và sau khi đã trừ đi chi phí này thì giá cả hàng hóa còn lại phải tương đương hoặc lớn hơn giá FOB cảng gửi.

Từ giác độ vận tải ta nhận thấy rằng, nước xuất khẩu nào có vị trí địa lý gần nơi tiêu thụ và có tuyến đường chuyên chở thuận lợi thì có thể thu thêm được một khoản lợi nhuận nào đó. Nhưng trong thực tế thương mại quốc tế, khoản lợi nhuận này thường được phân chia giữa người xuất khẩu và người nhập khẩu. Tỷ lệ phân chia thế nào là tùy thuộc vào tình hình thị trường hàng hóa đang có lợi cho người xuất khẩu hay người nhập khẩu. Còn trong điều kiện bình thường tỷ lệ này được phân chia mỗi bên một nửa. Cho nên trong thương mại quốc tế, khi ký kết hợp đồng mua bán ngoại thương người ta thường áp dụng các điều kiện cơ sở giao hàng nhóm C.

IV HỆ THỐNG TỔ CHỨC VẬN TẢI BIỂN QUỐC TẾ CỦA VIỆT NAM

Trước đây nhà nước ta nắm độc quyền trong vận tải quốc tế, thông qua hệ thống các cơ quan tổ chức thích hợp. Các tổ chức này có chức năng phục vụ công tác ngoại thương trong phạm vi được nhà nước độc quyền. Các tổ chức này gồm nhiều cơ quan, đơn vị chuyên môn trực thuộc ngành ngoại thương, và ngoài ngành ngoại thương. Ngày nay, trong tiến trình đổi mới, cải tổ với xu thế hội nhập và toàn cầu hóa, với chính sách khuyến khích phát triển mọi thành phần kinh tế, nhà nước không còn nắm vai trò độc quyền về ngoại thương và vận tải quốc tế nữa. Vì thế, hệ thống tổ chức vận tải quốc tế của nước ta được tham gia bởi mọi khu vực kinh tế, đặc biệt trong vận tải đường biển bên cạnh các công ty vận tải nhà nước còn có các công ty liên doanh hoặc 100% vốn nước ngoài, các công ty vận tải quốc tế tư nhân...

Một cách khái quát, hệ thống vận tải quốc tế của Việt Nam bao gồm 3 loại dưới đây.

Loại 1: gồm các công ty vận tải biển chủ lực.

Công ty vận tải biển 1: VOSCO (Vietnam Ocean Shipping) đóng tại Hải Phòng thành lập năm 1962 – 1963 có nhiệm vụ chuyên chở hàng hóa trên khoảng cách xa có đội ngũ tàu tốt, năng lực chuyên chở khoảng 500.000 GRT.

Công ty vận tải biển 2: VITRANSCHART (Vietnam Transport Chartering).

Công ty này được thành lập sau VOSCO với lực lượng tàu ít và chất lượng phục vụ kém VOSCO, hoạt động trên các tuyến đường quốc tế ngắn, năng lực chuyên chở khoảng 200.000 GRT. (tàu của Công ty này thường treo cờ Panama, Malaysia,... khi lệnh cấm vận của Mỹ còn có hiệu lực).

Công ty VINASHIP (Vietnam Shipping Company) là Công ty vận tải biển nhỏ, chủ yếu phục vụ chuyên chở hàng hóa trong phạm vi nội địa.

Đội tàu chuyên chở của Công ty môi giới hàng hải VIETFRACHT, có lực lượng tàu ít, chủ yếu vận chuyển trên tuyến đường hàng hải quốc tế ngắn, gần đây, VIETFRACHT do kinh doanh phát triển, nguồn vốn cho phép mở rộng kinh doanh trong lĩnh vực chuyên chở cho nên họ đã mua sắm thêm tàu và thực hiện container hóa trong chuyên chở.

Năm 1977 – 1978: khi nước ta bắt đầu mở rộng quan hệ thương mại với nhiều nước trên thế giới, nhu cầu vận tải quốc tế bằng đường biển tăng lên, một số công ty vận tải biển địa phương đã được thành lập như HAMACO (Hà Nội), SAIGON SHIP (TPHCM), QUANGNINH SHIP (Quảng Ninh),... tuy nhiên hình thức quản lý các đội tàu biển địa phương này chưa thống nhất, một số thuộc sở giao thông vận tải (SAIGON SHIP, HAMACO), một số trực thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh (QUANGNINH SHIP). Tình hình kinh doanh ở các công ty này chưa đạt hiệu quả kinh tế cao, năng lực chuyên chở thấp, chưa tận dụng hết trọng tải, trang bị nhiều tàu cũ, chất lượng kém nên hay xảy ra tai nạn và khi chuyển sang hạch toán kinh tế độc lập thì dẫn đến tình trạng bế tắc (SAIGON SHIP), đòi hỏi phải có những cuộc cải tổ trong nội bộ công ty và tiến đến cổ phần hóa.

Trong những năm sau này, theo dòng đầu tư trực tiếp nước ngoài, các công ty vận tải lớn và có tiếng tăm trên thế giới như NYK, MEARS LINES, CHINA LINES... đã có mặt tại Việt Nam dưới nhiều hình thức: 100% vốn nước ngoài, liên doanh đầu tư, văn phòng đại diện, công ty giao nhận vận tải biển tư nhân... đã và đang đảm nhận vận chuyển một khối lượng hàng hóa ngoại thương lớn và không ngừng tăng lên của Việt Nam.

Ngoài những công ty vận tải biển kể trên, về vận tải quốc tế bằng đường sắt trước đây ở phía bắc nước ta có tuyến đường sắt liên vận Việt Nam – Liên Xô quá cảnh Trung Quốc thực hiện việc chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu giữa nước ta với các nước thuộc khu vực Đông Âu. Nhưng từ năm 1979, khi nước ta gián đoạn bang giao với Trung Quốc, thì đoạn đường sắt nối liền Việt Nam – Trung Quốc đã bị phá hỏng. Mới đây tuyến đường này đã được phục hồi và đang được đưa vào khai thác.

Ngoài ra còn một số công ty vận tải ô tô và vận tải đường sông của cả nhà nước và tư nhân để chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu và hàng hóa quá cảnh giữa nước ta và các nước láng giềng (Lào và Campuchia). Nhưng phần lớn hàng hóa xuất nhập khẩu của nước ta được chuyên chở bằng đường biển (80%). Trong khi đó, vì cơ sở vật chất kỹ thuật còn nghèo, lực lượng tàu buôn còn hạn chế, bản thân chúng ta chỉ có thể đảm nhận được 20% trong số này, còn lại là do phương tiện nước ngoài thực hiện, cho nên chúng ta không tiết kiệm được ngoại tệ cho cán cân thanh toán.

Bên cạnh những công ty vận tải biển, còn có các cảng thông thương với nước ngoài phục vụ cho công tác chuyên chở.

Cảng Quảng Ninh: là một cảng nhỏ, cơ sở vật chất nghèo, phục vụ chủ yếu là tàu chở than và đội tàu của tỉnh.

Cảng Hải Phòng: là cảng sông cách biển 37km, đã có từ lâu, tàu buôn qua lại rất nhiều nhưng cảng này có nhược điểm có nhiều phù sa rất tốn kém cho công việc nạo vét và nhiều tàu lớn không vào được cảng (phải chuyển tải ở Vịnh Hạ Long).

Cảng Đà Nẵng: gồm có cảng sông Hàn và cảng bán đảo Sơn Trà,... trước đây phần lớn phục vụ các tàu chở hàng hóa của Campuchia, nhưng những năm gần đây, hệ thống cảng biển này đã được nhà nước quan tâm đầu tư phát triển để phục vụ cho nhu cầu vận tải quốc tế đang tăng nhanh ở khu vực này.

Ngoài ra còn có một số cảng dọc theo bờ biển nước ta: cảng Thị Vải, Cái Lân, Chínfon, Quy Nhơn, Ba Ngòi, Vũng Tàu,... cũng đã và đang được quan tâm đầu tư phát triển để phục vụ các công ty vận tải địa phương và tàu đánh cá.

Cảng Sài Gòn: là một cảng lớn, phục vụ cho cả khu vực đồng bằng sông Cửu Long. Ta sẽ nghiên cứu về đặc điểm của cảng này trong phần tiếp theo của chương hai.

Loại 2: bao gồm các đơn vị dịch vụ là những đơn vị hoạt động nhằm phục vụ các khâu trong quá trình chuyên chở hàng hóa như: giao nhận, thuê tàu, kho bãi, bảo quản hàng hóa...

Công ty môi giới hàng hải VIETFRACHT: nhiệm vụ tìm tàu cho hàng và tìm hàng cho tàu và hưởng hoa hồng. Ngoài ra còn có một đội tàu chuyên chở và làm dịch vụ đại lý cho một số hãng tàu nước ngoài.

Công ty giao nhận hàng hóa (Forwarding Company): có nhiệm vụ nhận sự ủy thác làm đại lý cho các chủ hàng về điều kiện giao nhận.

Công ty VIETRANS (Vietnam National Foreign Trade Forwarding And Warehousing Corporation): gồm có 3 cơ sở đặt tại Hải Phòng, TPHCM, và Đà Nẵng chuyên kinh doanh giao nhận và cho thuê kho bãi (1970 – 1975 tại TPHCM).

Công ty đại lý tàu biển VOSA (Vietnam Ocean Shipping Agency) có nhiệm vụ giải quyết mọi quan hệ giữa tàu, cảng với tư cách đại lý cho tàu quốc tế.

Công ty cung ứng tàu biển Ship's Chandle.

Chuyên phục vụ cho các tàu biển về các công việc: sinh hoạt, nguyên nhiên liệu và sửa chữa cần thiết.

Các văn phòng đại diện của các hãng tàu nước ngoài, các công ty liên doanh và tư nhân cung cấp dịch vụ giao nhận ngoại thương...

Loại 3: bao gồm các cơ quan có nhiệm vụ bảo vệ pháp luật của nhà nước, giữ gìn an ninh trật tự, bảo vệ môi sinh như: hải quan, công an, các tổ chức y tế, kiểm dịch động thực vật...

V CHÍNH SÁCH GIAO THÔNG VẬN TẢI VÀ SỰ CẠNH TRANH HÀNG HÓA XUẤT KHẨU CỦA VIỆT NAM

Lấy ví dụ của cà phê chuyên chở bằng container Christophe Rizet (INTERS).

Giao thông vận tải (GTVT) là một lĩnh vực mà theo truyền thống, Nhà nước thường đóng một vai trò quan trọng, ở cả những nước có nền kinh tế tự do và là những nơi có đầu tư cơ sở hạ tầng nhất định. Hiệu quả của lĩnh vực GTVT đối với sự cạnh tranh hàng xuất khẩu của Việt Nam ở mức nào? Một tấn cà phê của Việt Nam xuất khẩu sang Châu Âu có chi phí vận tải cao hơn so với của các nước Trung Mỹ, Indonesia hay Châu Phi không? Từ khi quyết định gia nhập thị trường thế giới, liệu Việt Nam có những nhu cầu tương tự như các nước khác và nó có đáp ứng được các nhu cầu này hay không?

Mở cửa kinh tế và sự tăng trưởng của GTVT

Ngoại thương của Việt Nam đã tăng từ 5.5 tỷ USD vào năm 1990 đến 2.8 tỷ USD vào năm 2003. Với mức tăng trưởng trung bình hàng năm là 10%/năm trong 3 năm liên tiếp gần đây, mức độ mở cửa của nền kinh tế Việt Nam, được đo bằng tỷ lệ trao đổi ngoại thương (XK+NK) trong Tổng sản phẩm nội địa (giá hiện hành), đã vượt lên đến 40% trong hai năm gần đây. Chính mức cực cao này, đối với một nước mới mở cửa, đã đặt Việt Nam ngang tầm với các nước như Indonesia hay Malaysia.

GTVT là một số yếu tố quan trọng trong sự cạnh tranh xuất khẩu, đặc biệt đối với hàng nông sản có giá trị thấp như cà phê và cao su. Việc mở cửa thị trường, tham gia vào nền thương mại quốc tế buộc phải tính đến khả năng cạnh tranh, trong GTVT cũng như các mạng lưới hàng xuất khẩu. Bên cạnh việc nghiên cứu sự cạnh tranh gắt gao trong xuất khẩu các sản phẩm công nghiệp và nông nghiệp, chính sách GTVT của Việt Nam cũng nhắm đến việc xuất khẩu các dịch vụ GTVT của mình, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải biển và hàng không, và sự cần thiết của việc cạnh tranh quốc tế càng rõ

nét hơn. Ngày nay, các hàng xuất khẩu của Việt Nam thường được bán theo giá FOB trong khi hàng nhập khẩu lại thường được mua với giá CIF. Điều này chỉ ra rằng các đối tác mua và bán nước ngoài thường trả dịch vụ vận tải biển và như vậy họ có quyền chọn công ty vận tải. Việt Nam vẫn còn chưa kết hợp nhuần nhuyễn được vận tải biển với nền ngoại thương của mình.

Principal Exportation and Importation

	Unit	1990	1993	1994	1995	1996
Export						
Rubber	1000T	75.9	96.7	135.5	130.0	100.0
Coffee	1000T	89.6	122.7	176.4	210.0	187.0
Petro	1000T	2,617.0	6,153.0	6,949.0	7,652.0	7,850.0
Rice	1000T	788.5	1,432.0	202.0	2,800.0	3,150.0
Confection	Mio USD	214.7	238.8	475.6	700.0	980.0
Import						
Ciment	1000T	221.0	134.4	571.9	1300.0	1,220.0
Clinker	1000T	-	176.3	749.5	1,100.0	615.0
Fer et acier	1000T	324.3	686.0	754.0	1,100.0	1,425.0
Automobiles	L'unité	5,768.0	7,765.0	14,793.0	-	22,987.0
Fuel	1000T	-	-	4,497.0	5,200.0	5,400.0
Grain	1000T	-	-	1,479.0	1,451.0	1,411.0

Nguồn: Ministère du Commerce, Annuaire statistique.

Các sản phẩm ngoại thương thường được các tàu chuyên dụng từ 12.000 đến 15.000 tấn chuyên chở như gạo, sản phẩm dầu lửa và hạt nông nghiệp. Chúng ta thử lấy cả phê làm ví dụ để phân tích hoạt động toàn phần của một dây chuyền vận tải, từ sản xuất đến nơi nhập là một nước ở Châu Âu. Sau đó, chúng ta sẽ so sánh dây chuyền của Việt Nam với các nước có xuất khẩu cả phê sang Châu Âu khác, cạnh tranh với Việt Nam: dây chuyền vận tải cả phê của Costa Rica, Côte d'Ivoire và Indonesia.

1 GTVT VÀ SỰ CẠNH TRANH CỦA CÀ PHÊ VIỆT NAM

Việt Nam xuất khẩu cà phê trung bình chiếm 3% thị trường cà phê thế giới. Có quan hệ thương mại với hơn 30 nước, đặc biệt là các nước Châu Á (Nhật, Hàn Quốc), Châu Âu (30%), và Mỹ (10-11%). Thị trường các nước thuộc Liên Xô cũ, trước đây là những bạn hàng lớn và không đòi hỏi cao về chất lượng thì nay hầu như rất khó xuất sang được. Cà phê không chỉ đóng góp một phần quan trọng vào nguồn ngoại tệ đối Việt Nam, mà còn như men nôi cho sự phát triển các vùng cao nguyên trung bộ.

CÁC NHÀ HOẠT ĐỘNG TRONG LĨNH VỰC CÀ PHÊ Ở VIỆT NAM

Vinacafe: 20-25% tổng sản lượng

Các công ty địa phương, HTX.

Thương nhân, tiểu thương cá thể.

Thương nhân nước ngoài, có VPĐD tại Việt Nam (Cargill, Bero Coffee, EDUSDF Man, Volkcafe, Eutonet...) mua 60-70% để xuất khẩu.

2 TỔ CHỨC HÓA DÂY CHUYỀN VẬN CHUYỂN VÀ CẠNH TRANH CỦA CÀ PHÊ VIỆT NAM

Việc tổ chức hóa dây chuyền vận chuyển đóng vai trò quan trọng đối với giá thành chung cũng như đối với việc phân bổ giá thành này giữa các mạng lưới, trên đất liền, cảng và đường biển. Ví dụ vận chuyển dưới dạng bao thay vì dưới dạng container cho phép tiết kiệm chi phí qua cảng ở các nước xuất khẩu, vì thông thường chi phí bốc xếp các bao hàng rẻ hơn giá bốc xếp container ở nước phía nam. Ngược lại, ở các nước Châu Âu, chi phí bốc xếp các bao hàng lại đắt hơn chi phí bốc xếp container vì lý do nhân công. Trong vận tải hàng container, ta có thể xếp hàng tại cảng hay tại xưởng của nhà xuất khẩu, trong trường hợp này dĩ nhiên giá sẽ cao hơn, trong đó có phí vận tải trên đất liền.

Như vậy, sau khi nghiên cứu tổ chức dây chuyền cà phê ở nhiều nước, người ta tiến hành phân tích toàn bộ dây chuyền vận tải, từ khi thu hoạch cho đến khi dỡ hàng ở cảng đến tại Châu Âu, có tính đến các hình thức tổ chức mới nhất.

Giá thành dây chuyền vận tải cà phê bằng container

DVT: USD/tấn

Nước XK	Côte d'Ivoire	Cameroun	Costa Rica	Việt Nam	Indonesia
Vận tải trên đất liền	73	66	68	2.5	21
Cảng XK	10	14	1	3	10
VT biển	90	94	100	74	79
Cảng Châu Âu (THC)	10	10	10	10	10
Tổng giá VT	183	184	179	112	120
Giá tại cảng Châu Âu	2090	2090	2986	1700	1798
% VT/giá bán	9%	9%	6%	7%	7%

Trong trường hợp của cà phê, phí vận tải chiếm từ 6-10% tổng giá thành sản phẩm. Các nước Châu Phi có chi phí vận tải đến cảng Harve là cao nhất. Theo bảng trên, Côte d'Ivoire là 183 USD. Cameroun là 184 USD, tiếp theo là 179USD đối với Costa Rica, 120 USD đối với Indonesia. Như vậy cà phê của Việt Nam chịu một chi phí vận tải rẻ nhất: 112 USD. Mức chênh lệch giữa dây chuyền vận tải của Việt Nam, có giá trị vận tải cạnh tranh nhất với dây chuyền vận tải của Cameroun, có giá cao nhất lên đến 75USD/tấn cà phê, tức hơn 3% giá trị cà phê của Cameroun.

Để có thể giải thích sự trội giá này, lần lượt các mạng lưới chính của dây chuyền sẽ được phân tích ở đây.

A QUA CẢNG

Cà phê được xuất bằng container 20 feet, được đựng trong các bao 60kg. Số lượng bao trong một container tùy thuộc vào người mua. Thông thường, đặc biệt là Châu Âu, số lượng này là 280 bao/container (tức 16.8 tấn). Có một số nhà nhập khẩu yêu cầu xếp 300 bao/container, tức 18 tấn cũng như một số công ty chẳng hạn như Newman (Đức) hay G.F (Ấn Độ) yêu cầu xếp một trọng lượng tương đương 350 bao/container (21 tấn) cà phê mà không cần đóng bao. Để làm được điều này đòi hỏi phải có sự chuẩn bị container đặc biệt, bảo vệ cà phê tránh bị ẩm. Ở đây, chúng ta đề cập đến trường hợp thông dụng nhất đang hiện hành, đó là 280 bao/ container.

Nhà xuất khẩu Việt Nam phải chịu trả chi phí cho nhiều thủ tục hành chính khác nhau: các loại thuế hải quan, kiểm tra trọng lượng và chất lượng, xông hơi, khử mùi, tức 3.2 USD/tấn; xếp bao vào container: 0.8USD/tấn; nếu việc xếp hàng diễn ra tại cảng (thông thường nhất), nhà xuất khẩu còn phải trả tiền thuê kho; nếu không, sẽ phải trả tiền bốc xếp và chi phí vận tải container về kho riêng của mình, các chi phí này khoảng 0.9USD/tấn. Nhà xuất khẩu chở container đến kho container của cảng, và từ đây, chủ tàu sẽ trả chi phí vào bến tàu và bốc xếp container xuống tàu. Cuối cùng, nhà xuất khẩu sẽ trả một phí gọi là phí “khuyến khích”, thay đổi tùy theo loại hàng và mức độ cấp bách về thời gian hay không? Chi phí loại này khoảng 32 USD/container cà phê (1.9 USD/tấn), trong các điều kiện thông thường, chi phí qua cảng lên đến 6.7 USD/tấn cà phê, chưa kể đến các chi phí mà chủ tàu phải trả.

Tại Costa Rica, tàu phải trả toàn bộ chi phí bốc xếp. Nhà xuất khẩu chỉ trả một loại phí cảng định kỳ thấp và các phí kê khai hải quan. Tại Indonesia, việc phân định chi phí cảng giữa chủ tàu và nhà xuất khẩu tương đối giống Việt Nam. Ở Côte d'Ivoire, chủ tàu để tránh việc chuyên chở những container trống, chịu trả chi phí xếp cà phê vào container, đối với người thuê tàu, phí qua cảng và vận tải biển được tính theo đơn vị tấn chứ không theo container.

B ĐƯỜNG VẬN TẢI BIỂN

Cà phê, cũng như cao su hay các sản phẩm chế biến, được vận chuyển bằng các tàu chở container qua các tuyến thông thường, trong khi gạo, dầu lửa và các loại hạt ngũ cốc được vận chuyển bằng các tàu xô (chở hàng thô) tùy theo yêu cầu. Đối với vận tải biển trên các tuyến đường thông thường từ Việt Nam, hàng được chuyên chở trên các tàu nhỏ đến Singapore hay Hongkong, sau đó sang tàu chính. Các tàu nhỏ thường có trọng tải từ 400-600 container 20 feet hoặc tương đương 20 feet (EVP), còn các tàu có trọng tải 6000 EVP chạy các tuyến chính Châu Âu - Cận Đông. Trong vận tải biển, đường vận tải Sài Gòn – Singapore, thường được chủ tàu chính thuê các công ty có tàu nhỏ chở chiếm khoảng 20% tổng giá Sài Gòn - Châu Âu. Tổ chức hoạt động các tàu nhỏ như vậy, trong đó có trường hợp của Indonesia, cho phép tiết kiệm khá lớn đối với các đường biển chính (Singapore - Europe), các tiết kiệm trong đó có của các cảng do các tàu nhỏ chuyên chở hàng (như Sài Gòn) thường ít hơn rất nhiều so với các cảng có tuyến trực tiếp (như Singapore).

Giá vận tải biển thường biến động, ngay cả đối với các tuyến đường thường xuyên, tùy theo cung, cầu và sự biến động giá tại Việt Nam - Châu Âu tương đối gần với sự biến động giá trong vùng Đông Nam Á.

Đối với các nước xuất khẩu cà phê khác, giá vận tải cũng có giảm chút ít nhưng mức độ giảm thấp hơn khu vực này. Xin nhắc lại là giá vận tải tại Châu Âu là 79 USD/tấn, đi từ Indonesia, 1000USD đi từ Costa Rica.

3 CHÍNH SÁCH VẬN TẢI – SỰ CẠNH TRANH CỦA DÂY CHUYỀN VẬN TẢI VIỆT NAM

A SO SÁNH GIÁ VẬN TẢI

Bảng sau đây sẽ phân tích các giá đã nêu ở trên, tính bằng USD/tấn cà phê xuất khẩu đến cảng Harve. Giá vận tải, sau đó sẽ được tính vào trong quá trình của cà phê khi rời cảng (giá trị Free On Truck), tức sau khi trả tiền

qua cảng tại Harve, để đánh giá trọng lượng vận tải trong cả phê theo từng nước.

Giá vận tải cả phê của một số nước đến cảng Harve,

ĐVT: USD/tấn

	Việt Nam	Indonesia	Costa Rica	Côte d'Ivoire
VT trên đất liền USD/tấn	26	21	68	73
Cho quãng đường dài	690 KM	170 KM	270 KM	370 KM
Cảng XK	6.7	10	1.2	10.7
VT biển	74	79	100	90
Cảng Châu Âu	9.7	9.7	9.8	10.2
Tổng dây chuyền VT	115.4	120	179	184
Giá trị FOB	1610	1798	2986	2090
%	7	7	6	9

Dây chuyền vận tải Việt Nam có chi phí thấp nhất so với các dây chuyền của những nước khác trong phạm vi nghiên cứu, nhưng do cả phê của Việt Nam bán với giá rẻ hơn, nên tỷ lệ trong giá trị FOB khi đến Châu Âu cũng gần giống như các nước khác.

Như vậy, các đường biển của dây chuyền vận tải Việt Nam có thể cạnh tranh được mặc dù cơ sở hạ tầng còn lạc hậu. Chúng ta sẽ phân tích các nguyên nhân chính dựa trên cơ sở hoạt động của ngành vận tải các nước nói trên. Tại Việt Nam, có nhiều khu vực kinh tế (Nhà nước, tư nhân, HTX) đóng một vai trò nhất định trong hiệu quả của ngành vận tải như đã trình bày và Chính Phủ giữ vai trò là đầu tàu trong sự phát triển GTVT cũng như đối với sự phát triển các hàng nông sản xuất khẩu. Gia nhập vào các nước

ASEAN cũng đòi hỏi phải thích ứng với các tiêu chuẩn quốc tế và vùng nói chung trong thương mại và vận tải quốc tế.

B VẬN TẢI NỘI ĐỊA: ĐƯỜNG BỘ VÀ XE TẢI

Trong đây chuyên cã phê, vận tải bằng xe tải của Việt Nam hơi đắt hơn của Indonesia, nhưng quãng đường vận chuyển ngắn hơn. Chi phí của Việt Nam thấp hơn nhiều so với Costa Rica và Côte d'Ivoire mặc dù quãng đường vận chuyển của các nước này ngắn hơn của Việt Nam. Các điều tra của INRETS về giá và chi phí xe tải cho phép so sánh giá của Việt Nam và các nước khác như sau:

- Việt Nam cùng với Indonesia, nước có đơn giá xe tải (giá tính theo tấn - km), là rẻ nhất... trong cùng điều kiện về khoảng cách chuyên chở như nhau, giá của hai nước này rẻ hơn hai lần so với Châu Phi, Costa Rica đứng ở vị trí giữa.

- Việt Nam và Indonesia có ít xe tải hơn. Phân tích chi phí khai thác xe giúp giải thích phần chính các khác biệt về giá giữa Việt Nam, Indonesia và Costa Rica, Châu Phi. Các khác biệt về phí khai thác là kết quả của các chênh lệch lớn về giá các yếu tố sản xuất như xăng dầu, xe cộ và vỏ xe.

- Phần chênh lệch giá không được giải thích bằng giá của các yếu tố sản xuất, lại được giải thích bằng năng xuất của các yếu tố này: số km chạy hàng năm ở Châu Á đặc biệt cao hơn nhiều so với Châu Phi (90.000 km một năm so với 50.000) hay Costa Rica và vòng quay về không hàng ở Châu Phi cũng cao hơn. Chỉ riêng mức khối lượng chở (so giữa tấn trung bình chuyên chở và trọng lượng hữu ích của xe) ở Châu Phi là cao hơn. Chính điều này làm giảm bớt chi phí nếu đứng ở góc cạnh tư nhân, nhưng nó làm đường xá bị hư hỏng và làm tăng chi phí trung và dài hạn.

Về mặt dịch vụ xe tải, chính sách của Việt Nam từ năm 1990 đánh dấu bằng hai xu hướng mới: phân tán và tự do hóa từng phần. Các tiểu thương (chuyên chở tư nhân) gia tăng về số lượng nhưng vẫn bị đóng khung

bởi khu vực Nhà nước: việc phát hành hóa đơn đặc biệt chỉ có ở những công ty Nhà nước và HTX. Chính sách này đã cho phép đưa sự cạnh tranh vào trong khu vực này, kiểm soát sự quá tải và nó đã đem lại kết quả khả quan về mặt cạnh tranh.

Hạn chế chính của Việt Nam trong vận tải bộ là hệ thống đường xá còn rất yếu, các xe tải không thể chạy qua được. Tổng trọng lượng tối đa cho phép là 16 tấn đối với hệ thống quốc lộ, tức khoảng 10 tấn trọng lượng hữu ích, làm tăng chi phí vận tải đối với các xe 25 hay 40 tấn trọng tải hữu ích. Nhu cầu đầu tư cơ sở hạ tầng, đường xá là rất cấp bách, để giữ hệ thống đang tồn tại với các tiêu chuẩn hiện hành và đối diện với sự tăng trưởng theo cấp số nhân của lưu thông.

C QUA CẢNG

Nét riêng biệt của hoạt động cảng Việt Nam là sự có mặt của nhiều bộ và tỉnh và đối với một số trường hợp có sự cạnh tranh, mặc dù cạnh tranh này bị đóng khung bởi biểu thuế bắt buộc. Các luật hoạt động của cảng cũng đặc biệt khó hiểu tại TP. Hồ Chí Minh, nơi có 03 cảng chính hoạt động với các cấp chính quyền khác nhau và 05 cảng nhỏ thứ cấp cũng được sử dụng đối với hàng hóa, nhưng nói chung không có cơ sở hạ tầng. Từ năm 1992, thành phố sử dụng 02 cảng quốc tế: cảng của Thành phố (Bến Nghé) và cảng của bộ GTVT (cảng Sài Gòn), cảng này được tổ chức thành 03 bến cảng (Nhà Rồng, Khánh Hội, và Tân Thuận). Đứng trước sự tăng trưởng về lưu thông. Bộ Nội Vụ đã đưa thêm 01 cảng biển mới vào hoạt động cho các tàu bè thương mại: Tân Cảng. Từ năm 1992, trước nguy cơ cầu Tân Thuận dẫn đến cảng Tân Thuận bị sụp, các lưu thông thương mại qua Tân Cảng tăng nhanh, đặc biệt là đối với hàng container. Hai hãng hàng hải chính có tuyến thường xuyên là Gemartrans và Mearks đều đóng ở Tân Cảng.

Cả ba cảng lớn ở Tp. Hồ Chí Minh đều có công ty bốc xếp hàng và công nhân khuôn vác, xe tải riêng để vận chuyển vào thành phố và các kho có thể cho thuê hay khai thác trực tiếp để bán (kinh doanh) dịch vụ kho. Cả ba cảng này đều không có khu công nghiệp, chúng nằm ở ngay trung tâm

thành phố, nên đất rất hiếm. Ngược lại, những dự án cảng mới giữa Tp. Hồ Chí Minh và đồng bằng sông Mê Kông sẽ là những cảng chuyên biệt dành cho dịch vụ của các khu công nghiệp.

Đối với bất cứ nước nào cũng vậy, cảng là một tổ chức phù hợp, cung cấp nhiều dịch vụ cho tàu thuyền (hướng dẫn đường; trú; bến; bảo trì...) và hàng hóa (quá cảnh, lưu kho, bốc xếp...). Mỗi cảng đều có những dịch vụ như vậy của riêng mình, không cảng nào giống cảng nào, để so sánh trên cùng một cơ sở đồng nhất, chúng ta phải xem xét đến những dịch vụ tương tự nhau giữa các cảng. Hơn nữa, chi phí qua cảng do người thuê tàu thanh toán – thường thông qua đại lý tàu một phần, và một phần do tàu thanh toán, phần thứ hai này thường được đưa vào trong chi phí vận tải. Sự phân định các chi phí cảng giữa người thuê tàu và chủ tàu thay đổi tùy theo các hình thức tổ chức vận chuyển và tùy theo các cảng. Như vậy hiệu quả hoạt động cảng chỉ có thể đề cập đến khi xem xét cùng lúc các chi phí mà hàng hóa và tàu phải chịu.

Bảng sau đây giới thiệu kết quả tính tổng giá thành qua cảng, tàu và hàng hóa đối với một container cả phê của các nước:

	Abidjan	Limon	Saigon	Totterd	Harve
Container 20'/trạm, bến	450	280	1000	750	400
Phí của tàu (USD/ngày)	18.800	18.800	13.200	18.800	18.800
Tổng thời gian ghé trạm (h)	36	19	52	47	23
Phí ghé trạm của tàu (USD/trạm)	11.800	23.500	12.600	26.500	17.100
Bốc xếp (USD/20')	140	162	72	186	176
Phí hàng hóa (USD/20')	76	22	62	118	150
Phí ghé trạm của tàu (USD/20')	26	84	84	35	43
Phí tàu ngừng chạy (USD/20')	63	52	52	49	46
Tổng giá thành (USD/20')	305	320	320	388	415

Chúng ta rút được các điểm quan trọng như sau:

Phí qua cảng Việt Nam rẻ. Nghịch lý là cả phê Việt Nam phải chịu thêm một phí qua cảng khác khi ghé Singapore, trong khi đó cả phê của các nước Châu Phi hay Costa Rica được chuyển chở trực tiếp đến Châu Âu, không phải thay tàu.

Mức tổng giá thành qua cảng của một container 20 feet biến động từ gần 200 USD tại Sài Gòn đến hơn 300 USD tại Limon: hai cảng Châu Âu trong bảng có chi phí đắt hơn nhiều so với các cảng phía nam, với giá thành gần 400 USD.

Chi phí bốc xếp chiếm khoảng một nửa giá thành qua cảng của một container.

Do cơ sở hạ tầng yếu kém, chúng ta không thấy có hàng tàu xếp đợi ở các cảng tại Sài Gòn. Người ta phải huy động mọi nguồn, trong đó có các cảng nhỏ, ngày trước là cảng chuyên dùng như cảng trái cây và rau quả, ngày nay được chuyển sang sử dụng dành cho hàng hóa nói chung. Do sự tăng trưởng về lưu thông, hiện nay có nhiều dự án xây dựng cảng mới đang trong quá trình nghiên cứu. Nhiều tỉnh của vùng đồng bằng sông Mê Kông đã có những dự án về cảng để có thể tiếp nhận các tàu biển.

Các dự án cảng nước sâu đối với những chuyển thường xuyên cũng đang trong quá trình phát triển. Việc thực hiện một cảng như vậy cho phép:

Giảm lượng lưu thông của các cảng của Tp. Hồ Chí Minh.

Tiếp nhận trực tiếp các tàu chở container đến và đi từ Châu Âu, Mỹ, Trung Quốc hay Nhật không phải ghé Singapore hay Hongkong.

Trong tương lai có thể cạnh tranh với hai cảng ghé trên (Singapore và Hongkong) để tập trung lưu thông vận tải container cho các tuyến đường biển lớn cũng như bán các dịch vụ cảng.

Một dự án như vậy dĩ nhiên cần nguồn vốn rất lớn, mà một mình Việt Nam không thể tự có và cần một môi trường hệ thống luật về cảng thuận lợi.

D VẬN TẢI BIỂN

Tổ chức có trách nhiệm về chính sách vận tải của Việt Nam là Vinamarine (Viet Nam National Maritime Bureau), có chức năng hành chính đối với toàn ngành, sự lưu thông tàu bè và quản lý các cảng, các công ty vận tải biển, đường tàu chạy và các dịch vụ vận tải biển khác của bộ GTVT. Cũng như các phương thức vận tải khác, chúng ta cần phân biệt trong vận tải biển có hai chính sách: cung, nhằm hỗ trợ sự phát triển của các công ty Việt Nam và cầu: cung cấp cho các nhà xuất khẩu Việt Nam những dịch vụ vận tải biển tốt nhất với giá rẻ nhất.

Chính sách cung:

Mục tiêu chính: phát triển hoạt động xuất khẩu dịch vụ biển, tức cải thiện cán cân thanh toán.

Thuận lợi: lương cho thủy thủ Việt Nam thấp hơn: thủy thủ đoàn của Việt Nam dần dần thay thế thủy thủ đoàn của các nước Châu Á khác.

Các tàu có cờ Việt Nam và đội tàu Việt Nam chỉ chiếm chưa tới 20% mức thanh toán ngoại thương, các nhà xuất khẩu Việt Nam thường xuất khẩu với giá FOB. Một phần hoạt động quan trọng của các đội tàu này là hoạt động lưu thông trung gian, tức trên các dòng chảy không động tới ngoại thương Việt Nam. Tất cả đều hoạt động không dưới cờ hiệu Việt Nam: thời kỳ bị cấm vận, một số tàu đã lấy cờ hiệu trung gian để tránh các luật lệ của các nước cấm quan hệ với cờ hiệu Việt Nam.

Việt Nam có 03 loại đội tàu:

- Đội tàu do Bộ GTVT quản lý (Việt Nam Ocean Shipping Company; Việt Nam Sea Transport and Chartering; và Việt Nam Shipping Company - Vinaship) và một vài công ty có hợp tác với các đội tàu nước ngoài.
- Khoảng mười đội tàu thuộc chính phủ (nhưng không thuộc bộ GTVT).

- Khoảng 15 công ty trực thuộc tỉnh thành, chỉ có những tàu nhỏ, đi đến các nước trong vùng: Trung Quốc, Hongkong, Singapore.... Các đội này thường chạy đường sông nhiều hơn.

Chính sách cầu:

Các đội tàu lớn quốc tế đều có chuyến thường xuyên đến Việt Nam, mặc dù họ ký những hợp đồng vận tải trực tiếp từ Sài Gòn đi Châu Âu, nhưng từ Sài Gòn đến Singapore, các đội tàu này nhờ một công ty vận tải có các tàu nhỏ hơn chuyên chở. Các công ty này thường là những công ty liên doanh giữa Việt Nam và nước ngoài; Germartrans là công ty dạng này đầu tiên và cũng là công ty tư bản Tây Âu đầu tiên đóng tại Việt Nam, vào năm 1989. Đó là công ty liên doanh giữa Việt Nam và Tổng công ty vận tải biển (đội tàu Pháp) (Compagine Générale Maritime). Từ năm 1989, có thêm 04 công ty (có tàu nhỏ) khác phục vụ Thành Phố Hồ Chí Minh và tất nhiên là có sự cạnh tranh giữa những công ty này: ACT (Asian Container Line), APM (Liên doanh giữa Mearks và Sài Gòn Shipping); Centenary (LD giữa các đội tàu NOL và Vietfracht) và một đội tàu Malaysia Tooong Gong. Các đội tàu đi và đến Hongkong đi theo đường Hải Phòng.

Chi phí vận tải do các đội tàu “công bố” giữa Việt Nam và Châu Âu trung bình 2000 USD/container 20 feet, thêm vào đó phải kể đến yếu tố hiệu chỉnh dành cho giá xăng dầu khoảng 11%. Giá net thực tế, sau khi thương lượng tùy theo trọng lượng hàng, chỉ khoảng từ 1700 đến 1800 USD. Đối với 1 container đựng 16.5 tấn cà phê, chi phí sẽ là 110 USD/tấn. Nếu so sánh với giá của các nước khác, mức giá trung bình 1300 USD/thùng có thể nói là một giá cạnh tranh so với cà phê của Côte d’Ivoire (1480 USD) và Costa Rica (1800 USD); giá này tương đối gần với giá của Indonesia (1320).

Đội tàu chính có thể nhận được từ 1000 đến 1500 USD/container, trong đó nó phải trả khoảng 300 USD cho công ty có tàu nhỏ (feeder) vận chuyển giữa Singapore và Tp. Hồ Chí Minh, chắc chắn ta không thể nói là nếu Việt Nam có thể có các chuyến trực tiếp do đội tàu chính thực hiện thì

sẽ giảm được khoản tiền 300 USD này. Ta thấy tổ chức các feeder cho phép giảm chi phí qua cảng tại Tp. Hồ Chí Minh: nó cũng cho phép giới hạn ở mức tối đa tình trạng neo (không chạy) của tàu chính. Tuy nhiên, nếu đường nước vào của cảng và số lượng lưu thông cho phép vận chuyển trực tiếp thì chi phí, trong đó có chi phí vận tải sẽ còn giảm.

Chi phí tuyến đường thường xuyên:

Bảng sau sẽ tóm tắt các đặc điểm chính của các tuyến đường

	Châu Phi 40'	Trung Mỹ	Châu Á
Khoảng cách (miles nautie)	9.795	10.908	24.964
Thời gian quá cảnh (ngày)	42	40	63
Thời gian ở cảng (ngày)	17.15	14.56	18.125
Trọng tải (TEU thương mại)	1500	1500	3500
Hồ sơ xếp đầy đi từ Châu Âu	90%	90%	90%
Hồ sơ xếp đầy đến Châu Âu	75%	75%	90%
20' (%) đi từ Châu Âu	75%	40%	6.60%
20' (%) đến Châu Âu	85%	60%	33.30%
40' (%) đi từ Châu Âu	25%	60%	33.30%
40' (%) đến Châu Âu	15%	40%	66.60%
Thời gian kết thúc container	150	130	90
Vận tốc tàu (noends)	16.4	18	22.8
	40	60	95
Phí thuê tàu (USD/ngày)	18.000	18.500	27.500

Các điểm khác biệt cần ghi nhận để so sánh giữa các tuyến đường gồm:

- Các chi phí tàu được tính từ phí thuê tàu với điều kiện thị trường, cộng tiêu hao năng lượng xăng dầu và chi phí qua cảng của tàu thường dẫn đường, moóc kéo tàu, thuế cảng...)

• Các chi phí cảng liên quan đến hàng container ghé cảng: chủ yếu là chi phí bốc dỡ.

• Các chi phí hợp lý nảy sinh như các hoạt động đất liền khi tàu ngừng ở cảng cũng như bảo dưỡng tàu.

• Các chi phí khác: chi phí đại lý, các chi phí chung.

Bảng sau so sánh các chi phí của các tuyến đường chính, đơn vị tính theo trọng lượng tương đương 20 feet thương mại hóa. Khi so sánh chi phí các tuyến đường chính giữa Châu Âu và Châu Á, cũng như những tuyến chính giữa Châu Âu và Châu Phi hay Châu Âu và Trung Mỹ, ta nhận thấy Châu Á có lợi thế hơn về kích thước tàu và vận tốc cũng như số lượng tàu container 40 feet chiếm nhiều hơn: ngược lại Châu Á có khoảng cách xa hơn, thường là mất thêm 01 ngày tàu, mặc dù đi vận tốc tàu có nhanh hơn.

Đối với các nước, như Việt Nam không được các tàu mẹ chuyên chở trực tiếp cần phải tính thêm chi phí vận tải từ Singapore - Tp. Hồ Chí Minh thêm vào chi phí vận tải chính. Ở Châu Á tổ chức vận tải đường feeder rất thông dụng, cho phép chủ tàu quản lý các tuyến chính, tập trung lưu thông ở các cảng lớn như Singapore và Hongkong và như vậy tiết kiệm chi phí vận chuyển chính giữa Châu Âu - Châu Á (vận chuyển càng nhiều thì giá thành càng hạ).

		Đến Châu Âu			Từ Châu Âu		
		Trung Mỹ	Châu Phi	Châu Á	Trung Mỹ	Châu Phi	Châu Á
Chi phí tàu	Chi phí biển	273	245	293	257	20	293
	Chi phí cảng	75	90	55	74	85	60
	Lệ phí cảng	62	110	129	77	128	129
	Tổng	410	445	477	408	433	482
Chi phí hiện-nhiên	Phí Container	126	141	100	105	117	100
	Phí không tải (TEU)	49	47		41	40	
	Tổng	175	188	100	146	157	100

		Đến Châu Âu			Từ Châu Âu		
		Trung Mỹ	Châu Phi	Châu Á	Trung Mỹ	Châu Phi	Châu Á
Chi phí cảng	Thuế các loại		23			51	
	Phí bốc xếp	288	301	278	249	296	325
	Phí xếp		84				
	Phí dỡ		206				
	Phí chuẩn bị		42				
	Tổng	288	656	278	249	347	325
Các phí khác	Tổng	218	202	163	240	242	168
Tổng		1091	1491	1023	1043	1179	1075

Nếu một cảng nước sâu có thể tiếp nhận các tàu các tàu lớn được xây dựng ở Vũng Tàu và nếu các đội tàu chịu cập cảng, chi phí phụ tính vào trong tuyến đường chính sẽ giảm xuống thấp, 02 ngày tàu phân bổ cho 1000 EVP (tương đương 20 feet) một lần cập cảng tức 55USD/EVP thêm với thuế cảng đối với tàu (thường thấp hơn 50 USD/EVP) và phụ phí cho vận tải trên đất liền đến Tp. Hồ Chí Minh (45 USD). Khoản lợi trên đây chuyển vận tải, phân bổ giữa cảng mới, chủ tàu và người thuê tàu và các nhà hoạt động vận tải khác sẽ là $400 - (55 + 50 + 45) = 250$ USD/EVP; nếu tính đến mức lưu thông hơn 200.00 EVP một năm, và sự tăng trưởng mạnh gây nên tình trạng ứ đọng trên các tuyến đường của Tp. Hồ Chí Minh, thì khả năng có thể sẽ xảy ra. Tuy nhiên sự đầu tư này có thể mâu thuẫn với các dự án cảng tại Tp. Hồ Chí Minh.

Kết luận: các định hướng của chính sách về GTVT của Việt Nam

Mặc dù cơ sở hạ tầng và hầu hết trang thiết bị đều lạc hậu, đây chuyển vận tải của Việt Nam nói chung vẫn rất cạnh tranh như chúng ta đã có thể kiểm chứng trong trường hợp của cà phê. Nguyên nhân chính của mức giá thấp trong toàn nền kinh tế: nhân công, cũng như xăng dầu và vỏ

xe... Việt Nam có môi trường kinh tế vùng Châu Á thuận lợi hơn so với Trung Mỹ hay Châu Phi (là những nước có cao su và cà phê cạnh tranh với các nước Châu Á).

Trở ngại chính trước mắt trong cạnh tranh của các sản phẩm Việt Nam là rủi ro ứ đọng do cơ sở hạ tầng. Nền kinh tế Việt Nam trong suốt một thời kỳ dài tự cấp và mới chỉ bắt đầu từ năm 1988, sau khi mở cửa kinh tế, thì nhu cầu GTVT quốc tế mới bắt đầu tăng và mức tăng trưởng nhanh này do khởi đầu ở mức thấp. Cùng với ngoại thương, nhu cầu đầu tư và cơ sở hạ tầng cũng ngày càng phát triển.

Các nhu cầu về đầu tư trong lĩnh vực này của Việt Nam là nét khác biệt so với các nước có mức tăng trưởng mạnh khác như những nước láng giềng ASEAN.

Đầu tư chậm trong suốt giai đoạn chiến tranh nhiều năm liền.

Hệ thống luật lệ còn cứng nhắc đối với các nhà đầu tư nước ngoài.

Các hạn chế về quản lý địa phận, mỗi tỉnh đều muốn có đầu tư riêng, đặc biệt là có cảng riêng để có thể quản lý được tình hình ngoại thương. Trong khi đó Nhà nước trung ương lại chú ý đến việc tái cân đối đầu tư, ưu tiên cho các tỉnh phía Bắc và Trung Việt Nam cần vốn đầu tư nước ngoài là điều ai cũng thấy. Hiện nay để quản lý được sự phát triển của mình, Việt Nam thường góp một phần trong tất cả các dự án đầu tư chiến lược bằng cách buộc đối tác nước ngoài liên kết với đối tác Việt Nam dưới hình thức liên doanh (vốn Chính phủ Việt Nam và vốn nước ngoài). Tuy nhiên, ngay cả với chiến lược này nguồn vốn thu hút được cũng còn giới hạn do vốn góp của phía Việt Nam. Việt Nam thường góp vốn dưới hình thức hiện vật, thường là đất.

Có hai con đường có thể vượt qua trở ngại về giới hạn tài trợ: đi vòng tránh các cản trở của hệ thống luật hoặc sửa đổi, cải cách hệ thống luật.

Việc đi vòng vèo tránh các trở ngại về luật khó và cứng nhắc thường rất gập, nhưng chủ yếu chỉ xảy ra trong các công ty, xí nghiệp, chứ ít có trong đầu tư cơ sở hạ tầng nặng. Các xí nghiệp vận tải, cũng như nhiều công ty, xí nghiệp trong các lĩnh vực khác thường có hai hệ thống kế toán: một đề lên “kế hoạch” và tính thuế, và một hệ thống kinh doanh thật khác và điều này cho phép hoạt động kinh tế hoạt động “ban ngày” với các thể thức nhưng thực chất hiệu quả lại rất gần với nền kinh tế thị trường.

Ngược lại, sự cải cách hệ thống luật còn cứng nhắc như hiện nay là cần thiết đối với các đầu tư nặng. Chúng ta có thể đề cập đến hai hình thức cải cách ở đây.

Cải cách có thể tiến hành đầu tiên là giải thích rõ phạm vi áp dụng của các văn bản hiện hành. Như vậy là, mặc dù các dịch vụ cảng là độc quyền của Nhà nước, nhưng xây dựng cảng cho hạt nông sản ở đồng bằng sông Mê Kông thì có vốn nước ngoài: đây là cảng tư nhân, chỉ dành cho xí nghiệp có hạt nông sản đã tài trợ xây dựng cảng. Nhưng điều rõ nhất của các cải cách này đó là luật đầu tư mới nhất (Bộ Kế hoạch và Đầu tư), giải thích trong luật về các rủi ro và bảo lãnh xảy ra trong các đầu tư nước ngoài theo hình thức nổi tiếng là B.O.T (Build Operate and Transfer). Luật mới này cùng sắc lệnh áp dụng của luật cũng hướng đến việc đưa vào Việt Nam một hình thức đầu tư mà các nước láng giềng đã áp dụng từ lâu. Cũng còn khá sớm để có thể nói đến hiệu quả của nó, nhưng chúng ta hy vọng bộ luật mới này thành công, để từ đó Việt Nam có thể thu hút được nhiều hơn các nguồn vốn đầu tư nước ngoài.

CHƯƠNG III

CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ BẰNG PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI BIỂN

I ĐẶC ĐIỂM, VỊ TRÍ VÀ PHẠM VI ÁP DỤNG CỦA PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI BIỂN

1 ĐẶC ĐIỂM

Vận tải biển là một trong những phương thức vận tải ra đời từ rất sớm, khi mà khoa học kỹ thuật chưa phát triển tới trình độ cao, khi mà con người chưa có khả năng chế tạo ra những chiếc tàu biển hiện đại có trọng tải lớn và tốc độ nhanh như những tàu biển đang được sử dụng để chuyên chở hàng hóa trong thương mại quốc tế ngày nay, thì những ưu thế của đại dương cũng đã được con người tận dụng để thực hiện việc chuyên chở hàng hóa và hành khách giữa các quốc gia trên thế giới với nhau bằng các công cụ vận tải thô sơ như tàu, thuyền buồm, tàu biển nhỏ chạy bằng động cơ hơi nước sử dụng khí đốt là than, củi... Chỉ từ khi phương thức sản xuất tư bản chủ nghĩa ra đời, quan hệ buôn bán quốc tế giữa các quốc gia trên thế giới tăng lên, dung lượng hàng hóa lưu chuyển giữa các nước tăng lên và tất yếu, nhu cầu chuyên chở hàng hóa và hành khách tăng lên thì phương thức vận tải biển mới phát triển một cách nhanh chóng. Về đặc điểm kinh tế kỹ thuật, phương thức vận tải biển có những ưu điểm nổi bật như sau.

- Thứ nhất, trong phương thức vận tải biển các tuyến đường hàng hải được hình thành một cách hoàn toàn tự nhiên. Cho nên, trừ việc đầu tư xây dựng các hải cảng và một số kênh đào quốc tế, đối với phương thức vận tải này người ta không phải tốn nhiều chi phí để xây dựng và bảo quản các

tuyến đường. Đây là một ưu thế đáng kể của phương thức vận tải biển so với nhiều phương thức vận tải khác, ví dụ đối với vận tải sắt, muốn thực hiện việc chuyên chở hàng hóa giữa hai điểm vận tải A và B nào đó, người ta bắt buộc phải xây dựng một tuyến đường sắt (đòi hỏi rất nhiều thời gian và vốn) nối liền 2 điểm vận tải này, và chỉ có thể thực hiện được việc chuyên chở theo một chiều (tuyến đơn), muốn thực hiện việc chuyên chở hàng hóa trên cả hai chiều, người ta phải xây dựng giữa hai điểm vận tải này một tuyến đường sắt đôi và như vậy chi phí sẽ tăng lên rất nhiều. Ưu thế này là một trong những yếu tố làm cho giá thành sản xuất vận tải biển thấp hơn nhiều so với các phương thức vận tải khác.

- Thứ hai, năng lực chuyên chở của phương thức vận tải biển lớn hơn nhiều so với các phương thức vận tải khác nhờ vào hai yếu tố. Yếu tố thứ nhất là trọng tải của tàu biển rất lớn, trọng tải trung bình của tàu biển hiện nay là từ 15.000 đến 20.000 DWT (Deadweight Tonnage) đối với tàu kinh doanh theo hình thức tàu chợ, đối với tàu chở hàng khô và tàu chở dầu, trọng tải trung bình còn lớn hơn rất nhiều (30.000-40.000 DWT đối với tàu chở dầu khô, 50.000-70.000 DWT đối với tàu chở dầu). Đặc biệt trên thế giới đã xuất hiện nhiều tàu chở dầu cực lớn trọng tải trên 500.000 DWT. Yếu tố thứ hai là việc tổ chức chuyên chở không bị hạn chế: trên cùng một tuyến đường hàng hải, người ta có thể tổ chức chuyên chở nhiều chuyến trong cùng một lúc cho cả lượt đi lẫn lượt về, chính nhờ ưu thế này mà trong sản xuất vận tải biển, năng suất lao động cao đã góp phần làm cho giá thành vận tải thấp.

- Thứ ba, ưu thế nổi bật nhất là giá cước vận tải thấp, giá cước vận tải biển thấp hơn rất nhiều so với các phương thức vận tải khác (bằng 1/6 so với giá cước vận tải hàng không, 1/3 so với vận tải sắt, 1/2 so với vận tải ô tô). Đây cũng chính là đặc điểm khiến cho phương thức vận tải biển được chú trọng nhất trong thương mại giữa các quốc gia và trở thành phương thức vận tải chủ đạo trong hệ thống vận tải quốc tế.

Tuy nhiên, bên cạnh những ưu điểm nổi bật kể trên, phương thức vận tải biển cũng còn một số hạn chế hay nhược điểm nhất định.

- Nhược điểm thứ nhất là tốc độ của tàu biển chậm, chậm hơn rất nhiều so với xe lửa và đương nhiên không thể sánh được so với máy bay. Vì vậy, trong nhiều trường hợp vận tải biển không thể đáp ứng khi hàng hóa có nhu cầu vận chuyển nhanh.

- Nhược điểm thứ hai là vận tải biển phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện khí hậu, thời tiết. Điều này có thể rất dễ nhận biết vì môi trường hoạt động của tàu biển là lênh dênh ngoài khơi, xa đất liền cho nên mỗi biến động dù rất nhỏ của thiên nhiên cũng đều ảnh hưởng trực tiếp đến hành trình đi biển. Chính vì vậy, trong quá trình chuyên chở hàng hóa bằng đường biển, các rủi ro và tai nạn thường rất hay xảy ra. Người ta đã thống kê được rằng trên thế giới cứ 90 phút thì xảy ra một tai nạn đường biển, trong đó tai nạn đâm va (Collision) chiếm tới 50%, và khi tai nạn đường biển xảy ra thì thiệt hại thường rất lớn (vì bản thân tàu biển và hàng hóa chuyên chở trên tàu là những tài sản có giá trị rất lớn). Sự tiến bộ của khoa học kỹ thuật, sự ra đời của những chiếc tàu biển hiện đại có khả năng chinh phục thiên nhiên... cũng phần nào hạn chế được các tai nạn đường biển, nhưng không thể là tuyệt đối. Bởi vậy, trong thương mại quốc tế, nhằm đảm bảo an toàn kinh doanh, đi đôi với nghiệp vụ thuê tàu biển để chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu, còn có một nghiệp vụ đặc biệt và cũng đóng vai trò hết sức quan trọng, đó là mua bảo hiểm mà chúng ta sẽ có dịp nghiên cứu ở các chương sau.

2 VỊ TRÍ

Diện tích biển chiếm 2/3 tổng diện tích trái đất, một cách hoàn toàn tự nhiên, tạo nên một hệ thống tuyến đường hàng hải quốc tế nối liền phần lớn các quốc gia trên thế giới. Đặc điểm này cùng với những ưu thế vừa kể trên của phương thức vận tải biển đã đưa phương thức vận tải này lên vị trí số một trong hệ thống vận tải quốc tế. Vận tải biển đảm nhận trên 80% tổng khối lượng hàng hóa lưu chuyển giữa các nước có quan hệ thương mại quốc tế. Như ở chương trước cũng đã đề cập về mối quan hệ giữa vận tải quốc tế và thương mại quốc tế, sự bùng nổ và mở cửa kinh tế của nhiều nước đang phát triển trên thế giới, xu thế toàn cầu hóa đã dẫn đến nhu cầu chuyên chở

hàng hóa bằng đường biển trong thương mại quốc tế tăng với tốc độ đáng kể.

Tuy nhiên, tùy thuộc vào vị trí địa lý, chính sách và đặc điểm kinh tế của mỗi một nước khác nhau mà vai trò của phương thức vận tải biển có khác nhau. Chẳng hạn đối với những quốc gia đã phát triển (Developed Countries- DCs) và quần đảo như Anh và Nhật, hầu như gần 100% khối lượng hàng hóa trong thương mại quốc tế của những quốc gia này là được đảm nhận bằng phương thức vận tải biển. Hay ở những nước công nghiệp mới (Newly Industrial Countries-NICs) về chính sách kinh tế cũng như vị trí địa lý thuận lợi như Singapore thì phần lớn khối lượng hàng hóa ngoại thương của nước này cũng được chuyên chở bằng phương thức vận tải biển. Hơn thế nữa, những ngành công nghiệp dịch vụ vận tải biển (môi giới hàng hải, bảo hiểm...) cũng rất phát triển ở quốc gia nhỏ bé và sạch đẹp này, đóng góp tích cực đối với sự thịnh vượng trong cán cân thương mại của Singapore. Những nước có bờ biển như Việt Nam (trên 3.200 km từ biển chạy dọc từ Bắc xuống Nam) cũng có rất nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển phương thức vận tải này. Trong những năm gần đây, nhờ chính sách đổi mới và tăng cường quan hệ hợp tác kinh tế với rất nhiều quốc gia trên thế giới, khối lượng hàng hóa trong thương mại quốc tế của Việt Nam tăng lên rất nhanh và cũng đã khẳng định vị trí của phương thức vận tải biển trong hệ thống vận tải quốc tế của Việt Nam.

Và ngay cả những quốc gia mà vị trí địa lý không mấy thuận lợi cho việc phát triển phương thức vận tải biển như Lào, Campuchia... thì vận tải biển vẫn giữ vị trí chủ đạo trong việc chuyên chở hàng hóa thương mại quốc tế của những quốc gia này (Lào và Campuchia vẫn phải thuê cảng biển của Việt Nam để thực hiện việc chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển).

3 PHẠM VI ÁP DỤNG

Với những đặc điểm kể trên, vận tải biển rất thích hợp với việc chuyên chở hàng hóa có khối lượng lớn, cự ly vận chuyển trung bình và dài.

Vận tải biển thích hợp với chuyên chở hàng hóa ngoại thương nhờ ưu thế tuyệt đối là cước phí vận tải thấp hơn nhiều so với các phương thức vận tải khác. Như chúng ta đã biết ở chương trước, tỷ trọng của cước phí vận tải trong giá cả hàng hóa ảnh hưởng mạnh đến thương mại quốc tế và vận tải biển đã đóng góp phần làm tăng nhanh chóng khối lượng hàng hóa trong thương mại quốc tế.

II CƠ SỞ VẬT CHẤT KỸ THUẬT CỦA PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI BIỂN

Đối với vận tải biển hay bất kỳ phương thức vận tải nào khác, cơ sở vật chất kỹ thuật ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng sản phẩm của những ngành sản xuất vận tải này. Để quá trình sản xuất kinh doanh tiến hành bình thường, cơ sở vật chất kỹ thuật bao gồm rất nhiều yếu tố, trong phạm vi cuốn sách này chúng ta chỉ bàn đến 3 yếu tố thiết yếu nhất đối với tất cả các phương thức vận tải, đó là (1) tuyến đường vận tải, (2) điểm vận tải, (3) công cụ vận tải.

1 TUYẾN ĐƯỜNG VẬN TẢI

Trong phương thức vận tải biển, tuyến đường vận tải được gọi là tuyến đường hàng hải (Ocean Line) và được định nghĩa là tuyến đường được hình thành giữa hai hay nhiều cảng trên đó tàu biển qua lại để chuyên chở hàng hóa và hành khách. Như vậy trong hệ thống tuyến đường hàng hải quốc tế, có rất nhiều loại tuyến đường hàng hải, để phục vụ cho mục đích nghiên cứu trong phạm vi cuốn sách này, chúng ta tiến hành phân loại tuyến đường hàng hải theo hai cách sau đây.

- Cách thứ nhất là căn cứ vào phạm vi hoạt động, người ta chia tuyến đường hàng hải ra làm hai loại. Loại thứ nhất được gọi là tuyến đường hàng hải nội địa (Inland/ Domestic Navigation Line) bao gồm những tuyến đường hàng hải dành cho các tàu hoạt động trong phạm vi một quốc gia. Và loại thứ hai là tuyến đường hàng hải quốc tế (International Navigation Line) bao

gồm những tuyến đường hàng hải dành cho các tàu hoạt động trên phạm vi lãnh thổ của nhiều quốc gia.

- Cách phân loại thứ hai là căn cứ vào công dụng, tuyến đường hàng hải được chia thành ba loại:

- ✓ Loại thứ nhất là tuyến đường hàng hải định kỳ (Regular Navigation Line) dành cho các tàu kinh doanh theo hình thức tàu chợ (Liner Service).
- ✓ Loại thứ hai là tuyến đường hàng hải không định kỳ (Irregular Navigation Line) dành cho các tàu kinh doanh theo hình thức tàu chạy rộng (Tramp Service).
- ✓ Loại thứ ba là tuyến đường hàng hải đặc biệt (Special Navigation Line) dành cho các tàu kinh doanh vì những mục đích đặc biệt trong hàng hải.

Trong hệ thống tuyến đường hàng hải quốc tế, với mục đích hoặc mở rộng, hoặc rút ngắn khoảng cách vận chuyển người ta đã đầu tư xây dựng thêm một số kênh đào, trong đó hai kênh đào lớn và nổi tiếng nhất là kênh đào Suez được xây dựng từ năm 1859 đến năm 1869, kênh đào này đã rút ngắn được tuyến đường thông thương giữa Châu Âu và Châu Á hơn 4.000 miles, và kênh đào Panama, được xây dựng từ năm 1879 đến năm 1914, con kênh này nối liền Đại Tây Dương với Thái Bình Dương ngang qua Trung Mỹ. Ngoài ra còn có kênh đào mang tên Kiel, được xây dựng từ năm 1815 đến năm 1907, việc xây dựng con kênh này ban đầu chỉ nhằm mục đích quân sự, dành cho các tàu nhỏ hơn 10.000 tấn, có hai đập ở hai đầu.

Theo luật hàng hải quốc tế, những nước có tuyến đường hàng hải quốc tế đi qua phải có nhiệm vụ bảo quản hệ thống đèn hiệu và bảo dưỡng kênh đào (nếu có).

2 CẢNG BIỂN (SEA PORT)

A KHÁI NIỆM

Sự phát triển của hệ thống cảng biển quốc tế gắn liền với lịch sử phát triển của ngành hàng hải. Trước đây, khi mà thương mại quốc tế chưa phát triển, cảng biển chỉ được coi là nơi tránh gió to bão lớn của tàu thuyền nên cơ sở vật chất kỹ thuật và trang thiết bị rất hạn chế. Ngày nay, khi mà quan hệ buôn bán giữa các nước được mở rộng, dung lượng hàng hóa lưu chuyển giữa các nước tăng nhanh là yếu tố kích thích ngành hàng hải phát triển mạnh thì vai trò cảng biển không chỉ là nơi bảo vệ cho tàu nữa, mà trước hết nó là một đầu mối giao thông và một mắt xích rất quan trọng của quá trình vận tải.

Cảng biển được định nghĩa là nơi ra vào neo đậu của tàu biển, là nơi phục vụ cho tàu và hàng hóa chuyên chở trên tàu và là đầu mối giao thông quan trọng. Định nghĩa này đã thể hiện rõ chức năng chủ yếu của cảng biển, hoạt động của cảng biển nhằm thực hiện chức năng phục vụ như sau.

- Chức năng thứ nhất là phục vụ tàu biển. Cảng có nhiệm vụ phục vụ tàu về nhiều mặt như đưa đón ra vào cảng an toàn, làm vệ sinh, sửa chữa, cung ứng cho tàu... Bởi vậy hoạt động của cảng thường vượt ra ngoài địa giới của nó.

- Chức năng thứ hai là phục vụ hàng hóa tại cảng biển, quá trình chuyên chở hàng hóa có thể được bắt đầu, kết thúc hoặc tiếp tục (chức năng này tập trung ở nhiệm vụ chuyển tải hàng hóa). Ngoài ra cảng còn tiến hành thực hiện nhiều nghiệp vụ khác như bảo quản, phân loại, sửa chữa, bao bì, kiểm tra số lượng, chất lượng, giao nhận...

B PHÂN LOẠI CẢNG BIỂN

Tùy theo tiêu chuẩn, cảng biển được phân thành nhiều loại, ta có thể khái quát một số cảng chính theo tiêu chuẩn phân loại như sau.

Căn cứ theo mục đích sử dụng, cảng biển được phân thành bốn loại.

- **Cảng thương mại (Commercial Port):** là những cảng dành cho các tàu hoạt động vì mục đích thương mại trong hàng hải. Cảng thương mại lại được chia thành các loại:

- ✓ **Cảng nội địa (Inland/ Domestic Port)**

- ✓ **Cảng quốc tế (International Port)**

- ✓ **Cảng tự do (Free Port)**

- **Cảng quân sự (Military Port):** là những cảng dành cho các tàu hoạt động vì mục đích quân sự.

- **Cảng đánh cá (Fishing Port):** là những cảng dành cho các tàu hoạt động đánh cá.

- **Cảng trú ẩn (Port of Refuge)** là những cảng được xây dựng để làm nơi trú ẩn cho tàu thuyền.

C TRANG THIẾT BỊ CỦA CẢNG BIỂN

Ranh giới của một khu vực cảng biển gồm có hai phần: phần mặt nước và phần đất liền. Trên mỗi phần đều được trang bị các thiết bị, máy móc... để thực hiện các chức năng phục vụ cho cảng. Các thiết bị kỹ thuật và kinh tế của cảng liên quan mật thiết với nhau và có tác dụng quyết định đến khối lượng sản xuất và chất lượng phục vụ của cảng. Cảng là một cơ sở vật chất quan trọng của phương thức vận tải biển. Khi tổ chức chuyên chở hàng hóa và thuê tàu, phải chú ý nghiên cứu đặc điểm của cảng thông qua một số chỉ tiêu sau đây.

- **Số lượng tàu, tổng trọng tải hoặc tổng dung tích đăng ký toàn phần của tàu ra vào cảng trong một thời gian nhất định.** Chỉ tiêu này phản ánh độ lớn của cảng.

- Tổng số lượng hàng hóa xếp dỡ của cảng trong một thời gian nhất định, thường chia ra thành số lượng hàng xuất và số lượng hàng nhập. Chỉ tiêu này phản ánh khả năng thông qua của cảng.
 - Mức xếp dỡ hàng hóa của cảng: là khối lượng hàng hóa xếp, dỡ lên xuống tàu trong một đơn vị thời gian (ngày, giờ). Thường mức xếp hàng lên và mức dỡ hàng xuống không giống nhau và phụ thuộc vào những yếu tố: đặc điểm của tàu, năng suất của công cụ xếp dỡ, trình độ tổ chức lao động tại cảng. Đây là một chỉ tiêu rất quan trọng mà cả hãng tàu và người thuê đều quan tâm khi thỏa thuận các điều khoản liên quan đến công cụ xếp dỡ trong hợp đồng thuê tàu mà chúng ta sẽ có dịp nghiên cứu ở phần sau.
 - Khả năng thông qua của kho bãi: kho bãi tại các cảng thường gồm kho chứa hàng thông thường và bãi container, khả năng chứa hàng của kho bãi của cảng phụ thuộc vào tổng diện tích kho bãi, tốc độ quay vòng của kho bãi và kỹ thuật sắp xếp hàng hóa tại kho bãi. Việc nghiên cứu về kho bãi cảng nhằm mục đích xây dựng kế hoạch xuất nhập hàng hóa qua cảng, kế hoạch bảo quản hàng hóa trước và sau khi giao nhận với tàu.
 - Ngoài những chỉ tiêu nêu trên, người thuê còn cần phải nghiên cứu những vấn đề liên quan khác như: luật lệ tập quán của cảng, giá cả các loại dịch vụ, thời gian làm việc để đảm bảo tốt cho khâu tổ chức, ký kết và thực hiện hợp đồng thuê phương tiện vận tải để chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu.
- Vì cảng khẩu là một công trình lớn, có tính chất kinh doanh tổng hợp và là đầu mối quan trọng của một quốc gia nên cảng thường do nhà nước quản lý. Với vị trí địa lý thuận lợi và quan hệ kinh tế giữa nước ta với nhiều quốc gia khác trên thế giới đang được cải thiện và phát triển, ngành vận tải biển của chúng ta cũng đã bắt đầu phát triển với một hệ thống cảng khẩu khá lớn về mặt số lượng, tuy nhiên do những khó khăn về vốn, những hạn chế về trình độ tổ chức và quản lý mà hoạt động các cảng biển hay hệ thống cảng của nước ta còn nhiều hạn chế, chất lượng phục vụ chưa cao, và có sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các cảng. Ở phía Nam, một cảng khá lớn và lâu

đời, giữ vị trí quan trọng trong hệ thống cảng của nước ta là Cảng Sài Gòn. Về mặt địa lý, cảng Sài Gòn ở vĩ độ Bắc $10^{\circ}46'10''$ và kinh độ Đông $106^{\circ}42'$, cách biển khoảng 50 miles, cửa sông Lòng Tàu, cảng sâu 9.3m, khi thủy triều lên có thể lên tới 14m. Cảng này có nhược điểm là có nhiều eo lớn nên những tàu có chiều dài trên 200m không thể vào được cảng Sài Gòn. Hiện tại cảng Sài Gòn vẫn giữ vị trí chủ đạo trong hệ thống cảng nước ta, nhưng trong tương lai rất gần, khi khối lượng hàng hóa trao đổi giữa nước ta với các nước tăng nhanh, phương thức chuyên chở container (chúng ta sẽ nghiên cứu ở chương sau) ngày càng chiếm ưu thế với những chiếc tàu container (Container Ship) hiện đại, tốc độ nhanh, trọng tải lớn thì chúng ta cũng sẽ có những cảng mới và hiện đại để thỏa mãn nhu cầu phục vụ này.

3 TÀU BUÔN (MERCHANT SHIP / VESSEL)

A KHÁI NIỆM VÀ PHÂN LOẠI

Tàu biển gồm hai loại là tàu buôn và tàu quân sự, cho đến nay cũng chưa có một định nghĩa nào chính xác về tàu buôn. Tất cả các khái niệm đưa ra, người ta đều căn cứ vào đặc điểm kinh tế để phân biệt giữa tàu buôn và tàu quân sự. Do đó, ta có thể có định nghĩa tàu buôn như sau.

Tàu buôn là tàu chở hàng hóa hoặc hành khách vì mục đích thương mại trong hàng hải.

Phân loại: từ định nghĩa trên, ta thấy khái niệm về tàu buôn rất rộng. Nó bao gồm: tàu chở hàng hóa, tàu chở khách, tàu hoa tiêu, tàu kéo... ta có thể giới thiệu chúng một cách hệ thống theo các cách phân loại sau.

- Căn cứ vào cấu trúc của tàu, người ta phân chia tàu thành hai loại là tàu 1 boong và tàu nhiều boong (One Deck and Many Decks).

- Căn cứ theo công dụng, người ta phân chia tàu ra làm ba loại.

- ✓ Tàu chở hàng (Cargo Ship).

- ✓ Tàu chở khách (Passenger Ship).
- ✓ Tàu vừa chở hàng vừa chở khách (Mixed Ship).

Và tàu chở hàng còn được phân chia ra rất nhiều loại, trong phạm vi môn học này chúng ta sẽ chỉ nghiên cứu về tàu chở hàng, chúng ta sẽ xem xét phân loại tàu chở hàng ở phần sau.

- Căn cứ theo phương pháp kinh doanh: có hai loại tàu là tàu chợ (Liner) và tàu chạy rong (Tramp).
- Căn cứ theo động cơ: gồm có các loại là tàu máy hơi nước (Steam Ship), tàu máy tua bin hơi (Stream Turbine Ship), và tàu nguyên tử (Nucleus Ship).
- Căn cứ theo cờ tàu: gồm có tàu treo cờ bình thường, tức là tàu mang quốc tịch nước nào thì treo cờ nước đó, và tàu treo cờ phương tiện (Flag of Convenience), tức là treo cờ của nước ngoài nhằm mục đích cạnh tranh và tránh những quy định nghiêm ngặt của một số nước.
- Ngoài ra, còn một số tàu đặc biệt khác như tàu chở hàng đông lạnh (Reefer), tàu chở ô tô (Car Carrier), tàu chở hàng đông lạnh và ô tô (Reefer Car Carrier)... thuộc nhóm tàu chuyên dùng mà ta sẽ nghiên cứu đặc điểm của chúng trong phần phân loại tàu chở hàng.

B CÁC ĐẶC TRƯNG KINH TẾ KỸ THUẬT CỦA TÀU BUÔN

Trong các sổ đăng ký tàu và trong các chứng từ của tàu, bao giờ cũng ghi rõ các đặc trưng kinh tế kỹ thuật nhất định như: tên tàu (Ship's Name), cờ tàu (Flag), kích thước của tàu (Dimension of Ship)... Sau đây, ta sẽ lần lượt xem xét các đặc trưng kinh tế kỹ thuật cơ bản của tàu.

- Kích thước của tàu (Dimension of Ship): đặc trưng này thể hiện khả năng tàu có thể cập cảng nào, đi qua kênh đào nào hoặc lái trên những luồng lạch như thế nào, nó gồm các chỉ tiêu:

+ **Chiều dài toàn bộ** (Length Over All): là khoảng cách thẳng góc từ mũi đến đuôi tàu.

+ **Chiều dài giữa hai đầu đường nổi** (Loadline hay còn gọi là Length Between Perpendiculars).

+ **Chiều rộng** (Breath Extreme): là khoảng cách thẳng góc giữa hai điểm rộng nhất của thành tàu.

• **Mớn nước** (Draft / Draught): đây là đặc trưng kỹ thuật rất quan trọng của tàu, nó cho phép kiểm tra khả năng đi biển an toàn của tàu và cho biết tàu có thể cập cầu cảng nào. Người ta định nghĩa nó là khoảng cách thẳng góc từ đáy tàu lên mặt nước. Mớn nước là một đại lượng thay đổi, nó phụ thuộc vào khối lượng hàng hóa xếp trên tàu, thay đổi theo mùa và vùng biển kinh doanh. Trên thân mỗi con tàu đều có ghi ký hiệu đường nổi chỉ mớn nước cho phép của tàu, nó được giới hạn bởi mớn nước tối đa và mớn nước tối thiểu.

✓ **Mớn nước tối đa** (Maximum Draft): là mớn nước khi tàu chở đầy hàng và an toàn vào mùa hè.

✓ **Mớn nước tối thiểu** (Minimum Draft): là mớn nước khi tàu không chở hàng, còn gọi là mớn nước cấu tạo.

Mớn nước được đo bằng mét phổ thông hay tắc Anh (Foot = 0.3048m).

• **Trọng lượng của tàu** (Displacement Tonnage) còn gọi là lượng rẽ nước của tàu. Người ta định nghĩa nó như sau: trọng lượng của tàu bằng trọng lượng khối nước bị phần chìm của tàu chiếm chỗ tính bằng tấn. Gồm 2 loại: trọng lượng nặng và trọng lượng nhẹ.

✓ **Trọng lượng nhẹ** (Light Displacement): là trọng lượng của tàu chưa chở hàng, bao gồm: trọng lượng của vỏ tàu, nước trong nồi hơi, sĩ quan, thủy thủ và hành lý của họ.

✓ Trọng lượng nặng (Heavy Displacement): là trọng lượng tàu khi chở hàng. Nó chính bằng trọng lượng nhẹ cộng với trọng lượng hàng hóa mà tàu có thể chở được ở mức nước tối đa.

$$D_h = D_l + D_p$$

(D_p : bao gồm trọng lượng của hàng hóa và trọng lượng các vật phẩm cung ứng khác).

• Trọng tải của tàu (Deadweight Tonnage - DWT): là sức chở của tàu (tính bằng tấn), gồm có hai chỉ tiêu là trọng tải toàn phần và trọng tải tịnh.

✓ Trọng tải toàn phần (Deadweight All Told): bằng hiệu số giữa trọng lượng tàu đầy hàng và trọng lượng tàu không hàng:

$$DWT = D_h - D_h$$

✓ Trọng tải tịnh (Deadweight Cargo): còn gọi là trọng tải thực dụng, là trọng tải hàng hóa thương mại thực tế mà tàu có thể chở được. Thông thường trọng tải tịnh nhỏ hơn trọng tải toàn phần từ 10-25%.

Trọng tải có thể đo bằng đơn vị tấn phổ thông (1.000 kg), tấn Anh (1.016 kg) hay tấn Mỹ (907 kg).

• Dung tích đăng ký của tàu (Register Tonnage): là sức chứa của tàu tính bằng đơn vị thể tích hoặc tấn dung tích đăng ký (Resister Tonnage – RT). Một tấn dung tích đăng ký bằng 100 tấn khối Anh (Cuft) tương đương với 2,83m³. Có 2 loại dung tích đăng ký là:

✓ Dung tích đăng ký toàn phần (Gross Register Tonnage - GRT) là thể tích của những khoang trống khép kín trên tàu, bao gồm: khoang chứa hàng, khoang chứa nước, buồng máy, khoang chứa nhiên liệu, phòng ăn ở của sĩ quan thủy thủ, chỉ tiêu này dùng để thống kê lực lượng tàu buôn.

✓ Dung tích đăng ký tịnh (Net Register Tonnage - NRT) còn gọi là dung tích đăng ký thực dụng. Là dung tích các khoang trống dùng để chứa hàng. Chỉ tiêu này dùng để tính cảng phí, phí qua kênh đào quốc tế...

• Dung tích chứa hàng của tàu (Cargo Capacity hay Cargo Space - CS): là khả năng xếp các loại hàng khác nhau của tàu. Gồm có hai loại.

✓ Dung tích chứa hàng rời (Grain Space - GS): là dung tích chứa hàng của tàu khi chuyên chở các loại hàng rời.

✓ Dung tích chứa hàng bao kiện (Bale Space - BS): là dung tích chứa hàng của tàu khi chuyên chở hàng bao kiện, tùy theo loại tàu, dung tích chứa hàng rời thường lớn hơn dung tích chứa hàng bao kiện khoảng 5-10%.

• Hệ số xếp hàng của tàu (Ship's Stowage Factor - SSF): biểu thị mối quan hệ tỷ lệ giữa dung tích chứa hàng và trọng tải tịnh của tàu, còn gọi là tỷ khối của tàu.

$$\text{SSF} = \text{CS/DWC}$$

Hệ số này chỉ rõ một tấn trọng tải tịnh tương ứng với bao nhiêu m³ (hoặc cuft) dung tích chứa hàng của tàu, nó cho phép tính toán gần đúng số tấn hàng xếp lên tàu.

• Hệ số xếp hàng của hàng hóa (Cargo Stowage Factor - CSF): mỗi loại hàng hóa có một hệ số xếp hàng khác nhau được liệt kê trong bảng hệ số xếp hàng của hàng hóa.

✓ Để sử dụng hết đồng thời trọng tải và dung tích chứa hàng của tàu ta phải chọn loại hàng có hệ số thể tích (CSF) tương đương với hệ số xếp hàng (SSF) của tàu.

✓ Khi chuyên chở nhiều loại hàng, ta phải chọn các mặt hàng xếp thỏa mãn hệ phương trình:

$$X + Y = \text{DWC}$$

$$X \cdot \text{CSF}_x + Y \cdot \text{CSF}_y = \text{CS}$$

Trong đó

X, Y: là trọng lượng các mặt hàng.

CSF_x, y: là hệ số xếp hàng của các loại hàng hóa.

CS: dung tích chứa hàng của tàu.

DWC: là trọng tải tịnh của tàu.

Các chứng từ liên quan đến tàu (Ship's Documents)

Mỗi một tàu buôn bao giờ cũng có các loại chứng từ chủ yếu như:

- Giấy chứng nhận quốc tịch tàu (Certificate of Nationality), giấy này do nhà nước hoặc Bộ Giao thông đại diện nhà nước cấp, trong đó có ghi số hiệu riêng của mỗi tàu (Code Name). Trong hàng hải quy định tàu đăng ký ở nước nào sẽ do nước đó chịu trách nhiệm, tàu phải treo cờ nước đăng ký và thuyền viên là người của nước đăng ký. Từ sau chiến tranh thế giới lần thứ II, có hiện tượng tàu treo cờ phương tiện (150 nước cho đăng ký treo cờ: Liberia, Panama...) nên người đi thuê tàu cần phải lưu ý điều này.
- Giấy chứng nhận quyền sở hữu tàu (Certificate of Shipowner), giấy này cũng do nhà nước hoặc cơ quan đại diện nhà nước cấp cho chủ tàu.
- Giấy chứng nhận cấp hạng tàu (Certificate of Class), mỗi một con tàu khi đóng xong đều phải có đăng kiểm. Tùy theo mỗi công ty đăng kiểm ở mỗi nước khác nhau mà tàu có thể có ký hiệu phân cấp khác nhau, ví dụ ở Mỹ có ký hiệu: A, B, C..., ở Bateau có ký hiệu: O, P, Q... Khi thuê tàu,

người thuê không bao giờ thuê tàu không phân cấp vì các công ty bảo hiểm sẽ từ chối không bảo hiểm cho những tàu này.

- Giấy chứng nhận trọng tải (Certificate of Tonnage), giấy này sử dụng trong việc thu các khoản thuế, dùng cho người thuê tàu xem xét lựa chọn khi thuê tàu.

- Ngoài ra còn có một số chứng từ khác như giấy chứng nhận vạch nổi (Certificate of Load Line Mark), danh sách thuyền viên (Crew List), nhật ký hàng hải (Log Book), nhật ký máy tàu (Engine Journal)...

C PHÂN LOẠI TÀU BUÔN CHỖ HÀNG

Trong phạm vi môn học này, khi nói đến tàu buôn thì ta cần phải hiểu là tàu buôn chở hàng. Có rất nhiều loại tàu buôn chở hàng, căn cứ vào công dụng của nó, người ta phân thành ba nhóm chính.

Nhóm 1: tàu chở hàng khô (Dry Cargo Ship). Gồm các loại tàu dùng để chở hàng ở thể rắn có bao bì hoặc không có bao bì và hàng lỏng có bao bì, nhóm này có các loại tàu sau.

- Tàu chở hàng bách hoá (General Cargo Ship): loại tàu này có đặc điểm nhiều boong (Decks) nhiều hầm hàng (Hold) và nhiều miệng hầm (mỗi tàu có từ 4 - 5 miệng hầm). Trọng tải trung bình từ 10.000 - 20.000 tấn, tốc độ trung bình 17 - 20 miles và cần cầu loại 2.5 - 5 tấn, thường dùng trong kinh doanh tàu chợ.

- Tàu container (Container Ship): đặc điểm của loại tàu này là có 2 boong, nhiều hầm, trọng tải và tốc độ vượt xa tàu chở hàng bách hóa. Loại tàu này ngày càng được sử dụng nhiều trong kinh doanh vận tải biển. Nó có rất nhiều kiểu: ví dụ tàu bán container (Semi - Container Ship), Lo-lo (Lift On Lift Off), Ro-Ro (Roll On Roll Off), LASH (Light Aboard Ship)...

- Tàu chở hàng rời (Bulk Ship): loại tàu này có đặc điểm chỉ có 1 boong, nhiều hầm, miệng hầm rộng và cấu trúc đặc biệt, có thiết bị xếp dỡ

chuyên dùng như băng chuyền, máy hút bụi, cầu ngoạm. Thường dùng động cơ đốt trong, có trọng tải lớn, tốc độ chậm. Loại này có các tàu: tàu chở quặng (Ore Carrier), tàu chở xi măng (Cement Carrier), tàu chở ngũ cốc (Cereal Carrier), tàu chở gỗ (Timber Carrier)...

Nhóm 2: tàu chở hàng lỏng (Tanker Cargo Ship): loại tàu này có đặc điểm chỉ có 1 boong, nhiều ngăn chứa hàng, có thiết bị xếp dỡ riêng có năng suất cao, có thiết bị phòng cháy chữa cháy. Trọng tải lớn, tốc độ trung bình, gồm có hai loại.

- Tàu chở hàng lỏng tổng hợp: tàu chở dầu mỏ và sản phẩm của dầu mỏ (Oil Tanker).
- Tàu chở hàng lỏng chuyên dùng: tàu chở rượu (Wine Tanker), tàu chở nước ngọt (Water Tanker), tàu chở hóa chất lỏng (Chemical Tanker)...

Nhóm 3: nhóm tàu đặc biệt (Special Ships). Nhóm tàu này dùng để chuyên chở các loại hàng có yêu cầu bảo quản đặc biệt. Mỗi loại tàu chỉ để chở một loại hàng hóa. Có đặc điểm: nhiều boong, nhiều hầm, có thiết bị xếp dỡ bảo quản đặc biệt, trọng tải nhỏ, tốc độ nhanh. Nó gồm các loại sau:

- Tàu đông lạnh (Refrigerated Cargo Ship): có cấu trúc bảo quản đặc biệt và trang bị máy lạnh rất tốt (có thể giữ nhiệt độ của hầm hàng từ -16 đến -24°C) trọng tải thường nhỏ hơn 3.000 tấn, tốc độ khoảng 18 miles/h.

• Tàu chở ô tô (Car Carrier): có tầng và có gara để xe, tàu có thể tự động mở khoang hàng để xe chạy vào. Tàu chở hàng đông lạnh và ô tô (Reefer Car Carrier): có gara để xe và có trang bị máy lạnh bảo quản hàng hóa.

- Tàu chở hoa quả (Fruit Carrier): có trang bị máy lạnh bảo quản giữ nhiệt độ từ -4°C đến 12°C , trong đó có tàu chở chuối (Banana Ship) là phổ biến nhất.

- Tàu chở gỗ cây (Timber Ship): loại tàu này có đặc điểm là sàn tàu làm bằng thép dày chắc, cần cầu đặc biệt mạnh (20-40 tấn), miệng hầm dài (>10m) và rộng, các ngăn tàu có thể tháo rời được.

Ngoài ra còn một số tàu hỗn hợp có khả năng chở nhiều loại hàng để tận dụng dung tích tàu nhưng chưa phổ biến lắm.

III NGHIỆP VỤ THUÊ TÀU

1 KHÁI NIỆM VÀ BẢN CHẤT

Các tổ chức kinh doanh ngoại thương là người có hàng nhưng lại không có công cụ vận tải để chuyên chở cho nên khi giành được “Quyền thuê tàu” họ phải đi thuê các tổ chức vận tải biển để chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu, vì vậy nảy sinh nghiệp vụ thuê tàu.

Khái niệm: mối quan hệ giữa các tổ chức kinh doanh ngoại thương với các tổ chức vận tải biển trong việc thuê và cho thuê tàu gọi là nghiệp vụ thuê tàu.

Bản chất: nghiệp vụ thuê tàu là một nghiệp vụ mua bán sản phẩm vận tải biển về mặt vật chất. Trong đó chủ hàng là người thuê tàu (Charterer) tự mình đứng hoặc thông qua người thứ ba gọi là người môi giới (Broker) liên hệ với chủ tàu (Ship Owners) hoặc người chuyên chở đường biển (Carrier) yêu cầu thuê 1 phần hay cả chiếc tàu để chở hàng hóa từ một hay nhiều cảng này đến một hay nhiều cảng khác (người môi giới được nhận hoa hồng từ đại lý – Brokerage, thường do chủ tàu trả).

Trong nghiệp vụ thuê tàu có thuê tàu trong nước, thuê tàu nước ngoài và cho nước ngoài thuê tàu.

- Thuê tàu nước ngoài để chở hàng hóa xuất nhập khẩu là nghiệp vụ nhập khẩu sản phẩm vận tải đường biển.

- Cho nước ngoài thuê tàu là nghiệp vụ xuất khẩu sản phẩm vận tải đường biển.

Như vậy xuất nhập khẩu sản phẩm vận tải biển thực chất là một ngành xuất nhập khẩu vô hình hay còn gọi là một ngành xuất nhập khẩu dịch vụ. Đây là một nguồn thu chi ngoại tệ rất lớn, vì vậy ngành công nghiệp vận tải biển của một quốc gia có ảnh hưởng lớn đến cán cân thanh toán quốc tế. Ở nước ta lực lượng tàu biển không đủ khả năng đáp ứng được nhu cầu chuyên chở hàng hóa ngoại thương đang tăng với tốc độ rất nhanh, vì vậy hàng năm chúng ta phải chi ra một lượng ngoại tệ khá lớn để nhập khẩu sản phẩm dịch vụ này.

2 THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

Giá trị và giá trị sản phẩm vận tải biển cũng được thực hiện thông qua quan hệ thị trường gọi là thị trường thuê tàu (Freight Market). Người ta định nghĩa nó như sau.

Thị trường thuê tàu là nơi tiến hành mua bán sản phẩm vận tải đường biển, nơi tiến hành đối chiếu so sánh quan hệ cung cầu về sản phẩm vận tải đường biển. Do đó đã hình thành giá cả sản phẩm vận tải đường biển tức là giá cước thuê tàu. Thị trường thuê tàu gồm 3 yếu tố chính:

- Yếu tố cung về sản phẩm vận tải đường biển: đó là khả năng chuyên chở hàng hóa của lực lượng tàu buôn.
- Yếu tố cầu về sản phẩm vận tải đường biển: là nhu cầu chuyên chở hàng hóa bằng đường biển trong thương mại quốc tế.
- Giá cả sản phẩm vận tải đường biển, tức giá cước thuê tàu: được hình thành trên cơ sở quan hệ cung cầu và mối quan hệ về quyền lợi của chủ tàu và người thuê tàu.

Thị trường thuê tàu thế giới được tạo ra bởi toàn bộ đội tàu buôn và toàn bộ khối lượng hàng hóa chuyên chở bằng đường biển trên thế giới. Nó được phân chia thành nhiều loại.

- Thị trường thuê tàu khu vực Bắc Âu, Đức, Mỹ, Trung Cận Đông, Châu Phi, Đông Nam Á...
- Thị trường thuê tàu chở hàng khô và hàng lỏng.
- Thị trường thuê tàu chợ, tàu chuyên và tàu định hạn.
- Thị trường thuê tàu tự do cạnh tranh và độc quyền.

Mỗi loại thị trường có một đặc điểm riêng song chúng có mối quan hệ hữu cơ và tác động qua lại lẫn nhau. Hiện nay thị trường thuê tàu lớn nhất thế giới là London Freight Market, trước chiến tranh thế giới thứ II, New York Freight Market cũng là một thị trường lớn. Thứ ba là thị trường thuê tàu lục địa Châu Âu (European Freight Market) và gần đây thị trường thuê tàu Đông Nam Á cũng đang phát triển.

3 GIÁ CƯỚC THUÊ TÀU

Cũng giống như định nghĩa giá cả hàng hóa, giá cả của sản phẩm vận tải đường biển (hay giá cước thuê tàu) là số tiền phải trả khi thuê một dịch vụ tàu. Giá cước thuê tàu chịu ảnh hưởng của các yếu tố:

- Loại hàng hóa chuyên chở bao gồm: mặt hàng, đặc điểm lý hóa của hàng hóa, giá trị của hàng hóa, loại bao bì, khối lượng của lô hàng...
- Điều kiện chuyên chở và xếp dỡ bao gồm: khoảng cách chuyên chở, khả năng chuyên chở hai chiều, số lượng cảng xếp dỡ, mức xếp dỡ ở cảng.
- Phương thức kinh doanh tàu: tàu chợ hay tàu chạy rộng.

4 ĐẶC ĐIỂM CỦA TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

Có hai loại giá cước thuê tàu là giá cước thuê tàu chạy rộng và giá cước thuê tàu chợ.

- Giá cước thuê tàu chạy rộng (Tramp Freight) áp dụng trên thị trường thuê tàu chuyển và tàu định hạn. Giá cước này có đặc điểm:

- ✓ Được quy định trên cơ sở thỏa thuận giữa chủ tàu và người thuê trong từng hợp đồng.
- ✓ Biến động nhanh và thường xuyên.
- ✓ Mức giá cước thuê tàu chạy rộng thường thấp hơn mức giá cước thuê tàu chợ tính theo đơn vị hàng hóa.

- Giá cước thuê tàu chợ: áp dụng trên thị trường thuê tàu chợ (Liner Freight). Nó có đặc điểm:

- ✓ Do bản thân chủ tàu, đặc biệt là các công hội hàng hải (Freight Conference) quy định trước trong biểu cước tàu chợ (Liner Tariff).
- ✓ Thường ổn định trong một thời gian tương đối dài.

Khi quan hệ cung cầu trên thị trường thay đổi sẽ kéo theo sự biến đổi của giá cước thuê tàu. Giá cước thuê tàu thường biến động trong một giới hạn nhất định.

Giới hạn trên của giá cước: là khả năng thanh toán tiền cước chuyên chở của người chủ hàng. Người chủ hàng bắt buộc phải quan tâm đến vấn đề hàng hóa sẽ chịu được bao nhiêu tiền cước, vì giá cước quá cao sẽ làm cho giá cả tiêu thụ của hàng hóa tăng lên nên người kinh doanh có nguy cơ bị mất thị trường, muốn duy trì người kinh doanh phải giảm lợi nhuận để ổn định giá hàng vì vậy nếu quá khả năng họ sẽ quyết định không kinh doanh nữa.

Giới hạn dưới của giá cước: là chi phí khai thác của tàu bao gồm chi phí cố định và chi phí lưu động.

Chi phí cố định: là những chi phí không phụ thuộc vào khối lượng hàng vận chuyển, nó gồm có khấu hao tài sản cố định, chi phí bảo dưỡng, sửa chữa lớn, sửa chữa thường xuyên, lương của sĩ quan thủy thủ...

Chi phí lưu động: là những chi phí phụ thuộc vào khối lượng hàng hóa vận chuyển như: phí xếp dỡ hàng hóa, cảng phí, đại lý phí...

Nếu cước phí không đủ bù đắp ít nhất phần chi phí lưu động thì chủ tàu thường quyết định ngừng kinh doanh tàu, vì vậy giới hạn dưới của giá cước còn được gọi là điểm ngừng hoạt động của tàu (Leaving up Point of Ship).

Tuy nhiên trong thực tế, đôi khi chủ hàng có thể chấp nhận giá cước lớn hơn giới hạn trên nhằm mục đích cạnh tranh hay tìm thị trường mới và củng cố vị trí của mình trong tương lai. Hoặc chủ tàu cũng có thể quyết định tiếp tục kinh doanh ngay cả khi giá cước nhỏ hơn giới hạn dưới để thu hút khách hàng và tạo uy tín...

5 CÁC PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU

Có hai hình thức kinh doanh tàu là kinh doanh tàu chạy rộng và kinh doanh tàu chợ.

- Kinh doanh tàu chạy rộng, còn gọi là tàu chạy không định kỳ (Irregular) là tàu chuyên chở hàng hóa trên cơ sở hợp đồng thuê tàu. Nó hoạt động không theo một lịch trình định trước và một luồng nhất định, mà phục vụ bất kỳ thị trường nào có nhu cầu chuyên chở.

- Kinh doanh tàu chợ: còn gọi là tàu chạy định kỳ (Regular) là tàu chạy thường xuyên trên một luồng nhất định, ghé qua những cảng nhất định và theo một lịch trình định trước.

Từ hai hình thức kinh doanh tàu nói trên có ba phương thức thuê tàu: thuê tàu chợ, thuê tàu chuyển và thuê tàu định hạn. Sau đây, ta sẽ lần lượt nghiên cứu từng phương thức.

A PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU CHỢ

1.A.5 KHÁI NIỆM

Thuê tàu chợ còn gọi là lưu cước tàu chợ (Booking Shipping Space) là người chủ hàng (Traders) thông qua người môi giới thuê tàu (Brokers) yêu cầu chủ tàu (Owners) hoặc người chuyên chở (Carriers) giành cho thuê một phần chiếc tàu để chuyên chở một lô hàng từ cảng này đến cảng khác.

2.A.5 ĐẶC ĐIỂM

Số lượng hàng hóa không lớn, tính chất hàng hóa thường là hàng khô và có bao bì.

Tuyến đường tàu đi được biết trước, nó nằm trong quy định công bố của hãng tàu, người ta gọi đó là định tuyến.

Thời gian và lịch trình tàu chạy đều được công bố trước (nếu làm tốt công tác tổ chức vận tải có thể lên lịch trình từng quý).

Cước tàu chợ không do hai bên thỏa thuận mà do hãng tàu đã tính toán từ trước để lập nên biểu cước (Tariff), chủ hàng có thể xem và chấp nhận (trong trường hợp đặc biệt có thể thương lượng giảm giá).

Khi thuê tàu chợ hai bên không đàm phán, vì chủ tàu đã có sẵn vận đơn (Bill of Lading - B/L) trong đó có những quy định sẵn, có giá trị như một hợp đồng thuê tàu. Trong (B/L) chỉ có chữ ký của thuyền trưởng, không có chữ ký của người thuê tàu.

3.A.5 ƯU NHƯỢC ĐIỂM

Từ những đặc điểm trên đây ta thấy phương thức thuê tàu chợ có những ưu nhược điểm sau:

Ưu điểm:

- Khối lượng hàng hóa không hạn chế.

- Việc xếp dỡ thường do chủ tàu đảm nhận cho nên đơn giản được thủ tục.
- Việc tính toán điều kiện giao nhận trong mua bán dễ dàng.
- Thuận tiện cho chủ hàng trong việc tính toán hiệu quả kinh doanh: vì căn cứ vào biểu cước, căn cứ vào giá cả hàng hóa tại nơi sản xuất và nơi tiêu thụ, chủ hàng có thể sơ bộ tính toán được lợi nhuận. Giấy lưu cước (Booking Note) được xem như một giấy yêu cầu thuê tàu gửi cho đại diện hãng tàu và khi hãng tàu đã nghiên cứu điều phối được thì sẽ gửi thông báo chấp nhận cho thuê, trong đó có thông báo ngày, giờ cho nên chủ hàng chủ động trong việc đưa hàng ra cảng, khi chủ hàng nhận được thông báo thì xem như đã có giao ước giữa hai bên, nếu một bên không thi hành có thể bị phạt tùy mức độ.

Nhược điểm:

- Cước thuê tàu chợ thường cao hơn tàu chuyên: do đã tính cả chi phí xếp dỡ và do tàu chợ thường không tận dụng hết trọng tải (trọng tải sử dụng chỉ tương đương 85%) nên phải tính luôn cả phần tàu chạy không hàng vào trong giá cước.
- Về mặt pháp lý người thuê tàu chợ thường ở vào thế yếu vì không được tự do thỏa thuận các điều kiện chuyên chở mà phải chấp nhận những điều kiện in sẵn trong vận đơn.

4.A.5 VẬN ĐƠN ĐƯỜNG BIỂN (BILL OF LADING – B/L)

Khái niệm: mối quan hệ giữa chủ hàng và người chuyên chở được điều chỉnh bằng vận đơn đường biển, nó là bằng chứng duy nhất xác định hợp đồng chuyên chở đã được ký kết. Ta có khái niệm như sau.

Vận đơn đường biển là một chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường biển do người chuyên chở hoặc đại diện của họ cấp cho người gửi hàng sau khi đã xếp hàng lên tàu hoặc sau khi đã nhận hàng để xếp.

Chức năng: vận đơn đường biển có những chức năng chủ yếu sau.

- Là bằng chứng duy nhất xác nhận hợp đồng chuyên chở đường biển đã được ký kết (nó không phải là hợp đồng vận tải vì chỉ do một bên ký).
- Là biên lai nhận hàng của người chuyên chở: sau khi cấp vận đơn người chuyên chở có trách nhiệm đối với toàn bộ hàng hóa ghi trong vận đơn và sẽ giao cho người cầm vận đơn hợp pháp ở cảng đến.
- Là chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hóa ghi trong vận đơn (Property's Ownership) cho nên có thể dùng để cầm cố, vay mượn, chuyển nhượng, mua bán...

Các loại vận đơn

Trong vận tải biển và thương mại quốc tế thường gặp nhiều loại vận đơn.

- Vận đơn đến thẳng (Direct B/L): là vận đơn được dùng trong trường hợp hàng hóa được chở trực tiếp từ cảng gửi (Port of Loading) tới cảng nhận (Port of Discharge).
- Vận đơn chuyển tải: còn gọi là vận đơn chở suốt (Through B/L) dùng trong trường hợp chuyên chở hàng hóa có ghé qua những cảng khác rồi mới tới cảng đến (có chuyển tải dọc đường tức là thay đổi tàu và người chuyên chở). Khi cấp vận đơn này, người chuyên chở thứ nhất sẽ chịu trách nhiệm trên toàn bộ quãng đường chuyên chở kể cả việc chuyển tải ở các cảng dọc đường, tức là có trách nhiệm thuê những người vận tải tiếp theo. Những người vận tải sau chỉ chịu trách nhiệm trên quãng đường của mình và sẽ cấp một vận đơn địa hạt (còn gọi là vận đơn chặng - Local B/L) và vận đơn này chỉ làm chức năng là biên lai nhận hàng mà thôi. Người nhận hàng vẫn nhận hàng trên cơ sở vận đơn chở suốt.

- Vận đơn hoàn hảo (Clean B/L): là vận đơn mà trên đó thuyền trưởng không ghi một ghi chú xấu nào về hàng hóa và bao bì hàng hóa. Vận đơn này được ngân hàng chấp nhận để thanh toán.

- Vận đơn không hoàn hảo (Unclean B/L): là vận đơn trên đó có ghi chú xấu về hàng hóa hoặc bao bì của hàng hóa. Ví dụ: trên vận đơn có ghi thùng chảy (Leaking Case), bao bì ướt (Wet Case), bao bì rỗng (Empty Barrels) là vận đơn không hoàn hảo. Ngân hàng không chấp nhận thanh toán khi người bán xuất trình vận đơn này, cho nên khi giao hàng cho người chuyên chở, người bán phải bằng mọi cách lấy được vận đơn hoàn hảo.

- Vận đơn đã xếp hàng (Shipped on Board B/L): là vận đơn được cấp sau khi hàng hóa đã thực sự xếp lên tàu. Người mua hàng và ngân hàng thanh toán đều đòi hỏi người bán xuất trình vận đơn này.

- Vận đơn nhận để xếp (Received for Shipment B/L): là vận đơn được cấp trước khi hàng hóa được xếp lên tàu. Nếu trong hợp đồng mua bán hoặc thư tín dụng không có qui định gì khác thì ngân hàng không chấp nhận vận đơn này. Trong thực tế thường chỉ dùng vận đơn đã xếp hàng.

- Vận đơn đến chậm (Late B/L): là vận đơn đến sau hàng hóa. Trong trường hợp này chủ hàng sẽ gửi kèm theo tàu một bộ chứng từ hàng hóa để người nhận hàng có thể nhận hàng nếu vận đơn đến chậm (có thỏa thuận với chủ tàu).

- Vận đơn theo lệnh (Order B/L): là vận đơn không ghi rõ người nhận hàng là ai mà chỉ ghi chữ theo lệnh (To Order). Trong trường hợp này, người chuyên chở sẽ giao hàng “theo lệnh của người gửi hàng” (To the Order of Shippers) hoặc “theo lệnh của người nhận hàng” (To the Order of Consignees) hoặc “theo lệnh của một người khác”. Nếu vận đơn chỉ ghi chữ “To Order” thì ta cần phải hiểu ngầm là theo lệnh của người gửi hàng. Vận đơn này có thể chuyển nhượng bằng cách ký hậu (Endorsement).

- Vận đơn đích danh (Straight B/L): là vận đơn ghi đích danh tên và địa chỉ của người nhận hàng. Chỉ người nào có tên trên vận đơn mới được

nhận hàng, không được chuyển nhượng bằng cách ký hậu. Hiện nay nó ít được sử dụng.

- Vận đơn xuất trình (To Bearer B/L), còn gọi là vận đơn vô danh: là vận đơn trên đó không ghi tên người nhận hàng, và cũng không ghi theo lệnh của ai cả. Người chuyên chở sẽ giao hàng cho bất kỳ người nào cầm vận đơn này và xuất trình cho họ. Có thể chuyển nhượng bằng cách trao tay. Do đặc điểm trên nên trong thực tế người ta ít dùng loại vận đơn này vì nó không bảo đảm an toàn cho người chuyên chở và người nhận hàng trong trường hợp đánh mất hoặc mất cắp bản chính.

- Vận đơn theo hợp đồng thuê tàu (Charter Party B/L): vận đơn này dùng trong trường hợp chở hàng bằng tàu thuê chuyến (Voyage Charter), sau khi xếp hàng lên tàu, theo yêu cầu của người chủ hàng thuyền trưởng sẽ cấp vận đơn gọi là vận đơn theo hợp đồng thuê tàu. Các điều khoản trong vận đơn này không được trái với nội dung của hợp đồng thuê tàu vì nó điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở và người nhận hàng (nếu người nhận hàng không phải là người thuê tàu) và nó chỉ có hai chức năng: là biên lai nhận hàng và chứng từ sở hữu hàng hóa.

Ngoài ra trong vận tải quốc tế còn gặp nhiều loại vận đơn khác như: vận đơn hải quan (Customs B/L), vận đơn chung (Join B/L), vận đơn xếp hàng trên boong (On Deck B/L), vận đơn rút gọn (Short B/L), vận đơn chở container (Container B/L)... Việc phân loại vận đơn như trên chỉ có tính qui ước vì một vận đơn có thể mang tính chất của nhiều loại vận đơn khác nhau. Trong thực tế thường sử dụng phổ biến nhất vận đơn có tính chất đã xếp hàng, theo lệnh và hoàn hảo.

Vận đơn thường được làm thành ba bản chính (Original), số bản phụ tùy theo yêu cầu, khi có một bản chính đã sử dụng để nhận hàng thì hai bản còn lại sẽ không còn giá trị nữa.

Nội dung của vận đơn

Cho đến nay trong vận tải biển quốc tế chưa có mẫu vận đơn thống nhất. Mỗi một hãng tàu đều soạn thảo và cấp phát một loại vận đơn riêng. Sau đây ta sẽ nghiên cứu nội dung chính của một vận đơn, nói chung nó gồm có hai mặt.

Mặt trước: để ghi những vấn đề liên quan giữa người gửi hàng, người vận tải và người nhận hàng hóa. Nó gồm các tiêu đề in sẵn, nội dung của tiêu đề sẽ được người gửi hàng điền vào trên cơ sở những số liệu của “Biên lai thuyền phó” (Mates Receipt). Trong đó gồm các mục sau:

- Tên và địa chỉ của người nhận hàng (Consignee).
- Tên tàu (Ship's Name).
- Tên cảng xếp (Port of Loading) và cảng dỡ (Port of Discharge).
- Mô tả về hàng hóa (Descriptions of Goods): tên hàng, bao bì, trọng lượng, kích thước.
- Số bản chính (Number of Original Bill of Ladings).
- Nơi và ngày cấp B/L (Place and Date).
- Chữ ký của người cấp, số vận đơn (For the Master, B/L No).

Mặt sau: gồm nhiều điều khoản in sẵn khác nhau, các điều khoản này quy định rõ quyền lợi và trách nhiệm của các bên và phương pháp thực hiện hợp đồng chuyên chở. Người thuê tàu mặc nhiên phải đồng ý và chấp nhận các điều khoản chủ yếu sau: điều khoản chung (Paramount Clause), điều khoản trách nhiệm của người chuyên chở (Period of Responsibility), điều khoản xếp dỡ và giao hàng (Loading, Discharge and Delivery of Goods), điều khoản chở hàng trên boong (Deck cargo), điều khoản cước phí và phụ phí (Freight and Charges)... Sau đây ta sẽ nghiên cứu nội dung của ba điều khoản quan trọng nhất là điều khoản về trách nhiệm, điều khoản về miễn trách nhiệm và điều khoản về giới hạn trách nhiệm bồi thường của người

chuyên chở theo quy định trong “Công ước Brussels 1924” (Liability of Carrier Clause).

Điều khoản về trách nhiệm của người chuyên chở: theo “Công ước Brussels 1924” (CB 1924) người chuyên chở có ba trách nhiệm sau:

- Trước khi đi và lúc bắt đầu hành trình người chuyên chở phải có “sự cẩn mẫn hợp lý” (Due Diligence) tức là làm cho tàu có đủ khả năng đi biển (To Make the Ship Seaworthy) tức là tàu phải được bảo đảm có tính năng đi biển, bền, chắc, đủ đội ngũ thuyền viên cần thiết, có kinh nghiệm, trang bị tốt; các hầm, các buồng lạnh và các bộ phận dùng để chứa hàng phải thích ứng và an toàn cho việc tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hóa.

- Trách nhiệm thương mại của người chuyên chở (Commercial Responsibility): trách nhiệm này được bắt đầu từ khi cần cẩu móc vào lô hàng đầu tiên ở cảng xếp đến khi cần cẩu rời khỏi lô hàng cuối cùng ở cảng dỡ, nó bao gồm các công việc: xếp hàng, sắp đặt hàng, vận chuyển, bảo quản và dỡ hàng. Khi người chuyên chở vi phạm trách nhiệm này, người chuyên chở bị mắc lỗi thương mại (Commercial Fault) và phải bồi thường.

- Cấp vận đơn kịp thời và đúng thời hạn.

Sau khi đã nhận xong hàng hóa người chuyên chở (thuyền trưởng hoặc đại lý của họ) phải cấp theo yêu cầu của người gửi hàng một bộ vận đơn đã xếp hàng.

Điều khoản về các trường hợp miễn trách đối với người chuyên chở (Indemnities): theo “C.B. 1924” người chuyên chở được miễn trách đối với mất mát hư hỏng của hàng hóa do những nguyên nhân sau đây:

- Lỗi hàng vận (Nautical Fault) của người chuyên chở: là hành vi sơ suất của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hay nhân viên của người chuyên chở trong thuật đi biển (Navigation) hay quản trị tàu (Management of Ship).

- Cháy (Fire - trừ khi do chính người chuyên chở hay lỗi của người chuyên chở cố ý gây ra).
- Tai nạn bất ngờ trên biển (Perils of the Sea) như mắc cạn, lật chìm, đụng, cháy, mất tích...
- Thiên tai (Act of God): bão, động đất, sóng thần, sét đánh, áp suất...
- Hành động chiến tranh (Act of War).
- Hành động của kẻ thù của công chúng (Act of Public Enemies).
- Tàu và hàng bị cầm giữ (Arrest), bị câu thúc (Restraint) do lệnh của vua chúa, chính quyền hay bị tịch thu (Seize) bởi tòa án.
- Bị hạn chế vì cấm dịch (Restrictions).
- Hành vi thiếu sót của người gửi hàng, chủ hàng hoặc đại lý, đại diện chủ hàng (Fault of Shippers).
- Đình công, cấm xưởng hoặc lao động bị ngừng trệ vì bất cứ nguyên nhân nào xảy ra toàn bộ hay cục bộ.
- Bạo động (Riots and Civil Commotions).
- Cứu hay cố ý cứu sinh mạng hoặc tài sản trên biển (Salvage).
- Hao hụt về trọng lượng hoặc bất cứ thiệt hại, tổn thất nào khác do ẩn tỳ (Latent Defect) bản chất đặc biệt (Nature of the Goods) hay nội tỳ (Inherent Vice) của hàng hóa.
- Bao bì không đầy đủ (Insufficiency of Packing), ký mã hiệu hàng hóa không đầy đủ hay sai sót (Insufficiency or Inadequacy of Marks).
- Ẩn tỳ của tàu mà sự cần mẫn hợp lý cũng không phát hiện được (Latent Defect).

- Mọi nguyên nhân không phải do lỗi lầm hay trách nhiệm của người chuyên chở hoặc của đại lý hay nhân viên của người chuyên chở.

Chú ý: Người chuyên chở có quyền tự do từ bỏ một phần hoặc toàn bộ quyền hạn và miễn trách hoặc tăng thêm trách nhiệm của mình như đã nói ở công ước này, miễn là việc từ bỏ hay tăng thêm đó phải ghi vào vận đơn cấp cho người gửi hàng. Và những nguyên nhân miễn trách trên không phải là tuyệt đối, nếu chủ hàng chứng minh được lỗi của người chuyên chở thì người chuyên chở phải có trách nhiệm.

Điều khoản về mức hạn chế bồi thường của người chuyên chở (Limitation of Liability Clause)

Khi hàng hóa bị tổn thất, nếu không nằm trong trường hợp miễn trách thì người chuyên chở phải bồi thường cho chủ hàng và việc bồi thường này được giới hạn bởi “mức hạn chế bồi thường” đó là mức cao nhất mà người chuyên chở có thể phải bồi thường cho mỗi một kiện hoặc một đơn vị hàng hóa bị tổn thất, trong trường hợp giá trị của hàng hóa bị tổn thất không được kê khai vào vận đơn.

Nếu người gửi hàng đã kê khai tính chất và giá trị của hàng hóa vào vận đơn trước khi xếp hàng thì giới hạn bồi thường tổn thất là giá trị thực tế của hàng hóa (tính theo giá trị hàng hóa ở cảng đến).

Theo “C.B.1924” – giới hạn bồi thường là 100 bảng Anh/1 kiện hoặc một đơn vị hàng hóa.

Theo “N.D.T 1968” – giới hạn bồi thường là 10.000 Franc Pháp/1 kiện hoặc 1 đơn vị hàng hóa hoặc 30F/1 kg hàng hóa cả bì tùy theo cách nào cao hơn.

Điều khoản về thông báo tổn thất: theo điều 3 khoản 6 “CB 1924”.

Muốn được người chuyên chở bồi thường tổn thất, người nhận hàng phải thực hiện đúng thủ tục thông báo tổn thất. Thủ tục đó được quy định trong các trường hợp sau:

- Khi tổn thất hàng hóa là rõ rệt (Apparently) tức là hàng hóa bị vỡ, rách... Người nhận hàng phải cùng với tàu và cảng lập biên bản hàng đồ vỡ hư hỏng (Cargo Outturn Report) nếu thuyền trưởng không ký phải mời cơ quan giám định lập biên bản và gửi cho người chuyên chở (hay đại lý của họ) trước hay ngay trong khi giao hàng.

- Khi tổn thất là không rõ rệt (not Apparently) là tổn thất không thấy ngay được hoặc nghi ngờ có tổn thất bên trong thì không được lập (C.O.R) mà phải gửi thông báo bằng thư dự kháng (Letter of Reservation), gửi cho thuyền trưởng hoặc đại lý tàu trong vòng 3 ngày kể từ ngày giao hàng. Vì vậy nếu không thông báo tổn thất kịp thời thì việc giao hàng coi như được hoàn tất và người chuyên chở sẽ không chịu bất cứ trách nhiệm gì về những khiếu nại sau này.

- Tổn thất hàng hóa cũng có thể do tàu giao thiếu, muốn được bồi thường phải có biên bản bản kết toán nhận hàng với tàu (Report on Receipt of Cargo) và giấy chứng nhận hàng thiếu (Certificate of Shorthanded Cargo) để chứng minh.

Thời hạn khiếu nại đối với người chuyên chở đường biển là một năm kể từ ngày giao hàng (nhưng thời gian này có thể kéo dài thêm do sự thỏa thuận của hai bên).

Các công ước

Từ trước đến nay, luật pháp của mỗi nước quy định phạm vi trách nhiệm của người chuyên chở trong vận đơn đường biển rất khác nhau. Thậm chí nhiều nước cho phép áp dụng nguyên tắc tự do thỏa thuận. Lợi dụng tình trạng này nhiều chủ tàu đã ghi vào vận đơn những khoản miễn trách ngày càng nhiều nên đã gây phản ứng mạnh mẽ trong giới chủ hàng, bảo hiểm, ngân hàng... Vì vậy các công ước quốc tế đã ra đời nhằm thống nhất những nguyên tắc trách nhiệm của người chuyên chở trên cơ sở vận đơn đường biển trên phạm vi quốc tế. Hiện nay trên thế giới có công ước chủ yếu sau:

Công ước Brussels 1924: là công ước quốc tế thống nhất một số qui tắc về vận đơn đường biển. Ký kết tại Bỉ (Brussels) năm 1924 còn gọi là qui tắc Lahay (Hague Rules), gồm có 16 điều khoản.

Công ước được sửa đổi và bổ sung (không đáng kể) bằng Nghị định thư 1968 (Brussels Protocol 1968) tại Visby (Thụy Điển), còn gọi là Hague Visby Rules (N.Đ.T. 1968), gồm có 17 điều khoản. Cả hai “C.B.1924” và “N.Đ.T.1968” vẫn là nguồn luật chủ yếu trong chuyên chở hàng hóa đường biển (xem phụ lục 3).

Trong nội dung của B/L nếu có điều khoản nào trái với “C.B.1924” sẽ coi như không có giá trị.

Hamburg Rules 1978: do Ủy ban luật thương mại quốc tế chủ trì, nhưng hiện nay chưa được áp dụng vì vẫn chưa được 25 nước có đội tàu buôn thông qua.

Cước phí trong phương thức kinh doanh tàu chợ

Cước phí trong phương thức thuê tàu chợ đã được quy định sẵn trong biểu cước (Tariff) theo nhiều loại khác nhau chẳng hạn cước theo nhóm (Class Freight Rates) tùy theo yêu cầu kinh doanh mà người ta xếp hàng hóa vào các nhóm khác nhau (có thể có tới 100-150 nhóm) và mỗi nhóm có một mức cước khác nhau, hoặc cước theo danh mục hàng hóa (Articles Freight Rates) tức là hàng hóa được sắp xếp theo thứ tự tên và mức cước được quy định cho từng tên hàng... Cước phí trong kinh doanh tàu chợ gồm hai phần là cước cơ bản và phụ phí.

Cước cơ bản (Basic Freight Rates)

Thường được tính theo ba cách: theo trọng tải (Weight), theo kích thước (Measurement) và theo giá trị (Value), trong đó cách tính theo trọng tải là thông dụng nhất, bao gồm các loại sau:

- Cước tối thiểu (Minimum Freight Rates) tức là mức cước quy định cho trọng lượng hàng tối thiểu chủ hàng phải gửi là bao nhiêu mới định được cước.

- Cước hàng gói nhỏ (Parcel Freight Rates) loại cước này thường không ghi vào sổ, tính cho những gói nhỏ có trọng lượng không đáng kể, xem như tiền trà nước của thuyền viên.

- Cước thỏa thuận (Open Rates) áp dụng khi hàng hóa có khối lượng lớn nhưng giá trị không cao mà chủ hàng không muốn chở bằng tàu chuyển, khi đó hai bên sẽ thương lượng và chủ tàu quy định giá cước.

- Cước hàng đặc biệt: là mức cước qui định đối với những hàng có giá trị lớn (mức cước này thường rất cao).

- Cước hàng nguy hiểm: khi hàng hóa được xếp vào loại có tính chất nguy hiểm.

Cước hàng hóa là súc vật sống (Live Stock).

Cước hàng hóa đông lạnh và hàng mát.

Cước hàng hóa xếp trên boong: khi chở hàng hóa xếp trên boong tàu thì những hàng hóa này cũng được tính theo mức cước qui định cho nó.

Cước hàng trở về: là mức cước qui định với những hàng hóa đưa đi triển lãm rồi trở về (thường chỉ bằng 50% giá cước bình thường), thùng container rỗng cũng được tính cước ít hơn.

Phụ phí, phụ thu (Additional Fees)

Ngoài cước cơ bản đã được qui định còn có các phụ phí áp dụng đối với các trường hợp hàng hóa quá nặng, quá dài (ví dụ >2T, >12m), phí ún tàu (Congestion Surcharge), phụ thu về giá dầu (Bunker Adjustment Factor - BAF), phụ thu về đồng tiền mất giá (Currency Adjustment Factor - CAF), phí phụ thu về mùa đông.

Ngoài ra, trong giá cước tàu chợ còn có những khoản giảm giá (Rebate), nó tùy thuộc vào từng mặt hàng và mức giảm thông thường khoảng 9 - 10% giá cước, có các cách giảm giá sau:

- Giảm giá ngay lập tức (Immediate Rebate) khi công bố giá cước thì công bố giảm giá cho chủ hàng.
- Giảm giá theo thời gian (còn gọi là hoàn giá – Deferred Rebate) chủ hàng trả cước đầy đủ sau đó sẽ ký một hợp đồng (Complete of Loyalty) cam kết sẽ chỉ giao hàng cho hãng tàu ấy, theo đó cứ đến một thời hạn nhất định (3 - 5 tháng) hãng tàu sẽ trả tiền giảm giá cho chủ hàng (thường từ 0.5 đến 1%).

Trả tiền trước

Trong kinh doanh tàu chợ thường quy định trả cước trước (Prepaid) ở cảng đi (chỉ có trường hợp cá biệt mới trả ở cảng đến hoặc đòi người nhận hàng trước khi nhận hàng tùy theo điều kiện mua bán (FOB, CIF)). Và chủ tàu sẽ không hoàn lại dù tàu hoặc hàng hóa bị nạn (Non Returnable). Ngày nay do sự cạnh tranh gay gắt giữa các hãng tàu, nhiều hãng tàu đã áp dụng hình thức cước phí trả sau (To Collect).

Cách trả trước (Freight Prepaid): trả bằng tiền mặt, hoặc séc, hoặc đặt cọc trước khi lưu cước phải được sự bảo lãnh của ngân hàng (hay một cách nào đó tương đương) bảo đảm cho chủ tàu thu được cước, hoặc có thể có xác nhận của đại lý là tiền đã trả vào ngân hàng rồi. Việc trả cước hoàn thành rồi mới được nhận vận tải đơn (biện pháp bảo đảm cách thu cước này là giữ B/L).

Trả tiền sau

Cách trả cước sau (Freight to Collect) tại cảng đến: chủ tàu nhận được tiền cước xong mới giao hàng (chủ hàng phải xuất trình B/L đã đóng dấu cước đã được trả mới được nhận hàng).

Thông thường tiền cước không ghi trong vận đơn mà chỉ ghi “theo hai bên thỏa thuận” (As Mutual Agreement) và làm biên lai riêng.

Để hiểu rõ hơn phương thức thuê tàu này, chúng ta nghiên cứu nội dung mặt sau của một vận đơn mẫu sau đây.

TERMS AND CONDITIONS

1. DEFINITIONS

“Carriers” Eacben Container Lines BV

“Merchant” includes the Shipper, Holder, Consignee, Receiver of the Goods, any Person owning or entitled to the possession of the Goods or of this Bill of Lading and anyone acting on behalf of any such Person.

“Holder” means any Person for the time being in possession of this Bill of Lading to whom the property in the Goods has passed on or by reason of the consignment of the Goods or the endorsement of this Bill of Lading or otherwise.

“Person” includes an individual, group, company or other entity.

“Sub-contractor” includes owners and operators of vessels (other than the Carrier), stevedores, terminal and groupage operators, road and rail transport operators and any independent contractor employed by the Carrier in performance of the Carriage and any sub-contractors thereof.

“Goods” means the whole or any part of the cargo received from the Shipper and includes any equipment or Container not supplied by or on behalf of the Carrier.

“Container” includes any container, trailer, transportable tank, flat or pallet, or any similar article used to consolidate goods and any equipment thereof or connected thereto.

“Carriage” means the whole or any part of the operations and services undertaken by the Carrier in respect of the Goods covered by this Bill of Lading.

“Combined-Transport” arises if the Place of Receipt and/or the Place of Delivery are indicated on the face hereof in the relevant spaces.

“Port to Port” arises if the Carriage is not Combined Transport.

“Freight” includes all charge payable to the Carrier in accordance with the applicable Tariff and this Bill of Lading.

“Hague Rules” means the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25th August 1924, and includes the amendments by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968 but only if such amendments are compulsorily applicable to this Bill of Lading. (It is expressly provided that nothing in this Bill of Lading shall be construed as contractually applying the said Rules as amended by the said Protocol).

“SDR” means Special Drawing Right as defined by The International Monetary Fund.

2. CARRIER'S TARIFF

The terms and conditions of the Carrier's applicable Tariff are incorporated herein. Particular attention is drawn to the terms and conditions therein relating to container and vehicle demurrage. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are obtainable from the Carrier or his agents upon request. In the case of inconsistency between this Bill of Lading and the applicable Tariff, this Bill of Lading shall prevail.

3. WARRANTY

The Merchant warrants that in agreeing to the terms and conditions hereof he is, or has the authority of the Person owning or entitled to the possession of the Goods and this Bill of Lading.

4. SUB-CONTRACTING AND INDEMNITY

(1) The Carrier shall be entitled to sub-contract the whole or any part of the Carriage on any terms whatsoever.

(2) The Merchant undertakes that no claim or allegation shall be made against any Person Whomsoever by whom the Carriage is performed or undertaken (including all Sub-Contractors of the Carrier), other than the Carrier who imposes or attempts to imposes upon any such Person, or any vessel owned by any such Person, any liability whatsoever in connection with the Goods or the Carriage of the Goods, whether or not arising out of negligence on the part of such Person and, if any such claims or allegation should nevertheless be made to indemnify the Carrier against all consequences thereof. Without prejudice to the foregoing every such Person shall have the benefit of every right, defense, limitation and liberty of whatsoever nature herein contained or

otherwise available to the Carrier as if such provisions were expressly for his benefit; and in entering into this contract, the Carrier; to the extent of these provisions, does so not only on his own behalf but also as agent and trustee for such Persons.

(3) The provisions of Clause 4 (2), including but not limited to the undertakings of the Merchant contained therein, shall extend to claims or allegations of whatsoever nature against other Persons chartering space on the carrying vessel.

(4) The Merchant further undertakes that no claim or allegation in respect of the Goods shall be made against the Carrier by any Person other than in accordance with the terms and conditions of this Bill of Lading which imposes or attempts to impose upon the Carrier any liability whatsoever in connection with the Goods or the Carriage of the Goods whether or not arising out of negligence on the part of the Carrier and if any such claim or allegation should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

5. CARRIERS'S RESPONSIBILITY: Port-to-Port Shipments

If Carriage is Port-to-Port the liability(if any) of the Carrier of the loss of or damage to the Goods occurring from connection of lifting apparatus for loading onto any seagoing vessel up to disconnection of lifting apparatus for discharge from that vessel or from another seagoing vessel into which the Goods have been transshipped shall be determined in accordance with any national law making the Hague Rules compulsorily applicable to this Bill of Lading or in any other cases in accordance with Articles I to VIII inclusive of the Hague Rules.

The Carrier shall be under no liability whatsoever for loss of or damage to the Goods howsoever occurring if such loss or damage arises prior to loading onto or subsequent to discharge from the vessel.

Notwithstanding the above in case and to the extent that any applicable compulsory law provides to the contrary the Carrier shall have the benefit of every right, defense, limitation and liberty in the Hague Rules as applied by this Clause during such addition compulsory liability notwithstanding that the loss or damage did not occur at sea.

6. CARRIERS' RESPONSIBILITY: Combined Transport

If the carriage called for by this Bill of Lading is Combined Transport the Carrier undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the Carriage from the Place of Receipt or the Port of Loading whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable and save as is otherwise provided for in this Bill of Lading, the Carrier shall be liable for loss or damage occurring during the Carriage only to the extent set out below.

(1) If the stage of the Carriage during which loss and damage occurred is not known

(a) Exclusions

The Carrier shall be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage was caused by:

- (i) an act or omission of the Merchant.
- (ii) insufficiency of or defective condition of packing or making.
- (iii) handling, loading, stowage or unloading of the Goods by or on behalf of the Merchant.
- (iv) inherent vice of the Goods.

(v) strike, lock-out, stoppage or restraint of labor, from whatever cause, whether partial or general.

(vi) a nuclear incident.

(vii) any cause or event which the Carrier could not avoid and the consequences whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence.

(viii) compliance with instructions of any Person entitled to give them.

(b) Burden of Proof

The burden of proof that the loss or damage was due to one or more of the cause or events specified in this Clause 6 (1) shall rest upon the Carrier. Save that if the Carrier establishes that. In the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes or events specified in Clause 6 (1) (a) (ii), (iii) or (iv), it shall be presumed that it was so caused The Merchant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused either wholly or partly by one or more of these causes or events.

(c) Limitation of Liability

Except as provided in Clauses 7 (2) and 7 (3), if this Clause 6 (1) operates total compensation shall in no circumstances whatsoever and howsoever arising exceed 2SDR per kilo of the gross weight of the Goods lost or damaged.

(2) If the stage of the Carriage during which the loss or damage occurred is known.

(a) Notwithstanding anything provided for in Clause (6) and subject to Clause 15 and 16, if it is known during which stage of the Carriage the loss or damage occurred the liability of the Carrier in respect of such loss or damage shall be determined:

by the provisions contained in any international convention or national law which provisions

(i) cannot be departed from by private contract to the detriment of the Merchant; and

(ii) would have applied if the Merchant had made a separate and direct contract with the Carrier in respect of the particular stage of the Carriage during which the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued in order to make such international convention or national law applicable; or

(b) if no international convention or national law would apply by virtue of Clause 8 (2) by the Hague Rules Articles I-VIII inclusive if the loss or damage is known to have occurred during waterborne Carriage; or

(c) by the provisions of Clause 6 (a) and (b) above do not apply

For the purposes of this Clause 8 (2) references in the Hague Rules to carriage by sea shall be deemed to include references to all waterborne Carriage and the Hague Rules shall be construed accordingly

(3) If the Place of Receipt or Place of Delivery is not named on the face hereof Subject to Clause 5

(a) if the Place of Receipt is not named on the face hereof the Carrier shall be under no liability whatsoever for loss of or damage to the

Goods, howsoever occurring if such loss or damage arises prior to loading onto the vessel.

(b) if the Place of Delivery is not named on the face hereof, the Carrier shall be under no liability whatsoever for loss of or damage to the Goods, howsoever occurring if such loss or damage arises subsequent to discharge from the vessel.

(4) Notice of Loss or Damage

Unless Clause 27 applies, the Carrier shall be deemed prima facie to have delivered the Goods as described in this Bill of Lading unless notice of Loss of and Damage to the Goods indicating the general nature of such Loss or Damage, shall have been given in writing to the Carrier or to his representative at the Place of Delivery (or the Port of Discharge if no Place of Delivery is named on the face hereof) before or at the time of removal of the Goods into the custody of the Person entitled to delivery thereof under this Bill of Lading, or, if the loss or damage is not apparent, within three working days thereafter.

(5) Time – bar

Unless Clause 27 applies, the Carrier shall be discharged of all liability whatsoever in respect of the Goods, unless suit is brought and notice thereof given to the Carrier within nine months after delivery of the Goods or, if the Goods are totally lost, eleven months after the date on which the Goods were received for Carriage.

7. SUNDRY LIABILITY PROVISIONS

(1) Basic of Compensation

Unless Clause 27 applies, compensation shall be calculated by reference to the value of the Goods at the place and time they are delivered to the Merchant, or at the place and time they should have been delivered. For the purpose of determining the extent of the Carrier's liability for Loss of or Damage to the Goods, the sound value of the Goods is agreed to be the invoice value plus freight and insurance if paid.

(2) Hague Rules Limitation

If the Hague Rules are applicable by national law, the liability of the Carrier shall in no event exceed the limit provided in the applicable national law. If the Hague Rules are applicable otherwise than by national law, in determining the liability of the Carrier the liability shall in no event exceed 100 pound sterling per package or until

(3) Ad Valorem

The Merchant agrees and acknowledges that the Carrier has no knowledge of the value of the Goods, and that higher compensation than that provided for in this Bill of Lading may not be claimed unless, with the consent of Carrier, The value of Goods declared by the Shipper prior to the commencement of the Carriage is stated on this Bill of Landing and extra Freight paid, if required. In that case, the amount of the declared value shall be substituted for the limits laid down in this Bill of lading. Any partial loss or Damage shall be adjusted Pro rata on the basis of such declared value.

(4) Delay

The Carrier does not undertake that the goods shall arrive at the port of Discharge or Place of Delivery at any particular time or to meet any particular market or use, and the Carrier shall in no circumstances

whatsoever and howsoever arising be liable for direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay.

(5) Scope of Application

The term and conditions of Bill of lading shall at all times govern all responsibilities of the Carrier in connection with or arising out of the supply of a Container to the Merchant, not only during the Carriage, But also during the periods prior to and/ or subsequent to the Carriage.

The rights, defenses, limitations and liberties of whatsoever nature provided for in this Bill of Lading shall apply in any action against Carrier for loss and Damage or delay, Howsoever occurring and whether the action be founded in contract or in tort and even if the loss, damage or delay arose as a result of unseaworthiness, negligence or fundamental breach of contract.

Save as is otherwise provided for in this Bill of Landing, the Carrier shall in no circumstances whatsoever and howsoever arising be liable for direct or indirect or consequential loss or damage or loss of profit

(6) Inspection by Authorities

If by order of the authorities at any place, a Container has to be opened for the Goods to be inspected, the carrier will not be liable for any loss or Damage incurred as a result of any such opening, unpacking inspection or repacking. The carrier shall be entitled to recover the cost of any such opening, unpacking, inspection and repacking from The Merchant.

8. SHIPPER – PACKED CONTAINERS

If a Container has not been packed by or on behalf of the Carrier

(1) The Carrier shall not be liable for loss or damage to the Goods caused by:

the manner in which the Container has been packed, or

the unsuitability of the Goods for carriage in the container supplied, or

the unsuitability or defective condition of the container or the incorrect setting of any refrigeration controls thereof provided that, if the container has supplied by or on behalf of the Carrier, this unsuitability or defective condition could have been apparent upon inspection by the merchant at or prior to the time when the container was packed.

(2) The Shipper is responsible for the packing securing and sealing of all shipper- packed container and, if shipper- packed container is delivery by the carrier with is original seal as affixed by the shipper intact, such delivery shall constitute full and complete performance of the Carrier's obligation hereunder and the Carrier shall not be liable for any shortage of Goods ascertained of delivery.

(3) The merchant shall indemnify the Carrier against any loss, damage, liability or expense whatsoever and howsoever arising caused by one or more of the matters referred to in Clause 8 (1), save that if the loss, damage, liability or expense was caused by matter referred to in Clause 8 (1) (c), The merchant shall not be liable to indemnify the carrier in respect thereof unless the provision referred to in that Clause applies

9. INSECTION OF GOODS

The Carrier or any person to whom the carrier has sub-contracted the carriage or any person authorized by the Carrier shall be entitled but under no obligation, to open any container or package at any time and to inspect the Goods.

10. CARRIER AFFECTED BY CONDITION OF GOODS

If it appears at any time that due to their condition, the Goods can not safely and properly be carried or carried further, either at all or without incurring any additional expense or taking any measure(s) in relation to the container or the goods, the Carrier may without notice to the Merchant (but as his agent only) take any measure(s) and/or incur any additional expense to carry or to continue carry thereof, and/or sell or dispose of the Goods, and/or abandon the Carrier and/or store them ashore or afloat, under cover or in the open, at any place, whichever the carriage, in his absolute discretion, consider most appropriate, which abandonment, storage, sale or disposal shall be deemed to constitute due delivery under this Bill of Lading. The merchant shall indemnify the Carrier against any additional expense so incurred.

11. DESCRIPTION OF GOODS

(1) Subject to the term of Clause 8 hereof this Bill of Lading shall be prima facie evidence of the receipt by the Carrier from the shipper in apparent good order and condition, except as otherwise noted, of the total number of containers or other packages or units indicated in the box on the face hereof entitled "Total No. of Containers/Packages received by the Carrier"

(2) Except as provided in Clause 11 (1), no representation is made by the Carrier as to the weight, contents, measure, quantity, quality, description, condition, marks, numbers or value of Goods, and the Carrier shall be under no responsibility whatsoever in respect of such description of particulars

(3) If any particular of any Letter of Credit and/or Import License and/or Sale contract and/or Invoice or Order number and/or details of any

contract to which the carrier is not the party are shown on the face of Bill of Lading, such particular are included solely at the request of the merchant for his convenience. The merchant agrees that the inclusion of such particulars shall not be regarded as a declaration of value and in no way affects the Carrier's liability under this Bill of lading. The merchant further agrees to indemnify the carrier against all consequences of including such particular in this Bill of lading.

The merchant acknowledges that, except when the provisions of clause 7 (3) apply, the value of the Goods is unknown to the carrier.

12. SHIPPER'S / MERCHANT'S RESPONSIBILITY

(1) All of the persons coming within the definition of merchant in clause 1 shall be jointly and severally liable to the carrier for the due fulfillment of all obligations undertaken by the Merchant in this bill of lading.

(2) The Shipper warrants to the Carrier that the particular to the good as set out overheat have been checked by the shipper by receipt of this Bill of Lading and that such particulars and many other particulars furnished by or on be haft of the shipper, are adequate and correct. The shipper also warrants that the Goods are lawful goods and contain no contraband

(3) The merchant shall indemnify the Carrier against all claims, loss, damage, fines and expenses arising or resulting from any breach of any of the warranties in Clause 12 (2) hereof or from any other cause in connection with the Goods for which the carrier is not responsible

(4) The merchant shall comply with all regulation or requirements of customs, port and other authorities and sell bear and pay all duties, taxes, fines, imports, expense and losses (including, without prejudice to

the generality of the foregoing, Freight for any additional for Carriage) incurred or suffered by reason of any failure to so comply, or by reason of any illegal, incorrect or insufficient marking, numbering or addressing of the Goods and shall indemnify the Carrier in respect thereof

(5) If container supplied by or on behalf of the carrier are unpacked at the merchant premises, the merchant is responsible for returning the empty container, with interiors brushed and clean, to the point or place designed by the carrier, His servants or agent, within the time prescribed. Should the container not be returned within the time prescribed in the tariff, the merchant shall be liable for any detention, loss or expense which may arise from such non-return

(6) Container released into the care of the merchant for packing, unpacking or any other purpose whatsoever are at the sole risk of the merchant whilst in his control. The merchant shall indemnify the Carrier for all loss and/or damage to such container. Without prejudice to the generality of foregoing, Merchant are deemed to be aware of the dimensions of any container released to them

13. FREIGHT

(1) Freight shall be deemed fully earned on receipt of the Goods by the Carrier and shall be paid and non-returnable in any event

(2) The merchant's attention is drawn to the stipulations concerning currency in which the Freight is to be paid, rate of exchange, devaluation and other contingencies relative to freight in the applicable tariff

(3) Freight has been calculative on the basis of particulars furnished by or on behalf of the Shipper. The carrier may at any time open any container or other package or unit in order to identify, weigh,

measure or value the contents and, if the particular furnished by or on behalf of the Shipper are incorrect. It is agree that a sum equal to double the correct freight less the freight charged shall be payable as liquidated damage to the carrier.

(4) Freight has been calculated on the basic of the carrier's as known at the time the contact of Carriage is made. Should there be any subsequent, unforeseeable and significant increase in those costs, the carrier may recover additional Freight from the Merchant, whether or not Freight is prepaid or collect and whether or not Carriage has commenced.

(5) All Freight shall be paid without nay set-off, counter-claim deduction or stay of execution before delivery of the goods.

(6) Any person, firm or corporation, engaged by any party to perform forwarding services with respect to the Goods shall be considered to be exclusive agent of the merchant for all purposes and any payment of Freight to such person, firm or corporation to pay any part of the Freight to the carrier shall be considered a default by the merchant in the payment of Freight

14. LIEN

The Carrier shall have a lien on the goods and any documents relating there to for all sums payable to the carrier under this contract and for general average contributions, to whomsoever due. The Carrier shall also have a lien against the holder on the Goods and any documents relating thereto for all some due from him to the Carrier under any other contract. In any event any lien shall extend to cover the cost of recovering the sums due, and for that purpose the Carrier shall have the right to sell the goods by public auction or private treaty, without notice to the merchant.

15. OPTIONAL STOWAGE AND DECK CARGO

(1) The Goods may be packed by the carrier in Container and may be consolidated with other goods in contain

(2) Goods, whether or not packed in container, may be carried on deck or under deck without notice to the merchant. All such Goods (other than live animals) whether carried on deck or under deck, shall participate in general average and shall be deemed to be within the definition of Goods for the purposes of the Hague Rules and shall be carried subject to these rules

(3) Notwithstanding Clause 15 (2), in case of Goods which are stated on the face hereof as being carried on deck and which are so carried the Hague rules shall not apply and the carrier shall be under no liability whatsoever for loss damage and delay, howsoever arising unless the said loss, damage or delay has arisen as a consequence of the negligence of the carrier.

16. LIVE ANIMALS

The Hague rules shall not apply to the carriage of live animals, which are carried at the sole risk of the merchant. The carrier shall be no liability whatsoever for any injury, illness, death, delay or destruction howsoever arising. Should the master in his sole discretion consider that any live animal is likely to be injurious to nay other live animal or any person or property on board, or to cause the vessel to be delayed or impeded in the prosecution of the carriage, such live animal may be destroyed and thrown overboard without any liability attaching to the Carrier. The Merchant shall indemnify the carriage against all or any extra cost whatsoever and howsoever incurred for any reason whatsoever in connection with the carriage of any live animals.

17. SPECIALISED CARRIAGE

(1) The merchant undertakes not to tender for Carriage any Goods which require temperature control, ventilation or any other special attention without previously giving written notice of their nature and particular temperature range to be maintained and/or special attention required. In the case of temperature controlled, ventilated or any other specialized container packed by or on behalf of the merchant, the merchant further undertakes that the Goods have been properly slowed in the container and that he has check that is thermostatic ventilating or any other special controls have been properly set (or if they have not that he has adjusted them as necessary) before receive the Goods of the carriage.

If the above requirements are not complied with the Carriage shall not be able for any loss or damage to the Goods, howsoever arising, and by tendering the goods for carriage without any written request for carriage in a specialized Container, or for carriage otherwise them in a container, the Merchant accepts that the carriage may property the undertaken in a general purpose container.

(2) The carrier shall not be liable for any loss of damage to the goods arising from latent defects, derangement, breakdown, stoppage of the temperature controlling machinery, plant, insulation and/or any apparatus of the Container, vessel, conveyance or any other facilities, provided that the carrier shall, before and at the beginning of the carriage, exercise due diligence to maintain the container in an efficient state.

18. METHODS AND ROUTES OF CARRIAGE

(1) The carrier may at any time and without notice to the merchant
use any means of carriage whatsoever

Transfer the Goods from one conveyance to another including but not limited to transshipping or carrying them on another vessel than that named on the lay hereof

Unpack and remove the goods which have been packed into a container and forward them in a container or otherwise

Proceed by any route in his discretion (whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route), at any speed, and proceed to or stay at any place or port whatsoever, once or more often and in any other

Load or unload the goods at any place or port (whether or not such port is named overleaf as the Port of Loading or Port of Discharge) and store the Goods at any such place or port

Comply with any orders or recommendations given by any government or authority or any person acting or purporting to act as or on behalf of such government or authority, or having under the terms of any insurance on any conveyance employed by carrier the right to give orders or directions.

Permit the vessel to proceed with or without pilots, to low or be lowed, or to be dry-docked.

(2) The liberties set out in Clause 18 (1) may be invoked by carrier or any purpose whatsoever, whether or not connected with the Carriage of the Goods, including loading or unloading other goods, bunkering undergoing repairs, adjusting instruments picking up or landing any person, including but not limited to person involved with the operation or maintenance of the vessel and assisting vessels in all situations. Anything done on accordance with Clause 18 (1) or any delay arising there from shall be deemed to be within the contractual carriage and shall not be deviation.

19. MATTERS AFFECTING PERFORMANCE

If at any time the Carriage is or is likely to be affected by any hindrance risk, delay, difficulty or disadvantage of any kind (other than the inability of the Goods safely or properly to be carried or carried further) and howsoever arising (even though the circumstances giving rise to such hindrance risk, delay, difficulty or disadvantage existed at the time this contract was entered into or the Goods were received for Carriage), The Carrier (whether or not the Carriage is commenced) may, without prior notice to the merchant and at the sole discretion of the Carrier, either:

Carry the Goods to the contracted Port of Discharge or Place of delivery, whichever is applicable, by an alternative route to that indicated in this Bill of lading or that which is usual for Goods consigned that port of Discharge or port of delivery. If the Carrier elects to invoke the terms of this clause 19 (b) then, notwithstanding the provisions of clause 18 hereof, he shall be entitled to charge such additional Freight as the carrier may determine and/or.

Suspend the carriage of the goods and store them ashore or afloat upon the terms of this bill of lading and endeavor to forward them as soon as possible, but the carrier makes no representations as to maximum period of suspension. If the carrier elects to invoke the term of this clause 19(b) then notwithstanding the provisions of clause 18 hereof, he shall be entitled to charge such additional freight as the carrier may determine and/or

Abandon the carriage of the goods and place them at the merchant's disposal at any place or port which the carrier may deem safe and convenient, whereupon the responsibility of the carrier in respect of such goods received for carriage, and the merchant shall pay any

additional cost of the carriage to, and delivery and storage at, such place or port.

20. DANGEROUS GOODS

(1) No goods which are or may become dangerous, inflammable or damaging (including radio-active materials), or which are or may become liable to damage any property whatsoever, shall be tendered to the Carrier for carriage without his express consent in writing, and without the container or other covering in which the goods are to be carried as will as the goods themselves being distinctly mark on the outside so as to indicate the nature and character of any such goods and so as to comply with any applicable laws, regulations or requirements. If any such goods are delivered to the carrier without such written consent and/or marking, or if in the opinion of the carrier the goods are of the dangerous, inflammable or damaging nature, or are liable to become so, they may at any time be destroyed, disposed of, abandoned, or rendered harmless without compensation to the Merchant and without prejudice to the Carrier's right to Freight.

(2) The Merchant undertakes that such goods are packed in a manner adequate to withstand the risks of Carriage having regard to their nature and in compliance with all laws or regulations which may be applicable during the carriage.

(3) Whether or not the Merchant was aware of the nature of the Goods, the Merchant shall indemnify the Carrier against all claims, losses, damage or expense whatsoever and howsoever arising as a consequence of the Carriage of such Goods.

(4) Nothing contained in this Clause shall deprive the carrier of any of his rights provided for elsewhere herein or otherwise.

21. NOTIFICATION AND DELIVERY

(1) Any mention herein of parties to be notified of the arrival of the Goods is solely for information of the Carrier and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.

(2) The Merchant shall take delivery of the Goods within the time provided for in the carrier's applicable Tariff (see Clause 2). If the Merchant fails to do so the Carrier shall be entitled, without notice, to unpack the Goods if packed in Containers and/or to store the Goods ashore, afloat, in the open or under cover, at the sole risk of the Merchant. Such storage shall continue due delivery hereunder, and thereupon the liability of the Carrier in respect of the Goods stored as aforesaid shall wholly cease, and the costs of such storing (if paid or payable by the Carrier or any agent... Carrier) shall forth wing upon demand be paid by the ... to the Carrier.

(3) If the Merchant fails to take delivery of the Goods within thirty days of delivery becoming due under clause 21 (2) or if the opinion of the carrier they are likely to deteriorate, decay, become worthless or incur charges whether for storage of otherwise in excess of their value, the Carrier may, without prejudice to any other rights which he may have against the Merchant, without notice and without any responsibility whatsoever attaching to him, sell, destroy or dispose of the Goods and apply any proceeds of sale in reduction of the sums due to the Carrier from the Merchant in respect of this Bill of Lading.

(4) If at the place where the Carrier is entitled to call upon the Merchant to take delivery of the Goods the Carrier is obliged to hand over the Goods into the custody of any customs, port or other authority, such hand-over shall constitute delivery to the Merchant under this Bill of lading.

(5) In the event of the Carrier agreeing to a request of the Merchant to amend the Place of Delivery stated herein the terms and conditions of this Bill of Lading shall continue to apply, only to the extent provided by the applicable tariff until the Goods are delivery by the Carrier to the Merchant at the amended Place of delivery. Once the applicable tariff ceases to provide for the continued application of the terms and conditions of the Bill of Lading then the Carrier shall act as agent only of the Merchant in arranging for delivery of the Goods to the amended Place of Delivery but nevertheless shall then be under no liability whatsoever for loss damage or delay to the Goods, howsoever arising.

22. FCL MULTIPLE BILLS OF LADING

(1) Goods will only be delivery in a Container to the Merchant if all Bill of Lading in respect of the contents of the Container have been surrendered authorizing delivery to a single Merchant at a single Place of Delivery. In the event that this requirements is not fulfilled the Carrier may unpack the Container and in respect of Goods for which Bill of Lading have been surrendered delivery hereunder, but will only be effected against payment by the Merchant of LCL Service Charges and any charges appropriate to LCL Goods (as laid down in the Tariff) together with the actual costs incurred for any additional services rendered.

(2) If this is an FCL multiple Bill of Lading (as evidenced by the qualification of the tally acknowledged overleaf to the effect that this is "one of... part cargoes in the Container"), then the goods detailed overleaf are said to comprise part of the contents of the Container indicated. If the carrier is required to delivery the Goods to more that one Merchant and if all or part of the total Goods within the Container consist of bulk Goods or unappreciated Goods, or are or become mixed or unmarked or

unidentifiable, the Holders of Bill of Lading relating to Goods within the container shall take delivery thereof (including any damage portion) and bear any shortages in such proportions as the Carrier shall in his absolute discretion determine, and such delivery shall constitute due delivery hereunder.

23. BOTH-TO-BLAME COLLISION

The Both -to- Blame collision published by the Baltic and International Maritime Council is hereby incorporated into this Bill of Lading.

24. GENERAL AVERAGE & SALVAGE

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the Goods.

Any general average on a vessel operated by the Carrier shall be adjusted according to the York/Antwerp Rules of 1974 as amended 1990 or any subsequent amendment thereto at any port or place and in any currency at the option of any by an adjuster appointed by the Carrier. Any general average on a vessel not operated by the Carrier (whether a seagoing or inland waterways vessel) shall be adjusted according to the requirements of the operator of that vessel. In either case the Merchant shall give such cash deposit or other security as the Carrier may deem sufficient to cover the estimated general average contribution of the

Goods. Any security, other than cash deposits, must be given by a party acceptable to and with assets in a jurisdiction nominated by the Carrier. Such security must be provided before delivery if the carrier requires, or, if the Carrier does not so require, within three months of the delivery of the Goods, whether or not at the time of delivery the Merchant had notice of the Carrier's lien. The Carrier shall be under no obligation to exercise any lien for general average contribution due from the Merchant. In the event of any general average credit balances due to Merchant still being unclaimed 5 years after the date of issue of the adjustment, these shall be paid to the owner or despondent owner of the vessel, who shall hold them pending application by the Merchants entitled thereto.

Conversation into the currency of the adjustment shall be calculated at the rate prevailing on the date of payment of disbursement and on the date of completion of discharge of the vessel for allowances, contributory values etc.

If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

In the event of the Master considering that that salvage services are needed the Merchant agrees that the Master may act as his agent to procure such services to Goods and that the Carrier may act as his agent to settle salvage remuneration.

25. VARIATION OF THE CONTRACT

No servant or agent of the Carrier shall have the power to waive or vary any of the terms of this Bill of Lading, unless such waiver or variation is in writing and is specifically authorized or ratified in writing by the Carrier.

26. LAW AND JURISDICTION

(1) Law of application

English law shall be applied in interpreting the terms and conditions thereof.

(2) Jurisdiction

All actions arising under this Bill of Lading or in connection with the carriage shall be brought before the English Courts to the exclusion of the jurisdiction of the courts of any other places, unless the Carrier appeals to another jurisdiction or voluntarily submits himself thereto.

27. VALIDITY

In the event that anything herein contained is inconsistent with any applicable international convention or national law, which cannot be departed from by private contract, the provisions hereof shall to the extent of such inconsistency but no further be null and void.

Bản dịch tiếng Việt

1. CÁC ĐỊNH NGHĨA

Người chuyên chở :

Thương nhân

EacBen Container Lines B.V

Bao gồm người vận tải, người giữ hàng, người gửi hàng, người nhận hàng, bất cứ người nào có quyền sở hữu hàng hóa hay vận đơn này, bất cứ người nào có quyền lợi về lô hàng trong hiện tại hay tương lai và bất cứ người nào đại diện cho những người trên.

Người giữ hàng

Bất cứ người nào đang sở hữu vận đơn này, quyền sở hữu về hàng hóa được chuyển cho họ bằng cách giao lô hàng hay ký hậu vào vận đơn và ngược lại.

Người (person)

Bao gồm cá nhân, nhóm, công ty hay các chủ thể khác.

Người tái ký hợp đồng

Bao gồm chủ tàu hay người điều hành hoạt động của tàu, không phải những công nhân bốc dỡ của người chuyên chở, người điều hành bến cảng hay nhóm làm việc, người điều hành giao thông đường bộ hay đường sắt và bất cứ cá nhân độc lập nào tham gia ký hợp đồng do người chuyên chở thuê mướn trong quá trình chuyên chở.

Hàng hóa

Là toàn bộ hay một phần lô hàng nhận được từ người vận tải và bao gồm bất cứ thiết bị hay container nào không được cung cấp bởi người chuyên chở hay do đại diện của người chuyên chở.

Container	Bao gồm bất cứ container có rơ-moóc hình khay hay hình phẳng có thể vận chuyển hàng hóa hay bất kỳ những vật tương tự dùng để chứa hàng hay bất cứ thiết bị nào tương tự.
Việc vận chuyển	Toàn phần hay bất kỳ giai đoạn nào của quá trình điều hành hoạt động và các dịch vụ mà người vận tải phải chịu trách nhiệm về hàng hóa.
Vận tải hỗn hợp	Thực hiện khi trong vận đơn không được ghi nhận là vận tải hỗn hợp.
Vận tải từ cảng đến cảng	Được thực hiện khi nơi nhận hàng hóa và nơi giao hàng hóa được chỉ định rõ ở mặt trước của vận đơn.
Cước phí	Bao gồm trả các cước phí phải trả cho người vận tải có liên quan cộng với việc hoàn thành hợp đồng mà bằng chứng là vận đơn này.
Công ước Hague	Có nghĩa là những điều khoản về sự thống nhất các quy tắc về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển của công ước Quốc tế được ký kết tại Brussels ngày 25/8/1924 và những điều khoản bổ sung trong Nghị định thư ký tại Visby ngày 23/2/1968 nhưng chỉ những bổ sung bắt buộc phải áp dụng cho vận đơn này. SDR nghĩa là Special Drawing Right theo định nghĩa của Quỹ Tiền Tệ Thế Giới.

2. BIỂU CƯỚC CHUYÊN CHỖ

Các điều khoản của biểu cước đang được áp dụng sẽ được áp dụng đồng thời với các điều khoản của vận đơn này, đặc biệt chú ý đến vận tải bằng container và các phương thức vận tải khác. Các điều khoản liên quan của biểu cước áp dụng sẽ đạt được từ sự thỏa thuận với người vận tải. Trong trường hợp có mâu thuẫn giữa các điều khoản của vận đơn và biểu cước áp dụng thì điều khoản của vận đơn sẽ có hiệu lực.

3. CAM KẾT

Trên cơ sở nhất trí với những điều khoản và điều kiện của vận đơn này, thương nhân cam kết rằng mình là hoặc có quyền là chủ sở hữu của hàng hóa và vận đơn đường biển này.

4. TÁI KÝ VÀ MIỄN TRÁCH

Người vận tải có quyền tái ký hợp đồng vận tải theo bất cứ điều khoản nào.

Thương nhân sẽ không khiếu nại hay kiện cáo bất cứ người nào thực hiện việc chuyên chở hàng hóa (bao gồm tất cả những người tái ký hợp đồng với người chuyên chở) thay vì người chuyên chở, về bất cứ trách nhiệm nào liên quan đến hàng hóa hay việc chuyên chở hàng hóa này sinh do sự bất cẩn trong hay ngoài chặng đường của người này, mà những kiện cáo khiếu nại này phải được thực hiện đối với người chuyên chở để đòi bồi thường cho tổn thất xảy ra trên các trạm của hành trình. Nếu như không có trục trặc gì, những người chuyên chở “chặng” sẽ có đầy đủ những quyền lợi về các điều kiện bảo vệ, giới hạn, miễn trách, đối với người chuyên chở cũng được quyền đó, kể cả đối với đại diện, đại lý hay thân chủ của họ cũng vậy.

Những quy định của điều 4(2) bao gồm không giới hạn những cam kết của thương gia đối với việc mở rộng các khiếu nại và đòi hỏi ở bất cứ vấn đề nào đối với những người đứng ra thuê.

Thương gia cam kết thêm rằng không có khiếu nại hay đòi hỏi nào đối với hàng hóa đến người chuyên chở theo các điều khoản, điều kiện của vận đơn được đưa ra đối với người chuyên chở cho bất kỳ trách nhiệm nào liên quan đến hàng hóa hay vận chuyển hàng hóa cho dù có hay không do sự sơ suất trong sự vận chuyển từng phần, nếu có bất kỳ những đòi hỏi hay khiếu nại nào sẽ miễn trách người chuyên chở đối với những hậu quả tiếp theo.

5. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI VẬN TẢI TRONG PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI TRỰC TIẾP

Nếu việc vận chuyển hàng hóa trong vận đơn là phương thức vận tải trực tiếp thì trách nhiệm (nếu có) của người vận tải kể từ khi và trong lúc chất hàng lên một tàu biển bất kỳ và trong lúc vận chuyển hàng hóa từ tàu đó hay từ một tàu khác lên một tàu sẽ chuyên chở hàng hóa được tính theo bất kỳ luật của quốc gia sở tại nào mà bắt buộc áp dụng công ước Hague điều I/VIII.

Theo trên trừ khi có luật nào bắt buộc ngược lại (nghĩa là trong trường hợp người vận tải có đầy đủ quyền lợi về bảo vệ giới hạn và miễn trách trong điều khoản này như là một nghĩa vụ bắt buộc thêm, bất chấp việc mất mát hư hại hàng hóa không xảy ra trên biển) thì người vận tải hoàn toàn không chịu trách nhiệm cho bất kỳ sự mất mát hay hư hại hàng hóa nào khi những trường hợp này đã phát sinh trước khi hàng hóa được bốc lên tàu hay trong quá trình dỡ hàng khỏi tàu lên tàu khác.

6. TRÁCH NHIỆM CỦA NHỮNG NGƯỜI VẬN TẢI TRONG PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI LIÊN HỢP

Nếu hành trình vận chuyển trong vận đơn đường biển đề cập đến là phương pháp vận tải liên hợp thì người vận tải phải đảm nhiệm việc chuyên chở hàng hóa từ nơi nhận hàng (hay bốc hàng) đến địa điểm hay những địa điểm khác được đề cập đến trong vận đơn. Người vận tải sẽ chịu trách

nhiệm pháp lý cho mọi sự hư hỏng hay mất mát hàng hóa trong quá trình vận chuyển trong phạm vi đề cập dưới đây:

1. Nếu không xác định chặng, nơi xảy ra hư hỏng hay mất mát hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

Các trường hợp riêng (ngoại lệ):

Nếu như không xác định được nơi xảy ra hư hỏng hay mất mát hàng hóa trong quá trình vận chuyển thì người chuyên chở sẽ được miễn trách nhiệm pháp lý nếu như nguyên nhân xảy ra bởi:

- Sự chênh lệch của chủ hàng.
- Do sự sai sót ở bao bì, ký mã hiệu hay do sử dụng bao bì, ký mã hiệu không thích hợp.
- Do chủ hàng thực hiện việc bốc hàng, dự xếp đặt hay dỡ hàng.
- Do ẩn tỳ của hàng hóa.
- Do đình công, cấm xưởng, ngưng trệ hay bạo động của công nhân.
- Do bởi vụ nổ hạt nhân.
- Do những nguyên nhân mà người vận chuyển không thể tránh được và không ngăn ngừa được những hậu quả của nó, cho dù đã có sự cẩn mẫn hợp lý.
- Do bởi làm theo hướng dẫn của những người có thẩm quyền.

Bằng chứng:

Người vận tải phải đưa ra bằng chứng rằng sự hư hỏng hay mất mát hàng hóa là do bởi những nguyên nhân đã được liệt kê rõ ở điều khoản 6.1. Theo đó, nếu người vận tải cho rằng trong những tình huống như vậy, sự hư

hỏng và mất mát hàng hóa là do bởi một hay nhiều nguyên nhân đã được đề cập đến trong điều khoản 6.1 thì sẽ xác định rằng tổn thất bởi chính các nguyên nhân đó. Tuy nhiên, thương nhân có quyền đưa ra bằng chứng để chứng minh rằng việc mất mát hay hư hỏng của hàng hóa một phần hay hoàn toàn không phải do bởi một hay các nguyên nhân đó.

Sự giới hạn của trách nhiệm pháp lý:

Ngoại trừ đã được đề cập đến trong điều khoản 7.2 thì theo như khoản điều 6.1 toàn bộ tiền bồi thường trong bất kỳ trường hợp nào, tổn thất do bởi bất cứ nguyên nhân gì hay xảy ra như thế nào, cũng không vượt quá 2 SDR/1kg trọng lượng cả bao bì của hàng hóa.

2. Nếu xác định được nơi xảy ra mất mát hay tổn thất hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

Đối chiếu theo điều khoản 6.1 và điều khoản 15 & 16, nếu có tổn thất hay mất mát xảy ra trong quá trình vận tải và thuộc trách nhiệm của người vận tải thì người vận tải phải chịu trách nhiệm.

a. Những điều khoản được đề cập đến trong Hội nghị Quốc tế hay luật của quốc gia sở tại:

Những điều khoản liên quan đến sự tổn thất của thương nhân sẽ không được tách rời thành bản hợp đồng riêng.

Những điều khoản này sẽ được áp dụng nếu thương nhân đã có hợp đồng cụ thể với người vận tải về chuyến hàng mà xảy ra tổn thất và mất mát, đồng thời có bằng chứng là trong hợp đồng đề cập đến các điều khoản quốc tế và các điều luật quốc gia sở tại.

b. Nếu không đề cập đến các điều khoản quốc tế và các luật của quốc gia sở tại thì nếu có xảy ra tổn thất trong quá trình vận chuyển sẽ xử lý căn cứ theo điều khoản 6.2 của Hague Rules (điều khoản I.III).

c. Nếu điều khoản 6.2 (a) & (b) không được đề cập đến thì sẽ căn cứ vào điều khoản 6.1. Theo điều khoản 6.2 của Hague Rules, tất cả đều diễn giải trong Hague Rules cho vận tải đường biển đều được mặc nhiên chấp nhận.

3. Nếu nơi nhận hàng hay giao hàng không được ghi rõ trên vận đơn.

Theo điều khoản (5), nếu nơi nhận hàng không ghi rõ trên vận đơn thì người vận tải không chịu trách nhiệm về bất cứ mất mát, hư hỏng nào xảy ra đối với hàng hóa, nếu như những thiệt hại đó phát sinh trước khi bốc hàng lên tàu. Nếu nơi giao hàng không được chỉ rõ trên vận đơn thì người vận tải sẽ không chịu trách nhiệm về bất cứ hư hỏng nào của hàng hóa xảy ra sau khi hàng đã được rời khỏi tàu.

4. Thông báo về thiệt hại, mất mát.

Nếu như điều khoản 6.2 không được áp dụng mà được viện dẫn bởi một công ước quốc tế hay luật của một quốc gia sở tại có chứa đựng những điều khoản thay thế có liên quan đến việc thông báo về mất mát hư hại hàng hóa (trong trường hợp này sẽ áp dụng những điều khoản thay thế ấy). Người vận tải sẽ được coi là đã giao hàng như đã mô tả trong vận đơn trừ khi mọi thông báo bằng văn bản đến hãng tàu hay đại diện của họ tại nơi giao hàng (hay cảng dỡ hàng) trước khi hay vào lúc hàng hóa được giao cho người có thẩm quyền nhận hàng theo B/L này hay trong trường hợp thiệt hại hay mất mát ấy không được thông báo rõ trong vòng 3 ngày hành chính sau đó.

5. Biểu thời gian.

Trừ khi điều khoản 6.2 không được áp dụng mà được viện dẫn bởi một công ước quốc tế chứa đựng những điều khoản thay thế về biểu thời gian (trong trường hợp ấy những điều khoản đó sẽ được áp dụng), người vận tải sẽ được miễn trách nếu như không bị tố tụng và không được thông báo trong vòng 9 tháng sau khi hàng hóa được giao hay sau ngày hàng hóa đáng lẽ được giao.

7. NHỮNG QUY ĐỊNH TRÁCH NHIỆM PHÁP LÝ KHÁC

Căn cứ bồi thường

Bồi thường sẽ được tính bằng cách tham khảo giá trị của hàng hóa ở tại nơi mà nó được giao cho thương nhân hay tại nơi vào thời điểm mà đáng lẽ nó phải được giao.

Mục đích của việc xác định phạm vi trách nhiệm pháp lý của người vận tải về vấn đề mất mát hay thiệt hại là để xác định được giá trị hợp lý của hàng hóa (bị mất hay thiệt hại): giá trị ghi trên hóa đơn + cước phí + phí bảo hiểm (nếu có).

Sự bồi thường lũy tiến

Thương nhân đồng ý và chấp nhận rằng người vận tải không biết đích thực giá trị hàng hóa cho nên nếu có sự bồi thường cao hơn giá trị quy định trên đây cũng không được khiếu nại trừ phi có sự đồng ý của người vận tải. Giá trị của hàng hóa được khai báo bằng văn bản của chủ hàng trước quá trình vận tải được ghi rõ trong vận đơn và kể cả phần phụ phí nếu được yêu cầu. Trong trường hợp đó, giá trị khai báo sẽ được khai báo bằng giới hạn theo quy định trên đây. Bất cứ sự mất mát hay thiệt hại sẽ được điều chỉnh theo tỷ lệ thích hợp dựa trên giá trị đã khai báo.

Trễ nải

Người vận tải không cam kết rằng hàng hóa sẽ đến cảng dỡ hay nơi giao hàng tại thời điểm xác định hay đáp ứng cho một thị trường xác định. Và người vận tải sẽ không chịu trách nhiệm pháp lý trong trường hợp phát sinh mất mát, thiệt hại gây ra bởi trễ nải.

Phạm vi áp dụng

Những điều kiện và điều khoản trên vận đơn này sẽ chi phối trách nhiệm của người vận tải trong lúc hay tiếp tục sau quá trình cung cấp

container cho thương nhân không chỉ trong quá trình vận tải mà còn trong cả thời gian trước và sau quá trình vận tải.

Những quy định về quyền hạn, bảo vệ, giới hạn hay miễn trách đã được quy định trong vận đơn này sẽ được áp dụng để đối phó lại với người vận tải khi mất mát hay thiệt hại xảy ra, bất kể là hành động đó có quy định trong hợp đồng hay không và ngay cả trong trường hợp thiệt hại hay mất mát xảy ra do kết quả của việc không hạ thủy được, bắt cần hay vi phạm hợp đồng.

Ngoài những quy định nêu trên, người vận tải sẽ không chịu bất cứ một trách nhiệm pháp lý nào nếu như có mất mát, thiệt hại xảy ra.

Kiểm tra bắt buộc bởi những người có thẩm quyền

Nếu như có lệnh của người có thẩm quyền tại bất cứ nơi nào, container phải được mở ra để kiểm tra hàng hóa thì người vận tải sẽ không chịu bất cứ trách nhiệm pháp lý nào nếu như có sự mất mát hay thiệt hại xảy ra do kết quả của việc mở ra, kiểm tra và đóng lại. Người vận tải có quyền nhận lại chi phí về các hoạt động như mở ra, kiểm tra, đóng lại từ thương nhân.

8. TRƯỜNG HỢP CHỦ HÀNG TỰ ĐÓNG HÀNG VÀO CONTAINER

(1) Nếu một container không do người vận tải (hay đại diện hãng vận tải) đóng hàng thì:

Người vận tải sẽ không chịu trách nhiệm về sự mất mát, hư hại của hàng hóa do các nguyên nhân sau:

- Nguyên nhân do quá trình đóng hàng vào container.
- Sự không thích hợp cho vận chuyển cho hàng hóa đối với container được cung cấp.

- Tình trạng không phù hợp và khiếm khuyết của container trong điều kiện là container do người vận tải cung cấp và những tình trạng không phù hợp và khiếm khuyết đó của container đã được chủ hàng kiểm tra trước hay vào thời điểm đóng hàng vào container.

(2) Nếu một container do người gửi đóng hàng được người vận tải giao với đầy đủ và nguyên vẹn dấu niêm phong gốc do người gửi gắn vào tại cảng giao hàng như thế sẽ tạo thành một sự thực thi đầy đủ và hoàn chỉnh nghĩa vụ giao hàng của người vận tải, người vận tải sẽ không chịu trách nhiệm về bất cứ sự thiếu hụt hàng hóa nào được xác định tại điểm đến.

Chủ hàng sẽ phải bồi thường cho người vận tải đối với các mất mát, hư hao hàng hóa và các chi phí phát sinh do các nguyên nhân được đề cập ở điều khoản 8(1), ngoại trừ trường hợp những mất mát, hư hại và chi phí đó gây ra do các nguyên nhân ở điều khoản 8(1) (c) thì chủ hàng sẽ không có trách nhiệm phải bồi thường cho người vận tải trong điều kiện này trừ khi những khoản mục trong hợp đồng có đề cập đến việc áp dụng các điều khoản đó.

9. KIỂM ĐỊNH HÀNG HÓA

Người vận tải hay bất cứ người tái ký hợp đồng vận chuyển hay bất cứ người đại diện có thẩm quyền cho hãng vận tải sẽ có quyền nhưng không bắt buộc phải mở bất kỳ container hay kiện hàng nào vào bất kỳ lúc nào để kiểm nghiệm hàng hóa.

10. TÌNH TRẠNG CỦA HÀNG HÓA ẢNH HƯỞNG ĐẾN VIỆC CHUYÊN CHỖ

Nếu tại bất cứ thời điểm nào hàng hóa không thể được chuyên chở hay tiếp tục chuyên chở một cách an toàn và đúng quy cách mà việc này có thể hay không phát sinh thêm chi phí hay không có những biện pháp giải quyết đối với container và hàng hóa hoặc không có cả hai, thì người vận tải

được phép đưa ra những biện pháp mà không cần thông báo cho thương nhân hay gánh chịu chi phí phát sinh thêm để tiếp tục việc chuyên chở hay người vận tải có thể bán, giải quyết hàng hóa này hay hủy bỏ việc chuyên chở và lưu trữ hàng hóa trong tình trạng bao kín hay để hở trên bãi hay trên mặt biển hay bất kỳ nơi nào mà anh ta trong quyền hạn của mình nhận thấy là thích hợp nhất cho các cách giải quyết trên dựa vào điều khoản giao hàng đã được quy định trên vận đơn này. Và thương nhân sẽ bồi hoàn những chi phí phát sinh thêm mà người vận chuyển đã chịu.

11. MÔ TẢ VỀ HÀNG HÓA

Vận đơn đường biển này sẽ là bằng chứng quan trọng nhất chứng minh người vận tải đã nhận hàng từ người gửi hàng trong điều kiện và trật tự sắp xếp hàng hóa tốt về mặt bề ngoài trừ khi có những ghi chú về tổng số kiện hàng, những đơn vị khác hay trọng lượng của hàng hóa được ghi rõ trên bề mặt vận đơn.

Ngoại trừ như đã nêu trong điều (1), người vận tải không phải trình bày về trọng lượng, nội dung kích thước, số lượng, chất lượng, đặc điểm, điều kiện, ký mã hiệu, số lượng hay giá trị của hàng hóa và người vận tải sẽ không chịu trách nhiệm về bất cứ những gì liên quan đến những mô tả hay đặc điểm như vậy.

Nếu trong bất cứ tín dụng thư và/hay giấy phép nhập khẩu và/hay hợp đồng mua bán và/hoặc hóa đơn và/hoặc số đơn đặt hàng và/hoặc những chi tiết của bất cứ hợp đồng nào có những điều khoản mà người vận tải không phải là một chủ thể được ghi trên vận tải đơn đường biển này thì những điều khoản đó chỉ được ghi ra một cách đơn phương theo đề nghị của thương nhân cho thuận tiện đối với anh ta. Thương nhân đồng ý rằng việc bao gồm các điều khoản như vậy sẽ không được xem như một sự khai báo về giá trị và cũng không ảnh hưởng gì đến trách nhiệm của người vận tải theo vận đơn đường biển này gây ra. Thương nhân xác nhận rằng người vận tải không biết về giá trị của hàng hóa trừ khi điều khoản 7(2) được áp dụng.

12. TRÁCH NHIỆM CỦA CHỦ HÀNG

Chủ hàng cam kết với người vận tải là các đặc điểm của hàng hóa được liệt kê ra trong vận đơn này là đã được chủ hàng kiểm tra khi nhận được vận đơn này và là các đặc điểm đó và bất kỳ đặc điểm nào khác đã được đại diện của chủ hàng trình báo là đúng. Chủ hàng cam kết hàng hóa là đúng luật và không phải là hàng lậu.

Chủ hàng sẽ bồi hoàn cho người vận tải toàn bộ tổn thất, thiệt hại, tiền phạt và chi phí nảy sinh từ hay là kết quả của các nhóm đã cam kết ở điều 12.1 ở đây hay từ bất kỳ nguyên nhân nào khác liên quan đến hàng hóa mà người vận tải không có trách nhiệm đối với nó.

Chủ hàng sẽ tuân theo các quy tắc của Hải quan, cảng và các nhà chức trách khác và sẽ chịu trả các lệ phí, thuế, tiền phạt thuế nhập khẩu, các chi phí khác hay tổn thất (bao gồm cả việc vận chuyển hàng hóa ngược trở lại, nếu như phải vận chuyển ngược trở lại, hoặc nếu như vận chuyển từ cảng dỡ hàng hay nơi giao hàng quy định ở đây đến cảng dỡ hàng hay nơi giao hàng đã được sửa đổi) bị gây ra hay diễn ra do nguyên nhân của bất kỳ việc không tuân theo các lệnh như vậy hay do lý do bất hợp lệ, không đúng, hay không hoàn hảo của ký hiệu, số hiệu hay ghi địa chỉ trên hàng hóa và sẽ miễn trách nhiệm cho người vận tải cho các lý do đó.

Nếu một container do người vận tải cung cấp hay do đại diện của người vận tải cung cấp được mở tại cơ sở của chủ hàng thì chủ hàng có nhiệm vụ phải giao trả container rỗng với bên trong được chùi rửa sạch tại địa điểm hay nơi chốn mà người vận tải hay đại lý của người vận tải quy định trong vòng thời gian mô tả. Nếu một container không được giao trả trong thời gian mô tả thì chủ hàng sẽ chịu trách nhiệm cho việc giao trả chậm trễ, tổn thất hay các chi phí có thể nảy sinh do việc không hoàn trả đó.

13. CƯỚC PHÍ

Cước phí sẽ được coi như toàn bộ thu nhập của người chuyên chở khi nhận hàng và phải được thanh toán không hoàn lại trong bất kỳ trường hợp nào.

Ghi chủ của chủ hàng được lập theo quy định về tiền tệ theo đó cước phí được tính căn cứ vào tỷ giá hối đoái, sự phá giá và kể cả những yếu tố liên quan khác áp dụng theo biểu cước hay theo thỏa thuận.

Cước phí được tính dựa vào những thông tin do người gửi hàng hay đại diện của họ cung cấp. Người chuyên chở luôn căn cứ vào container hay bao bì hay những đơn vị tính khác để xác định trọng lượng, kích thước hay giá trị bên trong. Và nếu như những thông tin này không chính xác thì theo như thỏa thuận, người chuyên chở được hưởng khoản tiền gấp đôi khoản chênh lệch số cước phải nộp và số cước phí kê khai sai này được xem là bồi thường định trước.

Tất cả cước phí phải thanh toán không hoàn lại, không phản kháng hay hoàn lại trước khi giao hàng.

Những ai không giống như định nghĩa về “thương nhân” sẽ phải chịu trách nhiệm chung và riêng trong việc thanh toán cước phí và bồi thường định trước.

Bất cứ ai ký kết với thương nhân để thực hiện dịch vụ giao nhận sẽ được coi là đại lý duy nhất của thương nhân. Và bất cứ khoản thanh toán cước phí nào cho người này sẽ không được xem như việc thanh toán cước phí đối với người chuyên chở. Việc người này không thanh toán đủ cước phí đối với người chuyên chở sẽ được coi là lỗi của thương nhân.

14. QUYỀN CẦM GIỮ

Người chuyên chở sẽ có quyền giữ hàng hóa và các chứng từ có liên quan để đảm bảo rằng mọi khoản tiền phải trả cho họ theo hợp đồng sẽ được thực hiện bởi bất cứ người nào được xác định là thương nhân theo điều khoản (1) và bảo đảm rằng sự đóng góp cho tổn thất chung sẽ được thực hiện bởi các bên có trách nhiệm. Người chuyên chở cũng có quyền này đối với hàng hóa và các chứng từ có liên quan để đảm bảo rằng người giữ hàng hóa hiện thời sẽ thanh toán cho họ theo những hợp đồng khác.

Trong mọi trường hợp, quyền này sẽ được sử dụng để trang trải cho chi phí thu hồi các khoản nợ và với mục đích này người chuyên chở có quyền bán đấu giá hàng hóa hay bán theo những thỏa thuận riêng nếu cần thiết mà không cần phải thông báo cho thương nhân.

15. XẾP HÀNG TÙY NGHỊ VÀ HÀNG TRÊN BOONG

Hàng hóa có thể được người chuyên chở xếp trong container và có thể xếp chung với hàng hóa khác trong container.

Hàng hóa cho dù có đóng trong container hay không thì có thể được vận chuyển trên boong hay trên khoang tàu mà không cần thông báo cho thương nhân. Những hàng hóa đó sẽ phải chịu chia sẻ tổn thất chung cho dù được vận chuyển trên boong hay trong khoang và được đề cập trong phần định nghĩa hàng hóa theo mục đích của luật Hague và sẽ được vận chuyển theo đúng luật này.

Cho dù có điều 15(2) nhưng trong trường hợp vận chuyển hàng được nêu rõ ở mặt trước của vận đơn là hàng vận chuyển trên boong hay hình thức vận chuyển tương tự thì luật Hague sẽ không được áp dụng và người chuyên chở sẽ không chịu trách nhiệm về bất cứ sự hư hỏng, mất mát hay trì trệ phát sinh.

16. ĐỘNG VẬT SỐNG

Công ước Hague sẽ không áp dụng trong trường hợp chuyên chở động vật sống do sự mạo hiểm đơn phương của chủ hàng. Người chuyên chở sẽ không chịu trách nhiệm gì về bất cứ thương vong, bệnh tật, chết chóc, sự trễ nải hay hư hại phát sinh. Đồng thời thuyền trưởng trong quyền hạn của mình nên cân nhắc xem động vật sống nào có khả năng gây phurong hại đến động vật, người, tài sản khác trên tàu hay gây trễ nải hay cản trở hành trình chuyên chở thì động vật đó có thể bị giết hay ném xuống biển và người chuyên chở không phải chịu trách nhiệm. Thương nhân sẽ bồi hoàn

cho người chuyên chở tất cả những chi phí phát sinh thêm do bất kỳ lý do nào liên quan đến việc vận chuyển động vật sống.

17. VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA ĐẶC BIỆT

Thương nhân cam kết không đề nghị chuyên chở bất cứ hàng hóa nào đòi hỏi kiểm soát về nhiệt độ, sự thông gió hay bất cứ sự quan tâm ghi nhận trước đó về bản chất của hàng hóa và giới hạn nhiệt độ cụ thể để bảo quản hay yêu cầu một sự quan tâm đặc biệt. Trong trường hợp nếu các kiện hàng được giữ lạnh, thông gió hay đặc biệt hóa mà hàng này đã được đóng kiện bởi thương nhân hay đại diện của thương nhân. Thương nhân cam kết thêm rằng hàng hóa đã được xếp hợp lý vào container mà thương nhân đã kiểm tra sự thông gió điều hòa nhiệt độ hay bất cứ sự kiểm soát đặc biệt nào khác đã được thiết lập một cách hoàn hảo (hay nếu không thì thương nhân sẽ điều chỉnh chúng khi cần thiết) trước khi nhận được biên nhận về hàng hóa đó từ người chuyên chở. Nếu những yêu cầu trên không được tuân theo, người chuyên chở sẽ không chịu trách nhiệm về bất cứ sự mất mát hay thiệt hại nào của hàng hóa nếu xảy ra tổn thất ở bất kỳ mức độ nào.

Người chuyên chở sẽ không chịu trách nhiệm pháp lý về sự mất mát hay hư hại của hàng hóa phát sinh do bất kỳ lỗi nào của việc đặc biệt hóa container, miễn là người chuyên chở trước khi hay bắt đầu cuộc hành trình phải có sự cẩn mẫn hợp lý để duy trì container trong tình trạng hoàn hảo.

18. PHƯƠNG THỨC VÀ HÀNH TRÌNH VẬN CHUYỂN

Vào bất cứ thời điểm nào nếu thấy cần thiết thì người chuyên chở có thể làm những công việc sau mà không cần thông báo cho chủ hàng biết:

- Dùng bất cứ phương tiện vận chuyển nào.
- Vận chuyển hàng hóa trên một phương tiện vận tải khác ngoài con tàu đã nêu ở mặt trước vận đơn.

- Được phép mở hay di chuyển hàng hóa mà những hàng hóa này đã được đóng trong container và ngược lại có thể được phép chuyển hàng hóa vào container.
- Được phép điều khiển con tàu theo ý mình, có thể đi theo bất cứ trình tự lộ trình nào bất kể đó là lộ trình theo tập quán hàng hải, lộ trình đi tắt hay lộ trình được nêu ra trên vận đơn hay không, với bất kỳ vận tốc nào hay dừng lại tại địa điểm hay cảng nào một hay nhiều lần theo bất kỳ một trình tự nào đó (có thể thay đổi thứ tự lộ trình).
- Được phép xếp hay dỡ hàng tại bất kỳ địa điểm hay cảng nào, ngoài cảng đã được nêu trên ở mặt trước của vận đơn và có thể tồn trữ hàng hóa tại bất kỳ cảng và địa điểm nào.
- Tuân theo mệnh lệnh hay đề nghị của người đại diện cho Chính phủ hay đại diện cho những người chuyên chở (là những người ký hợp đồng) được điều khiển con tàu.

Con tàu có thể vận hành hay cập ụ tàu bất kể có hay không có sự hướng dẫn của hoa tiêu.

Những điều khoản miễn trách đã được nêu ở điều khoản 17(1) có thể được người chuyên chở viện dẫn, dù cho những hành động này có liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa và bao gồm cả việc bốc dỡ hàng, nạp thêm nhiên liệu, sửa chữa thiết bị, có thể đưa thêm lên tàu hay đưa ra khỏi tàu những cá nhân, cho dù tàu đang trong mọi tình huống. Bất cứ hành động nào không phù hợp với điều khoản 17(1) hay sự trì hoãn phát sinh từ những nguyên nhân trên được xem là phù hợp với nội dung của hợp đồng nghĩa là những điều này không trái với quy định.

19. NHỮNG VẤN ĐỀ ẢNH HƯỞNG ĐẾN SỰ VẬN CHUYỂN

Nếu ở bất cứ thời điểm nào mà việc vận chuyển bị hay gần như bị ảnh hưởng bởi bất kỳ sự cản trở, rủi ro, trì hoãn, khó khăn hay bất lợi thuộc

bất cứ loại nào (chứ không phải không thể thực hiện việc vận chuyển hàng hóa an toàn và hợp lý) và dù nảy sinh tới bất cứ mức nào (kể cả khi những tình huống đưa tới sự cản trở, rủi ro, trì hoãn, khó khăn, bất lợi tồn tại ở thời điểm mà vận đơn được mở ra làm bằng chứng cho hợp đồng được ký kết hay lúc hàng hóa đã được khôi phục để vận chuyển) người vận tải đó có thể:

Nếu cần thiết thì không thông báo cho thương nhân, hủy bỏ vận chuyển hàng hóa và đặt hàng hóa dưới sự định đoạt của thương nhân, xử lý tùy nghi ở bất kỳ địa điểm nào hoặc cảng nào mà người vận tải thấy rằng thuận tiện cho việc mua bán, ngay sau đó trách nhiệm của người vận tải sẽ kết thúc. Tuy nhiên người vận tải sẽ được quyền thanh toán cước phí đối với những hàng hóa vận chuyển và thương nhân sẽ trả bất cứ chi phí phát sinh thêm của việc vận chuyển hàng hóa, giao nhận, bảo quản hàng hóa ở những nơi hoặc cảng nêu trên.

Thông báo cho thương nhân về đình hoãn vận chuyển hàng hóa và bảo quản chúng trên bờ hay trên biển theo những điều kiện của vận đơn này. Người vận tải sẽ cố gắng vận chuyển hàng hóa đó đi càng nhanh càng tốt sau khi những nguyên do cản trở, rủi ro, trì hoãn, khó khăn, bất lợi đã được dẹp bỏ nhưng người vận tải không chịu trách nhiệm về khoảng thời gian tối đa giữa việc dẹp bỏ cản trở và việc tiếp tục vận chuyển hàng hóa đến cảng dỡ hoặc nơi giao nhận quy định trong vận đơn này. Người vận tải sẽ được quyền thanh toán cước phí phát sinh thêm khi họ có thể xác nhận được chúng bao gồm những khoản nào nhưng không giới hạn đến chi phí lưu trữ và bất kỳ phí dịch vụ đối với hàng hóa và cước phí vận chuyển từ nơi bị đình hoãn cho đến cảng dỡ hay nơi giao nhận đã quy định, chi công nhận đối với những cước phí bổ sung do hậu quả của việc đình hoãn mà người vận tải không gánh chịu, nhưng không công nhận đối với cước phí đã trả cho việc vận chuyển hàng hóa.

Nếu người vận tải lựa chọn để đình hoãn việc chuyên chở theo điều khoản 19(b) thì điều này sau đó sẽ không ảnh hưởng đến quyền hủy bỏ việc chuyên chở theo điều 19(a).

20. HÀNG HÓA NGUY HIỂM

Người vận tải không nhận chuyên chở những hàng hóa là: nguy hiểm hay trở nên nguy hiểm, dễ cháy hay làm hại (kể cả chất phóng xạ) hay có thể hư hại đến tài sản khác. Nếu không có giấy phép chở hàng bằng văn bản và hàng hóa đựng trong container hay các dạng đóng gói khác để chuyên chở đi cũng như hàng hóa được đánh dấu phân biệt bên ngoài để cho biết bản chất của hàng hóa, đặc tính của hàng hóa đó và để tuân thủ các luật, quy định, yêu cầu được áp dụng.

Nếu các hàng hóa trên được giao cho nhà vận tải mà không có giấy phép chuyên chở viết tay hay bằng văn bản hay là đánh dấu hàng hóa hoặc theo ý người vận tải cho rằng hàng hóa có thể gây cháy, bản chất hàng hóa đã hư hại thì người vận tải có thể hủy bỏ bất cứ lúc nào, tổng khứ, vứt bỏ hay làm cho vô hại mà không cần đền bù cho thương nhân và không được có ý kiến nào bàn về quyền của người vận tải đối với hàng hóa.

Thương nhân phải đảm bảo rằng những hàng hóa trên được đóng gói đúng cách để đề phòng những rủi ro do bản chất của hàng hóa và chấp nhận các luật định, quy định có thể áp dụng khi hàng hóa trên đường vận chuyển.

Thương nhân dù biết hay không biết về tính chất của hàng hóa thì họ cũng sẽ bồi hoàn cho người vận tải qua những giấy khiếu nại mất mát, hư hỏng hay chi phí phát sinh do các hàng hóa đó gây nên.

Không nội dung nào trong điều khoản này cản trở những quyền của người vận tải đối với những điều khoản khác.

21. THÔNG BÁO VÀ GIAO HÀNG

Bất kỳ sự đề cập nào ở đây của các bên được thông báo về nơi đến của hàng hóa là duy nhất dựa trên thông tin của người chuyên chở và việc thông báo này dù không được thực hiện cũng sẽ không liên quan đến bất kỳ trách nhiệm pháp lý nào của người chủ hàng được đề cập dưới đây.

Nếu tên địa điểm giao hàng không được ghi trên mặt trước của vận đơn thì người chuyên chở sẽ có toàn quyền quyết định dỡ hàng tại cảng dỡ mà không cần thông báo trực tiếp rằng họ đến để giao tại hay trên bất cứ cầu tàu nào hay bất cứ nơi đâu vào bất cứ ngày nào, thời gian nào, khi đó trách nhiệm pháp lý của người chuyên chở (nếu có) đối với hàng hóa đã dỡ được nói ở trên sẽ chấm dứt, tuy nhiên trừ khi những chi phí bắt buộc áp dụng ngược lại (trường hợp mà những điều khoản và điều kiện của vận đơn này sẽ tiếp tục áp dụng trong suốt khoảng thời gian có trách nhiệm những bắt buộc bổ sung này) người chủ hàng sẽ nhận hàng tại nơi dỡ hay nơi đến giao hàng.

Nếu nơi giao hàng được ghi rõ trên vận đơn thì người mua sẽ nhận hàng trong khoảng thời gian cho phép theo biểu cước áp dụng của người vận chuyển hay trong thời gian thích hợp theo tập quán, quy định của địa điểm giao hàng.

Nếu chủ hàng không nhận hàng đúng thời gian và địa điểm giao hàng người chuyên chở có quyền gọi người mua đến nhận hàng, theo đó, người vận chuyển cũng có quyền, nếu cần thiết không cần thông báo việc mở hàng nếu được đóng trong container, hay chất hàng tại kho cảng có che dẫy hay không, mà mọi rủi ro người mua phải chịu. Việc lưu kho sẽ cấu thành việc giao hàng và theo đó, trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng lưu kho được đề cập ở trên sẽ không còn nữa, phí lưu kho (nếu đã được trả hay có thể được trả bởi người chuyên chở hay đại lý hay người tái ký hợp đồng) sẽ được người mua thanh toán lại cho người chuyên chở ngay lập tức.

Nếu chủ hàng không nhận hàng trong vòng 30 ngày theo điều khoản 20(2), 20(3) hay theo người chuyên chở, hàng hóa có thể bị hư hại, giảm giá trị hay những chi phí phát sinh thêm cho việc lưu kho bãi hay những chi phí vượt quá giá trị hàng hóa mà người chuyên chở có thể bán, giải quyết hàng hóa và áp dụng bất kỳ hình thức bán giảm giá để làm giảm số lượng mà không có sự tổn hại đến quyền lợi nào mà anh ta có thể có đối với chủ hàng, nếu cần thiết không cần thông báo và không chịu mọi trách nhiệm nào gần với anh ta.

Nếu tại nơi mà người vận chuyển có quyền gọi người mua nhận hàng theo điều khoản 20(2) và 20(3), người chuyên chở bắt buộc phải chuyển giao hàng tại bất cứ cảng hải quan hay cho người có thẩm quyền để giữ hàng, việc chuyển giao hàng hóa sẽ là yếu tố cấu thành trách nhiệm giao hàng cho người thương nhân theo vận đơn này.

Nếu người mua từ chối nhận hàng phù hợp theo quy định của điều khoản này, bất chấp anh ta đã được thông báo về việc hàng hóa đã sẵn sàng giao, sẽ xem như tự ý bỏ, người chuyên chở sẽ không chịu trách nhiệm về bất cứ sự khiếu nại nào có liên quan đến hàng hóa hay việc chuyên chở.

Tùy thuộc vào sự thỏa thuận bằng văn bản của người chuyên chở về yêu cầu sửa đổi địa danh giao hàng của chủ hàng mà những điều khoản và điều kiện của vận đơn tiếp tục được tuân thủ cho đến khi hàng hóa được giao cho người nhận tại địa điểm giao hàng đã sửa đổi, nếu người chuyên chở đồng ý tuyệt đối bằng văn bản đối với việc tiếp tục thực hiện theo những điều khoản và những quy định của vận đơn. Ngược lại, nếu không thì người chuyên chở sẽ làm việc như đại lý của chủ hàng trong việc sắp xếp giao hàng đến nơi giao hàng theo yêu cầu nhưng không có trách nhiệm đối với bất cứ những gì mất mát, hư hỏng hay sự chậm trễ của hàng hóa, dù nó phát sinh như thế nào đi nữa.

22. BỘ VẬN ĐƠN KÉP CHO VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA NGUYÊN CONTAINER

Nếu trong bộ vận đơn quy định phải được chuyển giao cho một thương nhân nhất định tại một nơi giao hàng nhất định, thì hàng hóa được giao trong nguyên một container. Trong trường hợp yêu cầu này không được thực hiện, người chuyên chở có thể mở container và những hàng hóa mà bộ vận đơn đã được chuyển giao sẽ được người chuyên chở giao cho thương nhân trên cơ sở hàng hóa vận chuyển lẻ (LCL). Việc giao hàng như vậy sẽ tạo nên sự giao hàng đúng hẹn nhưng chỉ được thực hiện khi thương nhân trang trải hết các chi phí dịch vụ LCL và bất cứ chi phí nào thích đáng đối

với hàng hóa vận chuyển lẻ cùng với chi phí thực tế cho các dịch vụ phát sinh thêm.

Nếu đây là bộ vận đơn kép cho vận chuyển nguyên container (được nhận biết bằng các tiêu chuẩn nhận biết ghi ở mặt sau rằng đây là một phần hàng hóa trong container) thì những hàng hóa đã được ghi chi tiết ở mặt sau sẽ được coi là một phần của nội dung hàng hóa trong container đã chỉ định. Nếu người chuyên chở được yêu cầu giao hàng cho nhiều thương nhân và nếu toàn bộ hay một phần hàng hóa trong container bao gồm hàng khối, hàng không thích hợp hay bị xáo trộn hay không nhận hay không thể nhận diện thì những người giữ bộ vận đơn có liên quan đến hàng hóa trong container sẽ nhận hàng như vậy (gồm cả phần bị thiệt hại) và sẽ gánh chịu bất kỳ sự thiếu hụt nào như người chuyên chở sẽ xác định hoàn toàn theo sự suy xét của mình và việc giao hàng như vậy sẽ tạo nên việc giao hàng đúng hẹn.

23. TỔN THẤT CHUNG VÀ CHI PHÍ CỨU HỘ

Trong trường hợp có tai nạn hay nguy hiểm xảy ra trước hay sau khi hành trình đã được tiến hành do bất cứ nguyên nhân nào gây ra, có hay không có do sự bất cẩn của người chuyên chở gây ra mà người chuyên chở không chịu trách nhiệm (được miễn trách) thì thương nhân sẽ phải đóng góp cho người chuyên chở một khoản tiền như hy sinh, tổn thất, chi phí cho một loại thiệt hại được gọi là tổn thất chung phát sinh và sẽ phải thanh toán cả chi phí cứu hộ và những chi phí đặc biệt nếu có. Tất cả những chi phí liên quan đến tổn thất chung hay chi phí cứu hộ hay chi phí cho hành động bảo vệ môi trường luôn được xem như là chi phí tổn thất chung.

Tổn thất chung sẽ được phân bổ theo quy tắc York Antwerp 1974/1994 tại bất cứ cảng hay nơi nào bằng bất cứ đồng tiền nào do người chuyên chở lựa chọn. Thương nhân sẽ phải đóng góp tiền ký quỹ hay bảo đảm để người chuyên chở có thể trang trải những phần đóng góp tổn thất chung ước tính trước khi giao hàng, nếu người chuyên chở yêu cầu, hay trong vòng 3 tháng kể từ khi giao hàng nếu người chuyên chở không yêu

cầu, và người chuyên chở có quyền cầm giữ hàng tại thời điểm giao hàng bất kể là chủ hàng biết hay không biết. Người chuyên chở sẽ không hề có trách nhiệm giải tỏa quyền cầm giữ tương ứng với phần đóng góp tổn thất chung của thương nhân.

Việc chuyển đổi tiền phân bổ sẽ được thực hiện theo tỷ giá hiện hành vào ngày trả tiền đóng góp và vào ngày hoàn tất các chi phí cho tàu có liên quan đến giá trị đóng góp.

Trong trường hợp việc cứu hộ tàu do người chuyên chở thực hiện thì chi phí cứu hộ cũng vẫn được trả đầy đủ cho người chuyên chở như là trường hợp việc cứu hộ được thực hiện bởi người khác.

24. THAY ĐỔI HỢP ĐỒNG

Không một nhân viên hay đại diện của người chuyên chở có quyền tự ý thay đổi hay chối bỏ bất cứ điều khoản nào của vận đơn này trừ khi sự chối bỏ hay sự thay đổi này thực hiện bằng văn bản và những sự thay đổi này phải được ủy quyền hay phê chuẩn của người vận tải.

25. LUẬT VÀ XÉT XỬ

Hợp đồng này được chứng thực bằng vận đơn. Vận đơn này sẽ được chi phối và cấu thành bởi luật pháp của Anh. Các tranh chấp sẽ được giải quyết ở Anh và theo luật của Anh hay nếu có ngoại trừ sẽ được giải quyết tại một tòa án của nước nào khác.

26. CẢ HAI CÙNG CÓ LỖI TRONG ĐÂM VA

Nếu lỗi cho bất kỳ sự đâm va, mà con tàu có tham gia vào trong khi đang thực hiện vận đơn này, không thể được giải quyết theo luật của Mỹ thì các điều khoản sau đây sẽ được áp dụng:

Nếu con tàu đâm va với con tàu khác là kết quả lỗi của con tàu kia và của hành động sao lãng hay sự không thực hiện của thuyền trưởng tàu, hoặc của thuyền viên của người vận tải trong thuật đi biển hay trong việc quản trị tàu thì chủ hàng hóa được chuyên chở theo đây sẽ miễn trách nhiệm cho người chuyên chở toàn bộ tổn thất hay trách nhiệm đối với tàu khác hay con tàu không chở hàng khác, đến mức mà các tổn thất đó hay trách nhiệm tổn thất của hay thiệt hại của hay các đòi hỏi nào khác của chủ hàng hóa nói trên đã được trả hay phải được trả cho chủ hàng nói trên bởi con tàu kia hay con tàu không chở hàng và được bắt đầu đền bù và được trang trải bởi con tàu kia hay con tàu không chở hàng hóa kia hay bởi chủ của con tàu đó theo phần lỗi của họ đối với tàu vận chuyển hay người vận tải. Điều khoản nói trên sẽ cũng áp dụng khi các chủ tàu hay người có trách nhiệm bất kỳ của bất kỳ con tàu nào hay của các chủ hàng khác hay đối tượng đóng góp thêm vào việc đâm va hay các đối tượng mà có lỗi do đâm va hay có liên quan đến đâm va.

27. HIỆU LỰC PHÁP LÝ

Trong trường hợp có bất kỳ điều khoản nào ở trên mà mâu thuẫn với Hiệp định quốc tế và Luật pháp quốc gia đang được áp dụng mà những hợp đồng cá nhân không thể đi chệch khỏi những luật này thì những điều khoản thuộc phạm vi những mâu thuẫn như thế sẽ không có giá trị thực hiện.

B PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU CHUYẾN (VOYAGE CHARTER)

Khái niệm và đặc điểm

Ta biết rằng tàu chuyến là tàu chở hàng từ cảng này đến một hoặc nhiều cảng khác theo yêu cầu của người thuê tàu, đó là tàu chạy rong (tramp). Lịch trình của nó không được định trước và không theo một luồng

nhất định, nó phục vụ bất cứ thị trường nào có nhu cầu chuyên chở, vậy có thể khái niệm về phương thức thuê tàu chuyển như sau.

Thuê tàu chuyển (Voyage Charter) là chủ tàu (Ship Owners) cho người thuê tàu (Charterer) thuê toàn bộ hay một phần chiếc tàu chạy rông để chuyên chở hàng hóa giữa 2 hay nhiều cảng và được hưởng tiền cước theo 2 bên thỏa thuận.

Trong thuê tàu chuyển có thể áp dụng nhiều hình thức thuê khác nhau như:

- Thuê chuyển một (Single Voyage) tức là thuê tàu chỉ chuyên chở một lần hàng giữa các cảng nhất định. Sau khi hoàn thành việc dỡ hàng ở cảng đến cuối cùng thì hợp đồng thuê tàu cũng hết hiệu lực.
- Thuê chuyển khứ hồi (Round Voyage) tức là thuê tàu chuyên chở cả hàng hóa lượt đi lẫn lượt về theo hợp đồng.
- Thuê liên tục (Connective Voyage) có thể là một chuyến liên tục hoặc khứ hồi liên tục, tức là thuê tàu để chuyên chở hàng hóa nhiều chuyến liên tục cho một lượt hoặc cho cả lượt đi lẫn lượt về.
- Ngoài ra còn có hình thức thuê bao (Lumpsum) tức là tiền cước thuê tàu tính và trả theo đơn vị trọng tải hoặc dung tích của tàu (trong hợp đồng thuê tàu không quy định cụ thể tên và số lượng hàng hóa và hình thức thuê, tức là cước phí thuê tàu tính và trả theo đơn vị trọng lượng hoặc một đơn vị khác của hàng hóa).

Đặc điểm: Phương thức thuê tàu chuyển có những đặc điểm sau.

- Khối lượng hàng hóa chuyên chở lớn, thường là đầy tàu hoặc gần đầy tàu (90%), mặt hàng chủ yếu là quặng, than đá, ngũ cốc...
- Trong phương thức thuê tàu chuyển ngoài vận đơn, hai bên sẽ đàm phán với nhau về điều kiện chuyên chở và giá cước để ký kết hợp đồng thuê tàu chuyển (Charter Party - C/P), vận đơn được sử dụng trong trường hợp

này gọi là vận đơn theo hợp đồng thuê tàu (Charter Party Bill of Lading) có giá trị như một biên nhận, là văn kiện pháp lý bổ sung cho hợp đồng thuê tàu nhưng không có tác dụng như B/L trong phương thức thuê tàu chợ.

- Trong phương thức thuê tàu chuyển thường có môi giới (Charter Broker), người thuê tàu sẽ ủy thác cho môi giới đi tìm tàu, gặp gỡ với chủ tàu để đàm phán, trả giá rồi ký hợp đồng. Phương thức thuê tàu chuyển có những ưu nhược điểm sau.

Ưu điểm

- Tính linh hoạt cao: có thể yêu cầu xếp dỡ ở bất kỳ cảng nào và có thể thay đổi cảng xếp dỡ dễ dàng.
- Giá cước thuê tàu rẻ hơn so với thuê tàu chợ (thường rẻ hơn 30%).
- Người thuê tàu được tự do thỏa thuận mọi điều khoản trong hợp đồng chứ không buộc phải chấp nhận như trong phương thức thuê tàu chợ.
- Tốc độ chuyên chở hàng hóa nhanh vì tàu thuê thường chạy thẳng từ cảng xếp đến cảng dỡ, ít ghé qua các cảng dọc đường.

Nhược điểm

- Kỹ thuật thuê tàu, ký hợp đồng rất phức tạp.
- Giá cước biến động thường xuyên và rất mạnh đòi hỏi người thuê tàu phải nắm vững thị trường nếu không sẽ phải thuê với giá đắt hoặc không thuê được.

Hợp đồng thuê tàu chuyển

Khái niệm: mối quan hệ giữa chủ tàu và người thuê tàu được điều chỉnh bằng một văn bản gọi là hợp đồng thuê tàu chuyển (Voyage Charter Party).

Hợp đồng thuê tàu chuyển là hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển, trong đó người chuyên chở cam kết chuyên chở hàng hóa theo yêu cầu của người thuê, còn người thuê tàu cam kết trả cước phí chuyên chở theo mức hai bên thỏa thuận.

Người chuyên chở có thể là chủ tàu hoặc người quản lý, người thuê tàu là các chủ hàng, trong thực tế họ ít ký kết hợp đồng trực tiếp với nhau, mà thường thông qua các đại lý (Agencies) và môi giới (Brokers) của mình khi ký kết hợp đồng, khi đó các đại lý thường ghi thêm ở cuối hợp đồng dòng chữ “chỉ là đại lý” (As Agent Only).

Mẫu hợp đồng (Standard Charter Party)

Để đơn giản hóa và rút ngắn thời gian ký kết hợp đồng, các bên thường dựa vào các hợp đồng mẫu để sửa đổi và thêm bớt cho phù hợp với lợi ích của hai bên. Hợp đồng thuê tàu mẫu thường do các luật gia, các tổ chức hàng hải quốc tế soạn thảo, có nhiều loại khác nhau. Đến nay đã có tới khoảng 60 loại hợp đồng mẫu thuê tàu chuyển mẫu và người ta phân thành 2 loại là loại tổng hợp và loại chuyên dụng.

- Loại tổng hợp: loại này dùng trong chuyên chở hàng bách hóa, thường dùng loại GENCON (Uniform General Charter) do tổ chức BIMCO (Baltic & International Maritime Conference) soạn thảo năm 1922 & sửa đổi năm 1979.

- Loại chuyên dụng: là loại được soạn thảo dùng để chuyên chở một loại hàng hóa nhất định trên 1 luồng nhất định.

Ví dụ: loại chở Cement, CEMENCO 1922, loại để chở đường Cubasugar,... sử dụng loại nào là tùy thuộc mặt hàng chuyên chở, tuyến đường và thói quen sử dụng của người thuê và chủ tàu. Mặt hàng nào không có mẫu chuyên dụng thì dùng mẫu tổng hợp.

Cần lưu ý là mẫu hợp đồng không mang tính chất bắt buộc.

Nội dung của hợp đồng thuê tàu chuyên

Hợp đồng thuê tàu chuyên gồm nhiều điều khoản khác nhau, nó là cái có sau và để thực hiện hợp đồng mua bán, vì vậy nội dung của nó thường phù hợp hợp đồng mua bán. Sau đây là một số điều khoản chủ yếu trong hợp đồng thuê tàu chuyên:

1. ĐIỀU KHOẢN VỀ CHỦ THỂ CỦA HỢP ĐỒNG: chủ thể của hợp đồng là chủ tàu (Ship's Owner) hoặc người chuyên chở (Carrier) và người thuê tàu (Charter)... phải ghi rõ tên, địa chỉ của 2 bên (Contract Parties). Nếu sử dụng môi giới thì ghi rõ.
2. ĐIỀU KHOẢN VỀ TÀU: trong đó phải ghi rõ tên tàu (Name of Ship), cờ tàu (Flag), loại động cơ, cấp hạng (Class), cơ quan đăng kiểm (Register), trọng tải, dung tích, vị trí của tàu khi ký hợp đồng (Position), nếu chủ tàu muốn thay thế tàu thì cũng phải ghi rõ (Or Substitute Sister Ship) và phải báo trước với người thuê, tàu thay thế phải tương đương với tàu đã quy định.
3. ĐIỀU KHOẢN VỀ HÀNG: trong đó phải ghi rõ tên hàng, bao bì, đặc điểm của hàng hóa. Nếu thuê chở nhiều loại hàng hóa trong cùng một tàu thì phải ghi rõ, ví dụ khi thuê chở “xi măng hay bất cứ hàng gì hợp pháp” (Cement or/ and Any Lawful Merchandise) và người thuê tàu có quyền lựa chọn thay thế hàng hóa (Cargo Options).
4. ĐIỀU KHOẢN VỀ KHỐI LƯỢNG HOẶC SỐ LƯỢNG HÀNG HÓA: trong hợp đồng thường qui định số lượng hàng hóa kèm theo 1 tỷ lệ dung sai. Ví dụ 5.000 T $\pm$ 10% do thuyền trưởng lựa chọn (5.000 Tons 10 Per Cent More or Less at Master's Option). Đến khi gửi thông báo xếp hàng (Note of Readiness to Load) thuyền trưởng sẽ tuyên bố chính thức số lượng.
5. ĐIỀU KHOẢN VỀ THỜI GIAN TÀU ĐẾN CẢNG XẾP HÀNG (Lay Days): trong hợp đồng 2 bên phải qui định thời gian tàu đến

cảng để xếp hàng. Ví dụ: tàu phải đến trước ngày 15/8 hoặc qui định tàu đến cảng, trong vòng 1/12 – 10/12. (Lay can 1/12-10/12). Khi tàu không đến đúng hạn, người thuê có quyền hủy hợp đồng (Canceling Clause). Ngày hủy hợp đồng (Canceling Date) có thể là ngày cuối cùng của thời hạn qui định hoặc vài ngày sau.

6. **ĐIỀU KHOẢN VỀ CẢNG XẾP DỠ:** trong hợp đồng phải ghi rõ tên những cảng xếp dỡ (có thể là một hoặc nhiều cảng tùy theo yêu cầu chuyên chở của người thuê). Cảng xếp dỡ phải an toàn (Safe) về chính trị và hàng hải, có đủ độ sâu để tàu đậu nổi an toàn (Always Float).
7. **ĐIỀU KHOẢN VỀ NĂNG SUẤT XẾP DỠ:** điều khoản này do hai bên thỏa thuận, căn cứ vào việc nghiên cứu năng suất của cảng để qui định (năng suất hợp lý: năng suất tính theo tấn, hăm, ngăn, kiện.../ngày).
8. **ĐIỀU KIỆN VỀ THỜI GIAN XẾP DỠ (Laytime):** điều khoản này qui định thêm những khái niệm về ngày, giờ, theo tập quán quốc tế, thời gian cho phép (Time Allowed) để người thuê tàu tiến hành công việc xếp dỡ, thời gian xếp dỡ có thể qui định bằng số ngày hoặc số giờ nhất định (Fixed Days/Hours). Căn cứ vào thời gian xếp dỡ để qui định thưởng phạt xếp dỡ như sau.

- Nếu thời gian xếp dỡ vượt quá giới hạn cho phép thì người thuê tàu sẽ bị phạt xếp dỡ chậm (Demurrage).

- Ngược lại người thuê sẽ được thưởng xếp dỡ nhanh (Dispatch Money).

9. **ĐIỀU KHOẢN VỀ CHI PHÍ XẾP DỠ:** do hai bên thỏa thuận với nhau để thống nhất ghi vào hợp đồng, có thể qui định theo bốn cách sau.

- Theo điều kiện tàu chợ (Liner Terms): theo điều kiện này chi phí xếp dỡ do chủ tàu chịu.

- Theo điều kiện miễn xếp (Free In - FI): chủ tàu được miễn chi phí xếp hàng xuống tàu (phí này do chủ hàng chịu).
- Theo điều kiện miễn dỡ (Free Out - FO): chủ tàu được miễn phí dỡ hàng khỏi tàu (phí này do chủ hàng chịu).
- Theo điều kiện miễn xếp dỡ (Free In And Out - FIO): chủ tàu được miễn phí xếp dỡ.

Ngoài ra, trong điều khoản này còn qui định thêm về chi phí san hàng (Trimming) đối với hàng rời và xếp hàng (Stowing) đối với hàng đóng bao do ai chịu. Nếu chủ tàu được miễn cả phí xếp dỡ và san hàng thì sau giá cước sẽ ghi chữ FIOTS.

10. ĐIỀU KHOẢN VỀ CƯỚC PHÍ THUÊ TÀU CHUYỂN: khác với phương thức thuê tàu chợ, cước phí trong thuê tàu chuyển không có sẵn trong biểu cước quy định chung, mà do hai bên thỏa thuận trên cơ sở giá cước của thị trường thuê tàu chuyển. Sau khi hai bên đã thống nhất giá cước, phải ghi rõ vào điều khoản này những chi tiết đã được thỏa thuận sau:

Mức cước (Rate of Freight) là tiền cước tính cho mỗi đơn vị tính cước (Freight Unit).

Đơn vị tính cước có thể là đơn vị trọng lượng (tấn phổ thông, tấn Anh, tấn Mỹ) đối với hàng nặng (Deadweight Cargo), có thể là đơn vị thể tích (m³, cuft) đối với hàng cồng kênh (Measurement Cargo).

Nếu tính cước theo trọng lượng (thường sử dụng trong thực tế) thì trong hợp đồng cũng phải ghi rõ tính theo trọng lượng xếp lên tàu ở cảng xếp (Intaken Quantity) hay theo trọng lượng hàng giao ở cảng đến (Delivered Quantity).

Thanh toán tiền cước: hai bên có thể thỏa thuận việc thanh toán tiền cước theo ba cách sau:

- Cước phí trả trước (Freight Prepaid) tức là người thuê phải trả toàn bộ tiền cước cho chủ tàu sau khi xếp xong hàng hoặc sau khi ký vận đơn một số ngày.

- Cước phí trả sau (Freight to Collect) tức là cước phí trả sau khi tàu đến cảng dỡ hàng. Có thể qui định cụ thể hơn như: trả trước khi mỗi hầm tàu được dỡ hàng, trả đồng thời với việc dỡ hàng hoặc cước phí trả sau khi dỡ hàng xong.

- Cước phí trả trước một phần, trả sau một phần.

Để dung hòa quyền lợi của hai bên, trong thực tế thuê tàu chuyển người ta thường qui định tiền cước được trả trước một phần và trả sau một phần. Ví dụ: trả 80% tiền cước trả ở cảng xếp hàng sau khi ký vận đơn đường biển, số tiền còn lại được trả nốt trong vòng bảy ngày sau khi dỡ hàng xong. Việc giữ lại một phần tiền cước để sau rất có ý nghĩa đối với người thuê, để phòng trường hợp có tranh chấp để gây áp lực đối với chủ tàu.

Ngoài ra trong hợp đồng còn qui định tiền cước được thanh toán tại ngân hàng nào, trả bằng tiền gì, cách thức thanh toán,... qui định trách nhiệm và miễn trách nhiệm của người chuyên chở.

Nghiên cứu nội dung của hợp đồng thuê tàu chuyển theo mẫu “GENCON”.

1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922 and 1976) INCLUDING “F.I.O.” ALTERNATIVE, ETC.
---------------	--

	(To be used for trades for which no approved form is in force) CODE NAME: "GENCON" PART I
	2. Place and Date (Cl.1)
3. Owners Place of business	4. Charterers / Place of business (Cl.1)
5. Vessel's name (Cl.1)	6. GRT / NRT (Cl.1)
7. Deadweight cargo carrying capacity in tons (abt.) (Cl.1)	8. Present position (Cl.1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl.1)	
10. Loading port or place (Cl.1)	11. Discharging port or place (Cl.1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed: if full and complete cargo not agreed state 'Part cargo' (Cl.1))	
13. Freight rate (also state if payable on delivered or intaken quantity) (Cl.1)	14. Freight payment (state currency and method of payment also beneficiary and bank account) (Cl.4)

15. Loading and discharging costs (state alternative (a) or (b) of CI.5: also indicate if vessel is gearless)	16. Laytime (if separate laytime for load, and discharge, fill in a) and b), if total laytime for load and discharge, fill in c) only (CI.6) Laytime for loading Laytime for discharging Total laytime for loading and discharging
17. Shippers (state name and address) (CI.6)	
18. Demurrage rate (loading and discharging) (CI.7)	19. Canceling date (CI.10)
20. Brokerage commission and to whom payable (CI.14)	
21. Additional clauses covering special provisions, if agreed	

If is mutually agreed that this contract shall be performed subject to the conditions contained in this charter which shall include part I as well as part II. In the event of a conflict of conditions, the provision of part I shall prevail over those of part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

“GENCON” CHARTER (AS REVISED 1992 AND 1976)**INCLUDING “F.I.O” ALTERNATIVE, ETC.**

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the steamer or motor – vessel named in Box 5, of the gross/ net register tons indicated in Box 6 and carrying about the number of tons of deadweight cargo stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this charter about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as Charterers in Box 4 that:

The said vessel shall proceed to the loading port or place state in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (If shipment on deck cargo agreed same to be at charterers risk) as stated in Box 12 (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship and being so loaded the vessel shall proceed to the discharging port or place stated in Box 11 as order on signing bill of lading or so near thereto as she may safely get and lie always afloat there deliver the cargo on being paid freight on delivered or intaken quantity as indicated in box 13 at the rate stated in Box 13.

2. Owners' responsibility clause

Owners are to be responsible for loss or damage to the goods or delay in delivery of the goods only in case the loss, delay, damage has been caused by the improper or negligent stowage of the goods 9unless stowage performed by shippers/ Charterers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of owners of

their manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure the she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or defaults of the owners or their manager.

And the owners are responsible for no loss of or damage or delay arising from other cause whatsoever, even from neglect or defaults of the captain or crew or some other person employed by the owners on board or ashore for whose acts they would, but for this case, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.

3. Deviation clause

The vessel has liberty to call at any part in order, for any purpose to sail without pilots, to tow and/or assist vessel in all situations and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.

4. Payment of freight

The freight to be paid in the manner prescribed in Box 14 in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery if required by captain or owners.

Cash for vessel's ordinary disbursement at port of loading to be advanced by charterers of required at highest current rate of exchange subject to two percent to cover insurance and other expenses.

5. Loading/discharging costs

(a) Gross Term:

The cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board, the lighters to do the work there vessel only heaving the cargo on board.

If the loading takes place by elevator, cargo to be put free in vessel's holds. Owners only paying trimming expenses.

Any pieces and/or packages of cargo over two tons weight shall be loaded, stowed and discharged by charterers at their risk and expense. The cargo to be received by merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle.

(b) F.I.O and free stowed/trimmed

The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and or trimmed and taken from the holds and discharged by the charterers of their agents, free of any risk, liability and expense whatsoever to the owners.

The owners shall provide winches, motive power and winchmen from the crew if requested and permitted; if not, the charterers shall provide and pay for winchmen from shore and/or cranes, if any. (This provision shall not apply if vessel is gearless and stated as such in Box 15)

Indicated alternatively (a) or (b), as agreed, in Box 19.

6. Lay time

(a) Separate lay time for loading and discharging

The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in Box 15, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which even time actually used shall count.

(b) Total laytime for loading and discharging

The cargo shall be loaded and discharging within the number of total running hours as indicated in Box 16, weather even time actually used shall count.

(c) Commencement of laytime (loading and discharging)

Laytime for loading and discharging shall commence at 1 p.m. If notice of readiness is given before noon, and at 5 a.m next working day of notice given during office hours after noon. Notice at loading port to be given to the shippers named in Box 17.

Time actually used before commencement of laytime shall count.

Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be indicate alternative (a) or (b) as agreed, in box 16.

7. Demurrage

Ten running days on demurrage at the rate stated in box 19 per day of pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed merchants altogether at ports of loading, and discharging.

8. Lien Clause

Owners shall have a lien on cargo freight, dead-freight demurrage and damages for detention. Charterers shall remain, responsible for dead-freight, and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also; remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.

9. Bill of Lading

The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as, presented without prejudice to this Charter party, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing Bills of Lading.

10. Canceling Clause

Should the vessel not to be load (whether in berth or not) on or before the date indicated in Box 19. Charterers have the option of canceling this contract, such option to be declared, if demanded at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise. Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be expected ready to load, Charterers have the option of canceling this contract, unless a canceling, date has been agreed upon.

11. General Average

General average to be settle according to York-Antwerp Rules 1974. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general

expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owner's servant (see clause 2).

12. Indemnity

Indemnity for non-performance of this Charter party, proved damages not exceeding estimated amount of freight.

13. Agency

In every case the Owners shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge.

14. Brokerage

A brokerage commission at the rate stated in Box 20 on the freight earned is due to the party mentioned in box 20.

In case of non-execution at least $\frac{1}{2}$ of the brokerage on the estimated amount of freight and dead-freight to be paid by the Owners to be the Brokers as indemnity for the Letter's expenses and work to case if more voyages the amount of indemnity to be in mutually agreed.

15. General Strike Clause

Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfillment of any obligations under this contract.

If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival

there. Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours. Owners shall have the option of canceling this contract. If part cargo has already been loaded. Owners must proceed with the same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.

If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours. Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter party and of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

16. War Risks ("Voywar 1950")

(1) In these clause "War Risks" shall include any blockade or any action with is announced as a blockade by any Government or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion or revolution.

(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram dispatched to the Charterers, to cancel this Charter.

(3) The Master shall not be required to load cargo to continue loading or to proceed on or to sign Bills of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part of full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo for Owners benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route, in the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered.

(4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the last of the loading ports. If more than one, it appears that further performance of the contract will subject the Vessel, her Master and the crew of her cargo, to war risks, the cargo shall be discharge, or if the ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have dispatched a request by telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they may, in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract of affreightment. In the event of cargo being discharge at any such other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports

named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, zones, water, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to goods to the port of destination or to delay proceeding thereto or to proceed to some other port) given by any Government or by any belligerent or by any organized body engaged in civil war, hostilities or warlike operations or by any person or body acting or purporting or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation.

(b) If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed in the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which she may have been ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as directed or recommended or to any safe port which the Owners in their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract of affreightment; and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports named in the Bill of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(6) All extra expensed (including insurance costs) invalid in discharge cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo at any ports as provided in Clause 4 and 5 (b) hereof shall be paid by the Charterers and or cargo owners, and the Owner shall have a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.

17. General Ice Clause

Port of loading

(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when vessel is ready to proceed from her last port or any time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void.

(b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other ports with option of completing cargo for Owners, benefit for any ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter to be forwarded to destination at vessel's expense but against payment of freight, provided, that no extra expenses be thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum) all other conditions as per Charter.

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Captain or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter null and void unless. Charters agree to load full cargo at the open port.

(d) This ice Clause not to apply in the Spring.

Port of discharge

(a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option, of keeping vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or of ordering the vessel a safe and immediately accessible port where she can

safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port of destination.

(b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.

(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharge at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port to be increased in proportion.

Bản dịch tiếng Việt

1. Đây là sự thỏa thuận giữa một bên được đề cập trong ô 3 là chủ của tàu hơi nước hoặc tàu động cơ được viết tên trong ô 5, với dung tích đăng ký toàn phần hoặc dung tích đăng ký tịnh đã được đề cập trong ô 6, trọng tải tịnh của tàu bằng tấn ghi trong ô 7, vị trí hiện thời được ghi trong ô 8 và ngày sẵn sàng bốc hàng như mong đợi đã được đề cập trong ô 9 và một bên được đề cập trong ô 4 với tư cách là người thuê tàu.

Con tàu trên sẽ đến cảng xếp hoặc nơi nhận hàng đã quy định ở ô 10 hoặc nơi (gần đó) mà tàu có thể neo lại an toàn và luôn luôn nổi. Tại đây tàu nhận đầy đủ hàng hóa do người thuê tàu đem đến như đã ghi ở ô 12 (nếu người thuê tàu đồng ý xếp hàng hóa trên boong thì mọi rủi ro họ chịu) (người thuê tàu cung cấp đệm và/ hay ván lót để chèn lót và ngăn cách hàng nếu cần) người chủ tàu cho phép sử dụng bất kỳ loại gỗ nào để chèn lót trên tàu nếu cần đến. Sau khi hàng được xếp xong, con tàu sẽ đến cảng dỡ hay nơi giao hàng như đã ghi trong ô 11 theo lệnh đã ký trên vận đơn đường biển hay nơi gần đó mà tàu có thể neo lại an toàn và luôn luôn nổi. Tại đây

hàng hóa đã thanh toán cước phí. Cước phí này tính trên khối lượng hàng tại cảng xếp hay cảng dỡ và theo mức cước đã quy định trong ô 13.

2. ĐIỀU KHOẢN TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHỦ TÀU

Người chủ tàu phải chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hại của hàng hóa hay về việc giao hàng trễ chỉ trong các trường hợp sau:

Những mất mát, hư hỏng hay trễ nãi đó là do việc sắp xếp hàng hóa trên tàu một cách bất hợp lý hay cầu thả gây nên (trừ khi việc sắp xếp hàng này do người chủ hàng/ người thuê tàu hoặc những công nhân bốc vác hay những người phục vụ của họ thực hiện).

Những mất mát, hư hỏng hay trễ nãi đó bị gây nên do ý muốn cá nhân của người chủ tàu hoặc người quản lý của ông ta trong việc thực hiện sự cần mẫn hợp lý để đảm bảo cho tàu có đủ khả năng đi biển về mọi phương diện và đảm bảo tàu được điều hành, trang bị và cung cấp một cách hợp lý.

Những mất mát, hư hại hay trễ nãi đó là do hành động mang tính cá nhân hoặc việc không thực hiện nhiệm vụ của người chủ tàu hay người quản lý của anh ta gây nên.

Người chủ tàu không có trách nhiệm về những tổn thất, hư hại hay chậm trễ xuất phát từ các nguyên nhân khác, ngay cả do sự bất cẩn hay lỗi lầm của thuyền trưởng hay những người do chủ tàu thuê tàu hay lúc đi biển. Nhưng theo điều khoản này họ phải chịu trách nhiệm về việc tàu không đủ khả năng đi biển vào lúc xếp hàng, lúc bắt đầu hải trình hay bất cứ lúc nào khác. Hư hại gây ra do việc tiếp xúc, rò chảy, bốc mùi hay bốc hơi từ những hàng hóa khác hay do bản chất dễ cháy, nổ hoặc việc đóng gói không đủ những hàng hóa khác không được xem như là hậu quả của việc sắp xếp hàng hóa không hợp lý hay bất cẩn, mặc dù trên thực tế là vậy.

3. CON TÀU ĐI RA NGOÀI HÀNH TRÌNH

Con tàu được tự do cập vào bất cứ cảng nào theo bất kỳ thứ tự nào cho mục đích đi biển của mình mà không cần hoa tiêu, được tự do kéo hoặc giúp đỡ những tàu khác trong mọi tình huống. Tàu cũng có quyền đi ra ngoài hành trình cho mục đích bảo vệ sinh mạng hoặc tài sản.

4. THANH TOÁN CƯỚC

Tiền cước được thanh toán theo cách quy định trong ô 14 bảng tiền mặt không có chiết khấu vào lúc giao hàng theo tỷ giá hiện hành của ngày hoặc những ngày thanh toán. Người nhận hàng buộc phải trả dần tiền cước trong suốt thời gian giao hàng nếu thuyền trưởng hoặc chủ tàu yêu cầu.

5. CHI PHÍ XẾP DỠ HÀNG HÓA

(a) Theo điều kiện tàu chợ

Hàng hóa được đặt dọc mạn tàu theo một cách nào đó, cho phép con tàu bốc được hàng hóa bằng cần cầu của nó. Người thuê tàu tìm kiếm và trả chi phí cần thiết cho những người cần thiết làm việc trên bờ hay trên xà lan bốc hàng. Con tàu chỉ việc lên hàng hóa lên tàu.

Nếu việc bốc hàng được thực hiện bằng cần trục, chủ tàu được miễn chi phí bốc hàng vào hầm tàu, chỉ phải trả chi phí xếp hàng.

Bất kỳ hàng rời hay hàng kiện trên hai tấn thì người thuê tàu chịu mọi rủi ro và chi phí cho việc bốc hàng, san hàng và dỡ hàng.

Các thương nhân khi nhận hàng thì rủi ro và chi phí của họ được tính dọc theo mạn tàu trong tầm hoạt động của cần cầu tàu.

(b) Miễn chi phí bốc dỡ và san xếp hàng hóa

Chủ tàu được miễn khỏi mọi rủi ro, trách nhiệm và chi phí trong việc đặt hàng vào hầm tàu, lên hàng và xếp và/ hoặc san hàng, bốc hàng khỏi hầm tàu và dỡ hàng. Những công việc trên phải do người thuê tàu hay đại lý của họ thực hiện.

Nếu được yêu cầu và cho phép, chủ tàu sẽ cung cấp tời, động lực và người điều khiển tời từ thủy thủ đoàn. Nếu không người thuê tàu sẽ cung cấp và chi trả cho người điều khiển tời từ bờ và/ hoặc cần cẩu, nếu có. Điều khoản này không áp dụng nếu tàu không có cần cẩu và phương tiện xếp dỡ và đã được nêu ra tại ô 15.

Chỉ định lựa chọn (a) hay (b) đã được thỏa thuận tại ô 15.

6. THỜI GIAN CHO PHÉP NGƯỜI THUÊ TÀU TIẾN HÀNH VIỆC XẾP DỠ

(a) Thời gian xếp hàng và thời gian dỡ hàng được tính riêng rẽ

Hàng hóa được xếp lên tàu trong khoảng thời gian được ghi trong ô 16(a) với điều kiện thời tiết cho phép, không tính ngày chủ nhật và ngày nghỉ trừ khi thời gian này được dùng cho việc xếp hàng. Hàng hóa sẽ được dỡ khỏi tàu trong khoảng thời gian được ghi trong ô 16(b), với thời tiết cho phép, không tính ngày chủ nhật và ngày nghỉ trừ khi việc dỡ hàng tiến hành cả trong những ngày này thì sẽ tính luôn vào thời gian dỡ hàng.

(b) Tổng thời gian cho phép người thuê tiến hành công việc xếp dỡ

Hàng hóa sẽ được bốc lên và dỡ xuống với tổng số lượng thời gian làm việc như đã được nêu trong ô 16 trong điều kiện thời tiết thuận lợi cho việc xếp dỡ, không tính ngày chủ nhật và những ngày nghỉ, nhưng nếu có làm việc thì vẫn tính và thời gian xếp dỡ này sẽ được tính theo thời gian làm việc thực tế.

(c) Thời điểm bắt đầu cho phép người thuê tiến hành công việc xếp dỡ hàng hóa

Nếu thông báo hàng sẵn sàng để giao trước buổi trưa thì thời điểm xếp dỡ hàng hóa lên xuống tàu sẽ bắt đầu tính vào lúc 1g chiều và nếu thông báo hàng sẵn sàng để giao trong giờ làm việc sau buổi trưa thì thời điểm bốc dỡ hàng tính từ lúc 6g ngày làm việc hôm sau, tại cảng xếp thông báo cho người gửi hàng được ghi ở ô 17.

Nếu thật sự xếp dỡ hàng hóa trước thời điểm cho phép thì khoảng thời gian đó cũng được tính.

Khi xảy ra trường hợp phải trở neo tàu thì thời gian bị mất đó cũng sẽ được tính như thời gian xếp dỡ hàng hóa.

Phải ghi rõ sự lựa chọn (a) hay (b) khi đã thoả thuận vào ô 16.

7. PHẠT XẾP DỠ CHẬM

Chủ hàng sẽ chịu tiền phạt xếp dỡ hàng hóa chậm tại cảng xếp và cảng dỡ, nếu trong 10 ngày vi phạm xếp dỡ chậm thì mức phạt đã được ghi trong ô 18 cho mỗi ngày hay theo tỷ lệ từng phần cho mỗi ngày. Mức phạt này chủ hàng có thể trả theo từng ngày.

8. ĐIỀU KHOẢN CẦM GIỮ

Chủ tàu sẽ lưu giữ hàng hóa để yêu cầu người thuê thanh toán tiền cước, tiền cước không hàng, tiền phạt xếp dỡ chậm và những thiệt hại do lưu tàu. Người thuê tàu sẽ phải chịu trách nhiệm thanh toán tiền cước không hàng và tiền phạt xếp dỡ chậm (kể cả những thiệt hại do lưu tàu) tại cảng xếp hàng. Người thuê tàu cũng sẽ phải chịu trách nhiệm thanh toán tiền cước và tiền phạt xếp dỡ chậm (kể cả những thiệt hại do lưu tàu) tại cảng dỡ hàng, nhưng chỉ khi chủ tàu không thanh toán được các khoản trên mặc dù đã tiến hành lưu giữ hàng hóa.

9. VẬN ĐƠN ĐƯỜNG BIỂN

Thuyền trưởng ký xác nhận vận đơn theo mức cước đã được trình bày mà không gây tổn hại đến hợp đồng thuê tàu này, nhưng nếu tổng mức cước trong vận đơn đường biển nhỏ hơn tổng mức cước thuê tàu thì chênh lệch này sẽ được trả cho thuyền trưởng bằng tiền mặt ngay lúc ký vận đơn đường biển.

10. ĐIỀU KHOẢN HỦY HỢP ĐỒNG

Nếu con tàu chưa sẵn sàng để xếp hàng (cho dù có cập vào cầu tàu hay không) vào đúng ngày hay trước ngày như đã nói ở ô 19) người thuê tàu có quyền hủy hợp đồng này và họ phải tuyên bố điều này nếu được yêu cầu, tối thiểu là 48h trước khi tàu đến theo dự kiến tại cảng xếp hàng.

Nếu con tàu bị chậm trễ vì lý do tổn thất hay bất cứ lý do nào khác, thì người thuê tàu phải được thông báo càng sớm càng tốt, và nếu con tàu bị chậm trễ hơn 10 ngày kể từ ngày nó được quy định phải sẵn sàng để xếp hàng, thì người thuê tàu có quyền hủy hợp đồng này, trừ khi ngày hủy hợp đồng đã được hai bên thỏa thuận trước.

11. ĐIỀU KHOẢN TỔN THẤT CHUNG

Điều khoản tổn thất chung được quy định theo công ước York - Antwerp 1974. Chủ hàng phải trả một phần trong phí tổn chung ngay cả khi đó là do sự chênh mảng hay là do lỗi của nhân viên hãng tàu.

12. BỒI THƯỜNG

Bồi thường cho việc không thực hiện hợp đồng thuê tàu này về những thiệt hại đã được xác minh thì những khoản bồi thường đó không vượt quá phí chuyên chở dự kiến.

13. ĐẠI LÝ

Trong mọi trường hợp, chủ tàu sẽ chỉ định người môi giới hoặc đại diện của mình tại cảng dỡ hàng và bốc hàng.

14. TIỀN HOA HỒNG

Tiền hoa hồng của người môi giới với tỷ lệ được nêu trong ô 20 tính trên tổng số cước phí thì sẽ được trả bởi phía được chỉ định trong ô 20.

Trong trường hợp hợp đồng không được thực hiện thì chủ tàu phải trả cho người môi giới ít nhất $\frac{1}{2}$ hoa hồng môi giới tính trên lượng cước phí và cước không hàng ước tính, xem như đây là khoản bồi hoàn cho người môi giới về những chi phí và công lao của họ. Trong trường hợp tăng lượng hải trình thì khoản bồi hoàn phải được hai bên thỏa thuận.

15. ĐIỀU KHOẢN CHUNG VỀ ĐÌNH CÔNG

Người thuê tàu cũng như chủ tàu sẽ không chịu trách nhiệm về hậu quả của bất kỳ cuộc đình công hay cấm xưởng nào làm ngăn chặn hoặc trì hoãn bất cứ sự hoàn thành nghĩa vụ nào chiếu theo hợp đồng này.

Nếu có một cuộc đình công hay cấm xưởng ảnh hưởng đến việc xếp hàng hay một phần của việc xếp hàng khi con tàu sẵn sàng rời cảng cuối cùng hay tại bất cứ thời điểm nào của cuộc hành trình đến cảng (hoặc những cảng) xếp hàng. Thuyền trưởng hay chủ tàu có thể yêu cầu người thuê tuyên bố chấp nhận thời gian xếp hàng như thể không có đình công hay cấm xưởng xảy ra. Nếu như người thuê tàu không có tuyên bố như vậy bằng văn bản (bằng điện tín, nếu cần) trong vòng 24 giờ, chủ tàu có quyền hủy hợp đồng. Nếu một phần hàng hóa đã được xếp lên tàu, chủ tàu phải tiếp tục thực hiện hợp đồng với số lượng đó (cước phí chỉ được thanh toán trên số lượng hàng hóa đó) đồng thời có quyền tự do nhận hàng hóa khác trên đường đi vì lợi ích của mình.

Nếu có một cuộc đình công hay cấm xưởng ảnh hưởng đến việc dỡ hàng vào lúc hay sau khi tàu đến trong hay ngoài cảng dỡ hàng và những sự việc như vậy không được giải quyết trong vòng 48 giờ, người nhận hàng có quyền lựa chọn: hoặc giữ tàu lại cho đến khi cuộc đình công/ cấm xưởng đó kết thúc và phải trả một nửa số tiền phạt xếp dỡ chậm ứng với thời gian dỡ hàng chậm; hoặc ra lệnh cho tàu đến một cảng nơi nó có thể dỡ hàng an toàn mà không bị tổn thất do tàu phải chờ vì đình công/ cấm xưởng. Những mệnh lệnh như vậy phải được đưa ra trong vòng 48 giờ sau khi thuyền trưởng hay chủ tàu đã thông báo cho người thuê tàu về việc đình công/ cấm xưởng ảnh hưởng đến việc dỡ hàng. Trong trường hợp giao hàng tại cảng thay thế trên, mọi điều kiện của hợp đồng thuê tàu cũng như vận đơn sẽ được áp dụng và tàu sẽ nhận được tiền cước như là nó đã dỡ hàng tại cảng ban đầu ghi trong hợp đồng, ngoại trừ nếu khoảng cách của cảng thay thế vượt quá 100 hải lý thì tiền cước tính trên hàng hóa được giao tại cảng thay thế sẽ gia tăng tương ứng.

16. NHỮNG RỦI RO CHIẾN TRANH

1. Trong những điều khoản này, “những rủi ro chiến tranh” sẽ bao gồm bất kỳ sự bao vây hay bất kỳ hành động nào được công bố là sự bao vây được đưa ra bởi chính phủ các bên tham chiến, các nhóm tổ chức. Những rủi ro chiến tranh bao gồm cả sự phá hoại, cướp biển, bất cứ cuộc chiến tranh nào dù xảy ra hay có nguy cơ xảy ra, những hành động thù địch, hành động hiếu chiến, nội chiến, cuộc bạo động hay cuộc cách mạng.

2. Vào bất cứ lúc nào trước khi con tàu xếp hàng, nếu có dấu hiệu cho thấy việc thi hành hợp đồng sẽ đặt con tàu, thuyền trưởng hoặc thủy thủ đoàn hoặc hàng hóa trên tàu vào rủi ro chiến tranh ở bất cứ giai đoạn nào của cuộc hải trình thì chủ tàu sẽ được quyền hủy bỏ hợp đồng thuê tàu này bằng việc gửi thư báo cho người thuê biết.

3. Thuyền trưởng sẽ không bị buộc phải xếp hàng hay tiếp tục xếp hàng hoặc vận hành con tàu hoặc ký phát vận đơn đường biển cho bất kỳ chuyến hải trình nào hoặc tại bất kỳ cảng nào mà tại đó có dấu hiệu cho thấy

là con tàu, thuyền trưởng hoặc thủy thủ đoàn hoặc hàng hóa trên tàu sẽ phải chịu rủi ro chiến tranh. Thuyền trưởng sẽ sử dụng quyền của mình, chiếu theo điều khoản này, sau khi một phần hoặc toàn bộ hàng hóa đã xếp lên tàu, anh ta có quyền lựa chọn hoặc dỡ hàng hóa đó ở cảng xếp hàng hoặc tiến hành vận chuyển với lô hàng đó. Trong trường hợp tiến hành vận chuyển như vậy, tàu sẽ có quyền chuyên chở thêm những hàng hóa khác vì lợi ích của chủ tàu và theo đó, có quyền tiếp tục thực hiện hành trình, xếp dỡ những hàng hóa khác đó ở bất kỳ cảng nào phía sau hay phía trước cảng quy định, cho dù với việc làm như vậy thì nó có thể sẽ đi theo một hướng khác không theo hay xa hơi so với lộ trình bình thường. Và nếu như chủ tàu quyết định xúc tiến vận chuyển hàng hóa một phần theo điều khoản này, thì trong bất cứ trường hợp nào, cước phí phải được thanh toán căn cứ theo số lượng hàng được giao.

4. Nếu tại thời điểm thuyền trưởng tàu quyết định vận chuyển một phần hay toàn bộ hàng hóa theo điều 3 của điều khoản này, hay sau khi con tàu đã rời khỏi cảng bốc hàng hoặc cảng bốc hàng cuối cùng (nếu hàng hóa được bốc từ nhiều cảng), nếu có dấu hiệu cho thấy việc tiếp tục thực hiện hợp đồng sẽ đặt con tàu, thuyền trưởng, hoặc thủy thủ đoàn hoặc hàng hóa trên tàu vào tình trạng rủi ro chiến tranh, thì trong trường hợp này hàng hóa sẽ được dỡ xuống, hay nếu việc dỡ hàng đã bắt đầu thì sẽ được hoàn tất ở bất cứ cảng an toàn nào ở vùng phụ cận của cảng dỡ hàng theo lệnh của người thuê tàu. Nếu như trong vòng 48 giờ sau khi chủ tàu đã gửi điện báo tới người thuê tàu để xin chỉ định lựa chọn một cảng dỡ hàng thay thế, mà người thuê tàu không ra bất cứ một lệnh nào thì chủ tàu sẽ toàn quyền xuống hàng tại bất cứ cảng nào mà chủ tàu suy xét là an toàn, và việc dỡ hàng đó vẫn được xem là sự hoàn thành hợp đồng một cách hợp lý. Trong trường hợp hàng hóa được dỡ xuống ở bất cứ một cảng an toàn nào khác, chủ tàu có quyền thu cước phí như là hàng hóa được dỡ xuống ở cảng nêu trong vận đơn hay ở cảng mà tàu được lệnh đi chuyển đến.

5. Nếu như vì lý do là tuân theo các chỉ thị hoặc đề nghị, con tàu không hướng đến được cảng hoặc các cảng được chỉ định trong (các) vận đơn đường biển hoặc các cảng mà tàu được ra lệnh phải đến đúng, thì con

tàu có thể hướng đến bất cứ cảng nào như thể là đã được chỉ thị hay đề nghị hoặc đến bất cứ cảng an toàn nào mà chủ tàu đã quyết định theo sự suy xét của họ, và dỡ hàng tại đó. Việc dỡ hàng đó vẫn được xem là sự hoàn thành một cách hợp lý, và chủ tàu có quyền thu cước phí như là hàng hóa được dỡ ở cảng nêu trong vận đơn hay ở cảng mà tàu được lệnh đi chuyển đến.

6. Tất cả các chi phí phát sinh thêm (bao gồm cả chi phí bảo hiểm) liên quan đến việc dỡ hàng tại cảng xếp hàng hay nơi đến hay việc dỡ hàng tại bất kỳ cảng nào như đã được đề cập ở điều 4 và 5(b) của điều này sẽ do người thuê tàu hay chủ hàng chi trả, và chủ tàu có quyền cầm giữ số hàng hóa ứng với khoản tiền đã được đề cập ở điều khoản này.

17. ĐIỀU KHOẢN CHUNG VỀ ĐÓNG BĂNG

Tại cảng xếp hàng

(a) Trong trường hợp tàu không ghé cảng xếp hàng được vì cảng bị đóng băng khi tàu đã sẵn sàng để đi từ cảng cuối cùng của nó hay tại bất kỳ thời điểm nào trong suốt cuộc hành trình đến cảng hay khi tàu đến cảng. Hoặc là trong trường hợp sương giá xảy ra sau khi tàu đến cảng, thuyền trưởng vì lo sợ tàu bị đóng băng ở đó, có quyền cho tàu rời khỏi cảng mà không bốc hàng và hợp đồng thuê tàu này không còn hiệu lực nữa.

(b) Nếu trong quá trình xếp hàng, vì sợ tàu bị đóng băng, thuyền trưởng thấy cần phải dời tàu đến bất cứ cảng nào để bổ sung phần hàng hóa còn lại, vì lợi ích của chủ tàu, kể cả cảng dỡ hàng. Do đó, theo hợp đồng này, bất kỳ phần hàng hóa nào đã được xếp lên tàu để đưa đến cảng đến đều phải chịu thêm chi phí tàu ngoài cước phí thanh toán, nếu không có chi phí phụ nào phát sinh cho người nhận, cước phí được trả dựa trên số lượng hàng giao tại cảng đến (nếu là thuê bao được tính theo tỷ lệ) và tất cả những điều kiện khác tùy theo từng hợp đồng.

(c) Trong trường hợp có hơn một cảng bốc hàng và nếu một hay hơn một cảng đóng cửa vì băng tuyết, thuyền trưởng hay chủ tàu có quyền: hoặc

là bốc một phần hàng hóa tại cảng không bị đóng băng và chất ở một cảng khác vì lợi ích của chính họ như trong phần (b); hoặc tuyên bố hợp đồng không còn hiệu lực trừ phi người thuê tàu thỏa thuận bốc toàn bộ hàng hóa tại cảng không bị đóng băng.

Tại cảng dỡ hàng

(a) Nếu băng đóng (trừ mùa xuân) cản trở tàu cập cảng để dỡ hàng, người nhận hàng sẽ được lựa chọn: hoặc là lưu tàu chờ đến khi tàu có thể cập cảng được và chịu tiền phạt; hoặc là điều tàu đến một cảng an toàn gần nhất mà tại nơi đây con tàu có thể dỡ hàng an toàn và băng không làm lưu tàu. Những lệnh như trên được đưa ra trong vòng 48 giờ sau khi thuyền trưởng/ chủ tàu đã thông báo cho người thuê tàu biết về khả năng không thể cho con tàu cập cảng đến.

(b) Nếu trong suốt quá trình dỡ hàng, vì lo sợ tàu bị đóng băng, thuyền trưởng nhận thấy rằng tàu nên rời cảng thì ông ta có quyền làm như vậy với hàng hóa còn đang ở trên tàu và đưa tàu đến một cảng gần nhất có thể đến được mà tại đó hàng hóa được dỡ xuống an toàn.

(c) Đối với việc giao hàng tại cảng thay thế như vậy, tất cả các điều kiện của vận đơn sẽ được áp dụng và tàu sẽ nhận cùng một cước phí như thể tàu dỡ hàng tại cảng đến gốc ghi trong vận đơn, trừ khi khoảng cách của cảng thay thế vượt quá 100 hải lý, thì phí chuyên chở hàng hóa giao tại cảng thay thế sẽ tăng lên tương ứng.

C PHƯƠNG THỨC THUÊ TÀU ĐỊNH HẠN (TIME CHARTER)

Khái niệm và đặc điểm

Thuê tàu định hạn là chủ tàu cho người thuê tàu thuê toàn bộ chiếc tàu cùng sĩ quan thủy thủ để chuyên chở hàng hóa hay cho thuê lại (Sub

Charter) trong một thời gian nhất định và người thuê tàu phải trả tiền thuê và chịu các chi phí hoạt động của tàu theo hợp đồng quy định.

Như vậy khác với 2 phương thức thuê tàu trước, trong phương thức thuê tàu định hạn chủ tàu không phải là người chuyên chở (Owners Do Not Act As Carriers) và ngoài tiền thuê tàu (Hire) tính theo ngày, người thuê còn phải chịu các chi phí khác cho tàu hoạt động như nhiên liệu, cảng phí, chén bát, nước ngọt, chi phí xây dựng... Phương pháp thuê tàu này có ưu nhược điểm như sau.

Ưu điểm

- Người thuê rất chủ động trong chuyên chở hàng hóa vì được quyền sử dụng chiếc tàu trong thời gian thuê.
- Tiền thuê tàu rẻ, nếu người thuê giỏi kinh doanh tàu, có nguồn hàng hai chiều ổn định thì hiệu quả càng cao.
- Chủ tàu nắm chắc được một khoản thu nhập về con tàu trong thời hạn cho thuê mà không phải tìm hàng, trong trường hợp thị trường thuê tàu xấu (khan hiếm hàng) thì chủ tàu có lợi.

Nhược điểm

Phương thức này cũng có nhược điểm đối với người thuê: người thuê phải chịu một chi phí khá lớn về dầu, nước, xếp, dỡ,... mà giá cả dầu hay biến động, việc quản lý khai thác tàu rất phức tạp, phải tự chịu trách nhiệm đối với hàng hóa chuyên chở.

Do những đặc điểm trên nên chủ tàu và người thuê thường quan tâm đến phương thức thuê tàu định hạn trong những trường hợp sau:

- Đối với chủ tàu
 - ✓ Có khó khăn trong việc tìm hàng chuyên chở.

- ✓ Có mục đích kinh doanh là cho thuê tàu định hạn, chỉ cho thuê tàu thuần túy.
- ✓ Khi nhận thấy giá cước trên thị trường thuê tàu có xu hướng giảm lâu dài.
- Đối với chủ hàng
 - ✓ Khi có nhu cầu chuyên chở hàng hóa lớn trong thời gian dài và không muốn phụ thuộc vào tình hình thuê tàu.
 - ✓ Giảm được chi phí chuyên chở bằng cách so sánh chi phí khai thác tàu định hạn với giá cước thuê tàu chuyên.
 - ✓ Muốn tránh xu hướng tăng giá cước lâu dài trên thị trường thuê tàu.

Các hình thức thuê tàu định hạn: thuê tàu định hạn thường được tiến hành theo 2 hình thức sau.

- Thuê tàu định hạn phổ thông: tức là chủ tàu cho người thuê tàu thuê toàn bộ tàu cùng với sĩ quan thủy thủ trong một thời gian nhất định. Có thể thuê thời hạn dài (Period Time Charter) hoặc định hạn một chuyến, chuyến khứ hồi, định hạn chuyến liên lục...
- Thuê định hạn trơn (Bare Boat Charter): tức là thuê tàu không có sĩ quan thủy thủ (có khi không có cả trang thiết bị).

Nội dung hợp đồng thuê tàu định hạn

Cũng giống như phương thức thuê tàu chuyên, để giúp cho giao dịch thuê tàu định hạn được nhanh chóng, người ta cũng sử dụng hợp đồng mẫu, và tất nhiên các bên đều được quyền thêm bớt các điều khoản cho phù hợp với quyền lợi của mình, sau đây là một số mẫu hợp đồng.

- Mẫu hợp đồng: “TIME CHARTER 1902 – TIMON”, do Phòng hàng hải Anh (Charter of Shipping of United Kingdom) soạn thảo 1902.

- Mẫu hợp đồng “Uniform Time Charter – BALTIME” do Công hội hàng hải quốc tế và Ban Tích (BIMCO) soạn thảo 1909, đến nay đã được bổ sung và sửa chữa nhiều lần, mẫu “BALTIME” được áp dụng phổ biến nhất trong lĩnh vực thuê tàu định hạn trên thế giới.

- Mẫu hợp đồng: “GENTIME CHARTER” do Công hội hàng hải quốc tế và Ban Tích soạn thảo.

Nội dung: hợp đồng thuê tàu định hạn cũng bao gồm các điều khoản (còn nhiều điều khoản hơn hợp đồng thuê tàu chuyến). Sau đây là những điều khoản chủ yếu trong hợp đồng thuê tàu định hạn.

1. ĐIỀU KHOẢN VỀ CÁC BÊN: tên, địa chỉ của người thuê tàu và chủ tàu.

2. ĐIỀU KHOẢN VỀ TÀU: thường quy định chi tiết hơn hợp đồng thuê tàu chuyến. Bởi vì người thuê phải căn cứ vào đặc trưng của tàu để tính toán chi phí khai thác tàu trong thời gian thuê sao cho có lợi nhất. Nó cũng bao gồm: tên tàu, cờ tàu, kích thước, trọng lượng ...

3. THỜI GIAN VÀ CẢNG GIAO TÀU: quy định chủ tàu sẽ giao tàu cho người thuê tàu ngày nào, tại cảng nào.

4. THỜI GIAN THUÊ: tùy theo hai bên thỏa thuận, 3 tháng, 6 tháng, 1 năm, 5 năm...

5. ĐIỀU KHOẢN VỀ HÀNG HÓA: chủ tàu quy định mặt hàng mà người thuê được phép chuyên chở.

6. ĐIỀU KHOẢN VỀ PHẠM VI HOẠT ĐỘNG: quy định về vùng biển mà người thuê được phép kinh doanh khai thác tàu.

7. ĐIỀU KHOẢN VỀ CƯỚC PHÍ: thường quy định cho 1DWT/1 tháng, 1GRT /1 tháng.

8. THANH TOÁN TIỀN CƯỚC TRONG HỢP ĐỒNG THUÊ TÀU: chủ tàu phải quy định rõ tiền thuê trả bằng loại tiền gì và thời hạn trả tiền (thường quy định $\frac{1}{2}$ tháng trả 1 lần). Nếu tiền thuê tàu không được thanh toán hoặc thanh toán không đúng hạn, chủ tàu có quyền đòi tàu lại và hủy hợp đồng.

9. ĐIỀU KHOẢN VỀ THỜI GIAN VÀ CẢNG TRẢ TÀU SAU KHI HẾT THỜI GIAN THUÊ: trong hợp đồng cũng phải quy định rõ điều khoản này. Ngày cuối cùng hết hạn thuê tàu là ngày nào và người thuê sẽ giao trả tàu cho chủ tàu tại cảng nào.

10. ĐIỀU KHOẢN VỀ PHÂN CHIA CHI PHÍ: quy định rõ phí nào do chủ tàu chịu, phí nào do người thuê chịu. Đây là điều khoản quan trọng. Thông thường thì phí cố định do chủ tàu chịu, phí lưu động do người thuê chịu.

Ngoài những điều khoản trên, trong hợp đồng thuê tàu định hạn còn một số điều khoản khác như: cho thuê lại, trả tiền làm ngoài giờ cho thủy thủ, chiến tranh, cầm giữ hàng ...

Để hiểu rõ hơn về phương thức thuê tàu này chúng ta nghiên cứu nội dung thuê tàu định hạn theo mẫu "BALLTIME" và "GENTIME".

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

(Formerly The Baltic and White Sea Conference)

UNIFORM TIME -CHARTER

It is this day mutually agreed between.....owners of the Vessel called of.....tons gross / tons net Registers carrying about.....tons deadweight on Board of Trade summer freeboard of bunkers, stores, provisions and boiled water, having as per builders' plan.....grain / bale capacity, exclusive of permanent bunkers, which contain about.....tons, and fully loaded of steaming about.....knots in good weather and smooth water on a consumption of about.....tons best Welsh coal, or about.....tons oil-fuel, now and of Charterers, as follows:

1. The owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of..... calendar months from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is and placed at the disposal f the Charterers between 9 a.m and 2 p.m if on Saturday, at.....in such available berth where she can safely lie always afloat, as the may direct, she being in every way fitted for ordinary cargo service.

The Vessel to be delivered at.....

2. The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchant between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat within the limits.

No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosive carbide, Ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar or any of their products) to shipped.

3. The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the vessel deck and engine room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and during the service.

The owners to provide one winchman per hatch. If further winchmen are required, stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide qualified shore - winchmen.

4. The charterers to provide and pay for all coals, including galley coal, oil-fuel, water, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug consular charges (except those pertaining to the Master, Officers and Crew) canal, dock and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before or after re-delivery) agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tax delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine cost of fumigation and disinfections .

All ropes, slings and special runners actually use for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterer's account. The Vessel to be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.

5. The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all coal or oil-fuel remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel to be re-delivered with not less than.....tons and exceeding.....tons of coal or oil-fuel in the Vessel's bunkers.

6. The Charterers to pay as hire:.....per 30 days, commencing in accordance with clause I until her re-delivery to the Owners .

Payment of hire to be made in cash, in.....without discount, every 30 days, in advance.

In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter

7. The Vessel to be redelivered on the expiration of the charter in the same good order as when delivered to the charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterer's option in between 9 a.m and 6p.m or 9 a.m and 2p.m on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.

The Charterers to give the owners no less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered.

Should the Vessel be ordered on a voyage by which the charter period will be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the charter, but for any time exceeding the termination date the charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.

8. The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, appeared furniture, provisions and stores.

The Master to prosecute all voyages with the utmost dispatch and to render customary assistance with the Vessel's Crew. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency or other arrangements. The Charterers to indemnify the owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bill of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The owners not to be responsibility for shortage, mixture, marks nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused bad stowage or otherwise.

9. If the charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practical, to make a change in the appointments.

10. The Charterers to furnish the Master with or instruction and sailing directions and the Master and Engineer to keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.

11. (A) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.

(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering and accident to her cargo, any detention of the

Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers account event if such detention and/or expenses, or the cause by the reason of which either is incurred, be due to or he contributed to by, the negligence of the Owners servants.

12. Cleaning of boilers whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterer to give the Owners necessary time for cleaning. Should the vessel be detained beyond 48 hours to cease until again ready.

13. The Owners only to be responsible for delay in delivery of the vessel or the delay during the commencing period of the Charter and for loss or damage to goods on board, if such delay or loss has caused by want of due diligence on the part of the Owners or default of the Owners their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay what and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock - outs or stoppage or rest of labour (including the Master, Officers or Crew) whether partial or general.

The Charterers to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or lo stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or their servants.

14. The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary fund ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 percent such advances to be deducted from hire.

15. The Vessel not to be ordered to nor bound to enter: a) any place where fever or ice are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the journey b) any ice - bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are like be withdrawn by reason of ice on the Vessel arrival or where there is risk that ordinarily the will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed load discharging. The Vessel not to be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instruct

Unforeseen detention through any of above causes to be for the Charterers' account.

16. Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lo the date of loss cannot be ascertained haft hire to be paid from the date the Vessel was last re until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to adjust accordingly.

17. The Vessel to work day and night if required. The Charterers to refund the Owners outlays for all overtime paid to Officers and Crew according to the hours and rates stated in the articles.

18. The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time - Charter and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a the Vessel for all money paid in advanced and not earned.

19. All salvage and assistance to other Vessels to be for the Owners and the Charter equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenditures including hire paid under the Charter for time lost in the salvage, also repairs of

damages an or oil - fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in to secure payment of salvage and to fix its amount.

20. The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter Party.

21. (A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be order continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her to a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, hostilities operation, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel cargo by any person, body or state whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequence the imposition of Sanctions, or carry any goods that may in any way expose her to any seizure capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belier fighting powers or parties or by any Government or Ruler.

(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be export any way to the said risks, (1) the Owners to be entitled from time to time to insure their sake in the Vessel and/ or hire against any or the risks likely to be involved thereby on such zone they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium demand; and (2) notwithstanding the terms of clause 11 hire to be paid for all time lost in any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers, or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks.

(C) In the event of the wages of the Master, Officers and/ or Crew or the cost of provisions and/ or stores for deck and/ or engine room and/

or insurance premiums being increased by reason of or during the existence or any of the matters mentioned in section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefore, such account being rendered monthly.

(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.

(E) In the event of the nation under whose flag the Vessel becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution, or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter and, unless otherwise agreed, the Vessel to be redelivered to the Owners at the port of destination or, if prevented through the provisions of section (A) from reaching or entering it, then at a near open and safe port at the Owners' option, after discharge of any carriage on board.

(F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such no to be deemed deviation.

22. Should the Vessel not be delivered by the day of (Cl. 3), the Charterers to have the option of canceling.

If the Vessel cannot be delivered by the canceling date, the Charterers, if required, to declare within 4 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

23. Any dispute arising under the charter to be referred to arbitration in London (or such other place as may be agreed) one Arbitrator to be nominated by the owner and the other by the charterers, and in case the Arbitrator shall not agree them to the decision of an Umpire to be appointed by them the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties

24. General Average to be settled according to York-Antwerp rules 1950. Hire not to contribute to General Average.

25. The Owners to pay a commission of to on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work if the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the party liable therefore to indemnify the Broker against their loss of commission.

Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission, but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

(Formally The Baltic and White Sea Conference)

HỢP ĐỒNG THUÊ TÀU ĐỊNH HẠN UNIFORM TIME CHARTER

Đây là ngày thỏa thuận giữa..... chủ của tàu có tên là..... với
dung tích đăng kí toàn phần là..... được xếp hạng.....có..... mã
lực, chuyên chở được khoảng tấn theo trọng tải trên boong ở mức

món nước thương mại mùa hè. Trọng tải này bao gồm cả những khoang nhiên liệu, khoang chứa phụ tùng (vật phẩm) dự trữ, khoang chứa thực phẩm và nồi hơi. Dung tích chứa hàng bao kiện hay hàng rời có như trong bản thiết kế của người đóng tàu là..... Cubic-feet, không kể đến những khoang chứa nhiên liệu cố định chứa khoảng..... tấn và khi chất đầy hàng thì tàu có khả năng chạy được khoảng..... hải lý trong thời tiết tốt và nước êm trên một mức tiêu thụ khoảng..... tấn than đá loại tốt hoặc khoảng..... tấn dầu, bấy giờ..... (ngày) Và (tên của người thuê tàu hay tên của người đại diện công ty thuê tàu).....

1. Chủ tàu đồng ý cho người thuê tàu thuê chiếc tàu kể trên trong thời hạn tháng theo lịch tính từ khi tàu được giao (không kể ngày chủ nhật và ngày lễ, ngoại trừ trường hợp ngày chủ nhật và ngày lễ được tính) tại nơitheo đề nghị của người thuê trong khoảng thời gian từ 9 giờ sáng đến 6 giờ chiều hay từ 9 giờ sáng đến 2 giờ chiều nếu là vào ngày thứ 7, tại cảng nơi mà tàu có thể neo đậu an toàn theo hướng dẫn của người thuê, chiếc tàu này được điều chỉnh cho phù hợp với việc phục vụ hàng hóa thông thường.

Con tàu được giao tại (tên cảng giao tàu)

2. Con tàu được thuê để thực hiện các hoạt động thương mại hợp pháp nhằm vận chuyển những hàng hóa hợp pháp giữa các cảng, địa điểm tốt và an toàn nơi mà nó có thể neo đậu một cách an toàn theo những giới hạn sau:

Không được chuyên chở súc vật sống, hàng hóa dễ cháy, dễ hư hỏng, các hàng hóa nguy hiểm như: acid, chất nổ calcium carbide, Ferro silicon, naphtha, nhiên liệu dùng cho động cơ, hắc ín hoặc các sản phẩm của nó.

3. Nghĩa vụ của chủ tàu.

Chủ tàu phải cung cấp đầy đủ miễn phí lương thực thực phẩm, trả lương cho thủy thủ, trả phí bảo hiểm cho con tàu và cung cấp miễn phí tất cả các thiết bị ở phòng máy cũng như các thiết bị trên boong tàu. Chủ tàu phải đảm bảo

duy trì tàu ở tình trạng hoàn hảo cả ở thân tàu và máy móc của tàu trong suốt quá trình thuê tàu.

Chủ tàu phải đồng thời cung cấp một người kéo tời ở cửa hầm tàu. Tuy nhiên nếu như phải cần thêm nhiều người kéo tời hơn, hay khi công nhân bốc dỡ của hãng từ chối làm việc với thủy thủ tàu hoặc không được phép làm việc với họ thì khi đó người thuê tàu phải tự thuê người kéo tời ở trên bờ có đủ năng lực và phải trả phí tổn cho họ.

4. Người thuê tàu sẽ cung cấp:

Người thuê tàu phải tự lo liệu và chịu các khoản chi phí sau:

- Than, nhiên liệu, nước dùng cho nồi hơi của tàu, cảng phí, phí hoa tiêu (có thể bị hoặc không bị trả phí này), phí trả cho người hướng dẫn khi qua kênh đào, phí tàu dẫn, đèn, tàu kéo (trừ trường hợp những chi phí này được trả bởi và những dụng cụ này là của chủ tàu, sỹ quan và thủy thủ đoàn thì người thuê sẽ không phải trả tiền).
- Các chi phí cho việc đi ngang qua kênh đào, cập cảng và các khoảng chi phí thuế khác bao gồm thuế của các tiểu bang hay khu vực tự trị nước ngoài nơi mà tàu đi qua cũng như thuế bến tàu bến cảng, thuế trọng tải tại cảng giao tàu và trả tàu (trừ khi những khoản chi phí này phát sinh trước khi giao tàu và sau khi trả tàu).
- Các khoản chi phí cho việc môi giới hoa hồng cũng như tiền sắp đặt và chi trả cho việc chất hàng, sắp hàng, xếp hàng (gồm cả dụng cụ chèn lót và phương tiện di chuyển trên boong tàu trừ khi mọi thứ đã có sẵn trên tàu). phí dỡ hàng, cân hàng kiểm kiện và giao hàng, kiểm hàng tại cửa hầm tàu, cung cấp các bữa ăn cho sỹ quan thủy thủ và người phục vụ trên tàu. Và tất cả chi phí khác gồm phí lưu tàu, phí cách li, phí kiểm dịch (kể cả phí hun trùng và khử trùng).

Người thuê tàu sẽ phải tự lo dây thừng, dây kéo và ròng rọc chuyên dùng thực tế sử dụng để chất hàng và bất kỳ thiết bị đặc biệt nào bao gồm: dây

thường chuyên dùng, cáp, xích theo yêu cầu của tập quán cảng để thả neo. Tàu phải được trang bị đầy đủ tời, cần trục, bánh lái và ròng rọc thường có khả năng nhấc được đến 2 tấn.

5. Nhiên liệu

Người thuê tàu tại cảng giao tàu (tức là cảng nhận con tàu từ người chủ tàu) và người chủ tàu tại cảng giao tàu (tức là cảng mà người thuê tàu phải trả tàu lại cho người chủ tàu) sẽ nhận trách nhiệm trả mọi chi phí về than và các nhiên liệu còn lại trong các hầm chứa nguyên liệu trên tàu theo giá hiện hành tại cảng tương ứng với số nguyên liệu còn lại trong hầm chứa không dưới x tấn và không được vượt quá y tấn.

6. Tiền thuê và thanh toán

Người thuê tàu phải trả một số tiền thuê là..... 30 ngày một lần kể từ khi con tàu được thuê theo điều khoản 1 cho đến khi nó được trả lại cho chủ tàu.

Tiền thuê phải được trả trước bằng tiền mặt, không tính chiết khấu 30 ngày một lần.

Mặt khác theo phương thức thuê tàu này chủ tàu có thể ràng buộc với người thuê rằng trong trường hợp không được thanh toán chủ tàu có quyền lấy lại con tàu mà không cần quan tâm đến bất cứ sự kháng nghị nào và không cần sự can thiệp của bất cứ tòa án hay bất cứ thủ tục nào khác và không lưu tâm đến bất cứ lời khiếu nại nào.

7. Trả lại tàu và thông báo

Con tàu sẽ được giao trả vào ngày hết hạn hợp đồng trong tình trạng tốt như khi nó được giao cho người thuê (đã tính đến khấu hao hợp lý). Tàu được giao trả tại một cảng không đóng băng theo sự lựa chọn của người thuê từ 9a.m – 6p.m vào các ngày thường và từ 9a.m- 2p.m vào ngày chủ nhật hoặc các ngày lễ theo qui định.

Người thuê tàu phải thông báo cho chủ tàu về cảng và ngày giao trả tàu ít nhất trước 10 ngày.

Nếu thời hạn hợp đồng bị vượt quá do con tàu được sắp xếp vào một chuyến hải trình, người thuê có quyền sử dụng con tàu để hoàn tất chuyến hải trình này, với điều kiện phải tính toán hợp lý sao cho chuyến hải trình cho phép giao trả tàu vào thời gian đã qui định kết thúc hợp đồng. Người thuê tàu phải trả tiền thuê cho khoảng thời gian vượt quá đó theo giá thị trường, nếu giá này cao hơn giá qui định trong hợp đồng.

8. Phạm vi chứa hàng

Toàn bộ phạm vi và khoang chứa đựng hàng hóa của con tàu bao gồm sức chứa hợp lý của boong tàu do người thuê tùy ý sử dụng, sắp xếp hợp lý và chừa khoảng trống đủ để cho thuyền trưởng, sỹ quan, thủy thủ đoàn cùng với các vật dụng khác như dây thừng, quần áo, trang bị khác, nguồn dự trữ và cung cấp thực phẩm.

9. Thuyền trưởng

Thuyền trưởng theo suốt cuộc hành trình cho đến những chuyến hàng cuối cùng và có những sự trợ giúp thông thường cùng với thủy thủ đoàn. Thuyền trưởng phải tuân theo mệnh lệnh của người thuê tàu, được xem như hoạt động làm thuê, đại lý hay dưới những sự thỏa thuận nào khác. Người thuê tàu miễn trách cho chủ tàu khỏi tất cả những hậu quả hay trách nhiệm pháp lý nảy sinh từ phía thuyền trưởng, nhân viên hoặc các đại diện khi ký phát vận đơn hay ký phát những chứng từ khác, hay việc tuân theo lệnh của người thuê tàu. Chủ tàu cũng được miễn trách khỏi bất cứ sự bất hợp lệ nào trong chứng từ hay việc chở hàng quá tải. Chủ tàu không chịu trách nhiệm đối với sự thiếu hụt, xáo trộn, các vấn đề về ký mã hiệu, số lượng gói hay sự thiệt hại của hàng hóa gây ra bởi sự xếp hàng không hợp lý hay vì lí do khác.

Nếu người thuê tàu có lý do để không hài lòng với cách làm việc của thuyền trưởng, thuyền viên, thợ máy thì khi nhận được bản tường trình chi tiết

kiểu nại, chủ tàu ngay lập tức phải điều tra vấn đề nếu cần thiết và có thể được phải thay đổi trong vấn đề bổ nhiệm.

10. PHƯƠNG HƯỚNG VÀ NHẬT KÝ HẢI TRÌNH

Người thuê tàu sẽ cung cấp tất cả những chỉ dẫn và phương hướng đi biển cho thuyền trưởng, còn thuyền trưởng cùng với thợ máy sẽ thực hiện nhật ký hằng hải đầy đủ và chính xác có thể được cho người thuê tàu hoặc đại diện của họ.

11. HOÀN THANH TOÁN TIỀN THUÊ TÀU

A. Trong trường hợp ụ khô hoặc cần các biện pháp khác để duy trì tính hiệu quả của tàu, sự thiếu hụt về nhân lực hoặc về dự trữ của tàu, sự hỏng máy, hư hại thân tàu hoặc tai nạn khác làm cản trở hoạt động của tàu và sự ngưng trệ tàu kéo dài hơn 24 giờ liên tục thì tiền thuê tàu cho khoảng thời gian mất đi mà tàu không thể thực hiện ngay các dịch vụ được yêu cầu sẽ không được trả. Bất kỳ khoản tiền thuê tàu nào trả trước sẽ được điều chỉnh cho phù hợp.

B. Trong trường hợp:

- 1/ Con tàu được đưa vào cảng hoặc bị neo lại cho qua thời tiết khắc nghiệt.
- 2/ Con tàu cập vào khu vực ẩn náu cận hoặc những con sông, cảng mà có rào cản.
- 3/ Con tàu phải chịu một tai nạn đối với hàng hóa của nó.

Thì bất cứ sự lưu tàu hay bất cứ chi phí nào phát sinh do sự lưu tàu như vậy sẽ được tính vào tài khoản của người thuê tàu, ngay cả khi sự lưu tàu hay những chi phí phát sinh như vậy là do sự góp phần vào hay do chính sự bất cẩn của thủy thủ đoàn.

12. QUI ĐỊNH LÀM SẠCH NỒI HƠI

Việc làm sạch nồi hơi có thể được thực hiện bất cứ khi nào trong suốt quá trình phục vụ, nhưng nếu không thực hiện được thì người thuê tàu cho chủ tàu một thời gian cần thiết để làm sạch. Nếu con tàu bị trễ quá 48 tiếng (nghĩa là việc làm sạch con tàu bị chậm trễ) thì việc thuê tàu này phải ngưng lại, cho đến khi nào con tàu sẵn sàng trở lại.

13. TRÁCH NHIỆM VÀ MIỄN TRÁCH

Người chủ tàu chỉ chịu trách nhiệm cho sự chậm trễ trong việc giao tàu hay sự chậm trễ trong suốt thời hạn hiệu lực của hợp đồng thuê tàu và chịu trách nhiệm cho việc mất mát hư hỏng hàng hóa trên tàu, nếu sự chậm trễ mất mát như vậy được gây ra bởi 3 nguyên nhân sau:

- Do sự thiếu cẩn mẫn hợp lý trong phạm vi trách nhiệm của chủ tàu hoặc người điều hành con tàu trong việc làm cho con tàu có đủ khả năng đi biển và điều chỉnh cho phù hợp với hành trình.
- Do hành động của bất kỳ cá nhân nào khác.
- Do sự chênh mảng hay sơ sót của chủ tàu hoặc người điều hành con tàu.

Người chủ tàu không chịu trách nhiệm trong bất cứ trường hợp nào khác về hư hỏng hay chậm trễ gây ra bất cứ lúc nào hoặc bằng bất cứ cách nào, ngay cả gây ra do sự bất cẩn hay sơ sót của người phục vụ con tàu. Người chủ tàu không chịu trách nhiệm từng phần hay trách nhiệm chung cho sự mất mát hay mất tích hoặc hậu quả của việc đình công, đóng cửa, sự ngừng trệ hoặc sự lãn công (bao gồm cả thuyền trưởng sĩ quan và thủy thủ).

Người thuê tàu chịu trách nhiệm cho những mất mát và hư hỏng gây ra cho con tàu hay cho chủ tàu bởi sự bốc hàng trái với những điều khoản của hợp đồng hay do sự tráo nhiễu liệu, bốc hàng xếp hàng và dỡ hàng không hợp lý và bất cẩn hoặc do hành động chênh mảng không hợp lý nào khác trong phạm vi trách nhiệm của người thuê tàu cũng như của nhân viên phục vụ.

14. TIỀN ỨNG TRƯỚC

Nếu như được yêu cầu người thuê tàu hay đại lý của họ sẽ ứng trước cho thuyền trưởng những khoản tiền cần thiết để chi trả cho các chi phí thông thường mà tàu phải thanh toán tại bất kỳ cảng nào, chỉ với mức lãi suất 6%/năm những khoản ứng trước này sẽ được khấu trừ vào tiền thuê tàu.

15. NHỮNG CẢNG ĐƯỢC LOẠI TRỪ

Con tàu không được lệnh đến và cũng không bị buộc phải vào những nơi:

- (a) Bất cứ nơi nào đang có dịch bệnh lan tràn hoặc nơi mà thuyền trưởng, nhân viên, thủy thủ đoàn không được pháp luật cho phép vào.
- (b) Bất cứ nơi nào bị đóng băng như: đèn hiệu thuyền có đèn báo, tín hiệu, phao cứu đắm hoặc làm cho tàu không thể rời khỏi cảng mặc dù đã hoàn tất việc chất hoặc dỡ hàng. Con tàu không có trách nhiệm phải phá băng. Với lý do là đóng băng, nếu thuyền trưởng nhận thấy việc lưu tàu ở nơi chất hoặc dỡ hàng là nguy hiểm vì sợ tàu bị đóng băng và bị hư hại hoặc bị hư hại thì ông ta có quyền cho tàu đến một nơi thuận tiện và đợi chỉ thị mới của người thuê tàu.

Người thuê tàu sẽ chịu trách nhiệm về việc tàu bị neo lại với bất kỳ lý do nào ở trên mà những lý do này không biết trước được.

16. TỖN THẤT CỦA CON TÀU

Nếu con tàu bị hư hỏng hay tổn thất việc thuê tàu sẽ ngưng lại từ ngày con tàu bị hư hỏng. Nếu ngày con tàu bị hư hỏng không xác định được, một nửa tiền thuê tàu sẽ được trả từ ngày con tàu được thông báo lần cuối cùng đến ngày đến cảng đích như dự tính. Bất kỳ số tiền thuê nào đã được trả trước sẽ được điều chỉnh một cách thích hợp.

17. NHỮNG QUI ĐỊNH VỀ LÀM VIỆC NGOÀI GIỜ

Khi được yêu cầu, con tàu phải làm việc cả ngày lẫn đêm. Người thuê tàu sẽ hoàn trả toàn bộ những chi phí làm việc ngoài giờ mà chủ tàu đã trả cho sỹ quan và thủy thủ đoàn. số tiền này được tính theo giờ và mức giá được qui định trong điều khoản hợp đồng.

18. QUYỀN CẦM GIỮ

Người chủ tàu có quyền cầm giữ tất cả hàng hóa của người thuê tàu định hạn và hàng hóa mà người thuê tàu định hạn chuyên chở và bất cứ cước phí đường biển nào để đòi hỏi quyền lợi của mình theo hợp đồng này. Và người thuê tàu có quyền cầm giữ con tàu để đòi những khoản tiền đã trả trước mà chưa đòi lại được.

19. TIỀN THƯỜNG CỨU HỘ

Khi thực hiện việc cứu hộ và trợ giúp các tàu khác thì chủ tàu và người thuê tàu được hưởng lợi như nhau sau khi đã trừ đi tỷ lệ của thuyền trưởng, thủy thủ đoàn và tất cả những chi phí hợp lệ và các chi phí khác bao gồm tiền thuê tàu đã trả theo thời gian cứu hộ cũng như chi phí sửa chữa các thiệt hại và lượng nhiên liệu đã tiêu thụ. Người thuê tàu bị ràng buộc bởi các biện pháp của chủ tàu để đảm bảo thanh toán tiền thưởng cứu hộ và ấn định rõ tiền thưởng cứu hộ đó.

20. CHO THUÊ LẠI TÀU

Người thuê tàu có quyền cho thuê lại con tàu và thông báo cho người chủ tàu biết, nhưng người thuê tàu đầu tiên luôn luôn chịu trách nhiệm đối với chủ tàu cho việc thực hiện hợp đồng này.

21. A- Nếu không có sự chấp thuận của chủ tàu trước đó thì:

Thứ nhất sẽ không phải chịu lệnh hay tiếp tục tới bất cứ nơi nào hay trên hải trình nào bị sử dụng trong các dịch vụ mà sẽ đưa nó tới vùng hải phận nguy

hiểm là do kết quả của bất cứ hành động thực sự cũng như là đe dọa xảy ra chiến tranh, sự thù địch chiến tranh, những hành động khiêu chiến, những hành vi cướp biển hay sự thù nghịch cũng như những phá hoại thâm độc đối với con tàu này hay bất cứ con tàu nào khác hay hàng hóa của nó bởi bất cứ cá nhân hay tổ chức nào hay quốc gia nào hay do cách mạng, nội chiến, xung đột dân sự hoặc do hiệu lực của luật pháp quốc tế.

Thứ hai, người thuê tàu cũng không được đưa hàng tới vùng mà sẽ đặt con tàu vào tình huống phải chịu rủi ro, sự trừng phạt do kết quả của sự cấm vận.

Thứ ba, con tàu sẽ không được chờ hàng hóa mà có thể dẫn tới các rủi ro cho con tàu như là sự tịch biên, bắt giữ hay bất cứ sự can thiệp nào khác của quốc gia đang chiến tranh, các lực lượng tham chiến, các đảng phái hay chính phái nào.

B. Nếu con tàu tiến gần hay đang bị đưa vào hay bị ra lệnh phải vào những vùng như trên hay bị đặt vào bất cứ trường hợp rủi ro nào như đã nêu trên thì:

(1) Trong thời gian tàu qua những vùng trên, chủ tàu được quyền bảo hiểm quyền lợi của họ trên tàu và/hoặc có quyền thuê những khoản cần thiết với những điều kiện mà họ cho là thích hợp nhất để phòng ngừa những rủi ro có liên quan. Người thuê tàu phải trả lại khoản chi phí bảo hiểm hay tiền thuê này cho chủ tàu theo yêu cầu.

(2) Bất kể những điều kiện ở khoản 11, tiền thuê tàu vẫn được trả cho bất cứ những mất mát vào thời gian nào gây ra do:

- Mất mát hay tổn thất của thuyền trưởng, nhân viên, thủy thủ đoàn.
- Hành động của thủy thủ đoàn khi từ chối đi vào những vùng như trên.

C. Trong trường hợp lương của thuyền trưởng, sỹ quan thủy thủ hoặc chi phí lương thực hoặc vật tư thiết bị cho boong tàu hoặc buồng máy và/hoặc chi

phí bảo hiểm gia tăng vì những nguyên nhân đã được đề cập ở phần A, thì số tiền gia tăng thêm này được cộng vào tiền thuê và trả vào tài khoản của chủ tàu hàng tháng.

D. Con tàu được tự do luân chuyển theo bất cứ mệnh lệnh hay chỉ thị liên quan đến sự khởi hành, đến nơi tuyến đường cảng ghé, sự đình chỉ, nơi đến, việc giao hàng hay bất kỳ sự chỉ dẫn nào khác của chính phủ quốc gia nơi mà con tàu treo cờ hoặc bất kỳ chính phủ hoặc người nào hành động hay có ý hành động theo quyền của chính phủ hoặc bất cứ ủy ban hay người nào dựa theo điều khoản bảo hiểm rủi ro chiến tranh có quyền đưa ra những mệnh lệnh hay chỉ dẫn.

E. Trong trường hợp con tàu mang cờ quốc gia mà quốc gia đó liên quan đến chiến tranh, trong tình trạng chiến tranh, cách mạng, nội chiến thì cả hai bên chủ tàu và người thuê tàu có quyền hủy bỏ hợp đồng trừ khi có sự thỏa thuận khác. Con tàu được trả cho chủ tàu tại cảng đến hoặc nếu như những điều khoản tại mục A không cho phép con tàu cập cảng đến thì chủ tàu có quyền lựa chọn một cảng an toàn gần đó và là cảng mở sau khi dỡ hàng xuống tàu.

F. Theo điều khoản này bất cứ điều gì đã được thực hiện hay không thực hiện thì tàu cũng không được xem như là đi chệch hướng.

22. HỦY HỢP ĐỒNG

Nếu tàu không được giao vào ngày.....tháng.....năm....., người thuê tàu có quyền chọn lựa về việc hủy hợp đồng.

Nếu con tàu không thể được giao vào ngày hủy hợp đồng thì trong vòng 48 giờ sau khi nhận được thông báo về việc này, người thuê tàu nếu được yêu cầu phải cho bên kia biết rằng mình hủy hợp đồng hay nhận tàu.

23. TRỌNG TÀI

Bất kỳ sự tranh chấp nào phát sinh trong hợp đồng sẽ được đưa ra trọng tài phân xử ở London hay nơi khác do hai bên thỏa thuận. Chủ tàu và người thuê tàu mỗi bên chỉ định một trọng tài viên. Và trong trường hợp các trọng tài viên này không thể thống nhất ý kiến với nhau thì các trọng tài này đề cử một trọng tài, phán quyết của các trọng tài viên hay trọng tài chỉ định là cuối cùng và là sự ràng buộc của hai bên.

24. TỒN THẤT CHUNG

Tồn thất chung sẽ được giải quyết theo quy tắc York Antwerp 1974, tiền thuê tàu không được tính vào tồn thất chung.

25. Người chủ tàu phải trả một khoản hoa hồng là dựa trên số tiền thuê tàu theo hợp đồng cho, nhưng không được ít hơn những chi phí thực tế cần thiết của người môi giới và khoản chi phí hợp lý để họ tiến hành công việc. Nếu tiền thuê tàu không được trả đủ do một trong hai bên vi phạm hợp đồng thì bên có trách nhiệm sẽ bồi thường cho nhà môi giới khoản hoa hồng bị mất.

Nếu hai bên đồng ý hủy hợp đồng, người chủ tàu phải bồi thường cho người môi giới bất kỳ khoản hoa hồng nào bị mất nhưng trong trường hợp này, hoa hồng không thể vượt hơn số tiền hoa hồng dành riêng cho môi giới tính trên số tiền thuê tàu của một năm.

Ship Brokers		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO) GENERAL TIME CHARTER PARTY	
		PART I	
		1. Place and Date of Charter	
2. Owners/Disponent Owners/Place of business (State full name, address, telex and fax. No.)		3. Charterers/Place of business (State full name, address, telex and fax. No.)	
4. Vessel's Name		5. Vessel's Description Flag :	
6. Period of Charter (Cl. 1(a))		Year Built :	
6(a). Margin on Final Period (Cl. 1(a))		Class :	
7. Optional Period and Notice (Cl. 1(a))		M/tons Deadweight (Summer) :	
8. Delivery Port/Place or Range (Cl. 1(b))		GT/NT :	
9. Earliest Delivery Date/Time (Cl. 1(c))		Grain/Bale Capacity :	
10. Cancellation Date/ Time (Cl. 1(c)(d))		Speed capability in knots (about) :	
11. Notices of Delivery (Cl. 1(e))		Consumption in m/tons at above speed (about) :	
12. Intended First Cargo (Cl. 1(f))		(Speed and Consumption on Summer dwt in good weather, max. windspeed 4Bft)	
13. Trading Limits and Excluded Countries (Cl. 2(a))			
14. Excepted Countries (Cl. 2(b))			

15. Excluded Cargoes (Cl. 3(b))			
16. Hazardous Cargo Limit (Cl. 3(c))	17. Redelivery Port/Place or Range (Cl. 4(a))		18. Notices of Redelivery (Cl. 4(c))
19. Fuel Quantity on Delivery (Cl. 6(a))	20. Fuel Quantity on Redelivery (Cl. 6(a))	21. Fuel Price on Delivery (Cl. 6(c))	22. Fuel Price on Redelivery (Cl. 6(c))
23. Fuel Specifications (Cl. 6(d))			
24. Hire (Cl. 8(a))	25. Owner's Bank Account (Cl. 8(b))		
26. Grace Period (Cl. 8(c))	27. Max. Period for Requisition (Cl. 9(c))	28. General Average Adjustment (Cl. 14(b))	
29. Supercargo (Cl. 15(f))	30. Vindicating (Cl. 15(g))	31. Representation (Cl. 15(h))	32. Hold Cleaning by Crew (Cl. 15(m))
33. Lumpsum for Hold Cleaning on Redelivery (Cl. 15(m))		34. Vessel's Insured Value (Cl. 20(a))	
35. Law and Arbitration (state Cl. 22(a), 22(b) or 22(c) of Cl. 22 as agreed; if 22(c) agreed, place of arbitration must be stated (Cl.22)		36. Commission and to whom payable (Cl. 23)	
37. Additional Clauses			

It is agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party consisting of PART I including any additional clauses agreed and stated in Box 37 and PART II as well as Appendix A attached thereto. In the event of any conflict of conditions, the provisions of PART I and Appendix A shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

"GENTIME" - General Time Charter Party Index

1. PERIOD AND DELIVERY

- (a) Period
- (b) Delivery place
- (c) Delivery time
- (d) Cancellation
- (e) Notice(s)
- (f) Vessel's condition
- (g) Charterer's Acceptance

2. TRADING AREAS

- (a) Trading Limits
- (b) Excepted Countries
- (c) Ice

3. CARGO - RESTRICTIONS AND EXCLUSIONS

- (a) Lawful Cargoes
- (b) Excluded Cargoes
- (c) Hazardous Cargoes
- (d) Radioactive Cargoes
- (e) Containers
- (f) Deck Cargo

4. REDELIVERY

- (a) Redelivery place
- (b) Acceptance of Redelivery
- (c) Notice
- (d) Last Voyage

5. ON/OFF-HIRE SURVEYS

6. BUNKERS

- (a) Quantity at Delivery/Redelivery
- (b) Bunkering prior to Delivery and Redelivery
- (c) Purchase Price
- (d) Bunkering
- (e) Liability

7. VESSEL'S GEAR AND EQUIPMENT

- (a) Regulations
- (b) Breakdown of Vessel's Gear
- (c) Suez and Panama Canal
- (d) Lighting

8. HIRE

- (a) Rate
- (b) Payment
- (c) Default
- (d) Deductions
- (e) Redelivery Adjustment

9. OFF HIRE

- (a) Inability to Perform Services
- (b) Deviation
- (c) Requisitions
- (d) Addition to Charter Period

10. LOSS OF VESSEL

11. OWNERS' OBLIGATIONS

- (a) Wages
- (b) Stores
- (c) Insurance of the Vessel
- (d) Crew assistance
- (e) Documentation
- (f) Deratisation
- (g) Smuggling

12. MASTER

13. CHARTERERS' OBLIGATIONS

- (a) Voyage Expenses
- (b) Bunker Fuel
- (c) Agency Costs
- (d) Stevedoring
- (e) Advances to Master
- (f) Contraband

14. OWNERS' REQUIREMENTS

- (a) Maintenance
- (b) General Average
- (c) Salvage
- (d) Lien

15. CHARTERERS' REQUIREMENTS

- (a) Plans
- (b) Flag and Funnel
- (c) Communications Facilities
- (d) Logs
- (e) Replacement of Master and Officers
- (f) Supercargo
- (g) Victualling
- (h) Representation
- (i) Sub-Letting
- (j) Inspections
- (k) Weather Routeing
- (l) Laying up
- (m) Cleaning

16. SUNDRY MATTERS

- (a) Stowaways
- (b) Stevedore Damage
- (c) Fumigation
- (d) Anti-drug Clause

**17. BILLS OF LADING, WAYBILLS AND OTHER CONTRACTS
OF CARRIAGE**

- (a) Signing Contracts of Carriage
- (b) Protective Clauses
- (c) Deck Cargo
- (d) Defence of Claims
- (e) Payment and Indemnity

18. RESPONSIBILITIES

- (a) Cargo Claims
- (b) Fines, etc.
- (c) Deck Cargo
- (d) Death or Personal Injury
- (e) Agency
- (f) Indemnity and Limitation
- (g) Time Bar

19. EXCEPTIONS

20. INSURANCES

- (a) Hull and Machinery
- (b) Protection and Indemnity (P & I)

21. WAR RISKS

22. LAW AND ARBITRATION

23. COMMISSION

24. NOTICES

PART II.

"GENTIME" - General Time Charter Party

It is agreed on the date shown in Box 1 between the party named in Box 2 as Owners / Disponent Owners (hereinafter called "the Owners") of the Vessel named in Box 4 of the description stated in Box 5 and the party named in Box 3 as Characters as follows :

1. Period and delivery :

(a) Period:

In consideration of the hire stated in Box 24, the Owners let and the Characters hire the Vessel for the period trips stated in Box 6.

The Characters shall have option to extend the Charter Party by the periods/ trips stated in Box 7 which option shall be exercised by giving written notice to the Owners on or before the dates stated in Box 7.

Unless otherwise agreed, the Characters shall have the option to increase or to reduce the final period of the Charter Party by up to the number of days stated in Box 6(a) which shall be applied only to the period finally declared

(b) Delivery Place:

The Owners shall deliver the Vessel to the Characters at the port or place stated in Box 8 or a port or place within the range stated in Box 8.

(c) Delivery time:

Delivery shall take no earlier the datetime stated in Box 9 and no later than the datetime stated in Box 10. Delivery shall be affected at any time; day or night; Saturdays, Sundays, and holidays included.

(d) **Cancellation:**

Should the Vessel not be delivered by the datetime stated in Box 10, the Characters shall have the option to cancel the Charter Party without prejudice to any claims, the Characters may otherwise have on the Owners under the Charter Party. If the Owners anticipate that despite their exercise of due diligence. The Vessel will not be ready for delivery by the datetime stated in Box 10, they may notify the Characters in writing stating the anticipated new date of readiness for delivery, proposing a new canceling datetime and requiring the Characters to declare when they will cancel or will take delivery of the Vessel. Should the Characters elect not to cancel or should they fail to reply within two(2) working days (as applying at the Characters place of business) of receipt of such notification then unless otherwise agreed, the proposed new canceling datetime will replace the datetime stated in Box 10. This provision shall operate only once and should the Vessel not be ready for delivery at the new canceling datetime, the Characters shall have the option of canceling this Charter Party.

(e) **Notice:**

The Owners shall give the Characters not less than the number of days notice stated in Box 11 of the datetime on which the Vessel is expected to be delivered and shall keep the Characters closely advised of possible changes in the Vessel expected datetime of delivery. The Owners shall give the Characters and or their local agents notice of delivery when the Vessel is in a position to come on time.

(f) **Vessel's Condition:**

On arrival at the first port or place of loading the Vessel' holds shall be clean and in all respects ready to receive the

intended cargo identified in Box 12, failing which the Vessel shall be off-hire from the time of rejection until she is deemed ready.

(g) Characters' Acceptance:

Acceptance of delivery of the Vessel by the Characters shall not prejudice their rights against the Owners under this Charter Party.

2. Trading Area

(a) Trading Limits:

The Vessel shall be employed in lawful trades within Institute Warranty Limits (IWL) and within the trading limits as stated in Box 13 between the safe ports or safe places where she can safely enter or always afloat and depart.

(b) Expected Countries:

The Owners warrant that at the time of delivery, the Vessel will not have traded to any of the countries listed in Box 14.

(c) Ice:

The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights, lightships, markers or buoys have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where on account of ice, there is risk that in the ordinary course of events, the Vessel will not be able safely to enter and remain in the port or area or to depart after completion of loading or discharging. The Vessel will not be obliged to force ice, but subject to the Owners' prior approval, may follow ice-breakers when reasonably required, with due regard to her size, construction and class. If, on account of ice, the Master considers it dangerous to remain at the port or place of loading or discharging for fear of the Vessel

being frozen in and or damaged, he shall be at liberty to sail to any convenient place and their await the Characters' new instructions.

3. Cargo- Restrictions and Exclusions:

(a) Lawful Cargoes :

The Vessel shall be employed in carrying lawful cargo. Cargo of the hazardous, injurious, noxious nature or IMO-classified cargo shall not be carried without the Owners' prior consent. In which case, it shall be carried only in accordance with the provisions of sub-clause (c) of this clause.

(b) Excluded Cargoes :

Without prejudice to the generally of the foregoing, the following cargoes shall be excluded : livestock, arms, ammunition explosives, nuclear and radioactive material other than radio-isotopes as described in sub-clause (d) of this Clause and any other cargoes enumerated in Box 15.

(c) Hazardous Cargoes:

If the Owners agree that the Characters may carry hazardous, injurious, noxious or IMO-classified cargo, the amount of such cargo shall be limited in the quantity indicated in Box 16 and the Characters shall provide Master with evidence that the cargo has been packed, labeled and documented and shall be loaded and stowed in accordance with IMO-regulations, any mandatory local requirements and regulations and/ or recommendations of the competent authorizes of the country of the Vessel's registry. Failure to observe the foregoing shall entitle the Master to refuse such cargo or, if already loaded, to discharge it in the Characters' time and at their risk and expense.

(d) **Radio-active Cargoes :**

Radio-isotopes used or intended to be used for industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes, may be carried subject to prior consent by the Owners and the Master, provided that they are not of such a category as to indicate the Vessel's P and I cover.

(e) **Containers :**

If cargo is carried in ISO-containers such containers shall comply with the international convention for safe containers.

4. Redelivery:

(a) **Redelivery Place :**

The Characters shall redeliver the Vessel to the Owners at the port or place stated in Box 17 or at a port or place within the range stated in Box 17, in the same order and condition as when the Vessel was delivered, and was expected.

(b) **Acceptance of Redelivery:**

Acceptance of redelivery of Vessel by the Owners shall not prejudice their rights against the Characters under this Charter Party.

(c) **Notice :**

The Characters shall give the Owners not less than the number of days notice stated in Box 18 indicating the port or place of redelivery and the expected date on which the Vessel is to be ready for redelivery.

(d) **Last voyage :**

The Characters warrant that they will not order the Vessel to commence a voyage (including any preceding voyage) which can not reasonably be expected to be completed in time to allow redelivery of the Vessel with the period agreed and declared as per Clause 1 (a). If, nevertheless,

such an order and require a substitute order allowing timely redelivery, or (ii) to perform the order without prejudice to their rights to claim damages of breach of charter in case of late redelivery. In any event, for the number of days by which the period agreed and declared as per Clause 1 (a) is exceeded, the Characters shall pay the market rate if this higher than the rate stated in Box 24.

5. On / Off-hire Surveys :

Joint on-hire and off-hire surveys shall be conducted by mutually accepted surveyors at ports or places to be agreed . The on-hire survey shall be conducted without loss of time to the Characters, whereas the off-hire survey shall be conducted in the Characters' time. Survey fees and expenses shall be shared equally between the Owners and the Characters. Both surveys shall cover the condition of the Vessel and her equipment as well as quantities of fuels remaining on board. The Owners shall instruct the Master to co-operate with the surveyors in conducting such surveys.

6. Bunkers :

(a) Quantity at Delivery / Redelivery :

The Vessel shall be delivered with about the quantity of fuels stated in Box 19 and unless indicated to the contrary in Box 20, the Vessel shall be redelivered with about the same quantity, provided that the quantity of fuels at redelivery is at least sufficient to allow the Vessel to safely reach the nearest port at which fuels of the required type or better are available.

(b) Bunkering prior to Delivery and Redelivery :

Provided that it can be accomplished at scheduled ports without hindrance to the operation of the Vessel, and by prior arrangement between the parties, the Owners shall

allow the Characters to bunker for the account of the Characters prior to delivery and the Characters shall allow the Owners to bunker for the account of the Owners prior to delivery.

(c) Purchase Price :

The Characters shall purchase the fuels on board at delivery at the price stated in Box 21 and the Owners shall purchase the fuels on board at redelivery at the price stated in Box 22. The value of the fuel on delivery shall be paid together with the first installment of hire.

(d) Bunkering :

The Characters shall supply fuel of the specifications and grades stated in Box 23. The fuels shall be of a stable and homogeneous nature and unless otherwise agreed in writing, shall comply with ISO standard 8217 : 1996 or any subsequent amendments thereof as well as with the relevant provisions of Marpot. The Chief Engineer shall cooperate with the Characters bunkering agents and fuel suppliers and comply with their requirements during bunkering, including but not limited to checking, verifying and acknowledging, sampling, readings or soundings, meters, etc,... before, during and/or after delivery of fuels. During delivery four representative samples of all fuels shall be taken at a point as close as possible to the Vessels bunker manifold. The samples shall be labeled and sealed and signed by suppliers, Chief Engineer and the Characters or their agents . Two samples shall be retained by the suppliers and one each by the Vessel and the Characters. If any claim should arise in respect of the quality or specification or grade of the fuels supplied, the samples of the fuels retained as aforesaid shall be analyzed by a qualified and independent laboratory.

(e) **Liability :**

The Characters shall be liable for any loss or damage to the Owners caused by the supply of unsuitable fuels or fuels which do not comply with the specifications and grades set out in Box 23 and the Owners shall not be held liable for any reduction in the Vessels speed performance and /or increased bunker consumption nor for any time lost and any other consequences arising as a result of such supply.

7. **Vessel's Gear and Equipment :**

(a) **Regulations :**

The Vessel's cargo gear, if any, and any other retained equipment shall comply the law and national regulations of the countries to which the Vessel may be employed and the Owners shall ensure that the Vessel is at all times in possession of valid certificates to establish compliance with such regulations. If stevedores are not permitted to work due to failure of the Master and / or the Owners to comply with the above-mentioned regulations or be the Vessel is not in possession of such valid certificates, then the Characters may suspend hire for the time lost thereby and the Owners shall pay all expenses incurred incidental to and resulting from such failure (see Clause 11(d)).

(b) **Breakdown of Vessel's Gear :**

All cargo handling gear, including derricks / cranes / winches ; if any, shall be kept in good working order and the Owners shall exercise due diligence in maintaining such gear. In the event of lost of time due to breakdown of derricks, cranes, winches for any period by reason of disablement or insufficient power, the hire shall be reduced for the actual time lost thereby during loading or discharging unless the lost time is caused by negligence

of the Characters or their servants. If the Characters continue working by arising shore-cranes, the Owners shall pay the cost of shore crane age to an amount not exceeding the amount of hire payable to the Owners for such period.

(c) Suez and Panama Canal :

During the currency of this Charter Party, the Vessel shall be equipped with all necessary things in good working order for Suez and Panama Canal transit.

(d) Lighting :

The Owners shall ensure that the Vessel will supply free of expense to the Characters sufficient lighting on deck and in holds to permit 24 hours working.

8. Hire :

(a) Rate :

The Characters shall pay hire per day or pro-rata for any part of a day from time the Vessel is delivered to the Characters until her redelivery to the Owners, in the currency and at the rate stated in Box 24. In the event that additional hire is payable in accordance with Clause 9 (d) such hire shall be based on the rate applicable at the time of redelivery. All calculation of hire shall be made by reference to UTC (Universal Time Cooperation).

(b) Payment :

Subject to sub-clause (d) payment of hire shall be made in advance in full, without discount every 15 days to the Owners' bank account designated in Box 25 or to such other account as the Owners may from time to time designate in writing, in funds available to the Owners on the due date.

(c) **Default :**

In default of punctual and regular payment of hire the Owners shall have the right to withdraw the Vessel without prejudice to any other claim, the Owners may have against the Characters under this Charter Party. Where there is a failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors, or omissions on the part of the Characters or their bankers, the Owners shall have give the Characters written notice of the number of clear banking days stated in Box 26 (as recognized at the agreed place of payment) in which to rectify the failure, and when so rectified within such number of days following the Owners' notice, the payment shall stand as regular and punctual. Failure by the Characters to pay hire within the number of days stated in Box 26 of their receiving the Owners' notice as provided herein, shall entitle the Owners to withdraw the Vessel without further notice and without prejudice to any claim they may have against the Characters. Further, at any time after the period stated in Box 26, as long as hire remains unpaid, the Owners shall, without prejudice to their to withdraw, be entitled to suspend the performance of any and all of their obligations here under and shall no responsibility whatsoever for any consequences thereof in respect of which the Characters hereby agree to identify the Owners. Notwithstanding, the provisions of Clause 9 (a) (i), hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such suspension shall be for the Characters' account.

(d) **Deductions :**

On production of supporting vouchers, the Characters shall be entitled to deduct from the next hire due any expenditure incurred on behalf of the Owners which is for

the Owners' account under this Charter Party. If such expenditure is incurred in a currency other than that in which hire is payable, conversion into such currency for the purpose of deduction shall be affected at the rate of exchange prevailing on the date, the expenditure was incurred.

(e) **Redelivery Adjustment :**

Should the Vessel be on her voyage towards the port or place of redelivery at the time payment of hire becomes due, said payment shall be made for the estimated time necessary to complete the voyage, less the estimated value of the fuels remaining on board at redelivery. When the Vessel is redelivered to the Owners any difference shall be refunded to or paid by the Characters as appropriate, but not later than thirty days after redelivery of the Vessel.

9. Off-hire :

After delivery in accordance with Clause 1 hereof the Vessel shall remain on hire until redelivered in accordance with Clause 4, except for the following periods :

(a) **Inability to perform services :**

If the Vessel is unable to comply with the instructions of the Characters on account of :

(i) any damage, defect, breakdown, deficiency of or accident to the Vessel's hull, machinery, equipment or repairs or maintenance thereto, including dry decking, excepting those occasions where Clauses 7 (b) and 16 (b) apply.

(ii) any deficiency of the Master, Officers and or Crew, including the failure or refusal or inability of the Master, Officers and or Crew to perform services when required.

(iii) Arrest of the Vessel at the site of a claimant except where the arrest is caused by, or arises from any act or

omission of the Characters, their servants, agents, or sub-contractors.

(iv) the terms of employment of the Master, Officers, and or Crew, then the Vessel will be off-hire for the time thereby lost.

(b) **Deviation :**

In the event of the Vessel deviating (which expression includes putting back, or putting into any port or place other than that to which she is bound under the instructions of the Characters) for reasons other than to save life and or property, the Vessel shall be off-hire from the commencement of such deviation until the time when the Vessel is again ready to resume her service from a position not less favorable to the Characters than that at which the deviation commenced, provided always that due allowance shall be given fore any distance made good towards the Vessel's destination and any bunkers saved. However, should the Vessel after course to avoid bad weather or be driven into port or anchorage by stress of weather, the Vessel shall remain on hire and all costs thereby incurred shall be for the Characters' account.

(c) **Requisitions :**

Should the Vessel be requisitioned by any government or governmental authority during the period of this Charter Party, the Owners shall immediately notify the Characters. The Vessel shall be off-hire during the period of such requisition exceed the number of days stand in Box 27, either party shall have the option of canceling the balance period of the Charter Party, by giving 14 days notice of cancellation to the other.

(d) **Addition to Charter Period :**

Any time during which the Vessel is off-hire under this Charter Party may be added, at the option of the

Characters, to the Charter period as determined in accordance with Clause 1. (a). Such option shall be declared in writing not less than one month before the expected date of redelivery or latest one week.

10. Loss of Vessel :

This Charter Party shall terminate and hire shall cease at noon on the day the Vessel is lost or becomes a constructive total loss and if missing at noon on the date when last heard of any hire paid in advance and not earned shall be returned to the Characters and payment of any hire due shall be deferred until the Vessel is reported safe.

11. Owners' Obligations :

Except as provided elsewhere in this Charter Party, the Owners shall deliver the Vessel in the Class indicated in Box 5 in a thoroughly efficient state of hull and machinery and shall exercise due diligence to maintain the Vessel in such Class and in every way for the services throughout the period of the Charter Party. Nothing contained in this Charter Party shall be construed as a demise of the Vessel to the Characters and the Owners remain at all times responsible for her navigation and for the due performance of related services, including but not limited to pillage and stowage even if paid for by the Characters. Unless otherwise agreed, the Owners shall provide and pay for the costs of the following:

(a) **Wages :**

Masters, Officers, and Crews' wages.

(b) **Stores :**

All provisions, deck and engine-room stores including lubricants.

(c) **Insurance of the Vessel** (see Clause 20).

(d) **Crew's assistance in :**

(i) preparing the Vessel's cranes, derricks, winches, and or cargo handing gear for use.

(ii) opening and closing any hatches (other than pontoon type hatches), ramps and other means of access to cargo.

(iii) docking, undocking and shifting operations in port.

(iv) bunkering.

(v) maintaining power during loading and discharging operations.

(vi) instructing crane drives and winchmen in the use of the Vessel's gear. The above services will be rendered by the Crew if required, provided port and local regulations permit, otherwise charges for such services shall be for the Characters' account.

(e) **Documentation :**

Any documentation relating to the Vessel as required at the commencement of the Charter Party to permit the Vessel to trade within the limits provided in Box 13, including but not limited to international tonnage certificate, Suez and Panama tonnage certificates, certificate of registry, certificates relating to strength, safety and / or service ability of the Vessel's gear and certificates of financial responsibility for oil pollution as long as such oil pollution certificates can be obtained by the Owners in the market on ordinary commercial terms. Such documentation shall be maintained during the currency of the Charter Party as necessary.

(f) **Deratisation :**

A deratisation certificate at the commencement of the Charter Party and any renewal thereof throughout the Charter Party, except if certification is required as a result of the cargo carried or ports visited under this Charter

Party in which case, all expenses in connection therewith shall be for the account of the Characters.

(g) Smuggling :

Any fines, taxes or imposes levied in the event of smuggling by the Master, Officers and / or Crew, the Vessel shall be off-hire for any time lost as a result thereof. See also Clause 13 (i).

12. Master :

The Master shall be conversant with the English language and although appointed by the Owners shall be at all times during the currency of this Charter Party be under the orders and directions of the Characters as regards employment, agency or other arrangements. The Master shall prosecute all voyages with due dispatch and supervise loading and discharging operations to ensure that the seaworthiness of the Vessel is not affected.

The Characters recognize the principles stated in IMO-Resolution A. 443 (xi) as regards maritime safety and protection of the marine environment and shall not prevent the Master from taking any decision in this respect which in his professional judgement is necessary.

13. Characters' Obligations:

The characters shall keep and care for the cargo at loading and discharging ports, be responsible for the stevedoring operations enumerated under sub-clause 13 (d), arrange any transshipment and porterty deliver the cargo at destination.

The characters shall furnish at the Master with full and timely instructions and unless otherwise agreed, they shall provide and pay for the costs of the following throughout the currency of tjis Charter Party.

(a) Voyage Expresses:

All port charges (including compulsory charges for shore watchmen and garbage removal), light and canal dues, pillage, towage, consular charges, and all other changes and expenses relating to the cargo and/or to the Vessel as a result of her employment hereunder, other than charges or expenses provided for in clause 11.

(b) Bunker Fuel (see Clause 6) – All fuels except for quantities consumed while the vessel is off-hire.

(c) Agency Costs:

All agency fees for normal ship's husbandry at all ports or places of call

(d) Stevedoring:

All stevedoring operations during the currency of this Charter Party including, receipt, loading, handing, stuffing containers, stowing lashing, securing, unsecuring, unlashng, discharging, stripping containers, tallying and delivering of all cargo.

(e). Advances to Master:

Reasonable funds which, upon request by the Owners, are able to be made available by Characters local agents to the Master for disbursements. The Characters may deduct such advance funds for hire payments.

(f). Contraband:

Any fines, taxes or imposes levied in the event that contraband and/or unmanifested drugs and/or cargoes are found to have been shipped as part of the cargo and/or in containers on board.

14. Owners' Requirements

(a) Maintenance:

Without prejudice to the provisions of Clause 9 (a) (i), the Owners shall have the right to take the vessel out of

service at any time for emergency repairs, and by prior arrangement with the Characters for routine maintenance

(b) General Average:

- General Average shall be adjusted, stated and settled at the place shown in Box 28 according to the York – Rules 1994 or any subsequent modification thereto by an adjuster appointed by the Owners. Charter hire shall not contribute to General Average.
- General Average shall be adjusted in any currency at the sale option of the Owners. Exchange into the currency of adjustment shall be calculated at the rate prevailing on the date of completion of discharge of the vessel for allowances, contributory values, etc...
- The Characters agree to co-operate with the Owners and their appointed adjuster by supplying manifest and other information and, where required, to endeavour to secure the assistance of the Characters' local agents in the collection of security, at the Owners' expense.

(c) Salvage:

All salvage and assistance to the vessels shall be for the Owners' and the Characters' equal benefit after deducting the Masters' and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter Party for time lost in the salvage, damage to the vessel and fuel consumed. The Character shall be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to settle its amount.

(d) Lieu:

- The Characters warrant that they will not suffer, nor permit to be continued any lieu or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the interest of the Owners in the vessel. In no event, shall the Characters procure, nor permit to be procured, for the

vessels, any supplies, necessities or services without previously obtaining a statement signed by an authorized representative of the furnisher thereof, acknowledging that supplies, necessities or services are being furnished on the credit of the Characters and not on the credit of the vessel or of the Owners and that the furnisher claims no maritime lien on the vessel thereof.

- The Owners shall have a lien on at shipped cargo before or after discharge and on all sub-freights and/or sub-hire including dead freight demurrage for any amount due under this Charter Party including but not limited to unpaid charter contributions in general average property due.

- The Characters shall ensure that such lien is incorporated in all documents containing or evidencing Contracts of Carriage issued by them or on their behalf.

15. Characters' Requirements:

(a) Plan:

On conducting this Charter Party or as soon as practical thereafter the Owners shall provide the Characters with copies of any operational plans or documents that the Characters may reasonably request and which are necessary for the safe and efficient operation of the vessel. All documents received by the Characters shall be returned to the Owners on redelivery.

(b) Flag and Funnel:

If they so require, the Characters shall, during the currency of this Charter Party, be allowed to fly their house flag and/or paint the funnel in the Characters' colors. All alternations including re-instatement shall be effected in the Characters time and their expense.

(c) Communications Facilities:

The Owners shall permit the Characters' use of the vessels' communication facilities at cost.

(d) Logs:

The Owners shall maintain full deck and engine room logs during the currency of this Charter Party and the Characters shall have full access to all the vessel's logs, rough and official, covering this period. The Owners undertake to produce all such documentation promptly upon written request of the Characters and to allow them to make copies of relevant entries.

(e) Replacement of Master and Officers:

If the Characters shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master or Officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint in writing, investigate same and, if necessary, replace the offending party or parties at their expense.

(f) Super Cargo:

The Owners shall provide and maintain a clean and adequate room for the Characters' Supercargo if any, furnished to the same standard as officers' accommodation. The supercargo shall be victual with the vessel's officers. The Characters shall pay at the daily rate shown in Box 29 for his accommodation and victualing. The Supercargo shall be on board at the risk and expense of the Characters. Both Characters and Supercargo shall sign at the customary indemnity forms.

(g) Vitualing:

The Owners shall, when requested and authorized in writing by the Characters or their agents, victual other officials and servants of the Characters at the rate per person per meal shown in Box 30.

(h) Representation:

Expenses for representation incurred by the Master for the Characters' account and benefit shall be settled by the Characters' payment of the amount stand in Box 31, per month or pro rate. The Characters shall indemnify the Owners against all consequences and/or liabilities including customs fines which may result from such representation.

(i) Sub-letting:

The Characters shall have the right to sub-let all or part of the vessel whist remaining responsible to the Owners for the performance of this Charter Party.

(j) Inspections:

The Characters shall, upon giving reasonable notice, have the right to a superficial inspection of the vessel in their time and the Master shall within reason to cooperate with the Characters to facilitate their inspection of the vessel. The Characters shall pay for any and all expenses associated with such inspection and the Owners shall be entitled to receive a copy of the report.

(k) Laying up:

At the written request of the Characters, the Owners shall at any time provide an estimate of any economies which may be possible in the event of laying-up the vessel. The Characters shall then have the right to order the laying-up of the vessel at any time and for any period of time at a safe place in their option, and in the event of such laying-up the Owners shall promptly take reasonable steps to effects at the economies in operation costs. The laying-up port or place and laid-up arrangements shall be subjected to approval by the Owners' insurers. Laying-up preparation and reactivation cost, and all expenses incurred shall be for the Characters' account. The

Characters shall give sufficient notice of their intention in this respect to enable the Owners to make necessary arrangements for the decommissioning and recommissioning. The Owners must give prompt credit to the Characters for all economies achieved.

(l) Cleaning:

The Characters may request the Owners to direct the crew to sweep and/or wash and/or clean the holds between voyages and/or between cargoes against payment at the rate per hold stated in Box 32, provided the crew is able to undertake such work and is allowed to do so by local regulations. In connection with any such operation the Owners shall not be responsible if the vessel's holds are not accepted or passed.

In lieu of cleaning, the Characters shall have the option to redelivery the vessel with unclean/unswept holds against the lump-sum-payment stated in Box 33 excluding the disposal of dunnage and/or waste, which shall be for Characters' account.

16. Sundry Master:

(a) Stowaways:

(i). The Characters shall exercise due care and diligence in preventing stowaways from gaining access to the vessel by means of secreting away in cargo or containers shipped by the Characters.

(ii) If, despite the exercise of due care and diligence by the Characters, stowaways have gained access to the vessel by means of secreting away in the cargo and/or containers shipped by the Characters, this shall amount to breach of the Charter for the consequences of which the Characters shall be liable and shall hold the Owners harmless and shall keep them indemnified against all

claims whatsoever which may arise and be made against them. Furthermore, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Characters' account and the Vessel shall remain on hire.

(iii). Should the Vessel be arrested as a result of the Characters' breach of the Charter according to sub-clause (ii) above, the Characters shall take all reasonable steps to secure that within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense post bail or other security to obtain release of the Vessel.

(iv). If, despite the exercise of due care and diligence by the Owners, stowaways have gained access to the Vessel by means of other than secreting away in the cargo and/or containers shipped by the Characters, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Owners' account.

(v). Should the vessel be arrested as a result of stowaways having gained access to the Vessel by means other than secreting away in the cargo and/or containers shipped by the Characters, the Owners shall take all reasonable steps to secure that within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense post bail or their security to obtain release of the Vessel.

(b) Stevedore Damage:

- Notwithstanding anything contained herein to the contrary, the Characters shall be liable for any and all damage to the Vessel caused by stevedores, provided the Master has notified the Characters or their agents, in writing, within 24 hours of the occurrence or as soon as possible thereafter but latest when the damage could have been discovered by the exercise of due diligence.

- The Master shall use his best efforts to obtain written acknowledgement by the party or parties causing damage unless the damage has been made good in the meantime.

(i). Stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew, proper working of the Vessel and/or her equipment shall be repaired immediately by the Characters and the Vessel is to remain on hire until such repairs are completed and, if required, passed by the Vessel's classification society.

(ii). Stevedore damage not affecting the Vessel's seaworthiness and/or safety of the crew shall be repaired at the Characters' option, before or after redelivery concurrently with Owners' work. In the later case, no hire will be paid to the Owners' except in so far as the time required for the repairs for which the Characters are liable exceeds the time necessary to carry out the Owners' work.

(iii). The Owners shall have the option of requiring that stevedore damage affecting the trading capabilities of the Vessel is repaired before redelivery.

(c) Fumigation:

- Expenses in connection with fumigations and/or quarantine ordered because of cargo carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Characters' account.

- Expenses in connection with all other fumigations and/or quarantine shall be for the Owners' account.

(d) Anti-drug Clause:

- The Characters warrant exercising the highest degree of care or diligence in preventing unmanifested narcotic drugs and/or any other illegal substances being loaded or concealed on board the Vessel.

- Non-compliance with provisions of this clause shall amount to breach of warranty for the consequences of

which the Characters shall be liable and shall hold the Owners, the Master and the crew of the Vessel nameless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them individually or jointly. Furthermore, all time lost and all expenses incurred, including fines, as a result of the Characters' breach of the provisions of this Clause shall be for the Characters' account and the Vessel shall remain on hire.

- Should the Vessel be arrested of a result of the Characters' non-compliance with the provisions of this Clause, the Characters shall at their expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time, the Vessel is released at their expense post bail or other security to obtain release of the Vessel.

17. Bill of Lading, Waybills and Other Contracts of Carriage:

(a) Signing Contracts of Carriage:

(i). The Master shall sign bills of lading or waybills as presented in conformity with receipts. If requested, the Owners may authorize the Characters and/or their agents in writing to sign bills of lading, waybills through bills of lading or multimodal bills of lading (hereafter collectively referred to as Contracts of Carriage) on the Owners' and/or Master's behalf in conformity with receipts without prejudice to the terms and conditions of the Charter Party.

(ii). In the event the Characters and/or their agents, pursuant to the provisions of sub-clause 17(a)(i) above, sign the Contracts of Carriage which extend the Owners' responsibility beyond the period during the cargo is on board the Vessel, the Characters shall indemnify the

Owners against any claims for loss, damage or expense which may result.

(iii). Neither the Characters nor their agents shall permit the issue of any Contract of Carriage (whether or not signed on behalf of the Owners or on the behalf of the Characters or on behalf of any sub-characters) incorporating where not compulsorily applicable the Hamburg Rules or any other legislation giving effect to the Hamburg Rules or any legislation imposing liabilities in excess of Hague or Hague-Visby Rules.

(b) Protective Clauses:

The Characters warrant that Contracts of Carriage issued in respect of cargo under this Charter Party shall incorporate the clauses set out in Appendix A.

(c) Deck Cargo:

Unless the cargo is stowed in fully closed containers, placed on board the Vessel in areas designed for the carriage of containers with class-approved containers fittings, and secured to the Vessel by means of class-approved Vessel's lashing gear or material, Contracts of Carriage converting cargo carried on deck shall be claused "Agreed to be shipped on deck at Characters', Shippers' and Receivers' risk and responsibility for loss, damage or expense howsoever caused".

(d) Defense of Claims:

Should the Characters issue or cause to be issued a Contract of Carriage in default of the provisions of this Clause 17, they shall be obliged upon written request by the Owners to take over, pay for the defense of and pay any liability established in respect of any claim brought against the Vessel and/or the Owners as a result of such debut.

(e) Payment and Indemnity:

The charterers shall pay for, and/or indemnity the Owners against any loss, damage or expenses which results from any breach of the provisions of this Clause 17

18. Responsibilities

(a) Cargo Claims

(i) Definition: For the purpose of this Clause 18 (a), cargo Claim means a claim for loss, damage, shortage (including slackage, pillage) over carriage or delay to cargo including customs fines or fines in respect of such loss, damage, shortage over- carriage or delay and includes

(1) Any legal costs or interest claimed by original claimant making such a claim.

(2) All legal correspondents' and experts' costs reasonably incurred in the defence of or in settlement of the claim made by the original claimant, but shall not include any costs of what so ever nature incurred in making a claim or in seeking an indemnity under this Charter Party.

(ii) Claim Settlement

It is a condition precedent to the right of recovery by either party under this Clause 18(a) that the party seeking indemnity shall have first property settled or compromised and paid the claim.

(iii) Owners' Liability: The owners shall be liable for any Cargo Claim arising or resulting from:

(1) Failure of the Owners or their servants to exercise due diligence before or at the beginning of each voyage to make the vessel seaworthy.

(2) Failure of the Owners or their servants property and carefully to carry, keep and care for the cargo while on board.

(3) Unreasonable deviation from the voyage described in the Contract of Carriage unless such deviation is ordered or the management of the vessel safely where the Contract of Carriage is subject mandatory application or legislation giving effect to the Hamburg Rules.

(iv) Charters' Liabilities

- The Characters shall be liable for any Cargo Claim arising or resulting from:

(1) The stevedoring operations enumerated under Clause 13(d) unless the Charaters prove that such Cargo Claim was caused by the unseaworthiness of the vessel, in which case, the Owners shall be liable.

(2) Any transshipment in connection with through – transport or multimodal transport, save where the Characters can prove that the circumstances giving rise to the Cargo Claim occurred after commencement of the loading of the cargo onto the vessel and prior to its discharge

(3) The carriage of cargo on deck unless such cargo is stowed in fully closed containers, placed on board the vessel in areas designed for the carriage of containers with class- approved containers fittings and secured to the vessel by means of class-approved vessel's lashing gear or material.

(v) Shared Liability

All Cargo Claims arising from other cuases than those enumerated under sub-clauses (ii) and (iv) shall be shared equally between the Owners and the Characters unless there is clear and irrefutable evidence that the cliam arose out of pillage or the act or neglect of one or the other

party or their servants or sub-contractors, in which case that party shall bear the full claim.

(vi) **Characters' Own Cargo:**

If the cargo is the property of the Characters, the Owners shall have the same responsibilities and benefits as they would have damages, expenses, fines, penalties, or claims which the Owners may incur or suffer by reason of the cargo or the documentation there to failing to comply with any relevant laws, regulations, directions, or notices of port authorities or other authorities, or by reason of any infestation, contamination or condemnation of the cargo or of infestation, damage or contamination of the vessel by the cargo.

(c) **Deck cargo**

The Characters shall be liable to the Owners for any loss, damage, expense or delay to the vessel howsoever caused and resulting from the carriage of cargo on deck save where the Characters can prove that such loss, damage expense or delay was the result of negligence on the part of the Owners and /or their servants.

(d) **Death or Personal Injury:**

Claims for death or personal injury having a direct connection with the operation of the vessel shall be borne by the Owners unless such claims are caused by defect of the cargo or by the act, neglect or default of the Characters, their servants, agents or sub-contractors

(e) **Agency:**

The Owners authorise and empower the characters to act as the Owners' agents solely to ensure that as against third parties, the Owners will have the benefit of any immunities, exemptions or liberties regarding the cargo or its carriage. Subject to provisions of Clause 17, the Characters shall have no authority to make any contracts

imposing any obligations whatever upon the Owners in respect of the cargo or its carriage.

(f) Indemnity and Limitation:

The Owners and the Characters hereby agree to indemnify each other against all loss, damage, or expenses arising or resulting from any obligation to pay claims, fires, or penalties for which the other party is liable in accordance with this Charter Party. Both the Owners and the Characters shall retain their right to limit their liability against the other party in respect of any claim brought by way of indemnity, notwithstanding that the other party has been denied the right to limit against any third party or has failed in whatever manner to exercise its rights of limitation.

(g) Time bar:

In respect of any Cargo Claims as between the Owners and the Characters, brought under sub-contract 18(a), unless extension of time have been sought or obtained from one party by the other or notice of arbitration has been given by either party, such claims shall be deemed to be waived and absolutely time barred upon the expiry of two years reckoned from the dated when the cargo was or should have been delivered, when the Hamburg Rules apply compulsorily the above time bar should be extended to three years.

19. Exceptions:

As between the Characters and the Owners, responsibility for any loss, damage, delay or failure of performance under this Charter Party not dealt with in Clause 18(a) shall be subject to the following mutual exceptions:

- Act of God, act of war, civil commotions, strikes, lockouts, restraint of prices and rulers and quarantine restrictions. In

addition, any responsibility of the Owners not dealt with in Clause 18(a) shall be subject to the following exceptions:

- Any act, neglect or default by the Master, pilots or other servants of the Owners in the navigation or management of the vessel, fire or explosion not due to the personal fault of the Owners or their Manager, collision or stranding, unforeseeable breakdown of or any latent defect in the vessel's hull, equipment or machinery.

The above provisions shall in no way affect the provisions as to off-hire in this Charter Party.

20. Insurances

(a) **Hull and Machinery**: The Owners warrant that the vessel is insured for Hull, Machinery and basic **war-Risks** purposes at the value stated in Box 34

(b) **Protection and Indemnity (P & I)**

- The Owners warrant that throughout the period of the Charter Party, the vessel will be fully covered for P & I risks, including through transport cover, with underwrites approved by the Characters which approval shall not be unreasonably withheld.

- Characters warrant that throughout the period of the Charter Party they will be covered for Characters' facilities risks by underwriters approved by the Owners which approved will not be unreasonably withheld.

21. War Risks (" – wartime 1993")

(a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) " Owners shall include shipowners, disponent owners, managers other operations who are charged with the management of the Vessel and the Master

(ii) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities,

revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades.(whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group or the government of any state whatsoever, which in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners maybe dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel

- (b) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea) or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, maybe, or are likely to be exposed to war risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.
- (c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any area she shall be subject or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.
- (d) The Owners may affect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including but not limited to loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks (P & I Risks) and the premiums and or calls therefore shall be for their account.

- (e) If the underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Characters's orders, the Vessel is within or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Characters to Owners at the same time as the next payment of hire is due.
- (f) The Vessel shall have liberty:
 - (i) To comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, parts of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the government of the nation under whose flag the Vessel sails, or other government to whose laws, the Owners are subject or any other government or any other body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions.
 - (ii) To comply with the orders, directions or recommendations of any war risks under writers who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance.
 - (iii) To comply with the terms of any resolution of Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other supernational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement.

- (iv) To divert and discharge at any port or any cargo or port thereof which may render the Vessel liable confiscation as a contraband carrier.
- (v) To divert and call at any other port to change the crew or any port thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to interment, imprisonment or other sanctions
- (g) If in accordance with their right under the foregoing provisions of this Clause, the Owners refuse to proceed to the loading or discharging ports or any one or more of them, they shall immediately inform the Characters. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Characters notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Characters within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice
- (h) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (b) to (g) of this Clause, anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party.

22. Law and Arbitration

- (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause. The attribution shall be conducted in accordance with the London Maritime

Artrations Association (LMAA) Terms current at the time when arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrations: A party wishing to refer a dispute to arbitrations shall appoint its arbitrations and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party appoint its own arbitratorss within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrators as sole arbitrator unless the other party accordingly, the award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In case, where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced

- (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings may be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, INC.
- (c) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by

the parties and stated in Box 35 and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration at the place stated in Box 35, subject to the procedures applicable there.

(d) If Box 35 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.

* (a), (b) and (c) are alternatives; indicated alternative agreed in Box 35.

23. Commission

The owners shall be a commission at the rate stated in Box 36 to the Brokers stated in Box 36 on any hire paid under this Charter Party or any continuation or extension thereof. If the full hire is not paid owing to breach of Charter Party by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission.

Should the parties agree to cancel this Charter Party, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission shall not exceed the brokerage on one year's hire. In signing this Charter Party, the Owners acknowledge their agreement with the brokers to pay the commissions described in this Clause.

24. Notices

Any notices as between the Owners and the Characters shall be in writing and sent to the addresses stated in Boxes 2 and 3 as the case may be or to such other addresses as either party may designate to the other in writing.

CHƯƠNG IV

CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ BẰNG PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

I CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG

Cơ sở vật chất kỹ thuật: máy bay, tuyến đường, sân bay (điểm vận tải)

1 ĐẶC ĐIỂM CỦA VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

Vận tải hàng không là một ngành vận tải non trẻ nhất. Cuối thế kỉ 19 đầu thế kỉ 20, vận tải hàng không mới bắt đầu phát triển và nhờ các tiến bộ của khoa học kỹ thuật mà ngành vận tải hàng không ngày càng được phát triển nhanh chóng. Trước đây, nó chủ yếu phục vụ chuyên chở hành khách, ngày nay vận tải hàng không đã được sử dụng rộng rãi vào chuyên chở hàng hóa trong phạm vi nội địa cũng như quốc tế.

2 ƯU NHƯỢC ĐIỂM

Vận tải hàng không có những ưu điểm nổi bật sau.

- Tốc độ nhanh: vận tải hàng không có tốc độ khai thác lớn nhất so với tất cả các ngành vận tải khác cho nên vận tải hàng không phục vụ tốt chuyên chở hành khách và hàng hóa (đặc biệt là hàng hóa có giá trị cao, có yêu cầu vận chuyển nhanh).

- Tuyến đường hoàn toàn tự nhiên: khoảng cách vận chuyển giữa hai điểm gần như một đường thẳng, không phải đầu tư xây dựng tuyến đường (trừ việc xây dựng sân bay), khả năng thông qua trên một tuyến đường gần như không hạn chế...

- Vận tải hàng không có tính cơ động cao, nó có thể đáp ứng nhanh chóng nhu cầu chuyên chở hàng hóa về mặt thời gian giao hàng, khối lượng chuyên chở và số lượt bay trên một tuyến đường.

Bên cạnh đó, vận tải hàng không còn có một số nhược điểm.

- Giá cước rất đắt: giá thành của vận tải hàng không cao hơn rất nhiều so với các ngành vận tải khác (gấp 5 -6 lần vận tải biển). Nguyên nhân dẫn đến giá cước đắt: do giá máy bay cao, chi phí khấu hao lớn, lượng tiêu hao nhiên liệu lớn, trọng tải nhỏ (ví dụ: một chiếc Boeing 747 giá 100 triệu USD chỉ chở được 400 người, tương đương với 80 -100T).

- Vận tải hàng không phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện khí hậu thời tiết cho nên ảnh hưởng đến lịch trình và tính chất đều đặn của vận tải hàng không. Ví dụ: máy bay từ Tân Sơn Nhất ra Nội Bài gặp thời tiết xấu không hạ cánh được phải bay trở vào vừa tốn kém chi phí cho cả hai lượt, vừa không đảm bảo lịch trình ngày hôm đó.

- Sức chở hạn chế lại hay gặp rủi ro tai nạn và khi tai nạn xảy ra thiệt hại thường rất lớn.

- Đội hời công nhân, phi công, kỹ sư, hoa tiêu ... có trình độ kỹ thuật cao và giàu kinh nghiệm.

Từ những ưu nhược điểm trên, ta có thể rút ra phạm vi áp dụng thích hợp của vận tải hàng không như sau.

- Vận tải hàng không thích hợp với chuyên chở hàng hóa trên khoảng cách xa.

- Thích hợp với chuyên chở hàng hóa ở những nơi mà các ngành vận tải hàng hóa khác không có khả năng thực hiện hoặc thực hiện được nhưng gặp nhiều khó khăn.
- Vận tải hàng không thích hợp với chuyên chở hàng lẻ, giá trị cao, hàng mau hỏng, hàng có nhu cầu vận chuyển gấp.

II CÁC TỔ CHỨC VÀ SỰ PHÂN BỐ ĐỊA LÝ TRONG VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

1 SƠ LƯỢC VỀ CÁC TỔ CHỨC LIÊN QUAN ĐẾN KHÔNG VẬN

A CÁC TỔ CHỨC QUỐC TẾ

Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế: ICAO (International Civil Aviation Organization)

Là một cơ quan của Liên Hiệp Quốc, thành lập tại Hội nghị quốc tế về hàng không dân dụng họp tại Chicago năm 1944. Tổ chức này chính thức hoạt động từ năm 1947. Nó là tổ chức liên chính phủ và thuộc hệ thống các tổ chức quốc tế của Liên Hiệp Quốc. Mục tiêu hoạt động của ICAO là nghiên cứu các vấn đề hợp tác của các nước trong lĩnh vực hàng không dân dụng quốc tế, thúc đẩy việc đưa vận tải hàng không theo kế hoạch phát triển nhằm:

Bảo đảm cho hàng không dân dụng quốc tế tăng trưởng an toàn và trật tự trên toàn thế giới.

Khuyến khích nghệ thuật thiết kế và điều khiển máy bay vì mục đích hòa bình.

Khuyến khích phát triển đường bay, sân bay và các phương tiện không vận.

Đáp ứng nhu cầu của quần chúng về vận tải hàng không an toàn, đều đặn, hiệu quả và tiết kiệm.

ICAO bao gồm các quốc gia thành viên Liên hiệp quốc.

Từ khi hoạt động đến nay, ICAO đã góp phần quan trọng vào việc phát triển vận tải hàng không quốc tế, hoàn thiện kỹ thuật chế tạo máy bay, xây dựng sân bay quốc tế, cải tiến các chỉ tiêu khai thác máy bay... Ngoài ra ICAO đã soạn thảo hàng loạt các công ước quốc tế như "Công ước Geneve 1948 về thừa nhận quốc tế về mật pháp lý của máy bay", "Công ước Rome về tôn thất trên lãnh thổ các nước do máy bay nước ngoài gây ra".

Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế IATA (International Air Transport Association)

Là một tổ chức nghề nghiệp tự nguyện phi chính phủ của các hãng hàng không, thành lập 1945. Thành viên của nó là các hãng hàng không có danh sách đăng kí ở những nước thành viên của ICAO. Hoạt động của IATA bao gồm: phối hợp hoạt động thương mại của các công ty hàng không, qui định cước phí chuyên chở hành khách và hàng hóa, qui định các qui tắc chuyên chở hàng không, qui định lịch trình của các tuyến hàng không, lập giấy gửi hàng không tiêu chuẩn ...

Hiệp hội quốc tế những người giao nhận FIATA

Mục tiêu chính của FIATA là bảo vệ và phát huy lợi ích của những người giao nhận ở mức độ quốc tế và cải tiến chất lượng dịch vụ. Để đạt được mục tiêu này, chủ yếu là thông qua ban lãnh đạo các Viện, Ủy ban kỹ thuật cùng nhau giải quyết tất cả các lĩnh vực về nghiệp vụ giao nhận.

Việc vận chuyển hàng không của FIATA giải quyết những vấn đề cước hàng không nhằm bảo vệ lợi ích chung của các đại lý hàng không. Tổ chức này bàn bạc với IATA và những tổ chức quốc tế khác có liên quan đến công nghệ chuyên chở hàng không.

Việc thành lập cơ quan tư vấn là Hội đồng tư vấn liên kết IATA/ FIATA đã làm cho FIATA và IATA có thể tổ chức những cuộc thảo luận theo định kì về những vấn đề quan tâm chung như đào tạo, vận chuyển hàng nguy hiểm, những yêu cầu cần thiết để trở thành đại lý hàng hóa hàng không...

Hai tổ chức này đã cùng nhau phát triển cái gọi là *Chương trình đào tạo nghiệp vụ cho đại lý hàng không*. Chương trình này đề ra cho những người muốn có kiến thức cơ bản về những nguyên tắc và tập quán về thực hiện và xử lý việc vận chuyển hàng không quốc tế. Lớp học dựa trên cơ sở học tại nhà, sinh viên nhận một bộ giáo trình tự học. Lớp học nhập môn lấy bằng cung cấp cho sinh viên đi vào hệ thống vận chuyển hàng không và những vấn đề hàng không toàn cầu.

Sau khi tốt nghiệp lớp học, học viên sẽ được cấp bằng của IATA/ FIATA.

Lớp nâng cao (bài 1) dành cho những người chịu trách nhiệm về tính cước hàng hóa hàng không quốc tế phù hợp với giá cước IATA và những qui định có trong biểu cước hàng không TACT (the Air Cargo Tariff).

Sau khi học xong lớp này, sinh viên sẽ thông thạo tình hình giá cước phức tạp và có thể chào giá hay lập giá phí chính xác đối với tất cả các loại vận chuyển và hàng hóa theo dịch vụ của các hãng hội viên IATA.

Những người học qua lớp này sẽ được cấp bằng IATA nâng cao.

Một lớp nâng cao khác (bài 2) soạn thảo cho những người đã qua lớp học đầu và những người chịu trách nhiệm giải quyết những vấn đề hàng không đặc biệt phù hợp với những qui định về vận chuyển của ICAO và IATA về hàng nguy hiểm...

Lớp nâng cao sau (bài 3) đề cập đến vấn đề quản lý, pháp lý, khái niệm về phân phối hàng tổng thể ...

B CÁC TỔ CHỨC QUỐC GIA

Mỗi nước có cơ quan quốc gia quản lý hàng không với những tên khác nhau, làm công việc đăng ký máy bay, cấp giấy chứng nhận đủ khả năng bay, cho phép sử dụng tuyến bay, quản lý thực hiện các qui tắc hàng không quốc gia và quốc tế, đảm bảo an toàn an ninh máy bay. Ở Việt Nam là Cục hàng không dân dụng.

Các hãng hàng không quốc doanh và tư nhân là những công ty kinh doanh vận tải hàng hóa, hành khách trong nước và quốc tế. Ở nước ta có hãng hàng không quốc gia Việt Nam Airlines và công ty có phần Pacific Airlines. Ngoài ra có nhiều hãng nước ngoài mở tuyến bay đến Việt Nam, trong đó có những công ty lớn như Air France, Lufthansa, Singapore Airlines, KLM, Thai Airways ... nhận chở hàng đi nhiều nước trên thế giới.

Về giao nhận hàng hóa hàng không, nhiều nước có các tổ chức đại lý hàng hóa hàng không, đại lý IATA, thường nằm trong các công ty giao nhận quốc tế. Có nước có hiệp hội giao nhận chung cho các tổ chức giao nhận, có nước có hiệp hội riêng của các tổ chức giao nhận hàng hóa hàng không.

2 SỰ PHÂN BỐ ĐỊA LÝ TRONG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

Sau khi xem xét những điều kiện kinh tế xã hội, kinh doanh khác nhau và những tập quán khác nhau hiện hành ở khắp nơi trên thế giới, các hãng hàng không trong IATA nhận thấy thuận tiện khi chia thế giới thành ba khu vực công hội vận chuyển. Đó là: TC1, TC2, TC3, bao gồm những lãnh thổ sau:

Khu vực công hội vận chuyển IATA 1 (IATA Traffic Conference Area 1 -- TC1):

- Bắc Mỹ
- Trung Mỹ

- Nam Mỹ
- Vùng Greenland
- Bermuda và quần đảo Hawaii

Khu vực công hội vận chuyển IATA 2 (IATA Traffic Conference Area 2-TC2):

- Toàn bộ Châu Âu bao gồm cả phần lãnh thổ kéo dài tới rặng Urals thuộc Liên Xô cũ
- Iceland
- Quần đảo Azores
- Châu Phi và những quần đảo kế cận
- Vùng Trung Đông bao gồm cả Iran

Khu vực công hội vận chuyển IATA3 (IATA Traffic Conference Area 3 -TC3):

- Vùng Châu Á bắt đầu từ Pakistan
- Châu Úc và những quần đảo trên Thái Bình Dương (ngoại trừ quần đảo Hawaii đã nằm trong vùng TC1)

Vùng IATA1 đôi khi được xem là Tây bán cầu (Western Hemisphere), trong khi đó IATA2 và IATA3 hợp thành Đông bán cầu (Eastern Hemisphere).

Các khu vực công hội vận chuyển trên lại được chia nhỏ tiếp thành những khu vực phụ (Sub-Area) tùy thuộc vào giá cước hay luật lệ áp dụng, ví dụ như:

Vùng khu vực phụ thuộc IATA1 gồm:

- Bắc Mỹ
- Trung Mỹ
- Nam Mỹ

Vùng khu vực phụ thuộc IATA2 gồm:

- Châu Âu
- Châu Phi
- Trung Đông

Vùng khu vực phụ thuộc IATA3 gồm:

- Châu Á
- Đông Nam Á
- Tây nam Thái Bình Dương (Úc, Tân Tây Lan và những quần đảo ở Thái Bình Dương)

Theo IATA, những vùng sub-area này hơi khác những định nghĩa về địa lý truyền thống. Chẳng hạn như khu vực phụ Châu Âu không chỉ bao gồm lãnh thổ thuộc Châu Âu mà còn bao gồm cả những quốc gia và những quần đảo sau:

- Morocco, Angieria Và Tunisia
- Vùng những quần đảo Canary, Madeira, Azores
- Thổ Nhĩ Kỳ bao gồm cả phần lãnh thổ Châu Âu Và Châu Á.

Tương tự như thế Cyprus, Hy Lạp và Sudan lại được xem như nằm trong vùng Trung Đông.

IATA đã ấn hành một bản danh mục những nước trong từng khu vực phụ và những thành phố sân bay chính đóng ở đó. Những thành phố này được biểu thị bởi một mã gồm 3 mẫu tự, ví dụ:

- SGN: Sài Gòn
- HAN: Hà Nội
- NYC: New York
- TYO: Tokyo
- BKK: Bangkok

Những mã chữ này thường được các hãng hàng không sử dụng trong chứng từ vận tải hàng không và trong thông tin liên lạc.

3 SỰ KHÁC NHAU VỀ THỜI GIAN – GIỜ TIÊU CHUẨN

Nhằm tiêu chuẩn hóa cách diễn đạt giờ địa phương, trái đất được chia làm 24 múi giờ, mỗi múi giờ gồm 15 kinh độ và thời gian chênh lệch giữa 2 múi giờ với nhau là 1 giờ. Múi giờ được dùng làm điểm tham chiếu hay điểm không (zero) của hệ thống này nằm ở giữa 7,5 độ đông của Greenwich (kinh độ 0) và được gọi là giờ GMT (Greenwich Mean Time). Giờ của tất cả những múi giờ khác do đó có thể được tính bằng cách tham chiếu đến GMT, nghĩa là GMT + 1 giờ (hay tính nhanh hơn 1 giờ) nếu như nơi đó ở phía đông Greenwich 15 độ hoặc trừ đi 1 giờ (hay tính chậm đi 1 giờ) nếu nơi đó nằm ở phía tây kinh tuyến Greenwich 15 độ.

Mặc dù việc tiêu chuẩn hóa đã được các thủy thủ phát triển khi họ bắt đầu thám hiểm trái đất, nhưng nó đặc biệt quan trọng đối với hàng không vì tốc độ của hành trình.

Hệ thống này được áp dụng cho việc quy định giờ địa phương từng nước.

Ở một số nước có thể áp dụng lệch đi đôi chút vì được xem là cần thiết do nhiều nhân tố như đường biên giới quốc gia hay sự thuận tiện cho toàn bộ nhóm đảo nhằm duy trì 1 giờ thống nhất địa phương.

Trong bất cứ trường hợp nào, giờ địa phương ở từng nước đều do luật ấn định và vì lẽ đó nó được gọi là giờ pháp lý hay nói chung là giờ tiêu chuẩn. Trong những nước lớn có lãnh thổ trải dài trên nhiều múi giờ (như Úc, Mỹ, Brazil), người ta đặt giờ tiêu chuẩn khác nhau cho những khu vực, những bang khác nhau. Bản đồ thế giới có ghi danh mục các nước với chỉ dẫn giờ tiêu chuẩn mỗi nước so với giờ GMT.

4 ĐƯỜNG RANH GIỚI NGÀY QUỐC TẾ (INTERNATIONAL DATE LINE)

Giờ địa phương ở một địa điểm tại 180 độ phía đông kinh tuyến Greenwich đến trước giờ GMT 12 tiếng đồng hồ, trong khi đó giờ ở một địa điểm tại 180 độ phía tây kinh tuyến Greenwich chậm hơn giờ GMT 12 tiếng đồng hồ. Quà đất chia làm 360 độ và vì kinh tuyến 180 độ đông cũng là kinh tuyến 180 độ tây, nên kinh tuyến này được gọi là đường ranh giới ngày quốc tế (International Date Line). Đôi khi người ta nói khi vượt qua đường này từ tây sang đông sẽ được 1 ngày và vượt theo hướng ngược lại thì mất 1 ngày. Do vậy khi xảy ra trường hợp tàu biển hay máy bay khi đi qua Thái Bình Dương có thể đến đích vào ngày trước ngày nó khởi hành nếu nó vượt đường phân ngày quốc tế từ tây sang đông.

III QUYỀN HẠN, NGHĨA VỤ, TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỖ VÀ NGƯỜI GỬI HÀNG

1 CÁC CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ

Việc vận chuyển hàng hóa (cả hành khách) bằng đường hàng không quốc tế do công ước Warsaw 1929 điều chỉnh. Về sau công ước này được Nghị định thư The Hague 1955 sửa đổi và công ước Guadalajara 1961 bổ sung. Sửa đổi sau cùng là các Nghị định thư Montreal (số 3 và số 4) năm 1975. Trong các điều khoản công ước có đề ra quyền hạn, nghĩa vụ và trách nhiệm của người chuyên chở và người gửi hàng/ người nhận hàng, cũng như quyền bảo vệ cho họ trong hợp đồng vận tải đường hàng không. Ở nước ta căn cứ pháp lý là luật hàng không dân dụng Việt Nam được Quốc hội thông qua ngày 26/12/1991, ban hành ngày 4/1/1992.

Những điều khoản quan trọng được trình bày tóm tắt dưới đây.

A QUYỀN HẠN, NGHĨA VỤ CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỖ

Theo công ước quốc tế, người chuyên chở có quyền đòi thanh toán tiền cước và các chi phí khác mà họ đã chi thay người gửi hàng (nếu có). Trong trường hợp không được trả người chuyên chở có quyền giữ hàng cho đến khi nợ được trả xong.

Người chuyên chở có nghĩa vụ chăm sóc chu đáo hàng hóa bằng việc giám sát bốc dỡ, sắp xếp hàng và cũng phải có những biện pháp đề phòng đặc biệt được người gửi hàng thỏa thuận trong trường hợp chở hàng dễ hỏng như thực phẩm. Trường hợp không thực hiện đúng hợp đồng, người chuyên chở buộc phải hoàn lại toàn bộ tiền cước đã thu, và nếu không thực hiện đúng hợp đồng không phải do những lý do hợp lý gây ra, anh ta cũng phải chịu trách nhiệm về những tổn thất do việc không thực hiện đúng hợp đồng.

Người chuyên chở cũng có nghĩa vụ thông báo cho người nhận ngay khi hàng đến địa điểm nhận hàng trừ phi có thỏa thuận khác trong hợp đồng.

Luật hàng không dân dụng Việt Nam cũng quy định quyền hạn, nghĩa vụ, trách nhiệm của người chuyên chở như đã nêu trên. Điều 74 quy định: người chuyên chở có trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt hoặc hư hỏng hàng hóa trong quá trình chuyên chở bằng máy bay, trừ trường hợp thiệt hại xảy ra do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật vốn có của hàng hóa, do hành động bất giữ hoặc cưỡng chế của nhà chức trách hoặc tòa án, do xung đột vũ trang, do lỗi của người gửi, người nhận hàng. Mức bồi thường thiệt hại tính theo mức giá trị hàng hóa đã kê khai hoặc theo giá trị thiệt hại thực tế nếu không kê khai giá trị. Ngoài ra người chuyên chở còn phải hoàn lại cho người gửi hàng cước phí về số hàng bị thiệt hại. Người chuyên chở cũng có trách nhiệm bồi thường thiệt hại xảy ra do vận chuyển chậm trễ.

Điểm khác so với công ước quốc tế là mức bồi thường thiệt hại do mất mát, hư hỏng và cả thiệt hại do chậm trễ được giới hạn ở mức giới hạn dân sự của người chuyên chở. Tuy nhiên vận đơn hàng không của hãng hàng không quốc gia Việt Nam đã ghi: có thể áp dụng công ước Warsaw và giới hạn trách nhiệm là 250 Francs như quy định của công ước này.

B QUYỀN HẠN, NGHĨA VỤ CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG/ NGƯỜI NHẬN HÀNG

Theo công ước Warsaw, tùy theo nghĩa vụ nêu trong hợp đồng, người gửi hàng có quyền định đoạt hàng hóa bằng cách lấy hàng tại sân bay đi hay đến, hoặc giữ hàng lại trong hành trình vận chuyển tại bất cứ nơi dừng dọc đường nào, hoặc yêu cầu giao tại nơi đến hay trong hành trình cho một người khác mà người nhận có tên trong vận đơn hoặc yêu cầu vận chuyển trở lại sân bay khởi hành.

Tuy nhiên, quyền này phải được thực hiện như thế nào đó để không tổn hại đến quyền lợi của người chuyên chở hoặc người gửi hàng khác. Song người gửi hàng cũng có thể được yêu cầu trả chi phí mà người chuyên chở đã chi để thực hiện lệnh của mình.

Khi hàng hóa tới nơi đến, người nhận hàng được quyền yêu cầu người chuyên chở trao cho mình vận đơn và hàng hóa khi đã thanh toán các chi phí phù hợp với những điều kiện trong vận đơn.

Người gửi hàng chịu trách nhiệm về sự chính xác của các chi tiết và lời khai có liên quan đến hàng hóa ghi trong vận đơn hàng không. Nếu các chi tiết và lời khai đó không chính xác, không đầy đủ, người gửi hàng chịu trách nhiệm với người chuyên chở về mọi thiệt hại xảy ra.

Nếu người chuyên chở thừa nhận mất hàng hoặc nếu hàng hóa không tới sau 7 ngày kể từ ngày lẽ ra hàng phải tới, người nhận hàng có quyền đòi bồi thường theo hợp đồng chuyên chở.

Những quy định trên được thể hiện trong luật hàng không dân dụng Việt Nam.

2 TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHUYÊN CHỖ

Công ước đã thông qua hệ thống trách nhiệm dựa trên nguyên tắc “coi là có lỗi” (Presumed Fault) nghĩa là trong trường hợp mất mát hay hư hỏng hàng hóa xảy ra trong vận chuyển hàng không, người chuyên chở chịu trách nhiệm trừ khi anh ta chứng minh được anh ta và người làm công và đại lý của anh ta tiến hành tất cả những biện pháp cần thiết để tránh hư hỏng hay do không thể nào tiến hành các biện pháp đó được.

Nghị định thư Montreal số 4 tìm cách đưa vào hệ thống trách nhiệm nghiêm ngặt thay cho trách nhiệm dựa trên lỗi lầm, nhưng nghị định thư này chưa có hiệu lực.

Những điều khoản chính có liên quan đến trách nhiệm của người chuyên chở như sau:

- Nhằm định ra trách nhiệm của người chuyên chở theo hệ thống đã đề cập ở trên, việc vận chuyển hàng không bao gồm thời gian mà người chuyên chở chịu trách nhiệm về hàng hóa dù là ở sân bay hay trên máy bay

hay bất cứ ở chỗ nào. Tuy vậy thời gian này không mở rộng ra cho việc vận chuyển bằng đường bộ, đường biển hay đường sông được thực hiện ngoài khu vực sân bay trừ khi việc chuyên chở như thế phù hợp với hợp đồng chuyên chở bằng đường hàng không.

- Người chuyên chở chịu trách nhiệm về hư hỏng xảy ra do chậm giao hàng trong khi vận chuyển bằng máy bay.

- Trong trường hợp hư hỏng, sau khi phát hiện hư hỏng, người nhận hàng phải khiếu nại người chuyên chở ngay và chậm nhất trong vòng 14 ngày kể từ ngày nhận hàng.

- Trong trường hợp hàng chậm giao, phải gửi khiếu nại chậm nhất trong vòng 21 ngày kể từ ngày hàng nằm trong sự định đoạt của người nhận hàng.

- Trường hợp mất mát, hư hỏng hay chậm trễ đối với hàng hóa, trách nhiệm người chuyên chở được giới hạn là 17 SDR cho một ký hàng hỏng / mất (1SDR=1,3457 USD, năm 1998).

- Việc kiện đòi bồi thường tổn thất theo sự lựa chọn của bên nguyên (thường là người nhận hàng) được đưa ra tại nước của bên ký hợp đồng, hoặc nơi tòa xử kiện là nơi mà người chuyên chở thường trú hay nơi hoạt động kinh doanh chính của anh ta hay nơi ký hợp đồng chuyên chở hoặc đưa ra tòa xét xử tại nơi hàng đến.

- Thời hạn giới hạn của việc thưa kiện về tổn thất hàng là 2 năm, được tính từ ngày hàng đến tại điểm đến hay từ ngày mà lễ ra máy bay phải đến hoặc ngày việc chuyên chở chấm dứt.

3 NGƯỜI CHUYÊN CHỖ THỰC SỰ VÀ NGƯỜI THẦU CHUYÊN CHỖ

Khi máy bay là máy bay cho thuê, người thuê đã ký hợp đồng nhận chuyên chở với người gửi hàng hay người giao nhận và cấp chứng từ vận

tải, trở thành người thầu chuyên chở, trong khi đó chủ máy bay trở thành người chuyên chở thực thụ.

Địa vị pháp lý tương ứng của họ đã được nêu rõ trong công ước Guadala Jara, có hiệu lực vào năm 1961. Công ước này nêu ra là: cả hai bên người chuyên chở (theo hợp đồng) và người vận chuyển thực sự đều chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng nhưng khi có quá trình vận chuyển liên tiếp, người thầu chuyên chở chịu trách nhiệm toàn bộ quá trình vận tải, trong khi đó người chuyên chở thật sự chỉ chịu trách nhiệm đoạn đường anh ta thực hiện.

Trong trường hợp khiếu nại người chuyên chở, người khiếu nại có thể lựa chọn hoặc là kiện cả người thầu chuyên chở và người chuyên chở thật sự, hoặc kiện riêng từng người một.

IV CHỨNG TỪ TRONG VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

Những chứng từ thường dùng trong vận tải hàng không là:

- Vận đơn hàng không -Vận đơn chủ (Master Air Waybill)/ Vận đơn nhà (House Air Waybill).
- Thư chỉ dẫn của người gửi hàng.
- Hóa đơn thương mại.
- Tờ khai của người gửi hàng về hàng nguy hiểm.
- Giấy chứng nhận về súc vật sống.
- Giấy chứng nhận về vũ khí đạn dược.

1 VẬN ĐƠN HÀNG KHÔNG (AIR WAYBILL)

Là một chứng từ được người gửi hàng hay người thay mặt họ lập ra và được giao cho hãng hàng không cùng với hàng hóa.

A CHỨC NĂNG CỦA VẬN ĐƠN HÀNG KHÔNG

Chức năng chủ yếu là:

- Hợp đồng chuyên chở.
 - ✓ Nó là bằng chứng của hợp đồng chuyên chở đường hàng không được lập giữa người chuyên chở và người gửi hàng. Hợp đồng được người gửi hàng hay đại lý của anh ta và cũng có thể là do người chuyên chở hay đại lý của anh ta ký.
 - ✓ Trong trường hợp một đại lý cùng một lúc vừa thay mặt người gửi hàng, vừa thay mặt người chuyên chở thì vận đơn hàng không phải ký 2 lần.
- Bằng chứng việc nhận hàng: nó là giấy biên nhận về hàng hóa đã được giao cho người chuyên chở, chứng minh việc giao lô hàng trong điều kiện hoàn hảo trừ phi có ghi nhận xét khác và cũng chứng minh là những chỉ dẫn giao hàng trong nội dung của thư chỉ dẫn của người gửi hàng đã được chấp nhận.
- Hóa đơn cước phí: nó được dùng làm hóa đơn vì nó có thể chỉ ra những chi phí mà người nhận hàng phải thanh toán, những chi phí còn nợ của người chuyên chở.
- Giấy chứng nhận bảo hiểm: vận đơn hàng không cũng có thể được dùng như là một giấy chứng nhận về mục đích bảo hiểm nếu như người chuyên chở có khả năng bảo hiểm chuyển hàng và được người gửi hàng yêu cầu.
- Giấy hải quan: vận đơn hàng không được dùng như một chứng từ cơ bản để xuất trình khai hải quan.
- Là hướng dẫn đối với nhân viên hàng không.

✓ Vận đơn hàng không được dùng như một bản hướng dẫn đối với nhân viên của người chuyên chở vì nó tạo thuận lợi cho việc làm hàng, gửi và giao hàng. Nó bao gồm những chỉ dẫn là: hàng sẽ gửi cho ai, đi đâu và ai thanh toán tiền cước nếu như việc thanh toán sẽ thực hiện vào lúc giao hàng. Nó đi kèm với hàng hóa để dễ nhận biết hàng.

✓ Theo luật hàng không dân dụng Việt Nam, nội dung chủ yếu của vận đơn hàng không là: chứng từ vận chuyển hàng hóa và là bằng chứng của việc ký kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng máy bay, về điều kiện của hợp đồng và việc đã tiếp nhận hàng hóa để vận chuyển (Điều 60).

B NỘI DUNG CỦA VẬN ĐƠN HÀNG KHÔNG

Một vận đơn hàng không thường bao gồm những chi tiết sau:

- Tên sân bay xuất phát (ghi mã 3 chữ theo IATA của sân bay thành phố xuất phát phải điền vào trên đầu, ví dụ sân bay Tân Sơn Nhất là SGN, sân bay Hà Nội là HAN).
- Tên và địa chỉ của người gửi hàng.
- Số tài khoản của người gửi hàng (dành cho người chuyên chở cấp vận đơn).
- Tên và địa chỉ của người nhận hàng.
- Số tài khoản của người nhận hàng (dành cho người chuyên chở giao hàng).
- Đại lý của người chuyên chở cấp vận đơn, tên và thành phố.
- Mã số IATA của đại lý.
- Số tài khoản của đại lý của người chuyên chở cấp vận đơn.

- Tên sân bay xuất phát và tuyến bay cần đi (địa chỉ của người chuyên chở thứ nhất và tuyến đường được yêu cầu đối với người chuyên chở thứ nhất).
- Thông tin về thanh toán (thanh toán bằng séc, chuyển khoản hay tiền mặt...).
- Tuyến đường và nơi đến (chỉ dùng khi qua một điểm chuyển tải có trên một người chuyên chở tham gia).
- Loại tiền thanh toán (ghi mã 3 chữ của loại tiền, ví dụ đô la Mỹ ghi là USD, đô la Hồng Kông ghi là HKD...).
- Mã thanh toán – Charge Code (nêu lên phương thức thanh toán như nhờ thu tiền mặt, nhờ thu tín dụng, thanh toán trước bằng tiền mặt. Ví dụ cước trả sau (Collect) ghi là CP, cước trả trước (Prepaid) ghi là PP...).
- Phí tính theo trọng lượng (Weight Charge) hoặc trị giá (Valuation Charge), trả trước/ trả sau.
- Tất cả những chi phí khác ở nơi gốc, trả trước / trả sau.
- Trị giá khai báo dành cho việc chuyên chở. Người gửi hàng khai báo giá trị hàng hóa cho việc chuyên chở. Nếu không khai báo trị giá thì ghi tắt NVD (No Value Declared -- không khai báo).
- Trị giá khai để làm thủ tục hải quan.
- Sân bay đến.
- Chuyển bay, ngày bay (chỉ dùng cho người chuyên chở).
- Số tiền bảo hiểm.
- Thông tin về bốc dỡ hàng (những chi tiết như là tên và địa chỉ của bất cứ người nào ngoài người nhận hàng cần phải được thông báo khi hàng đến, số vận đơn gốc trong trường hợp chuyển hàng được gửi trả lại bằng

một vận đơn mới do không giao được, số và tính chất của bất kì chứng từ nào đi kèm với vận đơn đến sân bay đích. số và ký hiệu của những kiện hàng và phương pháp đóng gói và những chỉ dẫn làm hàng đặc biệt khác cần phải thực hiện).

- Các chi tiết về hàng: số kiện / chiếc, trọng lượng cả bì, bậc cước, mã số hàng hóa, trọng lượng tính cước, bậc cước / cước phí.

- Tính chất, số lượng hàng (bao gồm cả kích cỡ hay thể tích).

- Cước tính theo khối lượng – trả trước / trả sau.

- Cước tính theo trị giá trả trước / trả sau.

- Những chi phí khác (trừ cước trọng lượng và cước tính theo giá trị) như là phí giám định lắp ráp, phí vận đơn, phí khai báo và phí làm hàng được tính cả ở nơi đi và nơi đến, phí tạm ứng, phí bốc xếp hàng, thuế và những khoản linh tinh khác.

Toàn bộ chi phí khác trả cho:

- Đại lý – trả trước / trả sau.

- Người chuyên chở trả trước / trả sau.

- Giấy xác nhận của người gửi hàng về sự chính xác của những chi tiết hàng hóa và việc chấp thuận những điều kiện chuyên chở của người chuyên chở với chữ ký của người gửi hàng hay đại lý của người gửi hàng.

- Ngày và địa điểm thực hiện vận đơn hàng không, dưới là chữ ký của người chuyên chở cấp vận đơn hay đại lý của người chuyên chở.

Không đòi hỏi tất cả những chi tiết trên phải ghi trong vận đơn hàng không và cũng không phản đối bổ sung thêm chi tiết khác có thể áp dụng đối với chuyển giao hàng.

Chính trách nhiệm của người gửi hàng là lập vận đơn hàng không và đính kèm với các chứng từ khác cần thiết và phù hợp với những thủ tục về hải quan, kiểm soát...Anh ta chịu trách nhiệm về sự chính xác của những chi tiết và những lời khai có liên quan đến hàng hóa mà anh ta đưa vào vận đơn hàng không. Ngành hàng không đã thông qua một khuôn mẫu tiêu chuẩn về chứng từ phù hợp với việc giao lưu trong nước và quốc tế.

Chứng từ tiêu chuẩn được thiết kế phù hợp tiêu chuẩn chứng từ vận tải trên toàn thế giới và có thể ghi bằng tay hay bằng phương tiện điện tử.

C PHÂN PHỐI VẬN ĐƠN

Vận đơn hàng không được lập thành 3 bản gốc, và tối thiểu là 6 bản và tối đa là 11 bản sao.

- Bản gốc số 1 màu xanh lá cây dành cho người chuyên chở.
- Bản gốc số 2 màu hồng dành cho người nhận.
- Bản gốc số 3 màu xanh lơ dành cho người gửi hàng.

Số lượng các bản sao nhiều hay ít tùy theo sự cần thiết, ít nhất có 1 bản màu vàng dùng làm biên nhận hàng do người chuyên chở cuối cùng giữ sau khi giao hàng. Các bản copy màu trắng dành cho đại lý lập vận đơn, cho sân bay đích, cho người chuyên chở thứ nhất, thứ hai, thứ ba...

Mặt sau của vận đơn hàng không là các điều kiện của hợp đồng.

2 THƯ CHỈ DẪN CỦA NGƯỜI GỬI HÀNG

Là những chứng từ do người gửi hàng cung cấp những chi tiết và những chỉ dẫn liên quan đến một lô hàng gửi đi.

Người gửi hàng ký vào những chứng từ này nhằm ủy quyền cho đại lý thay mặt mình lập vận đơn và xác nhận là nội dung đã được khai báo đầy đủ.

3 HÓA ĐƠN THUỞNG MẠI

Là loại chứng từ do người bán cung cấp cho người mua. Cơ quan hải quan và nơi đến thường sử dụng những chứng từ này để xác định giá trị hàng hóa làm cơ sở tính thuế. Nó cũng được dùng làm cơ sở cho chứng từ lãnh sự.

Có những chứng từ khác mà người gửi hàng ký và trao cho người chuyên chở như giấy chứng nhận của người gửi hàng về súc vật sống, tờ khai của người gửi hàng về hàng nguy hiểm, chứng nhận của người gửi hàng về vũ khí đạn dược.

Một vấn đề quan trọng về chứng từ là mối quan hệ giữa vận đơn chủ (Master Airway Bill) với vận đơn nhà (House Airway Bill) sẽ được đề cập trong phần đại lý hàng hóa hàng không.

V ĐẠI LÝ HÀNG HÓA HÀNG KHÔNG

Đại lý hàng hóa hàng không là những người trung gian giữa một bên là người gửi hàng / người nhận hàng và một bên là người chuyên chở - những hãng hàng không.

Những người trung gian này chủ yếu có 2 loại:

- Đại lý hàng hóa IATA: là đại lý giao nhận được những hãng hàng không thuộc IATA và IATA chấp nhận thay mặt họ.
- Người giao nhận hàng hóa hàng không: có thể là đại lý IATA hay không là đại lý IATA, thường chuyên về dịch vụ gom hàng.

1 ĐẠI LÝ HÀNG HÓA IATA (IATA CARGO AGENT)

Đại lý hàng hóa IATA là đại lý giao nhận được IATA đăng ký làm đại lý cho các hãng hàng không thuộc IATA. Những dịch vụ mà đại lý IATA cung cấp được trình bày dưới đây.

A ĐỐI VỚI NGƯỜI GỬI HÀNG

- Cung cấp phương tiện cho việc tiếp nhận hay thu gom các lô hàng xuất khẩu.
- Chuẩn bị các chứng từ, lập vận đơn hàng không, trong đó tính đủ các chi phí và bảo đảm cho các hóa đơn và chứng từ thương mại đáp ứng mọi yêu cầu của việc vận chuyển hàng không và của cơ quan hải quan.
- Kiểm tra giấy phép xuất nhập khẩu có đầy đủ và hoàn toàn phù hợp với luật lệ quốc gia không.
- Bảo đảm là giấy chứng nhận đóng gói do người xuất khẩu cung cấp phù hợp với thể lệ của IATA và luật lệ quốc gia.
- Thu xếp lưu khoang máy bay với các hãng hàng không và định lịch giao hàng tại sân bay.
- Lo thu xếp bảo hiểm theo yêu cầu khách hàng.
- Theo dõi việc di chuyển hàng.

Ngoài ra đại lý hàng không có thể hoạt động như tư vấn cho người gửi hàng / người xuất khẩu về mọi vấn đề liên quan đến việc thúc đẩy công việc kinh doanh.

Người đại lý thu của khách hàng cước phí hàng không và các phí dịch vụ khác đã thực hiện phục vụ khách hàng.

B ĐỐI VỚI HÃNG HÀNG KHÔNG

Đại lý hàng hóa hàng không phải giao các lô hàng cho hãng hàng không trong điều kiện hàng sẵn sàng để vận chuyển, để hưởng hoa hồng.

Người đại lý phải làm những việc sau:

- Phát hành vận đơn hàng không với những chi tiết phù hợp với chỉ dẫn của người gửi hàng.
- Hoàn thành mọi chứng từ đi kèm vận đơn hàng không và kiểm tra những chứng từ đó cho mỗi lô hàng.
- Ghi mã chữ tên và địa chỉ của người nhận hàng trên tất cả các kiện của mỗi lô hàng.
- Kiểm tra việc đóng gói các lô hàng, để kiện hàng chịu được điều kiện bốc dỡ thông thường. Riêng hàng nguy hiểm và tươi sống phải đóng gói theo các quy tắc hiện hành.
- Dán nhãn bao bì cho hàng hóa. Riêng đối với hàng đặc biệt như hàng mau hỏng, nguy hiểm, súc vật sống.... phải dán nhãn tiêu chuẩn.

Dại lý hàng hóa IATA được hưởng khoản hoa hồng đối với hàng xuất do hãng hàng không trả, thường là 5% tính trên cước phí chuyên chở.

TIÊU CHUẨN ĐẠI LÝ IATA

Để đăng ký làm đại lý IATA người giao nhận phải đáp ứng những tiêu chuẩn sau:

- Chứng minh có khả năng phát triển dịch vụ hàng hóa hàng không.
- Có cơ sở vật chất cần thiết, có nơi làm việc thích hợp.
- Có đội ngũ nhân viên thạo việc, với ít nhất 2 chuyên viên đủ trình độ làm hàng nguy hiểm, đã tốt nghiệp các khóa học của IATA.
- Có đủ khả năng tài chính.

Thông qua các hãng hàng không quốc gia, mỗi nước sẽ cung cấp cho cơ quan điều tra cơ bản đề báo cáo về việc đại lý có phù hợp với tiêu chuẩn

đã có hay không. Trong trường hợp vi phạm quy tắc của IATA, chứng nhận đại lý có thể bị một Ủy ban trọng tài rút lại.

Khi đã được công nhận làm đại lý hàng hóa cho IATA và được các hãng hàng không trong IATA chỉ định làm đại lý, thì đại lý thay mặt các hãng hàng không tiếp thị nguồn hàng cho hãng. Hai bên, hãng hàng không và đại lý cần phải cùng nhau hợp tác để thực hiện tốt kế hoạch chuyên chở.

2 NGƯỜI GIAO NHẬN HÀNG HÓA HÀNG KHÔNG (AIRFREIGHT FORWARDER)

Người giao nhận có thể là đại lý của IATA và cũng có thể là một người gom hàng (Consolidator). Ngoài những dịch vụ của một đại lý IATA, người giao nhận còn làm các dịch vụ được trình bày sau đây.

A GOM HÀNG (CONSOLIDATION/ GROUPAGE)

Là tập trung một số hàng lẻ, gom lại thành một lô hàng lớn gửi đi cùng một địa điểm theo cùng một vận đơn hàng không (Master Airway Bill). Khi hàng đến đích, đại lý của họ sẽ thu xếp để nhận lô hàng đó, chia lẻ phân phát cho từng người nhận hàng (Real Consignee). Đại lý này gọi là đại lý chia lẻ (Break Bull Agent).

Thực hiện dịch vụ gom hàng, người giao nhận có lợi là thu được khoản chênh lệch đáng kể do hãng hàng không có chính sách giá thấp cho những lô hàng lớn.

Ví dụ: nếu gửi lẻ 10 lô hàng, mỗi lô có trọng lượng 60kg, giá cước của hãng hàng không áp dụng trong trường hợp này là 50 francs/1kg thì tổng cước sẽ phải trả là:

$$600\text{kg} \times 50 \text{ francs} = 30.000 \text{ francs}$$

Song nếu gom lại thành một lô hàng lớn có tổng trọng lượng là 600kg với giá cước của hãng hàng không áp dụng cho trọng lượng này là 25 francs/kg, thì tổng cước sẽ chỉ phải trả là:

$$600 \text{ kg} \times 25 \text{ francs} = 15.000 \text{ francs.}$$

Giả sử người giao nhận chỉ bán 43 francs/kg thì người gửi hàng tiết kiệm được mỗi lô:

$$60 \text{ kg} \times (50 - 43) \text{ francs} = 420 \text{ francs}$$

Và người giao nhận được hưởng một khoản chênh lệch:

$$600 \text{ kg} \times (43 - 25) \text{ francs} = 10.800 \text{ francs}$$

Như trên ta thấy, do việc gom hàng, người giao nhận được hưởng giá cước thấp hơn của hãng hàng không cho những lô hàng lớn. Anh ta chuyển một phần lợi cho người gửi hàng, chào họ giá cước thấp hơn giá mà người gửi hàng thường trả cho hãng hàng không, phần còn lại là để bù đắp chi phí của mình và lợi nhuận.

Vì thế người giao nhận hàng không có thể đưa ra bản giá cước riêng của mình khi anh ta làm dịch vụ gom hàng.

Thủ tục về gom hàng như sau:

- Hãng hàng không sẽ cấp vận đơn chủ (Master Airway Bill - viết tắt là MAWB) cho cả lô hàng, ghi địa chỉ người nhận hàng là đại lý chia lẻ.
- Người giao nhận lập vận đơn riêng của mình, vận đơn nhà (House Airway Bill - viết tắt là HAWB) cho từng lô hàng lẻ, giao cho từng người gửi hàng. Toàn bộ HAWB cùng bản lược khai hàng (Cargo Manifest) gửi kèm theo MAWB cùng với chuyến bay để đại lý tại nơi đến nhận hàng và chia lẻ hàng, phân phát cho người nhận.

Trách nhiệm của người giao nhận hàng không chưa chấm dứt khi giao lô hàng cho hãng hàng không ở sân bay xuất phát, mà còn kéo dài cho đến khi hãng hàng không giao hàng tại sân bay đích. Và nếu có yêu cầu, trách nhiệm này còn kéo dài cho đến khi hàng được giao cho người nhập khẩu bằng phương thức vận tải bộ.

Người gom hàng có thể thực hiện hai vai trò:

- Một là, vai trò của người chuyên chở, chịu trách nhiệm với người gửi là bên ủy thác vận tải hàng.
- Hai là, vai trò của bên chủ hàng đối với hãng hàng không là người chuyên chở cả lô hàng trên.

B DỊCH VỤ KHÁC VỀ HÀNG XUẤT – NHẬP KHẨU

Đối với hàng xuất khẩu: người giao nhận hàng không có thể cung cấp thêm cho giao lưu hàng xuất khẩu những dịch vụ sau:

- Giám sát việc đi chuyển của hàng hóa bao gồm chuyển tải, chuyển tiếp đến đích.
- Cung cấp lô hàng lớn để thuê cả hoặc một phần máy bay.
- Dán nhãn (Label) mang số MAWB và HAWB lên từng kiện hàng.
- Xếp hàng vào container máy bay để giao cho hãng hàng không.
- Thu hồi thuế, phí trước đã nộp khi tạm nhập, nay tái xuất.

Đối với hàng nhập khẩu: người giao nhận hàng không cũng có thể cung cấp những dịch vụ liên quan đến hàng nhập hoặc thông qua chi nhánh của họ ở nước ngoài hay qua thỏa thuận với đại lý bản xứ. Những dịch vụ này bao gồm:

- Thu xếp việc dỡ hàng chia lẻ.
- Thu xếp việc khai báo hải quan và giao hàng.
- Ứng tiền thanh toán thuế, phí cho khách hàng.
- Thực hiện lập lại chứng từ về hàng tái xuất.
- Thực hiện việc trung chuyển trong nước đến địa điểm khai báo cuối cùng.
- Lo thu xếp xin giảm các khoản thuế, phí cho hàng nhập khẩu trước đây đã xuất (hàng tái nhập).

VI SƠ LƯỢC VỀ MÁY BAY, SỰ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG VÀ THIẾT BỊ CHẤT HÀNG MÁY BAY, GIÁ CƯỚC HÀNG KHÔNG

1 CÁC LOẠI MÁY BAY

Máy bay vận chuyển hàng hóa có thể là một trong những loại sau đây:

- Máy bay chở khách (Passenger Aircraft): hàng được chở ở khoang bụng (Belly) của máy bay trong khi hành khách được chở ở khoang chính. Hầu hết các hãng hàng không sử dụng loại máy bay này để chở hàng. Số lượng hàng hóa trên một chuyến bay bị hạn chế nhưng có những thuận lợi là số chuyến nhiều hơn kết hợp được cước chở hàng và chở khách để định ra được lợi tức thu nhập.

- Máy bay chở hàng (Freighter): loại này chở hàng và thường được dùng bổ sung cho máy bay chở khách. Nó có thuận lợi là có thể chở được những lô hàng lớn và xếp được những loại hàng có kích thước đặc biệt, nhưng đồng thời phí kinh doanh cao. Vì thế, loại máy bay này chủ yếu là do

các hãng hàng không có cơ sở công nghiệp và kinh tế mạnh ở trong nước mới sử dụng.

- Máy bay chở kết hợp (Mixed/Combined Aircraft): máy bay này có thể chở hành khách và hàng hóa trên khoang chính và thêm hàng trong khoang bụng. Vì vậy nó tạo ra sự cơ động đối với việc điều chỉnh khả năng chở hàng cho phù hợp với nhu cầu.

2 NHỮNG ĐIỂM ĐẶC BIỆT VỀ XẾP HÀNG MÁY BAY

A SỨC CHỞ (PAYLOAD)

Có giới hạn tối đa về trọng tải mà mỗi chiếc máy bay có thể an toàn. Giới hạn này được các nhà chế tạo máy bay quyết định và được gọi là trọng lượng cất cánh cơ cấu tối đa hay thiết kế tối đa. Có thể chia thành:

- Trọng lượng của máy bay rỗng – con số không thay đổi đối với chiếc máy bay riêng biệt (1).
- Lượng chất đốt lúc khởi hành sẽ khác nhau theo tính chất của chuyến bay (2).
- Khả năng chuyên chở đối với một máy bay riêng biệt (3).
- Sức chở (sức chở hữu ích đối với máy bay chở khách hay chở hàng), nghĩa là $(3) - (1 + 2)$.

Theo những điều kiện tối ưu, một máy bay riêng biệt có thể có sức chở giới hạn tối đa và được quyết định bởi các nhà chế tạo máy bay. Đó là trọng lượng cất cánh tối đa trừ đi trọng lượng máy bay và nhiên liệu trên máy bay.

Tuy nhiên trọng tải tối đa cất cánh có thể giảm bớt khi tính đến điều kiện hoạt động thực tế (như gió, nhiệt độ, đường sân bay...).

B THIẾT BỊ CHẤT HÀNG THEO ĐƠN VỊ - UNIT LOAD DEVICES (ULD)

Để cải tiến việc xếp hàng với khối lượng lớn hơn, người ta thấy cần chứa hàng vào những đơn vị lớn như pallet, container là những phương tiện được coi là những bộ phận có thể di chuyển được của cấu trúc máy bay và do đó lúc nào cũng phải có điều kiện thao tác hoàn hảo.

Nhằm mục đích đó, sàn của hầm bay của boong máy bay được trang bị những khay lăn và hệ thống kiểm giữ thích hợp.

Hầu hết những thiết bị chất hàng theo đơn vị (ULD) hiện đang sử dụng là đơn vị dùng ở máy bay.

Một ULD của máy bay trực tiếp thích ứng với hệ thống chất và kiểm giữ của máy bay. Một vài loại đáp ứng yêu cầu kiểm giữ không phải dùng thiết bị phụ. Thiết bị này được thiết kế chế tạo theo tiêu chuẩn rất chính xác, nên trở thành một bộ phận cấu thành của máy bay. Thiết bị có thể là:

- Phối hợp của các thành phần:
 - ✓ Pallet máy bay và lưới.
 - ✓ Pallet máy bay, lưới và Igloo (mũi chụp hàng), hoặc
- Một thiết bị có cấu trúc đầy đủ:
 - ✓ Container hàng boong dưới.
 - ✓ Container hàng boong chính.
 - ✓ Bộ Igloo cấu trúc.

Những hạn chế đối với hàng rời xếp trong khoang nói trên cũng là hạn chế đối với hàng đơn vị và các máy bay đều có giới hạn cấu trúc quyết

định trọng lượng tối đa được phép đóng container và pallet, những hạn chế về chuyên chở hàng nguy hiểm, súc vật sống...

- Pallet máy bay: pallet là một tấm bục phẳng thiết lập theo tiêu chuẩn. Trên đó hàng được tập hợp, chằng buộc lại bằng lưới và igloo để sau đó chốt vào trong máy bay. Dùng thiết bị này có thể xếp dỡ nhanh trên hệ thống băng chuyền và kiểm giữ của máy bay thích hợp. Phần lớn pallet máy bay là ở kích cỡ tiêu chuẩn, thường không dày quá 1inch (25mm) và có rãnh quanh rìa để chằng lưới.

- Igloo: một igloo cấu trúc là một cái vỏ cứng không đáy, mở phía trước, làm bằng sợi thủy tinh, hợp kim hoặc vật liệu khác thích hợp. Độ dốc phù hợp với vỏ khung máy bay. Nó phủ lên khu vực hữu dụng tối đa của một pallet máy bay gắn với nó. Cái vỏ này dùng phối hợp với một bộ lưới và pallet máy bay. Khi vỏ igloo được cấu trúc gắn liền với pallet thành một đơn vị đơn nhất để giữ hàng không phải dùng lưới thì gọi là igloo cấu trúc.

Container: container cũng tương tự như igloo cấu trúc và có thể chia ra các loại sau:

- ✓ Container liên phương thức: container 20 hay 40 feet với chiều rộng và chiều cao 8 feet. Loại này chỉ có thể xếp trên khoang chính hoặc máy bay chở hàng hỗn hợp thân rộng.

- ✓ Container khoang chính: chỉ được xếp trên khoang chính của máy bay chở hàng hay hỗn hợp.

- ✓ Container khoang thấp: chỉ có thể xếp ở khoang thấp (khoang ULD) của máy bay thân rộng. Container khoang thấp cỡ lớn sử dụng cả chiều rộng của khoang ULD, còn container cỡ nhỏ có thể xếp 2 chiếc bên nhau. Chiều cao của container khoang thấp này không được quá 64 inch (163 cm).

- Những thiết bị ULD có chứng nhận và không chứng nhận: ULD của máy bay có thể xếp thành 2 loại:

✓ Loại có giấy chứng nhận: là một thiết bị được cơ quan có thẩm quyền của chính phủ về an toàn máy bay cấp chứng chỉ cho nhà chế tạo. Một ULD có chứng nhận đáp ứng yêu cầu an toàn cho máy bay chở nó và phải được giữ gìn trong trạng thái an toàn trong suốt thời gian phục vụ. Loại này có thể được coi như khoang máy bay có thể di chuyển được, cấu trúc đủ sức ngăn giữ hàng hóa, bảo vệ an toàn các hệ thống và cấu trúc của máy bay.

✓ Loại không có giấy chứng nhận: là thiết bị không có giấy chứng nhận của cơ quan có thẩm quyền. Phần lớn các loại này có thể không được coi là khoang máy bay di chuyển được vì nó không đáp ứng khả năng cấu trúc của máy bay nhưng đáp ứng được tất cả mọi hoàn cảnh làm hàng dưới đất. ULD không có giấy chứng nhận chỉ được phép chở trên một số loại máy bay nhất định, một số khoang nhất định. Nó bị cấm chở trên khoang chính của máy bay chở hàng hay "combined". Khi được phép chở ở khoang dưới thì trần và tường của khoang phải được gia cố đầy đủ để giữ cả container và hàng.

3 PHƯƠNG TIỆN LÀM HÀNG HÓA HÀNG KHÔNG

Hiệu quả của phương tiện hàng không phụ thuộc nhiều vào phương tiện làm hàng, bao gồm phương tiện lưu kho, chuyển, xếp, dỡ hàng hóa.

Những loại phương tiện có sẵn tại bất kỳ sân bay nào là một trong những nhân tố ảnh hưởng đến việc lựa chọn tuyến đường.

Đặc biệt là đối với những loại hàng lớn hoặc nặng, cần những thiết bị xếp dỡ đặc biệt, một số loại hàng hóa nhất định có thể được lưu kho theo những điều kiện riêng biệt trước khi gửi đi, trong chuyển tải hay sau khi tới nơi, những loại hàng khác như súc vật sống cần phải có sự chăm sóc đặc biệt.

Phương tiện làm hàng giữa các sân bay cũng khác nhau, phụ thuộc chủ yếu vào địa thế của sân bay và lực lượng hàng hóa.

Những phương tiện chủ yếu thường có tại các sân bay, nói chung có thể chia ra những loại sau:

- Những phương tiện xếp lên, dỡ xuống khỏi máy bay.
- Phương tiện vận tải hàng đến và rời khỏi máy bay.
- Kho bãi để lưu tạm thời và kiểm tra hải quan.

Chất lượng và số lượng của từng loại phương tiện này phụ thuộc rất nhiều vào kích cỡ sân bay và công việc đại lý cung ứng phương tiện.

Cơ quan sân bay, công ty làm hàng hay hãng máy bay có thể cung cấp tất cả hay bất cứ một thứ nào trong những phương tiện này, phụ thuộc vào những điều kiện địa phương và luật lệ của chính phủ.

A XẾP HÀNG VÀ DỠ HÀNG

Máy bay có thân hẹp hoạt động dịch vụ chở khách có thể chở một số tấn hàng trong những khoang thường nằm ở dưới khoang hành khách. Những kiện hàng được xếp riêng lẻ và ghim chặt trong khoang, hình dáng và kích cỡ của nó đòi hỏi dùng lao động chân tay truyền thống.

Thế hệ mới về máy bay có thân lớn hơn, được thiết kế ngay từ đầu để chở được nhiều hành khách, hàng bưu điện và hàng hóa đơn. Những đặc điểm của thiết kế mới bao gồm sự thay đổi cách nhìn về phương diện xếp hàng của máy bay nhằm tránh thời gian xếp dỡ hàng lâu tại sân bay. Sự thay đổi này thường được đề cập như việc sử dụng ULD đã nói trên, ULD tạo thành một bộ phận của thiết bị thao tác tiêu chuẩn của máy bay và được tạo dáng thích hợp cho máy bay. Thiết bị này được hãng hàng không hay đại lý được ủy quyền xếp đầy hàng tại bãi đóng hàng và sau đó được xếp từng chiếc định vị và giữ chắc trong khoang máy bay.

Tất cả những máy bay chở hàng (Freighter) là những máy bay có thể được chuyển đổi thành hay có thể được chuyển đổi để sử dụng cabin chính

vào việc chuyên chở hàng hóa. Điều này có thể được thực hiện bằng cách dùng cơ giới thay những ghế ngồi... bằng thiết bị có thể sắp đặt và giữ chắc một số ULD. Toàn thể hoạt động luân chuyển của một máy bay bao gồm trả khách, dỡ hành lý, bưu kiện hàng hóa, lương thực, thực phẩm thừa, tiếp nhiên liệu, làm vệ sinh cabin, kiểm tra máy móc, lấy hành khách, hành lý, bưu kiện, hàng hóa và thức ăn tươi. Thông thường những hoạt động này phải được hoàn thành trong một thời gian tương đối ngắn, đôi khi dưới một tiếng đồng hồ nên đòi hỏi phải có sự phối hợp kịp thời, đặc biệt về việc di chuyển phương tiện.

Những khó khăn trong việc xếp dỡ: dù chỉ một kiện hàng thôi cũng có thể gây chậm trễ và gián kế hoạch xếp hàng. Đây là một phần lý do tại sao vấn đề cơ bản là hàng hóa không phải chuẩn bị và giao trước một khoảng thời gian nhất định trước khi chuyến bay xuất phát. Thời gian do hãng hàng không qui định và tùy theo điều kiện địa phương khác nhau nhưng thường được đề cập đến là giờ hết hạn (Close Out Time).

B VẬN TẢI

Loại máy bay sẽ nói lên loại phương tiện và thiết bị sẽ được sử dụng trong khâu bốc xếp. Những loại này thường được thiết kế đặc biệt cho công việc.

Có máy bay đòi hỏi phải vận chuyển và đặt vào khoang những kiện riêng biệt, trong khi đó những loại khác lại yêu cầu đưa đến những đơn vị gộp hàng nặng tới 4 tấn một và nâng lên sàn cao của máy bay.

C NHỮNG PHƯƠNG TIỆN LÀM TẠI BÃI LÀM HÀNG

Cơ quan sân bay hay hãng hàng không xây dựng bãi làm hàng trên một khu vực được định sẵn. Mục đích là cung cấp chỗ để cho những lô hàng có thể được lưu kho tạm thời trong khi tập hợp hàng hay hoàn thành thủ tục hải quan sau khi hàng từ nước ngoài đến.

Việc làm hàng khi rời khỏi hoặc đưa vào trong nước thường được thực hiện ở ga hàng không, nếu không phải làm toàn bộ cũng làm một phần ở kho hải quan. Ga hàng không thường được gọi là Land Side (phía đất), là nơi các nhà xuất khẩu / nhập khẩu hay đại lý của họ giao hàng; thu thập những lô hàng; và Air Side (phía máy bay) là nơi mà hãng hàng không hay công ty làm hàng máy bay được ủy quyền giao hàng lên hay nhận hàng từ máy bay.

Phương tiện ở ga hàng không được đề cập ở dưới đây gồm ba phần: xuất, nhập và chuyển tải.

- Xuất khẩu:

- ✓ Khu vực ga này (do một hãng hàng không điều hành) nhận hàng, kiểm tra nhãn hiệu, chứng từ hải quan và hàng không, tập hợp hàng gửi đi trên chuyến bay riêng biệt.

- ✓ Đại lý có thể lưu khoang trước khi giao hàng. Khi nhận lô hàng thì kiểm tra vận đơn hàng không (trong một số trường hợp thì cấp vận đơn). Lô hàng thường cũng phải cân. Phải kiểm tra chứng từ hải quan và khi cần thiết thì xuất trình lô hàng để kiểm tra. Phải xem việc dán nhãn và đóng gói có đầy đủ và chính xác không.

- ✓ Những lô hàng sau đó được lưu kho theo từng loại (súc vật sống và một số loại hàng hóa khác cần lưu kho đặc biệt) cho từng giai đoạn khác nhau tính từng phút đến một hay hai ngày cho đến khi được yêu cầu đưa ra để tập hợp.

- Nhập khẩu:

- ✓ Ở một số nước, hãng hàng không không được phép thực hiện bất cứ thủ tục nhập khẩu nào ngoài việc vận chuyển hàng từ máy bay xuống và giao hàng cùng với bản lược khai cho đơn vị khác do chính phủ quy định. Do đó, khu vực nhập tại ga hàng không có

thể do hãng hàng không hay một tổ chức độc lập được hải quan đồng ý và chỉ định kiểm soát.

✓ Dù bất cứ ai chịu trách nhiệm về thủ tục nhập khẩu thì thủ tục cũng làm như nhau. Hàng vào được kiểm tra đối chiếu với bản lược khai đi kèm và báo cáo. nếu có sự khác biệt. Từng chuyến hàng sau đó được tạm thời lưu kho cho đến khi hoàn tất thủ tục. Thông thường với sự giúp đỡ của người nhập khẩu hay đại lý, vận đơn hàng không được kiểm tra và thủ tục hải quan được hoàn thành. Nếu cần thì xuất trình lô hàng cho hải quan để kiểm tra chi tiết hay ít nhất là để phân định. Thường thì cần có thời gian lưu kho trước khi hàng được giao cho người nhập khẩu hay thanh toán xong thuế, phí.

- Chuyển tải:

✓ Khả năng của những hãng hàng không IATA làm đại lý cho nhau và thực hiện những chuyến hàng qua những khu vực mà hãng hàng không ký kết hợp đồng không hoạt động tạo ra phần thứ ba của ga hàng, nhưng phải ghi chép chính xác về những chuyến hàng được chuyển đi và đến giữa các hãng hàng không sử dụng ga hàng để tính toán và theo dõi. Ở hầu hết các nước, nhà đương cục hải quan cần có báo cáo về hàng đi và hàng đến không chịu thuế nhập khẩu bình thường.

✓ Những người thực hiện những chuyến hàng trung chuyển kiểm tra xem những chuyến hàng đến có thể chấp nhận theo khuôn khổ thể lệ của họ không và những chuyến hàng chuyển cho những hãng hàng không khác có điều kiện tốt hay không.

Thiết bị đóng ULD của người gửi hàng: nhiều ga hàng nhận pallet máy bay hay container của những người gửi hàng / người đại lý của họ đã được chấp nhận và sẵn sàng xếp lên máy bay. Tùy thuộc vào những hạn chế nhất định và việc kiểm tra an toàn, điều này cho phép người giao nhận có

những thuận lợi về tài chính. trong khi đó hãng hàng không lại tiết kiệm được thời gian làm hàng.

Những phương tiện khác: ngoài những phương tiện nói trên, các ga thường cung cấp những phương tiện cho người giao nhận để làm ULD và dán nhãn bao bì...

4 HÀNG HÓA ĐẶC BIỆT

Có nhiều hàng hóa đặc biệt cần sự chăm sóc đặc biệt. Có thể liệt kê những loại sau:

- Súc vật sống:
 - ✓ Súc vật sống cần được lưu giữ ở những khu vực đặc biệt ở ga hàng không.
 - ✓ Ở hầu hết các nước, việc cấp giấy phép nhập khẩu súc vật sống rất hạn chế và còn tùy thuộc vào chế độ kiểm dịch của mỗi nước.
 - ✓ Thẻ lệ về súc vật sống của IATA đề cập đến những vấn đề như: chứng từ, làm hàng, dán nhãn container...phát sinh có liên quan đến vận chuyển súc vật sống.
 - ✓ Trước khi hãng hàng không chấp nhận chở súc vật sống, họ yêu cầu người gửi hàng ngoài những việc khác, phải cung cấp giấy chứng nhận là hàng được mô tả thích hợp và phù hợp với điều kiện chuyên chở bằng đường hàng không theo thẻ lệ của IATA.
- Hàng nguy hiểm:
 - ✓ Một số loại hàng, mặc dù sử dụng phổ biến, có những thuộc tính nguy hiểm nội tại khi vận chuyển bằng đường hàng không.

Ví dụ như sơn, trong điều kiện thay đổi về áp suất không khí và nhiệt độ có thể thoát hơi dễ cháy.

✓ Nhiều hóa chất có bản chất ăn mòn hay dễ nổ và chỉ có thể nhận chở được nếu được đóng gói như thế nào đó để hạn chế những thuộc tính nguy hiểm trên tới mức độ an toàn.

✓ Trước khi việc gửi hàng này được hãng hàng không chấp nhận, người gửi hàng phải khai là họ đã làm theo đúng thể lệ của IATA.

• Hàng giá trị: hàng giá trị được bốc xếp lưu kho đặc biệt trong ga hàng, bao gồm: bất cứ mặt hàng nào có trị giá khai để chuyên chở 1000 US\$ hoặc tương đương hay cao hơn cho một kg cả bì.

✓ Vàng ở mọi hình thức.

✓ Bạch kim ở mọi hình thức.

✓ Hối phiếu, cổ phiếu, séc du lịch, tem (trừ tem mới).

✓ Kim cương, hồng ngọc, các loại châu ngọc khác.

✓ Đồ trang sức.

✓ Đồng hồ vàng, bạch kim hay bạc.

Việc lưu kho hàng quý trong kho hàng và việc di chuyển đến máy bay hoặc từ máy bay ra được kiểm soát bảo vệ an toàn.

• Hàng hóa khác cần bốc xếp đặc biệt: có một số loại hàng đòi hỏi hình thức làm hàng đặc biệt, dưới đây là những loại quan trọng như:

✓ Thuốc cứu sinh mệnh: được ưu tiên lưu thông và thường được thông báo gấp để di chuyển, vì đó là yêu cầu thuốc men cho 1

người riêng biệt ở thời gian riêng biệt, khác với thuốc cứu người bệnh, dùng cho một số thuốc giá trị y tế cao.

- ✓ Thuốc nguy hiểm.
- ✓ Mẫu bệnh lý.
- ✓ Bưu thư, báo, phim mới.
- ✓ Hàng dễ hỏng (hoa quả, thịt).
- ✓ Hàng dễ tổn thất, đặc biệt là dễ hỏng, dễ mất cắp, như mẫu công nghiệp, hay kiến trúc được xếp trong khu vực riêng trong ga, được bảo vệ chu đáo hơn.
- ✓ Hải cốt, di hài.

5 CƯỚC HÀNG KHÔNG

A CÔNG BỐ BIỂU CƯỚC

Cước hàng không bao gồm giá cước, quy tắc, thủ tục được ấn hành trong biểu cước hàng không (TACT – The Air Cargo Tariff) do các hãng hàng không cùng nhau ấn hành. TACT được chia làm 3 cuốn:

Quy tắc TACT (TACT Rule) màu cam, trong đó ghi rõ quy tắc, thể lệ, thủ tục chung. Mỗi năm xuất bản 2 lần.

Cước TACT (TACT Rate) cứ 2 tháng xuất bản 1 lần, mỗi lần 2 cuốn: màu đỏ và màu xanh lá cây.

- Màu đỏ dành cho khu vực bắc Mỹ (Mỹ và Canada) gồm cước đi và cước đến.
- Màu xanh lá cây: cước đi và đến trên toàn thế giới trừ bắc Mỹ.

Việc lập giá cước dùng cho vận chuyển hàng trên các tuyến thuộc 3 khu vực IATA là nhiệm vụ chính của các hãng hàng không trong các công hội phối hợp cước IATA. Biểu cước được lưu chiếu và được các chính phủ tương ứng chấp nhận.

B CƠ SỞ TÍNH CƯỚC

- Tính theo trọng lượng cả bì thực tế nếu như hàng nhỏ và nặng.
- Tính theo khối lượng nếu như hàng nhẹ và cồng kềnh.

C CƠ SỞ GIÁ CƯỚC VÀ CÁC LOẠI GIÁ CƯỚC

- Cơ cấu giá cước: cơ cấu giá cước phụ thuộc vào những nhân tố sau:
 - ✓ Khối lượng giao lưu.
 - ✓ Cạnh tranh.
 - ✓ Loại và số lượng hàng.
 - ✓ Trị giá hàng.
 - ✓ Nhu cầu về làm hàng đặc biệt.
- Các loại giá cước: giá cước có thể phân loại như sau:
 - ✓ Cước hàng bách hóa (GCR – General Cargo Rate): đây là những giá cước áp dụng cho hàng di chuyển giữa 2 địa điểm mà không có giá cước đặc biệt. Cước này tùy thuộc vào chiết khấu và số lượng, nghĩa là cước được giảm đối với những loại hàng có trọng lượng đã định – giảm một phần trăm nhất định đối với một số trọng lượng đầu và giảm nhiều lần cho những mức trọng lượng sau. Cước bình thường đã ấn hành áp dụng cho những lô hàng lên tới 45 kg.

✓ **Cước tối thiểu:** cước tối thiểu thể hiện một mức mà thấp hơn thế thì các hãng hàng không coi là không kinh tế đối với việc vận chuyển một lô hàng, có tính đến giá cố định về bốc dỡ, thậm chí cho 1 kiện hàng nhỏ. Cho nên tính cước một lô hàng, nhận trọng lượng chịu cước với giá cước áp dụng có thể không bao giờ thấp hơn giá cước tối thiểu đã ấn hành. Mức độ tính phí tối thiểu phụ thuộc vào các khu vực IATA trong đó, hay giữa các khu vực đó việc vận tải được thực hiện.

✓ **Cước hàng đặc biệt (SCR – Special Cargo Rate):** loại cước này thường thấp hơn giá cước hàng bách hóa và áp dụng hàng đặc biệt từ điểm xuất phát đã quy định đến một điểm đến đã quy định. Cước này tùy thuộc vào trọng lượng tối thiểu được ấn hành cùng với giá cước. Cước cũng có thể tùy thuộc vào những điều kiện riêng có liên quan đến cước tối thiểu và những yêu cầu về tỷ trọng.

Mục đích chính của cước hàng hóa đặc biệt là để chào cho người gửi hàng giá cạnh tranh nhằm tiết kiệm cho họ khi gửi hàng bằng đường hàng không và tạo cho họ mức sử dụng tối ưu về khả năng vận tải hàng không.

Người gửi hàng có thể xin áp dụng giá cước cho mặt hàng riêng nào đó với những hãng hàng không và hãng hàng không sau đó trình cho IATA, cùng với kiến nghị của riêng mình. Sau khi tham khảo ý kiến của các thành viên hàng không, IATA hoặc từ chối cho việc áp dụng hoặc ấn hành giá cước đặc biệt.

✓ **Cước phân hàng theo bậc (Class Rates Or Commodity Classification Rates):** loại này được biểu hiện bằng cách tính chiết khấu hay tăng thu theo phần trăm trên cước hàng bách hóa đối với hàng hóa nhất định trong khu vực đã định sẵn. Những cước này được áp dụng khi không có cước riêng đối với mặt hàng nào đó.

Những hàng chính có thể áp dụng là:

- Súc vật sống, container nhốt súc vật.
- Hàng quý như vàng, vàng thoi...
- Sách báo, tạp chí, catalogue, thiết bị chữ nổi và sách cho người mù.
- Hành lý được gửi đi như là hàng hóa.
- Di hài.

Súc vật sống, hàng có giá trị... thường được tính thêm cước trong khi báo và các ấn phẩm khác, hành lý được phép chiết khấu.

Chi tiết về việc áp dụng bậc cước tính theo nhóm hàng đối với những loại hàng khác nhau có ghi trong thể lệ TACT do IATA ấn hành.

- Cước cho tất cả các loại hàng (FAK – Freight All Kind): loại này ra đời trong những năm gần đây nhằm đơn giản hóa cơ cấu giá cước. Cước FAK là loại cước tính cho khối lượng đóng trong container bất kể loại hàng chuyên chở.

Tuy nhiên cũng có những hạn chế nhất định về cước FAK, như là đối với súc vật sống, hàng mau hỏng, hàng giá trị... không được chuyên chở. Nếu hàng do bản thân người gửi hàng đóng container có thể giảm giá cước so với hàng giao rời cho người chuyên chở.

- Cước container: nếu gửi hàng trong container theo thiết kế được chấp nhận, những hãng hàng không thường giảm cước. Container thường là của người gửi hàng và khi sử dụng những container đó người gửi hàng được hưởng một khoản tiền trợ cấp về trọng lượng rỗng của container.

- Cước hàng linh tinh: có một số giá cước do các hãng hàng không đánh vào những dịch vụ đặc biệt hay trong những hoàn cảnh đặc biệt, dù

chúng không ở trong bất cứ loại cước vận tải nào trong quá trình vận chuyển hàng không thông thường.

- Cước ULD: đây không phải là cước vận chuyển nhưng là phí di chuyển container hay pallet có thiết kế nhất định và có hàng đến một trọng lượng nhất định, không phân biệt chủng loại hay số lượng hàng thực chở. Trọng lượng vượt sẽ tính thêm, càng vượt cao thì mức cước càng giảm cho tới mức tối thiểu tuyệt đối cho phép.

- Giá cước hàng di chậm: giá này thấp hơn giá bình thường và được tính khi việc vận chuyển một lô hàng không khẩn cấp và có thể chờ cho đến khi máy bay có chỗ để xếp.

- Giá cước gộp toàn chặng: khi 1 lô hàng được một hay một số người chuyên chở vận chuyển qua những chặng khác nhau, người chuyên chở có thể tính phí thấp hơn tổng giá cước phải trả cho từng chặng.

- Cước theo nhóm: kể từ khi có cuộc họp về vận chuyển tổ chức ở Athens năm 1969, IATA đã xác nhận tập quán của các công ty là đồng ý giảm giá (khoảng 30%) cho khách hàng khi họ gửi hàng pallet hay container trên cùng chuyến. Cước này thường nhằm dành cho những người vận chuyển chuyên nghiệp như người giao nhận hay đại lý gửi hàng hóa hàng không.

D CƯỚC THUÊ MÁY BAY

Có thể lưu cước thuê máy bay hay thuê khoang máy bay tại thị trường, giá cước tùy theo yêu cầu của người gửi hàng. Giá này có thể cao hơn hay thấp hơn giá biểu cước thông thường tùy theo yêu cầu.

E NHỮNG THUẬT NGỮ HÀNG KHÔNG (VIẾT TẮT)

Những chữ viết tắt sau đây có thể có ích cho người gửi hàng khi thực hiện nhiệm vụ:

AWB (Air Way Bill): vận đơn hàng không.

DGR (Dangerous Goods Rules): điều lệ về hàng nguy hiểm. Điều lệ ghi ra tất cả các hàng nguy hiểm và đưa ra những chỉ dẫn chi tiết liên quan đến việc đóng gói và làm hàng.

FIATA: hiệp hội quốc tế những người giao nhận.

FAK (Freight All Kind): cước cho tất cả các loại hàng.

GMT: giờ Greenwich Meantime.

GCR: cước hàng tổng hợp (bách hóa).

HAWB (House Air Way Bill): vận đơn gom hàng (vận đơn nhà).

ICAO: tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

M: cước tối thiểu.

NVD (No Value Declared): không khai trị giá.

SCR: cước hàng đặc biệt.

TACT: biểu cước hàng không.

TCA: khu vực công ước hội.

ULD: thiết bị đóng hàng theo đơn vị.

VII CƠ CHẾ PHÁP LÝ ÁP DỤNG TRONG PHƯƠNG THỨC VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG. TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ TRONG KHIẾU NẠI, BỒI THƯỜNG

1 CƠ CHẾ PHÁP LÝ ÁP DỤNG TRONG PHƯƠNG THỨC VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

Kể từ chuyến bay thương mại đầu tiên vào năm 1919 đến nay, ngành hàng không dân dụng thế giới đã trải qua hơn 80 năm hoạt động và không ngừng phát triển. Ngành hàng không ngày càng khẳng định vai trò của mình trong nền kinh tế, chính trị, xã hội, cũng như đời sống con người trên toàn thế giới. Có thể nói nó còn là một tiêu thức mà dựa vào đó người ta có thể đánh giá sự phát triển và tăng trưởng của một quốc gia.

Sự phát triển mạnh mẽ của ngành hàng không đòi hỏi phải có một hệ thống pháp lý tương ứng bảo đảm cho hoạt động của ngành, đồng thời điều chỉnh, xử lý mối quan hệ kinh tế, xã hội an ninh đồng bộ, thống nhất không ngừng ở từng quốc gia mà trên phạm vi toàn thế giới bằng hàng loạt các công ước quốc tế và hệ thống luật của các quốc gia, nhất là các quốc gia có các hãng hàng không lớn. Cơ sở pháp lý và cơ chế pháp lý áp dụng trong phương thức vận chuyển đang từng bước phát triển hoàn thiện và phát huy tác dụng.

Sau khi có chính sách đổi mới kinh tế, ngành vận tải hàng hóa bằng đường hàng không tại nước ta đang dần từng bước phát triển, hòa nhập với mạng lưới hàng không trên thế giới.

Tuy nhiên một cơ chế pháp lý bảo đảm cho việc phát triển hoạt động giao nhận và vận tải hàng hóa chưa được nghiên cứu và hoàn thiện. Vì vậy với tổng số đại lý gom hàng và văn phòng đại diện hoạt động đan xen chồng chéo nhau với nhiều cách thức khác nhau, nên việc cạnh tranh và giải quyết những phát sinh trong hoạt động giao nhận đang là điều phải quan tâm

của các cơ quan chức năng. Hầu hết các đại lý, đơn vị giao nhận và người giao nhận hiện nay đang sử dụng 2 nguồn luật chủ yếu là luật quốc gia và hệ thống luật quốc tế với những nội dung chủ yếu sau.

A NGUỒN LUẬT QUỐC GIA

- Luật hàng không dân dụng Việt Nam.
- Luật đầu tư nước ngoài tại Việt Nam.
- Luật dân sự.

Ở phạm vi cuốn sách này, chỉ nghiên cứu nét chủ yếu của luật hàng không dân dụng Việt Nam.

Luật hàng không dân dụng Việt Nam được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 26/12/1991 và có hiệu lực thi hành vào ngày 1/6/1992. Bộ luật ra đời đã:

- Tạo ra một văn bản pháp luật thống nhất để khắc phục tình trạng tản mạn thiếu đồng bộ của pháp luật về hàng không dân dụng Việt Nam trước đó và từng bước hoàn chỉnh trong quá trình phát triển.
- Tạo cơ sở, môi trường pháp lý để điều chỉnh các quan hệ phát sinh từ các hoạt động có liên quan đến khai thác hàng không dân dụng Việt Nam và giao lưu hàng không dân dụng quốc tế, bảo vệ kịp thời các quyền lợi và lợi ích hợp pháp cá nhân, tổ chức, bảo vệ lợi ích của nhà nước và xã hội. Đồng thời tạo căn cứ và cơ sở pháp luật cho việc giải quyết các tranh chấp pháp lý trong hoạt động hàng không dân dụng.
- Bước đầu phát triển hóa hàng không dân dụng Việt Nam, tiêu chuẩn hóa các thuật ngữ và phạm trù pháp lý trong lĩnh vực hàng không dân dụng Việt Nam.

• Tạo tiền đề cho pháp luật hàng không dân dụng Việt Nam hòa nhập với luật hàng không dân dụng của các nước khác trên thế giới phù hợp với luật pháp và thông lệ quốc tế, phục vụ có hiệu quả chủ trương mở cửa làm bạn với tất cả các nước trên thế giới trong lĩnh vực kinh tế, văn hóa, xã hội.

Luật 1991 gồm có 10 chương và 110 điều. Trong đó có 2 chương mà người giao nhận thường xuyên quan tâm là:

Chương VI: Vận chuyển hàng không (gồm 6 mục, 19 điều) quy định về:

- ✓ Doanh nghiệp vận chuyển hàng không.
- ✓ Hợp đồng vận chuyển hàng hóa.
- ✓ Hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý.
- ✓ Giá cước vận chuyển hàng không.
- ✓ Trách nhiệm dân sự của người vận chuyển đối với tính mạng và sức khỏe, thương tích và hàng hóa của hành khách theo quy định của pháp luật về bảo hiểm.
- ✓ Các quy định áp dụng đối với vận chuyển quốc tế bằng máy bay do các doanh nghiệp vận chuyển hàng không tiến hành, nêu các điều ước quốc tế về hàng không mà Việt Nam ký kết hoặc tham gia nếu không có quy định khác.

Chương VII: Trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng (gồm 2 mục và 10 điều quy định):

- ✓ Trách nhiệm bồi thường tính mạng, sức khỏe, thương tích do máy bay gây ra đối với người thứ ba ở mặt đất.
- ✓ Trách nhiệm bồi thường thiệt hại của nhà khai thác khi máy bay va chạm hoặc gây cản trở cho nhau.

Do sự phát triển của ngành hàng không và để phù hợp với quan hệ quốc tế mới, ngày 15/4/1995 Quốc hội khóa 9 đã thông qua luật sửa đổi và bổ sung. Nội dung sửa đổi gồm 13 điểm chủ yếu về mặt tổ chức quản lý nhà nước ngành hàng không. những vấn đề của 2 chương có liên quan đến nghiệp vụ này hầu như không thay đổi.

B NGUỒN LUẬT QUỐC TẾ

Hoạt động của ngành vận tải hàng không như là một bộ phận cấu thành của hệ thống vận tải một quốc gia được điều hành bởi các văn bản chuyên ngành có tính pháp lý của quốc gia đó. Đối với hoạt động đối ngoại và các thủ tục, trình tự tiến hành vận tải hàng không quốc tế của các xí nghiệp hàng không thì cơ sở pháp lý của chúng là các công ước và hiệp định quốc tế.

Sau đây là những công ước quốc tế cơ bản về hàng không dân dụng đã được ký kết, mà người giao nhận vận chuyển cần quan tâm:

1/ Công ước quốc tế về hàng không dân dụng (Công ước Chicago 1944).

2/ Công ước Warsaw 1929 - về thể chế hóa một số quy định có liên quan đến vận tải hàng không.

3/ Công ước Tokyo 1963 - về những vi phạm và can thiệp bất hợp pháp vào các máy bay dân dụng.

4/ Công ước Lahay 1970 - về đấu tranh chống cướp máy bay bất hợp pháp.

5/ Công ước Montreal 1971 - về đấu tranh chống các hành động bất hợp pháp chống lại sự an toàn của các hàng hóa hàng không dân dụng.

6/ Công ước Roma 1952 - về sự thiệt hại do máy bay nước ngoài gây ra cho bên thứ ba đang ở trên mặt đất.

Công ước Warsaw 1929 (với những thay đổi và bổ sung sau đó) là một hiệp định đa phương tổng hợp được cộng đồng quốc tế thừa nhận nhằm mục đích điều hòa vận tải hàng không quốc tế.

Công ước này có hiệu lực với các hoạt động chuyên chở hành khách, hàng hóa, hành lý quốc tế bằng đường hàng không, trong đó các điểm đi và đến (không phụ thuộc vào cuộc chuyên chở đó có lần nghỉ hoặc dừng đỗ hay không) nằm trong phần lãnh thổ của hai quốc gia thành viên công ước, cả trong trường hợp có điểm dừng trên phần lãnh thổ của một quốc gia khác thậm chí không phải là thành viên của công ước này.

Trong công ước đã thể chế hóa nội dung và trình tự tiếp nhận các chứng từ vận chuyển: vé, vận đơn hàng hóa, hóa đơn xuất hàng, quy định trách nhiệm của nhà chuyên chở trong trường hợp hành lý, hàng hóa bị thất lạc, phá hủy hay hỏng hóc và hành khách bị thiệt mạng, bị thương, bị ảnh hưởng tới sức khỏe cũng như trường hợp bị chậm trễ trong vận chuyển.

Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không được tính từ khi xuất hiện lỗi của họ (trách nhiệm cá nhân do chủ quan gây ra) nhà chuyên chở phải chứng minh được rằng mình không có lỗi mới được giải phóng khỏi sự truy cứu trách nhiệm.

Công ước Warsaw quy định giới hạn trách nhiệm nhà chuyên chở như sau:

- Đối với hành khách bị thiệt mạng: 125.000franc Pháp vàng (mỗi franc có chứa 65,5mg vàng 0,900).
- Đối với hàng hóa có khai báo – 250 franc/1Kg hàng hoá.
- Đối với đồ vật mà hành khách mang theo, kể cả đồ vật cá nhân: 500 franc vàng.

Mọi điều bổ sung hoặc mọi sự thỏa thuận để giảm bớt trách nhiệm nói trên đều không có giá trị. Còn những thỏa thuận giới hạn đền bù cao hơn

thì được phép. Trong trường hợp nếu như có sự tổn thất xuất phát từ sự cố ý của nhà chuyên chở thì người này không có quyền áp dụng các điều khoản của công ước để hạn chế trách nhiệm của mình.

Giới hạn xuất trình đơn đề nghị xem xét là 14 ngày. Bên nguyên được quyền lựa chọn một tòa án xét xử các cuộc tranh chấp có liên quan trong số các tòa án sau đây: tòa án nơi có trụ sở chính hoặc văn phòng chính mà tại đó thỏa thuận chính được ký kết, tòa án tại nơi việc chuyên chở được thực hiện. Thời hạn tố tụng là 2 năm.

Nếu như nhà chuyên chở chứng minh được rằng lỗi của người thiệt hại chính là nguyên nhân gây ra sự thiệt hại đó hoặc tác động đến nó thì tòa án có thể vận dụng các điều luật của quốc gia để giảm bớt trách nhiệm hoặc miễn truy cứu trách nhiệm với nhà chuyên chở.

Cho tới nay công ước Warsaw là cơ sở pháp lý cho các bộ luật của quốc gia trong lĩnh vực vận tải đường không của hơn 100 nước trên thế giới trong đó Việt Nam là một thành viên tham gia.

2 TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ TRONG KHIẾU NẠI BỒI THƯỜNG

Khi xảy ra tổn thất hoặc không thực hiện đúng hợp đồng thì lập tức vấn đề tranh chấp, khiếu nại được đặt ra.

Mục đích của khiếu nại thường là để đòi bồi thường nhằm bù đắp lại những tổn thất đã xảy ra đối với hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

Đối với các hãng hàng không, vi uy tín của hãng nên rất coi trọng vấn đề này khi có tổn thất xảy ra.

Tuy nhiên, để bảo vệ quyền lợi chính đáng của chủ hàng cũng như người chuyên chở, công ước quốc tế cũng như tập quán vận chuyển hàng không đã quy định rõ các quyền của mỗi bên.

- Người gửi hàng hoặc người nhận hàng (thường là người nhận) có quyền được khiếu nại đòi người chuyên chở hoặc đại lý của họ bồi thường các trường hợp sau:

- Người vận chuyển có lỗi trong chuyên chở: đó là thời gian họ chịu trách nhiệm về hàng hóa nhận chuyên chở (sau khi đã ký vận đơn). Nếu hợp đồng quy định cả vận tải ngoài khu vực sân bay thì trách nhiệm được mở rộng một cách tương ứng.

- Hàng hóa bị hư hỏng do chậm giao hàng vì vận chuyển máy bay không đúng lịch trình và giờ bay quy định.

- Hư hỏng do hành vi cố ý của người chuyên chở hoặc đại lý của họ.

Nhìn chung trong vận chuyển hàng không luôn đòi hỏi tinh thần trách nhiệm cao, ý thức tổ chức kỷ luật tốt tuân thủ các quy tắc hoạt động và an toàn bay nghiêm ngặt nên tổn thất ít xảy ra. Các nhà chuyên chở thì luôn cố gắng để tránh lỗi trong việc vận chuyển, những nhà giao nhận hết sức cố gắng trong khâu làm hàng và tổ chức khoa học, kịp thời, chính xác trong khâu giao nhận.

Việc có lỗi được hiểu là bị lỗi.

Theo Công ước Guadala Java 1964 thì người chuyên chở hoặc đại lý của họ chứng minh được là: đã làm các biện pháp cần thiết hoặc không thể tiến hành các biện pháp đó thì được miễn trách.

Nghị định thư Montreal No. 4 có đưa ra Hệ thống trách nhiệm nghiêm ngặt thay vì trách nhiệm dựa vào lỗi (tuy nhiên chưa được áp dụng vì chỉ có dưới 30 thành viên đồng ý).

- Cách đòi bồi thường và thời hạn hiệu lực của khiếu nại:

- ✓ Theo Công ước Warsaw bên nguyên thường đưa sự việc ra tòa án thương mại tại nơi người chuyên chở thường trú hay trụ sở

chính (Head Office) hoặc tòa án thương mại nơi máy bay hạ cánh (Airport of Destination).

- ✓ Nếu trường hợp hàng hư hỏng thì thời hạn khiếu nại có hiệu lực trong vòng 14 ngày (kể từ khi nhận hàng).
- ✓ Nếu hàng bị giao chậm thì thời hạn khiếu nại là 21 ngày kể từ ngày hàng được đặt dưới quyền định đoạt của mình.
- ✓ Nếu hàng mất mát, hư hại do lỗi cố ý của người chuyên chở hoặc đại lý của họ thì thời hạn khiếu nại là 2 năm kể từ khi hàng đến tại địa điểm phải đến hay ngày lễ ra máy bay phải đến hoặc từ ngày mà việc chuyên chở chấm dứt.

• Mức bồi thường thiệt hại:

- ✓ Đối với hàng hóa thông thường, IATA quy định trách nhiệm dân sự tối đa là 20 USD cho 1kg hàng hư hỏng, mất mát nếu không khai báo trị giá.
- ✓ Các loại hàng đặc biệt thì mức bồi thường theo tập quán hoặc quy định của hãng, hoặc do hai bên thỏa thuận trước. Mức bồi thường áp dụng cho hành vi cố ý của người chuyên chở là theo mức thực tế thiệt hại.
- ✓ Nếu là máy bay đi thuê thì người đi thuê máy bay là người thầu chuyên chở và chủ máy bay là người chuyên chở thực sự. Trường hợp này theo Công ước Java 1964, cả hai đều có trách nhiệm với việc thực hiện hợp đồng với người gửi hàng. Nhưng nếu chuyên chở nhiều chuyến liên tục thì người thầu chuyên chở chịu trách nhiệm tổng thể hợp đồng chuyên chở đó. Còn người chuyên chở thì chịu trách nhiệm trên đoạn đường từng chuyến mà thôi. Khi xảy ra tổn thất người gửi hàng có thể kiện một trong hai người trên để đòi bồi thường hoặc có thể kiện cả hai cùng một lúc.

Vì đây là vấn đề mới và thực tiễn nảy sinh về mặt pháp lý gây hậu quả và tổn thất về vận chuyển đường hàng không chưa nhiều nên việc trình bày ở chương này nặng về nghiên cứu tham khảo hơn là tổng kết thực tiễn. Nhưng nói chung tổn thất về hàng hóa trong vận chuyển hàng không ở nước ta cũng như trên thế giới ít xảy ra hơn so với các phương thức vận tải khác. Và nếu có xảy ra khi phát hiện các hãng hàng không thường giải quyết kịp thời, nhanh chóng và thỏa đáng.

CHƯƠNG V

CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ BẰNG CÁC PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI KHÁC

I VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT

1 ĐẶC ĐIỂM VÀ TÁC DỤNG CỦA VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT

Vận tải đường sắt là một phương tiện vận tải tương đối hiện đại và rất phổ biến ở tất cả các nước trên thế giới. Vận tải đường sắt có những ưu nhược điểm sau:

Ưu điểm:

- Sức chở rất lớn: 1 đoàn tàu có thể chở được 4000 – 5000 tấn hàng. Một tuyến đường sắt đơn khả năng thông qua có thể đạt tới 30 – 40 triệu tấn. 1 tuyến đường đôi có thể đạt tới 60 – 80 triệu tấn hàng trên mỗi chiều.
- Tốc độ tương đối cao: tốc độ kỹ thuật của đoàn tàu hỏa tuy chậm hơn máy bay song lại nhanh hơn so với tàu biển, đôi khi hơn cả ô tô. Hiện nay ở những nước phát triển, tốc độ kỹ thuật của xe lửa có thể đạt 400 – 500 km/h, nhất là đối với những đoàn tàu tổ chức chạy tốc hành.
- Vận tải đường sắt có thể chuyên chở hàng hóa quanh năm, suốt ngày đêm, ít phụ thuộc vào thời tiết khí hậu cho nên vận tải đường sắt có thể phục vụ vận chuyển liên tục, đều đặn, giờ giấc, có kế hoạch và an toàn.
- Giá thành vận tải tương đối thấp, với điều kiện vận chuyển bình thường, giá thành vận tải thấp hơn nhiều so với giá thành vận tải ô tô, máy

bay (chỉ bằng 1/5, 1/6 giá thành vận tải hàng không) khi khối lượng chuyên chở hàng hóa càng lớn, khoảng cách càng xa thì giá thành vận tải đường sắt càng hạ.

Nhược điểm: bên cạnh những ưu điểm nêu trên, vận tải đường sắt còn có một số nhược điểm sau:

- Chi phí đầu tư xây dựng đường sắt rất cao: chi phí xây dựng 1 tuyến đường sắt (kể cả chi phí đóng đầu máy toa xe) cao gấp 3 lần chi phí xây dựng 1 km đường sông.
- Tính chất linh hoạt, cơ động rất thấp, vận tải đường sắt không có khả năng chuyên chở trực tiếp từ kho tới kho, rất khó khăn trong việc thay đổi tuyến đường chuyên chở, thời gian chuyên chở.

Từ đặc điểm trên đây ta có thể thấy được phạm vi sử dụng của vận tải đường sắt:

- Vận tải đường sắt thích hợp với chuyên chở hàng hóa trong phạm vi một nước và giữa các nước có chung biên giới đường bộ, có thể thực hiện trực tiếp giữa các nước láng giềng hoặc quá cảnh qua một nước thứ ba.
- Vận tải đường sắt thích hợp với chuyên chở hàng hóa có khoảng cách trung bình và dài vì vận tải đường sắt tỷ lệ nghịch với khoảng cách chuyên chở.
- Thích hợp với việc vận chuyển hàng hóa có khối lượng lớn và nhiều loại mặt hàng.

Tình hình phương tiện vận tải đường sắt ở nước ta:

- Mặc dù chiều dài đường sắt nước ta chưa dài (khoảng 2000 km nhưng trong đó đường vận chuyển chính chỉ là 1800 km với các tuyến đường Bắc – Nam hơn 1700 km và 2 tuyến liên vận).

Hà Nội – Đồng Đăng (Lạng Sơn) 166 km

Hà Nội – Lào Cai 296 km

- Tuy trình độ khoa học kỹ thuật còn thấp nhưng vận tải đường sắt nước ta đảm nhiệm chuyên chở một khối lượng hàng hóa khá lớn trong nền kinh tế (5% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyên). Đối với ngoại thương vận tải đường sắt có tác dụng trên cả 2 mặt:

- Phục vụ điều vận hàng hóa xuất nhập khẩu trong phạm vi nội địa.
- Trước đây phục vụ chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu với một số nước trong phe XHCN và Liên Xô cũ.

2 THỂ LỆ CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA CỦA ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

A HÀNG HÓA VÀ CƯỚC PHÍ

Chuyên chở hàng hóa bằng đường sắt trong phạm vi nội địa được tiến hành trên cơ sở những quy định của thể lệ chuyên chở hàng hóa của đường sắt Việt Nam, thể lệ này được quy định theo nghị định ban hành của Bộ Giao thông vận tải.

Quy định về hàng hóa:

- Hàng hóa được phân chia theo từng chủng loại như hàng ô tô, máy cày, hàng rời, xếp đồng không đếm được, hàng đồ gỗ như tủ giường, hàng nặng, container...
- Hàng hóa được chuyên chở theo từng lô, lô hàng nguyên toa và lô hàng lẻ nhỏ hơn 10 tấn lớn hơn 100 kg.

✓ Gửi hàng nguyên toa, khi lô hàng chiếm hơn 2/3 trọng tải hoặc dung tích toa xe, hoặc khi lô hàng chiếm nguyên 1 toa hoặc nhiều

toa xe và những hàng rời không đếm được cũng phải gửi nguyên toa.

✓ Gửi hàng lẻ: khi trọng lượng hoặc thể tích hàng hóa không đủ xếp 1 toa.

Quy định về cước phí: trong vận tải hàng hóa bằng đường sắt nội địa không phân biệt cước nhanh chậm, chỉ sử dụng một loại cước phổ thông là mức cước được tính theo đơn vị *tấn x km*, trong đó cước được tính đơn giản cho cả 1 toa hàng và biểu cước quy định cho các loại hàng hóa theo số lượng hàng và khoảng cách vận chuyển. Tức là:

- Hàng hóa được chia làm 5 bậc: mức cước sẽ giảm dần từ bậc 1 đến bậc 5 (theo ND 170/CP & 13/QĐ – VGNN) hàng hóa xếp theo vận A,B,C.

- Trên khoảng cách vận chuyển nhiều hơn 30 km, vận tải đường sắt không chuyên chở hàng hóa có khoảng cách ít hơn 30 km (vì giá thành vận tải tỷ lệ nghịch với khoảng cách chuyên chở, nếu chở hàng ở khoảng cách nhỏ quá sẽ không có hiệu quả kinh tế) và tùy theo khoảng cách chuyên chở, mức cước được chia theo chặng.

- ✓ Chặng 1: đối với hàng hóa có khoảng cách vận chuyển từ 30 – 100 km.

- ✓ Chặng 2: đối với hàng hóa có khoảng cách vận chuyển từ 101 – 200 km.

- ✓ Chặng 3: đối với hàng hóa có khoảng cách vận chuyển lớn hơn 201 km.

Mức cước sẽ giảm dần từ chặng 1 đến chặng 3.

Mức cước: đối chiếu khoảng cách tính cước và bậc cước theo bậc hàng hóa vào bảng giá cước 1 tấn hàng ta xác định được mức cước tức là bao nhiêu tiền/ 1 tấn hàng, trên từng khoảng cách tương ứng. Trên cơ sở đó

ta sẽ tính được ta sẽ tính được tổng tiền cước cho cả lô hàng nguyên toa phổ thông.

Khi tính cước cho lô hàng lẻ: căn cứ theo bậc hàng thực tế chuyên chở theo giá cước phổ thông và tăng thêm 30% nữa.

Ngoài tiền cước vận chuyển ra, chủ hàng còn phải thanh toán cho đường sắt các phụ phí (tiền chờ đợi, tiền dồn toa). Còn việc xếp dỡ do chủ hàng đảm nhiệm (bố trí công nhân của mình hoặc thuê của nhà ga) chủ hàng tự niêm phong cặp chì đối với hàng nguyên toa, đường sắt chỉ có trách nhiệm hướng dẫn và kiểm tra việc xếp hàng.

B GIẤY GỬI HÀNG ĐƯỜNG SẮT (RAILROAD BILL – R/B)

Giấy gửi hàng đường sắt còn gọi là vận đơn đường sắt, là chứng từ chủ yếu trong vận tải đường sắt, R/B có mẫu in sẵn bao gồm các điều khoản đã được quy định trong thể lệ vận chuyển và những cột để trống cho chủ hàng điền vào những vấn đề cần thiết: tên hàng, số lượng hàng hóa,... chủ hàng phải chịu trách nhiệm về sự chính xác của số liệu đã ghi trong vận đơn, ký tên và gửi cho nhà ga, nhà ga ghi nhận xét và ký vào đó.

R/B chỉ có 1 bản chính đi theo hàng hóa đến người nhận, ngoài ra còn có 4 loại giấy tờ khác có cùng nội dung là:

- Bản sao giấy gửi hàng: sau khi làm xong thủ tục nhận chuyên chở, ga gửi sẽ giao ngay bản sao cho chủ hàng để làm chứng từ xác nhận chuyên chở và chứng từ thanh toán với chủ hàng.
- Bản lưu giấy gửi hàng: bản này ga gửi giữ lại làm tài liệu báo cáo hàng đi và để kiểm tra khi cần thiết.
- Giấy theo hàng: bản này cùng với bản chính kèm theo hàng đến ga đến để giải quyết nội bộ đường sắt.

- Giấy báo hàng đến: giấy này gửi cho người nhận làm chứng từ nhận hàng.

Sau khi ga gửi đã hoàn tất các thủ tục về giấy tờ và nhận hàng thì hàng hóa coi như đã được đường sắt chính thức nhận chuyên chở. Giấy gửi hàng có đóng dấu của ga đường sắt là bằng chứng của hợp đồng vận tải đã được ký kết.

Các trường hợp xử lý khi có tổn thất, sự cố:

- Khi có tổn thất: theo điều 13 của thể lệ vận chuyển đường sắt, nếu không bảo quản tốt hàng hóa và để xảy ra tổn thất, đường sắt phải bồi thường cho chủ hàng. Khi có tổn thất, chủ tàu yêu cầu lập biên bản thương vụ có trưởng tàu hoặc trưởng ga ký gửi kèm theo hồ sơ khiếu nại gồm: đơn giải quyết bồi thường, giấy báo tin hàng đến (hoặc bản sao giấy gửi hàng, biên lai thu cước và tạp phí), và đường sắt phải giải quyết trong thời gian quy định.

- Khi có sự cố: trong hành trình vận chuyển, nếu gặp trở ngại bất ngờ như tai nạn, cướp, bão,... đường sắt tự lập biên bản phổ thông ghi lại tình hình để gửi cho chủ hàng nghiên cứu miễn trách sau này.

3 ĐƯỜNG SẮT LIÊN VẬN QUỐC TẾ

Từ năm 1890 trên thế giới đã có những tuyến đường sắt quốc tế đầu tiên, việc chuyên chở hàng hóa bằng liên vận đường sắt quốc tế là việc vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt qua 2 hay nhiều nước có liên biên giới và dùng 1 giấy gửi hàng thống nhất trong quá trình chuyên chở.

Quá trình chuyên chở này làm nảy sinh các mối liên hệ quốc tế, chúng đòi hỏi phải được điều chỉnh bằng các quy định quốc tế. Vì vậy luật chuyên chở đường sắt quốc tế ra đời, nó được thể hiện bằng công ước hoặc hiệp định ký kết giữa các nước hoặc các tổ chức đường sắt với nhau. Hiện

nay trên thế giới có các công ước, hiệp định về luật chuyên chở đường sắt như sau:

Công ước CTM: là công ước quốc tế chuyên chở hàng hóa bằng đường sắt (Convention International Transport Merchandise) còn gọi là công ước Becnơ được ký kết giữa chính phủ nhiều nước Châu Âu 14/10/1893 tại Becnơ và có hiệu lực từ 1/1/1894.

Công ước này điều chỉnh mối quan hệ trong chuyên chở hàng hóa bằng đường sắt giữa các nước tham gia. Nội dung của nó bao gồm những quy định về hợp đồng chuyên chở, trách nhiệm các bên, khiếu nại bồi thường.

Đến nay đã có 38 nước tham gia gồm tổng chiều dài chuyển đường hơn 400.000 km.

Các nước TBCN không quy định cước quá cảnh, khi chở hàng quá cảnh qua nước nào thì phải theo quy định của nước đó.

Thông thường người mua phải trả cước quá cảnh (còn nếu hợp đồng giao hàng ở biên giới nước người mua thì người bán phải trả).

II VẬN TẢI Ô TÔ

1 ĐẶC ĐIỂM CỦA VẬN TẢI Ô TÔ

Vận tải ô tô là một bộ phận quan trọng của hệ thống vận tải thống nhất của nước ta. Vận tải ô tô có nhiệm vụ chuyên chở hàng hóa giữa các trung tâm kinh tế, giữa các xí nghiệp sản xuất với nơi tiêu dùng. Ngoài ra nó còn có nhiệm vụ chuyên chở hỗ trợ cho các phương tiện vận tải khác như vận tải biển, vận tải sắt, vận tải hàng không...

2 ƯU NHƯỢC ĐIỂM

Ưu điểm:

- Vận tải ô tô có tính cơ động và linh hoạt rất cao: đây là đặc điểm nổi bật của phương thức vận tải ô tô so với các phương thức vận tải khác. Nó thể hiện ở chỗ, có thể tập trung một lượng ô tô lớn một cách nhanh chóng bất cứ lúc nào để đáp ứng nhu cầu chuyên chở và do nó ít phụ thuộc vào đường sá, bến bãi nên nó có khả năng thực hiện chuyên chở ở các vùng xa xôi hẻo lánh theo hình thức giao nhận vận tải trực tiếp "từ kho đến kho".

- Tốc độ đưa hàng nhanh. Tuy rằng tốc độ kỹ thuật của ô tô thấp hơn so với máy bay và tàu hỏa nhưng nhanh hơn tàu biển, tàu sông và thời gian xếp dỡ ở điểm đầu và điểm cuối ít. ít đồ dọc đường nên tốc độ đưa hàng của ô tô tương đối nhanh.

- Vốn đầu tư xây dựng đường ô tô ít tốn kém. Tùy theo loại đường mà vốn đầu tư đường ô tô có khác nhau. (Ví dụ: xây dựng đường ô tô loại 3 rẻ hơn 5 – 10 lần xây dựng đường ô tô loại 1) nhưng xây dựng đường ô tô nói chung ít tốn kém nguyên vật liệu, sắt thép như trong xây dựng đường sắt. Cho nên trong trường hợp lưu lượng hàng hóa vận chuyển nhỏ hoặc trong những trường hợp không có đường thủy thì xây dựng đường ô tô sẽ có hiệu quả kinh tế cao.

Nhược điểm:

- Giá thành cao: bởi vì giá thành vận tải ô tô chịu ảnh hưởng của các yếu tố: trọng tải nhỏ, tỉ lệ ô tô chạy không hàng cao, chất lượng đường ô tô không đồng đều. Giá thành trong vận tải ô tô cao gấp 5 lần so với vận tải sắt và 4 lần so với vận tải sông ... Tuy nhiên, tốc độ hạ giá thành của ô tô cao hơn so với vận tải sắt, nhất là trong trường hợp khối lượng vận chuyển hàng hóa không lớn và cự ly vận chuyển ngắn thì sử dụng ô tô vẫn có hiệu quả kinh tế hơn.

- Trọng tải nhỏ: trọng tải trung bình của ô tô rất nhỏ so với các phương thức vận tải khác. Trọng tải trung bình của ô tô chỉ khoảng 5 – 10 tấn, với ô tô chuyên dùng có thể tới 30T hoặc hơn nữa trong khi trọng tải của tàu hỏa, tàu biển lên tới hàng chục, vạn tấn, cho nên năng suất lao động trong vận tải ô tô rất thấp.

Qua những đặc điểm trên ta nhận thấy rằng vận tải ô tô chỉ thích hợp với chuyên chở hàng hóa trong trường hợp hàng hóa có khối lượng nhỏ, cự ly vận chuyển ngắn, hàng hóa mau hỏng và hàng hóa có nhu cầu tốc độ đưa hàng nhanh. Như vậy, vận tải ô tô chủ yếu phục vụ chuyên chở nội địa, còn đối với chuyên chở hàng hóa quốc tế vận tải ô tô bị hạn chế rất nhiều. Phạm vi áp dụng trong chuyên chở hàng hóa quốc tế được thể hiện ở các mặt sau:

- Chuyên chở hàng hóa XNK từ nước xuất khẩu đến nước nhập khẩu.
- Chuyên chở hàng hóa quá cảnh quốc tế.
- Chuyên chở hàng hóa từ các cơ sở sản xuất ra ga, cảng, sân bay để xuất khẩu. Chuyên chở hàng hóa nhập khẩu từ các ga, cảng tới cơ quan giao nhận.

Ở nước ta ngoài nhiệm vụ phục vụ chuyên chở hàng hóa, vận tải ô tô chủ yếu được sử dụng để hỗ trợ cho các phương thức vận tải khác trong việc chuyên chở hàng xuất nhập khẩu từ các nơi đến ga, cảng, sân bay và ngược lại. Nó chiếm vị trí quan trọng nhất trong việc chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu từ đất liền đến cảng biển, thực hiện chuyển tiếp bằng tàu biển, khi đó các công ty xuất nhập khẩu sẽ phải đi thuê ô tô của các xí nghiệp vận tải ô tô để điều vận hàng hóa xuất nhập khẩu ra cảng biển dựa trên căn cứ "Điều lệ vận chuyển hàng hóa bằng ô tô, theo ND 195/CP". Điều lệ này gồm 8 chương và 67 điều khoản.

III CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG SÔNG

1 ĐẶC ĐIỂM CỦA VẬN TẢI ĐƯỜNG SÔNG

Vận tải đường sông là một bộ phận cấu thành trong hệ thống vận tải thống nhất của nước ta. Với đặc điểm đất nước có nhiều sông, các dòng sông quanh năm không bị đóng băng, chạy từ lục địa ra biển và nối liền với nhau nên rất thuận lợi cho việc chuyên chở hàng hóa và hành khách. Hàng hóa vận chuyển vận chuyển bằng đường sông của nước ta rất nhiều: than, xăng dầu, vật liệu xây dựng, lương thực, thực phẩm ...

2 ƯU NHƯỢC ĐIỂM

Ưu điểm:

- Vốn đầu tư xây dựng và phát triển ít tốn kém, các tuyến đường sông là tự nhiên, chi phí bảo dưỡng, nạo vét lòng sông không nhiều, các công trình phục vụ cho vận tải đường sông không đòi hỏi tốn kém nguyên vật liệu như xây dựng tuyến đường sắt, tuyến đường ô tô ...
- Khả năng vận chuyển tương đối lớn: một chiếc tàu sông hoặc một đoàn sà lan có thể chuyên chở được mấy ngàn tấn hàng. Trên một tuyến đường có thể tổ chức nhiều chuyến tàu.
- Giá thành vận tải thấp: có thể nói giá thành vận tải đường sông vào loại thấp nhất so với các phương tiện vận tải khác. Đó là vì vốn đầu tư thấp, tiêu hao nhiên liệu ít, năng suất lao động cao.

Nhược điểm: ngoài những ưu điểm kể trên, vận tải đường sông còn có những nhược điểm sau:

- Chịu ảnh hưởng lớn của các điều kiện tự nhiên và thời tiết, hệ số kéo dài tuyến đường cao, chuyên chở mang tính chất theo mùa rõ rệt.
- Tốc độ chuyên chở hàng hóa rất thấp. Tốc độ chuyên chở trung bình của một chiếc tàu sông chỉ đạt gần 10 km/h cho nên nó không thích hợp với chuyên chở hàng hóa có yêu cầu vận chuyển nhanh.

Bởi những đặc điểm trên đây mà vận tải đường sông xuất hiện sớm nhưng phát triển rất chậm. Nó chỉ thích hợp với chuyên chở nội địa. Ngoài ra nó có thể thích hợp với chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu qua hình thức liên hợp vận tải sông biển – còn gọi là điều vận hàng hóa xuất nhập khẩu, tức là hàng hóa xuất nhập khẩu được chuyên chở bằng đường sông từ các cơ sở sản xuất, chế biến, thu mua trong nội địa đến cảng biển (Ví dụ: các mặt hàng chè, cà phê, tiêu, điều, gỗ, gạo...). Tuy nhiên, trong khi vận tải đường sông đóng vai trò chủ yếu trong việc phục vụ một số cảng biển Châu

Âu thì ở nước ta vận tải đường sông được sử dụng trong công tác điều vận hàng hóa xuất nhập khẩu còn rất hạn chế. Mặt khác giữa nước ta và các nước láng giềng có một số dòng sông chảy qua biên giới như sông Hồng, sông Mê công... nhưng các tuyến đường này chưa được khai thác mạnh nhằm mục đích chuyên chở hàng hóa. Do đó, việc chuyên chở hàng hóa giữa nước ta và các nước láng giềng bằng đường sông hiện nay chưa được phát triển. Trong tương lai, khi các khuyến khích đầu tư được áp dụng rộng rãi, quan hệ buôn bán giữa nước ta với các nước khác được mở rộng, các dòng sông ở biên giới được khai thác thì vận tải đường sông sẽ góp phần đáng kể vào việc chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu và hàng hóa quá cảnh.

CHƯƠNG VI

CHUYÊN CHỖ CONTAINER TRONG VẬN TẢI QUỐC TẾ

I LỊCH SỬ PHÁT TRIỂN VÀ LỢI ÍCH CỦA VIỆC CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA BẰNG CONTAINER

1 ĐỊNH NGHĨA

Container chở hàng hóa là một thứ thiết bị vận tải:

- Có tính chất lâu bền, chắc, khỏe để có thể dùng đi dùng lại nhiều lần.
- Được thiết kế đặc biệt tạo thuận lợi cho việc chuyên chở hàng hóa qua một hay nhiều phương thức vận tải mà không phải chất xếp lại giữa chúng.
- Dễ nhồi đầy và rút rỗng và có thể tích bên trong lớn hơn 1 m³.

2 LỊCH SỬ PHÁT TRIỂN

Container ra đời từ những nghiên cứu thử nghiệm kết hợp những kiện hàng nhỏ, riêng lẻ xếp thành một kiện lớn theo một kích cỡ nhất định nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc xếp dỡ, chuyên chở, bảo quản và nâng cao hiệu quả kinh tế vận tải trong quá trình vận chuyển hàng hóa từ nơi gửi đến nơi nhận.

Lịch sử phát triển của vận tải hàng hóa bằng container có thể phân làm ba giai đoạn:

- Giai đoạn từ năm 1920 – 1955:

Giai đoạn bắt đầu áp dụng vận chuyển hàng hóa bằng container. Mở đầu tại một xí nghiệp đường sắt của Mỹ (1921), trong đại chiến thế giới thứ hai, hải quân Mỹ dùng loại container CONEX để chở hàng quân sự và trong thời gian đó vận chuyển hàng hóa bằng container mở rộng sang ngành vận tải đường biển, trước tiên là các nước Mỹ, Nhật, Tây Âu và sau này là đến các vùng kinh tế khác. Năm 1933 phòng vận tải quốc tế bằng container được thành lập tại Paris, đánh dấu một ngành vận tải đầy triển vọng ra đời.

- Giai đoạn từ 1956 – 1965:

Giai đoạn tiếp tục thử nghiệm và hoàn thiện phương thức vận chuyển hàng hóa bằng container. Năm 1956 con tàu chuyên dùng chở container đầu tiên được công ty SEALAND (Mỹ) cho ra đời mở đầu cho cuộc cách mạng container hóa trong ngành vận tải.

- Giai đoạn 1966 đến nay:

Giai đoạn phát triển mạnh mẽ, toàn diện, quốc tế hóa ngành vận tải container. Năm 1966 tuyến tàu chở container từ Mỹ đi Châu Âu được thiết lập và tiếp sau đó vận tải container được phát triển không ngừng. Container được tiêu chuẩn hóa về kiểu loại, kích thước, các cảng và bến bãi được thiết kế cùng với các phương tiện đặc biệt dùng để xếp dỡ, vận chuyển container được đưa vào sử dụng. Các tàu chuyên dùng chở container cũng được nâng cấp, hiện đại hóa và phát triển một cách nhanh chóng, thể hệ đầu có trọng tải trung bình 14.000 DWT có sức chứa khoảng 600 – 1000 TEUS, các thể hệ tiếp theo (2,3,4,) trọng tải 30.000 – 40.000 DWT với sức chứa khoảng 3.000– 4.000 TEUS (1 TEU = 1 container 20').

Đến năm 1990 số container qua cảng Singapore lên tới 5,22 triệu chiếc, Hồng Kông 5,1 triệu và Kaoshing 3,5 triệu (mạng lưới chuyển bằng container được hình thành bắt đầu từ Bắc Mỹ/ Châu Âu sau đó Bắc Mỹ/

Nhật Bản, Châu Âu / Nam Bắc Á, Châu Âu/ Úc/ Tân Tây Lan và mở rộng đến các nước khác: Trung Đông, Châu Phi, Trung và Nam Mỹ.

3 ÍCH LỢI TRONG VIỆC VẬN TẢI HÀNG HÓA BẰNG CONTAINER

A ĐỐI VỚI NGƯỜI CÓ HÀNG

- Bảo vệ tốt hàng hóa, giảm đến mức thấp nhất tình trạng mất cắp, hư hỏng, ẩm ướt, nhiễm bẩn.
- Tiết kiệm chi phí bao bì.
- Do thời gian xếp dỡ hàng ở các cảng giảm thấp, vòng quay tàu nhanh hơn, hàng luân chuyển nhanh, đỡ tồn đọng. Hàng hóa được đưa từ cửa đến cửa (Door to Door) rất thuận lợi, thúc đẩy việc mua bán phát triển hơn.

B ĐỐI VỚI NGƯỜI CHUYÊN CHỖ

- Giảm thời gian xếp dỡ, chờ đợi ở cảng khiến tàu quay vòng nhanh hơn. Người ta tính toán trên một tuyến tàu định tuyến nhờ sử dụng container chi phí xếp dỡ đã hạ từ 55% đến 15% trong tổng chi phí kinh doanh.
- Tận dụng được dung tích tàu do giảm được những khoảng trống.
- Giảm trách nhiệm khiếu nại tổn thất hàng hóa.

C ĐỐI VỚI NGƯỜI GIAO NHẬN

- Có điều kiện sử dụng container để làm công việc thu gom, chia lẻ hàng hóa và thực hiện vận tải đa phương thức đưa hàng từ cửa đến cửa (Door to Door).
- Giảm tranh chấp khiếu nại do tổn thất hàng hóa giảm bớt.

II CONTAINER – CẢNG CONTAINER – TÀU CHUYÊN DÙNG CHỖ CONTAINER

1 CONTAINER ĐƯỜNG BIỂN

Sở dĩ được gọi là container đường biển vì hiện nay còn có container hàng không kích thước nhỏ hơn và được làm bằng chất liệu nhẹ hơn.

Container là loại thùng chứa hàng đặc biệt khác với các loại thùng chứa hàng thông thường bằng gỗ, carton, hoặc kim loại được dùng làm bao bì có tính chất tạm thời không bền chắc, không có kích thước và trọng lượng được tiêu chuẩn hóa trong quá trình chuyên chở.

- Tổ chức quốc tế về tiêu chuẩn hóa gọi tắt là ISO định nghĩa container là một dụng cụ vận tải.
- Có tính bền chắc, đáp ứng được yêu cầu sử dụng nhiều lần.
- Có cấu tạo riêng biệt thuận lợi cho chuyên chở hàng bằng một hay nhiều phương thức vận tải mà không phải dỡ hàng ra và đóng gói lại ở dọc đường.
- Được thiết kế thuận tiện, để dễ dàng cho việc đóng hàng vào và rút ra khỏi container.
- Có thể chứa hàng bên trong 1m³ hoặc hơn.

Container tổng hợp có dạng hình chữ nhật, chịu được ảnh hưởng của thời tiết, dùng để chuyên chở và chứa đựng mọi loại hàng chở rời không có bao bì, nó giữ gìn và bảo vệ hàng hóa chống mất mát hư hỏng, nó có thể tách rời khỏi phương tiện vận tải như một đơn vị chuyên chở và được chuyển tải mà không cần phải dỡ hàng ra đóng gói lại.

2 CẤU TRÚC

Cấu trúc container tổng hợp hay thông dụng (General Purpose Container) bao gồm các bộ phận:

- Bộ khung (Frame): cấu thành bộ khung container gồm có: các xà dọc trên / dưới (Side Rails), các xà ngang trên / dưới (End Rails) và các cột đứng (Side Posts), các thanh xà cột được hàng liên kết với nhau tạo thành khung dọc, khung ngang (gồm có mặt trước mặt sau), khung đáy và khung mái.

- Khung đáy mặt sàn:

- ✓ Khung đáy (Base Frame): gồm có xà dọc dưới (Bottom Side Rails) và dầm ngang chống đỡ mặt sàn (Cross Members or Floor Bearers). Nó nối liền khung dưới của khung ngang và chịu trực tiếp khối lượng của vận tải. Để bốc dỡ thuận lợi bằng xe nâng người ta có thể thiết kế thêm cạnh khung đáy khu tiếp xúc cang nâng (Fork Lift Pockets) dùng cho container dưới 20' hay đường ống có ngỗng (Goose Neck Tunnel) dùng cho container cỡ 40' trên giá xe có thiết bị bốc dỡ kiểu có ngỗng.

- ✓ Mặt sàn container: là mặt bằng của đáy container, thường được lát bằng gỗ nhưng đôi khi cũng được lát bằng vật liệu hỗn hợp gỗ / thép. Dùng gỗ lát mặt sàn có nhiều ưu điểm:

- Gỗ có sức chịu đựng khá bền chắc mà không cần tấm phủ bọc ngoài. Gỗ dễ gia công và dễ sửa chữa khi hư hỏng.

- Gỗ có tính năng hút ẩm nên có khả năng giảm tác hại đọng hơi nước thành giọt (hiện tượng đổ mồ hôi).

- Gỗ có thể giảm cường lực va đập nhờ tính chất vật lý của nó.

- Gỗ dễ đóng hay chốt.

Mặt sàn có thể làm bằng gỗ thanh liên kết thành tấm hay loại gỗ ván (Plywood) được xử lý hóa chất, dán bằng keo dính hay đóng đinh và có thể đánh mỏng một lớp vecni hay sơn dầu.

✓ Khung mái và mái:

– Khung mái (Roof Frame): gồm có xà dọc trên (Top Side Rails) và rui mái (Roof Bow) rắn chắc đủ để chống áp lực kéo căng lên vách dọc.

– Mái: làm bằng panel kim loại (Roof Panel) có dạng uốn lượn sóng hay bằng và che kín phần trên của container chống ảnh hưởng thời tiết.

✓ Khung dọc và vách dọc:

– Khung dọc: gồm có xà dọc trên / dưới (Top/Bottom Side Rails) và cột đứng (Side Posts), rắn chắc đủ để chịu đựng áp lực đè lên vách khi bốc dỡ hay vận chuyển đồng thời cùng vách dọc chống ảnh hưởng thời tiết và mất cắp.

– Vách dọc: làm bằng thép tấm uốn lượn sóng để tăng cường sức chịu áp lực. Trên vách có thể gắn quạt thông gió, bố trí lỗ thông hơi và ghi dấu hiệu chủ sở hữu container.

✓ Khung mặt trước và vách mặt trước:

– Khung mặt trước (Front End Frame): gồm có xà ngang đáy (Bottom End Rails), xà ngang trên (Top End Rails) và cột đứng (Corner Posts). Khung mặt trước cùng với khung mặt sau là kết cấu quan trọng nhất để chịu đựng toàn bộ cấu trúc của container cũng như các lực tác động từ bên ngoài.

– Vách mặt trước (End Wall): là tấm thép thường được uốn lượn sóng để tăng cường sức chịu đựng vách mặt trước gắn liền với khung mặt trước cũng phải tiếp nhận quán tính khi di chuyển, đặc biệt khi

công cụ vận chuyển hãm phanh đột ngột thì lực quán tính cũng tác động mạnh lên vách.

✓ Khung mặt sau và cửa:

– Khung mặt sau (Rear End Frame): gồm có cột đứng (Corner Posts), xà ngang cửa (Door Header), ngưỡng cửa (Door Sill), liên kết nhau tạo thành khung cửa container. Kích thước khung cửa được mở rộng tối đa đến mức an toàn cho phép nhằm để tiện đóng hàng vào và rút khỏi container. Do đó khung cửa phải chắc chắn đủ sức chịu đựng lên khoảng trống.

– Cửa dọc (Door): gồm có bộ khung và hai cánh bằng panel kim loại được hàn dính vào khung. Các panel có thể có dạng phẳng hay uốn lượn. Dọc theo mép cửa (Door Edge) có gắn lớp đệm (Seal Gaskets) bằng nhựa PVC (Polyvinyl Chloride) hay nhựa EPDM (Ethylene Propylene Diane Monomer) để ngăn chặn nước xâm nhập. Thông thường cửa có thiết kế 4 chốt đóng mở và lỗ dùng để niêm phong khi đóng cửa.

✓ Góc lắp ghép: góc lắp ghép (Corner Fittings) là loại chi tiết nhỏ bé nhưng rất quan trọng được hàn dính ăn khớp với các góc trên và dưới của container. Có tất cả 4 góc lắp ghép dưới, được chế tạo bằng thép cứng chắc, kích thước chính xác theo đúng yêu cầu kỹ thuật nhằm làm cho nó đủ sức chịu đựng tổng trọng lượng tối đa của container và đảm bảo an toàn khi bốc dỡ.

3 CÁC KIỂU LOẠI CONTAINER

Container dùng trong vận tải đường biển (Marine Containers) được phân loại theo nhiều cách:

- Phân loại theo cách sử dụng.
- Phân loại theo vật liệu chế tạo.
- Phân loại theo kích cỡ, trọng tải.

Phân loại theo cách sử dụng gồm có:

- Container bách hóa (General Cargo Container).
- Container bảo ôn (Thermal Container).
- Container lạnh (Refrigerated or Reefer Container).
- Container cách nhiệt (Insulated Container).
- Container thông gió (Ventilated Container).
- Container đặc biệt (Special Container).
- Container hàng khô rời (Dry Bulk Container).
- Container bồn (Tank Container).
- Container mái mở (Open Top Container).
- Container mặt bằng (Platform Container).
- Container mặt bằng có vách đầu (Platform Based Container).
- Container vách dọc mở (Side Open Container).
- Container chở ô tô (Car Container).
- Container chở súc vật (Livestock Open Container).
- Container chở đa sống (Hide Container).
- Container sức chứa lớn (Hight Cubic Container).

Phân loại theo vật chế tạo:

Vật liệu dùng để chế tạo container thường gồm ít nhất 2 loại cơ bản trở lên như: hợp kim nhôm hay thép không rỉ, thép thường hay thép cao cấp.

gỗ thanh hay gỗ dán, nhựa tổng hợp hay nhựa gia cố sợi thủy tinh (FRP), có thể chia thành 3 loại: container thép, container nhôm và container nhựa tổng hợp hay FRP/ gỗ dán. Mỗi loại có chỗ lợi và bất lợi riêng do đặc tính của mỗi vật liệu, do đó cần phải chọn lựa vật liệu chế tạo thích hợp với mục đích sử dụng container để có thể phát huy tối ưu tính chất lý hóa, độ bền chắc, điều kiện duy tu bảo dưỡng, điều kiện giá cả vật liệu trên thị trường ...

- Container thép (Steel Container).
- Container nhôm (Aluminum Container).
- Container chất dẻo (FRP).

Phân loại theo kích cỡ, trọng tải:

Hiện nay 2 loại container được sử dụng phổ biến nhất là container 20 feet và 40 feet với kích thước và trọng lượng được quy định như sau:

Loại container	Chiều dài	Chiều cao	Chiều rộng	Tổng trọng lượng tối đa
20 feet	20 feet	8 feet	8.6 feet	20.320 tấn
40 feet	40 feet	8 feet	8,6 feet	30.480 tấn

Ngoài ra còn có các loại container đặc biệt sau:

- Container nửa cao: có chiều ngang, chiều dài bằng 2 loại container trên nhưng chiều cao chỉ bằng một nửa chiều cao tiêu chuẩn. Có thể được thiết kế theo tiêu chuẩn ISO với các dạng như container mái mở, container bồn...chiếm chỗ ít hơn container với chiều cao bình thường.

- Container có sức chứa lớn: thuộc loại container phổ thông nhưng có chiều cao được thiết kế lớn hơn chiều cao chuẩn nhằm tăng thể tích chứa hàng trong khi vẫn giữ nguyên định mức tổng trọng lượng tối đa. Loại này dùng để chuyên chở loại hàng công kênh có hệ số xếp dỡ cao.

Tiêu chuẩn hóa container: việc xây dựng tiêu chuẩn hóa container là 1 biện pháp có ý nghĩa rất lớn đối với việc nâng cao hiệu quả kinh tế của cách vận chuyển bằng container (Standardization of Container). Các thông số kỹ thuật cơ bản của container đã được tiêu chuẩn hóa và được mọi tổ chức nhất trí tán thành và tuân thủ (kích thước, cấu trúc, vật liệu xây dựng, thử nghiệm, kiểm tra...) tạo điều kiện quốc tế hóa cách vận chuyển bằng container, làm cho container được sử dụng dễ dàng khi cần chuyển đổi các phương thức vận tải, góp phần thúc đẩy nghiệp vụ vận chuyển liên hợp "từ cửa đến cửa" đồng thời nâng cao tính an toàn và tiết kiệm của container.

Nhãn hiệu container: căn cứ theo những quy định của ISO và 1 số tổ chức quốc tế liên quan đến vận chuyển container, mỗi container cần phải được dán nhãn hiệu và gắn biểu thị kèm theo.

Phương thức đóng gói hàng vào container: theo tập quán quốc tế, trong vận chuyển hàng bằng container, việc đóng gói hàng vào container cùng với việc niêm phong đóng khóa thông thường do chủ hàng (người gói hàng) đảm trách và gánh chịu mọi chi phí có liên quan, trừ trường hợp hàng không đủ trọn 1 container và phải gửi lẻ (LCL). Vì thế người chuyên chở không thể nắm được cụ thể tình hình hàng hóa chất xếp bên trong container mà chỉ dựa vào lời khai của chủ hàng và bởi vậy sẽ không chịu trách nhiệm về hậu quả của việc đóng và xếp hàng bất hợp lý, thiếu khoa học, nó có thể dẫn đến những tổn thất cho bản thân hàng hóa, công cụ vận tải & kể cả sinh mạng của người làm vận tải, bốc xếp. Mặt khác, cũng chính vì suốt dọc đường chuyên chở cho đến khi hàng tới đích, hàng hóa không hề được dỡ ra khỏi container để xem xét và chấn chỉnh lại như các cách vận chuyển khác nên người chủ hàng phải đặc biệt coi trọng việc đóng và chất xếp hàng vào container để vừa đảm bảo an toàn cho hàng hóa, vừa đạt lợi ích kinh tế bằng cách tận dụng toàn bộ trọng tải và dung tích của container.

Như vậy, việc đóng và chất xếp hàng vào container đòi hỏi người chủ hàng phải nắm vững:

- Tình hình, đặc điểm của hàng hóa chuyên chở.
- Tình hình đặc điểm của loại container cần sử dụng.
- Thông thạo kỹ xảo chất xếp, chèn lót hàng hóa trong container.

4 CẢNG BỐC DỠ CONTAINER

- Cấu trúc và hệ thống thiết bị khu cảng bốc dỡ container:
 - ✓ Khu cảng bốc dỡ container (Container Terminal) là một khu vực nằm trong địa giới 1 cảng được bố trí và thiết kế xây dựng dành riêng cho việc đón nhận tàu container, bốc dỡ container, thực hiện việc chuyển tiếp container từ phương thức vận tải đường biển sang các phương thức vận tải khác (đường bộ, hàng không, đường sông...).
 - ✓ Khu cảng container là cơ sở vật chất kỹ thuật không thể thiếu trong toàn bộ hệ thống chuyên chở container, có tác dụng rút ngắn thời gian bốc dỡ hàng tại khu cảng, góp phần đẩy nhanh quá trình chuyên chở và nâng cao hiệu quả kinh tế.
- Cấu trúc hệ thống thiết bị máy móc của nó bao gồm:
 - ✓ Bến tàu container (Wharf): là nơi đậu tàu container có cấu trúc "Ke" hay cầu tàu (Quay or Pier). Chiều dài và độ sâu của bến tàu tùy thuộc vào số lượng kích cỡ của các tàu ra vào. Trung bình 1 con tàu container chở 2-3000 TEUS đòi hỏi bến đậu có chiều dài 250 – 300 m và độ sâu 8-10.
 - ✓ Thềm bến (Apron): là khu vực bề mặt Ke hay cầu tàu (Quay Surface) sát liền với bến tàu, có chiều rộng 20-30m, phù hợp với

chiều ngang thân để giàn cầu khung hay loại công cụ bốc dỡ khác. Thềm bến được xây dựng chắc chắn trên mặt thềm có trải nhựa hay láng xi măng (Cement). Thông thường 2 giàn cầu khu được bố trí hoạt động dọc theo bề tàu và có năng lực bốc dỡ, đạt 40-50 chiếc container/giờ.

✓ Bãi chứa container (Container Yard): là nơi tiếp nhận và lưu trữ container (CY). Bãi container có thể phân thành một số khu vực: khu vực bố trí container chuẩn bị bốc xuống tàu, khu vực dành tiếp nhận container từ tàu dỡ lên bờ, khu vực chứa container rỗng. Tùy theo số lượng container đi đến, lưu chứa mà diện tích bãi có quy mô lớn nhỏ. Thông thường tương ứng với chiều dài 300m Ke, diện tích bãi chứa chiếm khoảng 105000m².

✓ Khu vực tiếp nhận, chắt xếp container (Marshalling Yard): là khu vực bố trí kề bên thềm bến, để tiếp nhận container đi hay đến. Tại đây người ta có thể sử dụng cần cầu bờ để di chuyển hay xếp chồng container lên nhau thành một số tầng nhất định. Tại địa điểm dành riêng cho chắt xếp container chờ xuống tàu, người ta có thể kẻ từng ô chứa container có đánh số để tiện cho việc nhận dạng và tiến hành bốc xếp.

✓ Trạm container làm hàng lẻ (Container Freight Station): là nơi tiến hành nghiệp vụ chuyên chở hàng lẻ, nó có chức năng:

– Tiếp nhận các lô hàng lẻ của chủ hàng nội địa, lưu kho, phân loại, đóng hàng vào container, hoàn thành thủ tục gửi hàng và giao hàng xuống tàu.

– Tiếp nhận container hàng lẻ từ tàu dỡ lên, rút hàng ra khỏi container, phân loại và giao trả cho chủ hàng lẻ.

– Tiếp nhận container hàng lẻ, rút hàng ra, phân loại, tái đóng hàng vào container và gửi tiếp đến đích.

Trạm container hàng lẻ (CFS) thường được bố trí bên ngoài, sát bãi chứa container, tại nơi cao ráo và có kho chứa tạm có mái che, thuận lợi cho việc làm hàng: đóng hàng vào và rút ra khỏi container, dưới sự kiểm soát của hải quan.

- ✓ Trung tâm kiểm soát: có nhiệm vụ kiểm soát và giám sát tình hình bốc dỡ container, tình hình hoạt động và các thao tác nghiệp vụ khác trong bãi chứa container. Nó thường được bố trí ở địa điểm thuận lợi cho việc quan sát, được trang bị đầy đủ các phương tiện thông tin liên lạc (điện thoại hữu tuyến, vô tuyến, máy ghi hình...).
- ✓ Cổng cảng (Gate): là cửa container và hàng hóa ra vào, có sự kiểm soát chặt chẽ theo quy chế thủ tục xuất nhập khẩu do nhà cầm quyền địa phương đặt ra. Theo tập quán quốc tế, cổng cảng được xem như mức phân định ranh giới trách nhiệm giữa một bên là đại lý thay mặt người chuyên chở và một bên là người gửi hàng hoặc người nhận hàng hoặc người vận tải đường bộ.
- ✓ Xưởng sửa chữa container (Maintenance Shop): được đặt ở một nơi dành cho việc sửa chữa, duy tu các container bị hư hỏng đột xuất hay đã đến định kỳ về duy tu kỹ thuật. Tùy quy mô và yêu cầu nghiệp vụ của khu cảng mà có thể bố trí tại đây xí nghiệp sửa chữa to nhỏ để duy tu, sửa xe tải, tractors...
- ✓ Các trang thiết bị khác: khu cảng container còn có thể vì yêu cầu nghiệp vụ mà có thêm một số trang thiết bị như: trạm cung cấp điện năng, trạm cung cấp nhiên liệu thực phẩm và nước ngọt cho tàu, thiết bị chiếu sáng, tổ chức y tế, phòng cháy chữa cháy, thiết bị thông tin...

A PHƯƠNG TIỆN BỐC DỠ VÀ VẬN CHUYỂN CONTAINER TẠI CẢNG

Phương tiện dùng để bốc xếp và vận chuyển container tại cảng gồm:

- Xe chuyên dùng chở container.
- Xe nâng chuyên dùng container.
- Xe gán chuyên dùng container.
- Xe chuyên dùng để xếp container rỗng.
- Cầu giàn chuyên dùng để cầu container.

Đây là những phương tiện chuyên dùng cho container, có khả năng bốc xếp và vận chuyển container rất nhanh, sử dụng rất đơn giản, an toàn và chỉ cần ít người. Nhưng những phương tiện này có giá trị rất cao.

B HOẠT ĐỘNG CỦA KHU CẢNG CONTAINER

Chức năng trọng yếu của khu cảng là lập kế hoạch khai thác, đồng thời tiến hành hoạt động nghiệp vụ để thực hiện kế hoạch đó.

Hoạt động nghiệp vụ của khu cảng bao gồm nhiều khâu liên hoàn nối tiếp nhau: bốc và dỡ container lên xuống tàu, chuyển vận và lưu giữ container tại bãi chứa, thực hiện việc giao hàng và nhận hàng, đóng hàng vào và rút hàng ra khỏi container, thực hiện nghiệp vụ chở hàng lẻ, vận chuyển container bằng các phương thức vận tải khác nhau...

Để lập được kế hoạch chính xác, sát thực tế và để cho hoạt động nghiệp vụ đạt được hiệu quả cao, người chủ đạo điều khiển khu cảng phải nắm trong tay lịch trình tàu chạy, tình hình sắp xếp container trên tàu đi, đến, khả năng về cung cầu container, hoạt động nội bộ tại bãi chứa và tại trạm hàng lẻ, tình hình vận tải có liên quan đến tiếp chuyển container hàng, quy tắc, quy định liên quan đến thủ tục thương mại và chuyên chở...

5 TÀU CHUYÊN DÙNG CHỖ CONTAINER

A ĐẶC ĐIỂM CỦA TÀU CHUYÊN CHỖ CONTAINER

Tàu container là loại tàu chuyên dùng được thiết kế theo tính năng kỹ thuật riêng nhằm phục vụ cho chuyên chở container và là công cụ vận tải chủ yếu, không thể thiếu trong vận chuyển container.

Tùy theo đặc điểm của đối tượng chuyên chở, có thể phân tàu container thành hai loại:

- Loại tàu container nửa chuyên dùng (Semi Container Ship): những hầm chứa hàng ở giữa thân tàu này được thiết kế và trang bị đặc biệt để chở container và những hầm hàng còn lại ở đầu và cuối thân tàu được sử dụng để chở các loại hàng thông thường khác (bách hoá, ô tô...) như các loại tàu phổ thông. Đại bộ phận tàu container nửa chuyên dùng được trang bị cần cầu bốc dỡ container.

- Loại tàu container chuyên dùng (Full Container Ship): toàn bộ các hầm hàng và cả phần trên boong đều được thiết kế và trang bị để chở container. Loại tàu này có trọng tải lớn từ 30.000 - 40.000 DWT, tốc độ cao từ 20 - 25 hải lý/giờ và hoạt động đều đặn giữa các cảng trọng yếu nằm trên tuyến chuyên chở, trong hệ thống vận chuyển tàu container.

Từ khi ra đời đến nay, tàu container phát triển nhanh chóng qua bốn thế hệ về số lượng tấn tàu và về cả mặt kỹ thuật.

B PHÂN LOẠI TÀU CONTAINER

Căn cứ theo cách bốc dỡ, tàu container được chia thành ba loại: tàu container có cách bốc dỡ nâng qua lan can (Lolo Ship), tàu container có cách bốc dỡ theo cầu dẫn (Roro Ship) và tàu sà lan có cách bốc dỡ trên mặt nước (Barge Carrier Ship).

- Tàu container có cách bố dỡ nâng qua lan can (Lift On Lift Off Container Ship): thuộc loại cấu trúc một boong, có mạn kép hay mạn đơn hình lượn sóng, sườn và xà ngang mặt boong có kích thước rộng lớn, thân tàu vững chắc đảm bảo vận chuyển container xếp chồng thành nhiều tầng trong hầm và trên boong (7 - 8 tầng). Hầm tàu được trang bị cơ cấu đặc biệt gồm những thanh dẫn hướng đóng thành khung theo chiều thẳng đứng, có kích thước phù hợp với kích thước container được tiêu chuẩn hóa, nhằm giữ cho container không bị xô dịch khi chạy trên biển. Boong và nắp hầm tàu thiết kế những cơ cấu chằng buộc container xếp trên boong để đảm bảo an toàn cho tàu và chất xếp nhanh chóng vì boong tàu không thiết kế khung dẫn hướng. Trên tàu không bố trí công cụ bốc dỡ mà sử dụng cần cẩu bờ.

Việc chất xếp và cố định container trên tàu có ý nghĩa lớn về an toàn kinh tế. Thông thường cán bộ chuyên trách kế hoạch khai thác cảng phải chuẩn bị và lập hồ sơ chất xếp hàng hóa chu đáo trước khi hàng đến.

Khi chất xếp, các container phải được đặt đúng vị trí theo các khung dẫn hướng và được chồng lên nhau bằng cách bố trí các chóp hình nón ở đáy container trên vào lỗ góc lắp ghép của container dưới, đồng thời xoay chốt khóa để cố định các container vào nhau.

Trên mặt boong và nắp hầm tàu, người ta cũng thiết kế các chóp hình nón để giữ các container nằm ở đáy đúng vị trí bằng cách làm trên. Ngoài ra các container này còn được chằng buộc chắc chắn vào boong nắp hầm bằng các nẹp chống và dây xích.

- Tàu container bốc dỡ bằng cầu dẫn (Roll On Roll Off Container): đặc điểm của loại tàu này là có một cầu dẫn được thiết kế ở phía trước, phía sau hay bên hông tàu, do đó container được đưa lên tàu bằng xe nâng, xe tractor, không sử dụng công cụ bốc dỡ.

Hầm tàu được thiết kế nhiều boong, có đủ độ cao để chất xếp container có thể giữ vị trí trên giá xe và được trang bị cơ cấu chèn lót, chằng buộc tốt.

Loại tàu này có lợi thế là có thể cập bến bốc dỡ container bằng cầu dẫn tại các cảng có trang thiết bị bốc dỡ thiếu thốn, lạc hậu hay không có nhưng bờ cảng lại đủ chắc chắn để tiếp nhận cầu dẫn.

- Tàu chở sà lan (Lighter Carrier or Lighter Abroad Ship): đặc điểm của tàu này là được thiết kế không phải để chở container thông thường như hai loại tàu trên mà để chở sà lan chứa hàng có trọng tải 100-500 tấn. Các sà lan này có dạng liên hợp, có nắp đậy kín được xem như là một container nổi, được bốc xếp lên xuống tàu mẹ bằng cần cẩu đặc biệt của tàu. Tại cảng đến các sà lan được hạ xuống nước và được các tàu kéo sâu vào nội địa theo sông hay kênh đào có chiều sâu và chiều ngang hạn chế không cho phép tàu mẹ trực tiếp ghé vào.

Loại tàu này có lợi thế sử dụng sự tiện lợi của đường thủy sẵn có của địa phương để đưa hàng sâu vào các bến cảng nội địa, bốc dỡ sà lan lên xuống tàu không cần cần cẩu bờ và nếu có phao tốt thì có thể bốc dỡ container tại phao, mà không cần phải cập tàu.

- Dịch vụ vận chuyển container trên các đường nhánh (Feeder Service): đường nhánh là những con đường phụ nối liền cảng phụ hay địa điểm phụ trên đất liền với cảng chính nằm trên tuyến đường vận chuyển chính mà tàu container cỡ lớn trực tiếp ghé qua. Nó giống như những chân rết góp phần mở rộng và nâng cao hiệu quả của hệ thống vận chuyển container.

Có nhiều loại phương tiện vận tải: tàu container cỡ nhỏ (Feeder Ship), tàu hỏa, ô tô hoạt động chuyên chở container trên các đường nhánh này.

Dịch vụ vận chuyển container trên các đường nhánh thường được chọn lựa sử dụng vì những nguyên nhân sau đây:

- ✓ Tàu container mẹ, do trọng tải lớn, có mớn nước sâu nên không thể vào tận các cảng có mớn nước nông và trang thiết bị lạc hậu để lấy hàng hay trả hàng.

✓ Phí kinh doanh chuyên chở của tàu mẹ cao, vào khoảng 50.000 USD / ngày cho tàu chở khoảng 2.500-3.000 TEU. Vì thế, nếu phải lưu tàu nhiều ngày vì năng suất bốc xếp thấp, trong khi đó lượng hàng chuyên chở tại cảng không nhiều thì sẽ hạn chế hiệu quả kinh doanh, thậm chí có thể không bù đắp được chi phí kinh doanh chuyên chở.

✓ Trong bố trí vận chuyển người ta phân đầu sắp xếp các chặng đường vào các cảng ghé qua một cách hợp lý, tránh những chặng đường quá ngắn, các cảng ghé qua quá gần nhau. Như vậy người ta nhận thấy sử dụng dịch vụ vận chuyển container trên các đường nhánh thích hợp hơn đưa tàu mẹ vào tận nơi lấy hàng.

Tất nhiên người ta không thể bỏ qua phí dịch vụ vận chuyển (bao gồm các phí dịch vụ vận chuyển trên đường nhánh và phí chuyển tải từ tàu container con sang mẹ) nó có những ảnh hưởng nhất định đến hiệu quả kinh doanh trên toàn bộ tuyến vận chuyển, nhất là trong tình hình cạnh tranh gay gắt như hiện nay.

Mặt khác cần thấy rằng cảng phụ cũng có thể trở thành cảng chính nếu sau này nó hội đủ các điều kiện thuận lợi cho hoạt động của tàu mẹ và do đó đem lại nhiều thuận lợi cho người chuyên chở.

III NGHIỆP VỤ VẬN CHUYỂN CONTAINER

Vận tải hàng hóa bằng container mang lại những hiệu quả kinh tế to lớn, đã thúc đẩy ngành vận tải này phát triển một cách nhanh chóng đồng thời cũng làm thay đổi những hình thức hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực vận tải container bao gồm: tổ chức, quản lý, điều hành, điều kiện thuê tàu, giao nhận, bốc dỡ, cước phí, trách nhiệm, bảo hiểm...

1 HOẠT ĐỘNG CỦA TÀU CHUYÊN CHỖ CONTAINER

Thông thường tàu hoạt động theo kiểu con thoi, nghĩa là nó thực hiện các chuyến đi thường xuyên đều đặn trên các tuyến đường hàng hải cố định (định tuyến như dạng tàu chợ – Liner) qua các cảng theo lịch trình, thời gian được ấn định trước.

Phương thức hoạt động của tàu container giống như phương thức hoạt động của tàu chợ (Liner) nhưng phạm vi rộng hơn bởi mạng lưới vận chuyển của nó gồm các tuyến chính, tuyến phụ đi sâu vào nội địa, mang tính mật dịch toàn cầu (World Wide Trading).

Phạm vi vận chuyển của tàu container được thể hiện qua hai phương thức sau.

A VẬN CHUYỂN TỪ CẢNG ĐẾN CẢNG (PORT TO PORT SHIPMENT)

Được gọi là vận chuyển từ cảng nhận đến cảng giao hàng (Port of Receive to Port of Delivery) hay là vận chuyển hàng từ bãi chứa container tại cảng gửi đến bãi chứa container tại cảng đến (CY/ CY – Container Yard). Người gửi hàng có thể thuê container chở hàng đi thẳng đến cảng đích mà không qua chuyển tải ở một hay nhiều cảng dọc đường trước khi đến cảng đích, tùy theo yêu cầu chuyên chở của mình.

B VẬN CHUYỂN LIÊN HỢP (COMBINED TRANSPORT)

Còn được gọi là vận tải đa phương thức (Multimodal Transport) là vận tải hàng hóa từ nơi gửi đến đích thông qua hai hay nhiều phương thức vận tải (đường biển, sông, sắt, hàng không, đường bộ...).

Vận chuyển liên hợp bằng container góp phần đắc lực thúc đẩy vận chuyển nhanh chóng, đảm bảo an toàn và giảm chi phí chuyên chở. Tuy nhiên cách vận chuyển liên hợp này rất đa dạng, đòi hỏi mạng lưới dịch vụ

tốt nhất, có nghiệp vụ cao. Vì mới phát triển trong thời gian gần đây, cho nên còn nhiều vấn đề phải nghiên cứu, cải tiến và bổ sung để đi đến thống nhất về quan niệm và hành động.

Theo hai phương thức trên, người thuê sẽ tùy theo nhu cầu vận chuyển của mình và tình hình hoạt động của tàu mà lựa chọn phương thức vận chuyển thích hợp.

2 CÁC PHƯƠNG THỨC GỬI HÀNG BẰNG CONTAINER

Gửi hàng bằng container có hai phương thức: FCL và LCL.

A GỬI HÀNG BẰNG CONTAINER (FULL CONTAINER LOAD – FCL)

Người gửi phải có lượng hàng có tính chất giống nhau đủ chứa đầy một hay nhiều container nên thuê cả một hay nhiều container để gửi hàng.

Theo cách gửi FCL, trách nhiệm về giao nhận, xếp dỡ, chi phí được phân công như sau:

- Người gửi hàng (Shipper) có trách nhiệm:
 - ✓ Vận tải hàng từ kho hay nơi chứa hàng của mình trong nước đến bãi chứa container của cảng để gửi hàng.
 - ✓ Xếp đặt hàng vào container, kể cả xếp và chèn lót.
 - ✓ Ghi ký mã hiệu (Marking) và dấu hiệu chuyên chở trên bao bì hàng.
 - ✓ Niêm phong và cấp chì container theo luật xuất khẩu và thủ tục hải quan.
 - ✓ Chịu mọi phí liên quan đến các việc làm trên.

Việc sắp đặt hàng vào container có thể thực hiện tại bãi chứa container hoặc tại kho hàng của người gửi, hình thức chỉ khác ở chỗ dùng phương tiện chuyên chở và mượn vỏ container từ cảng về kho riêng rồi trả về bãi của cảng, sau khi đóng hàng và hoàn tất mọi thủ tục hải quan, người gửi hàng phải đảm bảo an toàn và chịu mọi chi phí áp tải container về bãi chứa.

- Người nhận hàng (Consignee):
 - ✓ Xin giấy phép nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.
 - ✓ Xuất trình vận đơn (B/L) hợp lệ cho người vận chuyển để nhận hàng.
 - ✓ Có thể nhận hàng tại bãi container (CY) hoặc mượn vỏ container đưa thẳng về kho riêng, nếu đưa về kho riêng thì phải trả vỏ container sau khi dỡ hàng xong.
 - ✓ Chịu mọi chi phí liên hệ đến các việc trên.
- Người vận chuyển (Carrier):
 - ✓ Chăm sóc, bảo quản, giữ gìn hàng hóa xếp trong container kể từ khi nhận từ người gửi tại bãi chứa cảng gửi cho đến khi giao hàng cho người nhận tại bãi chứa ở cảng đến.
 - ✓ Xếp hàng từ bãi chứa container ở cảng gửi lên tàu, kể cả việc sắp xếp hàng lên tàu.
 - ✓ Dỡ hàng từ tàu xuống bãi chứa ở cảng đến.
 - ✓ Giao hàng cho người nhận có vận đơn hợp pháp.
 - ✓ Chịu mọi chi phí trong quá trình xếp dỡ và vận chuyển nói trên.

B GỬI HÀNG LẺ (LCL / LCL - LESS THAN A CONTAINER LOAD)

Người gửi hàng vì không đủ trọng lượng hàng để xếp đầy container nên phải gửi hàng lẻ.

Người kinh doanh vận chuyển hàng lẻ được gọi là người gom hàng (Consolidater) sẽ tập trung các lô hàng lẻ của nhiều chủ hàng (thường ở các trạm hàng lẻ) (CFS - Container Freight Station) rồi sắp xếp, phân loại, kết hợp các lô hàng để đóng vào container, niêm phong kẹp chì theo quy định của thủ tục xuất nhập khẩu và của hải quan, xếp container xuống bãi chứa ở cảng và giao hàng cho người chuyên chở. Ở cảng đến hàng sẽ được bốc vào kho (trạm hàng lẻ) để giao cho từng người nhận (Consignee).

Người giao hàng lẻ có thể là người giao nhận (Forwarder) hoặc trực tiếp là người chuyên chở.

Theo cách gửi LCL/ LCL trách nhiệm về xếp dỡ, giao nhận, chi phí được phân chia như sau:

- Người gửi hàng:
 - ✓ Vận chuyển hàng từ kho hay vận chuyển hàng của mình trong nội địa đến giao cho người gom hàng tại trạm hàng lẻ CFS của cảng gửi và phải chịu chi phí này.
 - ✓ Chuyển các chứng từ cần thiết liên quan đến thương mại, vận tải và thủ tục xuất nhập khẩu cho người gom hàng nếu trạm hàng lẻ là kho thường, còn nếu là kho ngoại quan thì phải hoàn tất thủ tục xuất khẩu.
 - ✓ Thanh toán cước phí nếu điều kiện thương mại là trả trước (Prepaid).

- Người nhận hàng:
 - ✓ Xin giấy phép nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.
 - ✓ Xuất trình B/L hợp lệ cho người gom hàng hoặc đại diện để nhận hàng.
 - ✓ Thanh toán cước phí.
- Người vận chuyển hàng lẻ:
 - ✓ Người vận chuyển thực sự (Effective Carrier) vận chuyển hàng lẻ với tư cách người gom hàng, cấp phát vận đơn (B/L, LCL/ LCL, Master B/L) cho người gửi, xếp hàng lên tàu, chuyên chở đến cảng đích và dỡ hàng xuống cảng, giao hàng cho người nhận tại trạm CFS cảng đến.
 - ✓ Người thầu vận chuyển hàng lẻ (NVOCC- Non Vessel Operating Common Carrier) với tư cách người gom hàng lẻ, là người vận chuyển, thường là do công ty giao nhận (Freight Forwarding). Vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển chứ không phải là đại lý. Chịu trách nhiệm suốt quá trình vận chuyển, từ lúc nhận hàng tại cảng gửi cho đến khi giao hàng xong tại cảng đến, cấp phát B/L cho người gửi, có thể là "vận đơn tập thể", House B/L do họ soạn hoặc "vận đơn do Liên đoàn quốc tế của Hiệp hội những người giao nhận FIATA" soạn.
 - ✓ Người thầu vận chuyển không có phương tiện, mà thuê tàu của người chuyên chở thực sự để vận tải các lô hàng lẻ đã được xếp vào container và niêm phong kẹp chì, họ chỉ là người thuê tàu của người vận chuyển.
 - ✓ Người vận chuyển thực sự xếp container lên tàu, cấp phát vận đơn hàng hải của thuyền trưởng (Master Ocean B/L) cho người thầu vận chuyển, chở hàng đến đích, dỡ lên bãi chứa và giao trả hàng cho đại lý hoặc đại diện của người thầu vận chuyển.

3 CƯỚC PHÍ CONTAINER

Cước phí vận chuyển container được quy định thành một biểu cước do các Công hội cước phí hàng hải (Ocean Freight Conference) hoặc Consortium về container thiết lập. các tổ chức này kết hợp nhiều công ty vận tải hàng hải kinh doanh trên một khu vực. Ngoài ra còn có các công ty hàng hải độc lập, không lệ thuộc vào các quy định của các tổ chức trên. Những công ty hiệp hội (công hội) tự ấn định biểu cước container quốc tế do các tổ chức chi phối.

A CÁC YẾU TỐ CẤU THÀNH CƯỚC PHÍ CONTAINER

Phí cố định: khấu hao tàu, sửa chữa, bảo quản, vật liệu thiết bị dự trữ (Store), bảo hiểm thân tàu và bảo hiểm trách nhiệm dân sự (Hull Insurance and Protection Indemnity).

Phí kinh doanh khai thác: nhiên liệu, xếp dỡ hàng (Loading and Discharging Charge), cảng phí, hoa tiêu phí, kênh đào phí và các dịch vụ khác.

Phí sử dụng lao động: tiền lương sĩ quan, thuyền viên, làm việc ngoài giờ, thưởng ...

Phí quản lý, đại lý giao dịch, quảng cáo, thiết bị văn phòng ...

Thị trường: đây là yếu tố quan trọng nhất để cấu thành cước phí vận chuyển container, cước phí phải lệ thuộc vào tình hình cạnh tranh, cung cấp vận chuyển và giao nhận, uy tín và thời vụ ...

B CÁC LOẠI KIỂU CƯỚC CONTAINER

- Cước trọn container cho mỗi sản phẩm riêng biệt.
- Cước trong container chung cho mọi sản phẩm.
- Cước hàng lẻ.

Cước trọn container cho mỗi sản phẩm riêng biệt (CBR- Commodity Box Rate): giá cước này áp dụng thu theo mặt hàng đóng vào container, hàng bách hóa, máy móc, hàng khô rời, hàng lỏng, đông lạnh....

Cước trong container cho mọi loại hàng (FAK-Freight All Kind): người vận chuyển dựa vào mức tổng thu vận chuyển dự tính của chuyến tàu để chia đều cho mỗi container thành mức trung bình cho từng container không cần biết đến tính chất, loại hàng và giá trị. Kiểu tính này đơn giản và đối với người chuyên chở thì thấy hợp lý vì dù chứa hàng gì, mỗi container đều có thể tích chiếm chỗ như nhau, nhưng đối với người gửi hàng thì những lô hàng có giá trị thấp, nếu tính theo cách tính trên thì tỉ trọng chi phí sẽ cao hơn so với hàng có giá trị cao.

Trong thực tế người ta đã kết hợp hai kiểu tính nói trên để áp dụng cho việc tính cước trọn gói container. Người ta phân loại cước phí theo các loại container, mà mỗi loại dùng đóng những hàng có đặc trưng khác nhau theo giá khác nhau. Ví dụ như container khô, container lạnh, container cao, container mở nóc, container bồn, ...

Cước hàng lẻ: cước này tính theo trọng lượng và thể tích (D/R) hay giá trị tùy theo cách chọn của người vận chuyển, ngoài ra người gửi hàng lẻ còn phải thanh toán các chi phí dịch vụ làm hàng lẻ. Cước hàng lẻ thường cao hơn so với các loại khác.

C CÁC VẤN ĐỀ KHÁC LIÊN QUAN ĐẾN CHẾ ĐỘ PHÍ

Phụ phí (Additional charge): Để giữ vững nguồn thu do có nhiều biến động nên người vận chuyển thu thêm phụ phí ngoài giá cước.

- ✓ Hệ số điều chỉnh giá cước do biến động tiền tệ thanh toán CAF (Currency Adjustment Factor)-YAS (Yen Adjustment System).
- ✓ Hệ số điều chỉnh nhiên liệu BAF (Bunker Adjustment Factor).

- ✓ Phí làm hàng tại cảng đến THC (Terminal Handling Charge) và CHC (Container Handling Charge).

Giảm giá cước (Freight Rebate): trong nhiều trường hợp, người chuyên chở có thể giảm giá cước cho chủ hàng. Cách thức và mức độ giảm giá thường tùy thuộc vào sự thỏa thuận của hai bên.

Phần II :
BẢO HIỂM
VẬN TẢI QUỐC TẾ

CHƯƠNG I

KHÁI NIỆM CHUNG VỀ BẢO HIỂM VẬN TẢI QUỐC TẾ

Rủi ro luôn chực chờ xảy ra ở quanh ta: cướp bóc, bão tố, hỏa hoạn,... đứng trước một đại dương rủi ro như thế, làm thế nào để đề phòng bất trắc, quản lý được rủi ro và không bị khánh kiệt gia tài khi rủi ro xảy ra. Các nhà kinh doanh đã đưa ra 3 cách quản lý như sau.

Phòng ngừa và hạn chế tối đa các rủi ro có thể xảy ra.

Tự bảo hiểm: là tự bỏ ra nguồn tài chính nhất định để bù đắp thiệt hại xảy ra với mình trong quá trình kinh doanh.

Mua bảo hiểm: là đóng một số tiền gọi là phí bảo hiểm và người bảo hiểm sẽ chịu trách nhiệm rủi ro cho hàng hóa.

Với 3 cách quản lý rủi ro như trên, cách thứ nhất có ưu điểm là ít tốn phí, nhưng nếu một khi rủi ro đã xảy ra nhà kinh doanh vẫn có khả năng bị khánh kiệt. Cách quản lý rủi ro thứ 2 có ưu điểm là tránh được rủi ro bị khánh kiệt do nhà kinh doanh vẫn còn một số vốn dự trữ (vốn tự bảo hiểm) nhưng sẽ làm cho nhà kinh doanh mất đi 1 nguồn vốn lớn dẫn đến vốn sử dụng trong kinh doanh không có hiệu quả (điều này có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với doanh nghiệp nhỏ, ít vốn lưu động). Cách quản lý rủi ro thứ 3 – mua bảo hiểm – là cách tốt nhất. Nhà kinh doanh chỉ cần bỏ ra một số tiền nhỏ để mua bảo hiểm nhưng nếu rủi ro xảy ra đối với đối tượng được bảo hiểm, nhà kinh doanh sẽ được nhà bảo hiểm bồi thường cho tổn thất đó. Do đó nhà kinh doanh tránh được khả năng bị khánh kiệt gia tài.

I. SỰ CẦN THIẾT VÀ LỊCH SỬ RA ĐỜI CỦA BẢO HIỂM TRÊN THẾ GIỚI

Bảo hiểm ra đời, tồn tại và phát triển là do trong thực tế cuộc sống có nhiều rủi ro xảy ra, gây nên tổn thất cho người và của. Rủi ro có rất nhiều loại như rủi ro: do thiên tai, cháy, trộm cắp, tai nạn,... nên tùy theo đối tượng bảo hiểm thuộc loại nào mà người ta mua bảo hiểm loại đó cho phù hợp.

Xã hội ngày càng văn minh hiện đại thì con người càng cần một cuộc sống được đảm bảo an toàn trước những tai nạn rủi ro đang rình rập xung quanh. Một ngày không có bảo hiểm xã hội sẽ ra sao? Nếu không có các nhà bảo hiểm thì những nạn nhân và các doanh nghiệp Mỹ làm sao thoát khỏi cảnh sa cơ khi cơn bão Andrew gây thiệt hại tới 30 USD, hoặc trận động đất ở Los Angeles gây tổn thất hàng tỷ USD, và cơn bão Katrina gây tổn thất nhiều tỷ USD, và còn bao nhiêu nữa những thảm họa diễn ra hàng ngày, hàng giờ trên trái đất nếu như ta biết rằng hàng năm những nhà bảo hiểm đã san sẻ rủi ro cho nhiều vùng khác nhau trên toàn cầu hàng tỷ USD. Ví dụ như năm 1992 các nhà bảo hiểm đã thu vào và phân chia rủi ro số tiền phí bảo hiểm là 1.466 tỷ USD với giá trị tài sản tương ứng hàng trăm ngàn tỷ USD.

Về nguồn gốc ra đời của bảo hiểm thì không ai biết chính xác nó ra đời từ năm nào. Người ta chỉ biết rằng từ hàng ngàn năm trước ở Trung Hoa cổ đại những người nông dân đã biết bảo nhau khi được mùa mỗi hộ góp vài học lúa vào kho chung phòng khi mất mùa, thiên tai, đói kém thì mang thóc đã để dành chia cho nhau. Và vào thuở thành Babillon đang độ hưng thịnh, việc buôn bán sầm uất, tấp nập, người ta giao thương làm ăn chủ yếu dựa vào các đội thương thuyền vượt biển, song buôn bán bằng thương thuyền chẳng khác nào “trúng đề đầu đẳng” với biết bao rủi ro, nếu chẳng may thương thuyền gặp nạn thì thương gia trắng tay. Trước những rủi ro như thế, những thương gia khôn ngoan nhất đã tìm cách san bớt hàng hóa của mình sang nhiều thuyền buôn khác nhau phòng khi bất trắc họ chỉ mất một phần của cải, không đến nỗi khánh kiệt gia tài.

Không ai biết chính xác ông tổ nghề bảo hiểm nhưng có lẽ nơi khởi đầu của bảo hiểm là ở Ý và sau đó là ở Anh. Thời đó đã có một khối lượng giao dịch thương mại đường biển lớn giữa Anh và Ấn độ và châu Mỹ, khi đó người ta chỉ mới biết bảo hiểm những thứ dễ gặp rủi ro, nhất là hàng hóa và tàu biển. Tới năm 1666 sau vụ cháy “thế kỷ”, thiêu rụi 13.000 ngôi nhà ở thủ đô Luân Đôn, mới xuất hiện thêm bảo hiểm hỏa hoạn. Sau thế kỷ 18, công nghiệp phát triển và ra đời bảo hiểm trên cạn. Các khách hàng và các chủ bảo hiểm thường thương lượng với nhau về bảo hiểm trong 1 tiệm cà phê của 1 người đàn ông tên là Edward Lloyd. Và ngày nay Lloyd’s là tên gọi của 1 thị trường bảo hiểm rất nổi danh ở Luân Đôn. Lloyd’s ra đời từ năm 1876 và cho đến nay đã cho ra đời nhiều bộ luật quy định về bảo hiểm được áp dụng rộng rãi trên thế giới.

Ngày nay khi các mối quan hệ kinh tế, chính trị, xã hội liên quan đến nhau một cách khăng khít và phức tạp thì bảo hiểm thực sự là một chất keo kết dính các mối quan hệ đó một cách ổn định và bền chặt. Cả trên phạm vi toàn cầu, bảo hiểm cũng góp phần liên kết các quốc gia, các châu lục thành một khối bền vững, nhằm chống và ngăn chặn cho nhân loại trước muôn vàn nguy hiểm.

Trong thương mại quốc tế, bảo hiểm cho hàng hóa trong quá trình chuyên chở từ nước người bán đến nước người mua cũng là một dịch vụ quan trọng không thể tách rời và đã trở thành tập quán trong giới thương mại quốc tế. Phương tiện vận tải và hàng hóa chuyên chở là những tài sản có giá trị rất lớn, để đảm bảo cho công việc kinh doanh được bình thường, liên tục và ổn định, các nhà kinh doanh đã biết gắn chặt công việc kinh doanh của mình với dịch vụ bảo hiểm.

Vì bảo hiểm là một lĩnh vực kinh doanh dịch vụ đặc biệt, liên quan đến hầu hết tất cả các khía cạnh kinh tế, xã hội, để nắm bắt được hết tất cả những khía cạnh này, cần phải nghiên cứu một lĩnh vực chuyên môn sâu và rộng. Trong phạm vi môn học này, chúng ta chỉ giới hạn nghiên cứu khía cạnh bảo hiểm trong vận tải quốc tế, bao gồm bảo hiểm cho hàng hóa xuất nhập khẩu trong quá trình chuyên chở bằng các phương tiện vận tải và bảo

hiểm cho các phương tiện vận tải. Và như trong phần một chúng ta đã nghiên cứu, 90% tổng khối lượng hàng hóa lưu chuyển trong thương mại quốc tế được thực hiện bằng phương thức vận tải biển, phần còn lại được đảm nhận bởi phương thức vận tải hàng không và các phương thức vận tải khác. Do tính chất đặc thù của ngành vận tải hàng không, việc bảo hiểm cho hàng hóa chuyên chở được gắn liền với trách nhiệm của nhà vận tải hàng không. Vì vậy, trong môn học này chúng ta sẽ tập trung chủ yếu vào lĩnh vực bảo hiểm cho hàng hóa xuất nhập khẩu được chuyên chở bằng đường biển.

II. KHÁI NIỆM VỀ BẢO HIỂM

1 ĐỊNH NGHĨA

Bảo hiểm là 1 chế độ cam kết bồi thường về mặt kinh tế, trong đó người được bảo hiểm (Insured) có trách nhiệm phải đóng một khoản tiền gọi là phí bảo hiểm (Insurance Premium) áp dụng cho một đối tượng được bảo hiểm (Subject – Matter Insured) tương ứng với một điều kiện bảo hiểm (Insurance Condition); còn người bảo hiểm (Insurer) có trách nhiệm bồi thường những tổn thất (Loss) của đối tượng bảo hiểm do các rủi ro (Risk) nằm trong các điều kiện bảo hiểm gây nên.

Lưu ý: Chúng ta thường hay bị nhầm lẫn khi sử dụng danh từ “bảo hiểm”. Nhiều khi đem áp dụng cho một quỹ tích lũy để đáp ứng những tổn thất không chắc chắn. Chẳng hạn như một cửa hàng bán hoa quả nâng giá vào đầu mùa để tạo quỹ bù đắp những thua lỗ do giảm giá vào cuối mùa. Cách ứng phó với rủi ro này không phải là bảo hiểm, vì bảo hiểm không chỉ đơn thuần là sự tích lũy để đối phó với tổn thất bất ngờ. Hoặc nhiều khi một sự hoán chuyển rủi ro cũng bị gọi sai là bảo hiểm. Ví dụ như một cửa hàng bán kim khí điện máy cam kết bảo trì máy một năm, như vậy cửa hàng phải gọi việc bảo trì máy là bảo khoán chứ không phải là bảo hiểm, bởi vì đây chỉ là một sự hoán chuyển rủi ro chứ chưa phải là bảo hiểm.

Một định nghĩa thích hợp của bảo hiểm phải bao gồm: sự xây dựng một quỹ, sự hoán chuyển rủi ro, và thêm nữa phải bao gồm cả sự kết hợp số nhiều các đối tượng để biến tổn thất cá thể thành tổn thất cộng đồng có thể dự đoán được. Định nghĩa này bao gồm cả hai yếu tố: giảm thiểu rủi ro và phân tán tổn thất. Trong bảo hiểm nếu người bảo hiểm chuyển trách nhiệm bảo hiểm cho nhà tái bảo hiểm cũng được định nghĩa là phân tán rủi ro.

2 BẢN CHẤT CỦA BẢO HIỂM

Bảo hiểm ra đời là do sự tồn tại khách quan của các rủi ro nhưng bản chất của bảo hiểm chính là sự trang tải những tổn thất của những người được bảo hiểm gặp rủi ro cho tất cả những người tham gia bảo hiểm cùng chịu thông qua phí bảo hiểm. Người bảo hiểm là người trung gian đứng ra nhận lãnh tổn thất và phân chia tổn thất này cho tất cả những người tham gia bảo hiểm.

3 TÁC DỤNG CỦA BẢO HIỂM

Bảo hiểm có tác dụng trên hai mặt.

- Đảm bảo về mặt tài chính cho những người được bảo hiểm khi có rủi ro xảy ra gây nên tổn thất cho các đối tượng được bảo hiểm, thì được người bảo hiểm bồi thường tổn thất. Từ đó công việc kinh doanh của họ được tiếp tục bình thường, không vì tổn thất mà đình trệ hay phá sản.
- Mang lại một nguồn lợi nhuận đáng kể cho người kinh doanh bảo hiểm, lợi nhuận này là chênh lệch giữa phí bảo hiểm thu được từ những người tham gia bảo hiểm và những khoản thực tế phải bồi thường.

4 CHỨC NĂNG CỦA BẢO HIỂM

Bảo hiểm có hai chức năng chính sau.

- Xây dựng quỹ an toàn tái sản xuất xã hội, đảm bảo cho sản xuất, lưu thông và tiêu dùng phát triển một cách ổn định.
- Bồi thường đúng mức độ, thỏa đáng, kịp thời theo điều kiện bảo hiểm quy định.

Ngoài ra bảo hiểm còn có các chức năng khác có tính chất bảo vệ bằng các biện pháp khác như: phòng ngừa tổn thất, phối hợp hoạt động, liên kết lập quỹ bảo hiểm... để phục vụ cho việc thực hiện hai chức năng trên.

Để bảo hiểm hoạt động tốt và mang lại hiệu quả thì mục tiêu của bảo hiểm là tổng kim ngạch "may" phải lớn hơn tổng kim ngạch "rủi" (tức là quỹ bảo hiểm phải lớn hơn khoản chi bồi thường).

III. VAI TRÒ CỦA BẢO HIỂM TRONG KINH DOANH XUẤT NHẬP KHẨU

Khi các công ty kinh doanh có tổn thất hàng hóa xảy ra, nếu đã mua bảo hiểm thì sẽ được bồi thường thỏa đáng tương ứng với số hàng hóa bị thiệt hại. Trước khi có tổn thất xảy ra, quỹ bảo hiểm tạm thời nhàn rỗi này sẽ được đầu tư vào các ngành sản xuất khác, khi có tổn thất xảy ra quỹ bảo hiểm sẽ được dùng để bồi thường, hạn chế tổn thất,... đảm bảo cho quá trình kinh doanh được hồi phục trở lại.

Thúc đẩy ý thức đề phòng, hạn chế tổn thất, tăng cường an toàn vật chất tài sản trong kinh doanh: vì có đóng bảo hiểm các thương nhân sẽ chú trọng nhiều tới những rủi ro có thể xảy ra gây thiệt hại nhiều cho hàng hóa của mình, do đó họ ý thức hơn trong vấn đề đề phòng tối đa các rủi ro đó.

Bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu đem lại lợi ích cho nền kinh tế quốc dân, góp phần tiết kiệm và tăng thu ngoại tệ cho Nhà nước. Khi các đơn vị kinh doanh xuất nhập khẩu nhập theo điều kiện cơ sở giao hàng FOB, C& F, và xuất theo CIF tạo khả năng cạnh tranh của bảo hiểm trong nước với nước ngoài.

Đối với các công ty bảo hiểm, ngoài việc thu được một nguồn lợi nhuận đáng kể cho mình (số tiền chênh lệch giữa phí bảo hiểm và số tiền phải bồi thường cho tổn thất, trên thực tế đối với ngành bảo hiểm Việt Nam, đây là nguồn thu chủ yếu của các công ty bảo hiểm) họ còn góp phần hữu ích cho Nhà nước trong việc tăng tích lũy và tiết kiệm chi ngoại tệ cho ngân sách Nhà nước: vì hoạt động bảo hiểm cũng là một hoạt động kinh doanh bình thường, tạo ra lợi nhuận nên họ phải nộp thuế. Khi có tổn thất xảy ra, chính họ lại đứng ra chịu trả tiền cho người bị thiệt (người được bảo hiểm), do đó làm giảm các khoản trợ cấp của Nhà nước (nếu như tài sản thiệt hại đó do nguồn vốn của Nhà nước tài trợ).

Nghĩa vụ và quyền lợi của mỗi bên tham gia bảo hiểm đã trở thành nguyên tắc, thể lệ và tập quán trong thương mại quốc tế, cho nên khi hàng hóa xuất nhập khẩu bị rủi ro tổn thất, các công ty kinh doanh xuất nhập khẩu sẽ được công ty bảo hiểm bồi thường nếu thuộc trách nhiệm của bảo hiểm. Ngoài ra, các công ty bảo hiểm còn giúp đỡ, hướng dẫn về mặt pháp lý trong các tranh chấp với tàu hoặc các đối tượng có liên quan khác nếu ngoài trách nhiệm bảo hiểm.

CHƯƠNG II

RỦI RO TRONG BẢO HIỂM VẬN TẢI QUỐC TẾ

I. KHÁI NIỆM

Trong bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển, thông thường các chuyến hải trình thường gặp các sự cố: thiên tai hoặc tai nạn bất ngờ ngoài biển. Do sự cố thường phát sinh trong chuyến hải trình, tàu vận chuyển có thể gặp những rủi ro rất nghiêm trọng liên quan đến tai nạn biển, bao gồm các sự cố như: tàu bị mắc cạn (Stranding), cháy (Fire), chìm (Sinking)...khi xảy ra những tai nạn này tàu và hàng thường bị tổn thất rất nghiêm trọng. Vì vậy trong ngành bảo hiểm người ta thường gọi những tai nạn này là những "hiểm họa biển" (Perils Of The Sea). Một hiểm họa ngoài biển có thể gây ra bởi nhiều rủi ro.

Trong hợp đồng bảo hiểm người ta qui định chỉ bồi thường cho những tổn thất do những rủi ro được bảo hiểm gây ra. Rủi ro bảo hiểm phải là những tai nạn bất ngờ ngoài biển chứ không phải là mọi rủi ro trên biển. Rủi ro đó phải là những rủi ro không lường trước được chứ không phải là những sự kiện chắc chắn sẽ xảy ra. Nó phải là những nguy cơ do tác động của biển gây ra mà ta không thể nào đối phó được, chứ không phải là những hoạt động bình thường của sóng, gió (Ordinary Action of Waves and Winds).

Tóm lại rủi ro là những tai nạn, sự cố bất ngờ xảy ra trong hành trình và làm cho hàng hóa bị thiệt hại. Rủi ro mang tính ngẫu nhiên và bất ngờ.

Trong một chuyến hành trình đường biển có rất nhiều dạng tai nạn bất ngờ khác nhau. Sau đây ta sẽ tìm hiểu một số rủi ro được bảo hiểm và

một số rủi ro được loại trừ tuyệt đối. Ngoài ra ta cũng sẽ xét thêm một số rủi ro đặc biệt không thuộc rủi ro hàng hải (Marine Risks) mà ta thường gọi là những rủi ro đặc biệt (Extraneous Risks) trong phân loại rủi ro.

II. PHÂN LOẠI

Có hai cách phân loại: phân loại theo nguồn gốc và phân loại theo các điều kiện bảo hiểm.

1 PHÂN LOẠI THEO NGUỒN GỐC

- Rủi ro do thiên tai (Act of God) là những rủi ro xảy ra gây nên những chấn động về địa chất, thay đổi đột ngột về hải lưu, về khí hậu như: biển động, bão (cấp 8 trở lên), gió lốc, sét đánh, sóng thần, thời tiết xấu và những tai nạn, tai họa tự nhiên khác mà con người không chi phối được.
- Rủi ro do tai nạn bất ngờ ngoài biển (Accidents Of The Sea): tàu chở hàng hoặc phương tiện vận tải mắc cạn, chìm đắm, bị lật, bị phá hủy hoặc tàu bị mất tích, cháy nổ hoặc bị đâm va vào phương tiện vận chuyển khác, đâm va phải vật thể nổi cố định hoặc vật thể nổi khác trôi trên biển, kể cả băng trôi nhưng không phải là nước, hành động phi pháp của thuyền trưởng và thuyền viên và những tai nạn tương tự khác.
- Rủi ro do các nguyên nhân khác:
 - + Do lỗi lầm của con người: đóng hàng không chắc chắn, cầu móc làm rách bao hàng, quay tàu làm tàu va vào cầu cảng...
 - + Do bản thân tính chất hàng hóa: bông gòn, đay, thuốc nổ,... gặp thời tiết nóng bức có thể tự phát cháy.

+ Do chiến tranh: các vũ khí chiến tranh hoặc các vật thả trôi trên biển (ngư lôi, bom mìn...) hoặc các hành động do chiến tranh gây nên (cầm giữ, câu lưu, câu thúc...)

+ Do đình công, nổi loạn, bạo động gây nên.

2 PHÂN LOẠI THEO CÁC ĐIỀU KIỆN BẢO HIỂM

Rủi ro được chia thành ba nhóm.

- Nhóm rủi ro hàng hải (Marine Risks).
- Nhóm rủi ro đặc biệt (Extraneous Risks).
- Nhóm rủi ro loại trừ (Excluded Risks).

A. NHÓM RỦI RO HÀNG HẢI (MARINE RISKS)

Bao gồm các thiên tai và sự cố xảy ra bất ngờ ngẫu nhiên ngoài biển, không thể lường trước được (nhưng không bao gồm toàn bộ mọi hiểm nguy trên biển).

- Thiên tai: là những tai họa do sức mạnh thiên nhiên chứ không phải ý chí con người gây nên. Trong nghiệp vụ bảo hiểm trên biển, nó không phải là tất cả mọi tai họa do thiên nhiên gây ra, mà chỉ là những tai họa mà con người không thể chống lại được như: thời tiết khắc nghiệt, sóng thần, động đất hoặc núi lửa phun... Hàm nghĩa của chúng được lý giải như sau.

+ Thời tiết khắc nghiệt (Heavy Weather) hay còn gọi là thời tiết xấu, thường là bão, gió xoáy, biển động, sóng lớn... xảy ra trên biển gây lật tàu hoặc nghiêng tàu làm gãy thân tàu, vỡ tàu, hư máy móc thiết bị, từ đó gây ra những tổn thất cho hàng hóa chuyên chở trên tàu như hàng đè lên nhau, vỡ nát, rò rỉ... Cần chú ý là bão phải từ cấp 8 trở lên mới được xét là rủi ro thiên tai.

+ Sét (Lighting): hàng hóa được bảo hiểm bị tổn hại do sét trực tiếp gây nên hoặc do sét gây ra hỏa hoạn trên biển hay trong quá trình vận chuyển.

+ Sóng thần (Tsunami): chủ yếu chỉ vỏ trái đất thay đổi mạnh, có chỗ hạ xuống có chỗ dâng cao gây nên chấn động mạnh, từ đó tạo nên những cơn sóng lớn, dẫn đến hàng hóa bị tổn thất hay mất mát.

+ Động đất hoặc núi lửa phun (Earthquake or Volcanic Eruption): chỉ những tổn hại đối với hàng hóa được bảo hiểm do động đất hoặc núi lửa phun trực tiếp hay gián tiếp gây nên.

- Tai nạn bất ngờ ngoài biển: được chia làm hai nhóm

+ Nhóm rủi ro chính: mắc cạn, chìm tàu, cháy, đắm va.

+ Nhóm rủi ro phụ: mất tích, sóng cuốn, vớt hàng hóa xuống biển, cướp biển...

a. Nhóm rủi ro chính: bao gồm các rủi ro thường xảy ra nhất trong chuyến hành trình: mắc cạn, chìm cháy, đắm va... Các rủi ro này được bảo hiểm trong tất cả các điều kiện bảo hiểm.

i) Rủi ro mắc cạn

Trong các rủi ro ngoài biển thì tàu bị mắc cạn là một trong những rủi ro gây ra tổn thất đáng kể với tàu biển và hàng hóa. Tàu bị mắc cạn là khi đáy tàu chạm đất hoặc chạm phải một chướng ngại vật và làm cho con tàu không thể chuyển động được. Ta phân biệt hai trường hợp.

+ Mắc cạn (Stranding): là khi đáy tàu chạm phải mặt đất hoặc chạm phải một chướng ngại vật khác làm tàu không thể chuyển động được và thường phải có một ngoại lực khác để kéo tàu ra khỏi nơi mắc cạn.

+ **Nằm cạn (Grounding):** là khi con tàu đang ở trong tư thế bình thường, nhưng rồi sự cố xảy ra ví dụ: tàu bị chạm đáy vì nước thủy triều xuống, phải dừng lại một thời gian chờ thủy triều lên mới có thể ra khỏi nơi nằm cạn và tiếp tục cuộc hành trình.

Như vậy, tàu thường bị vướng hay mắc cạn theo con nước có tính chất định kì (nằm cạn) thì không thể gọi là một tai nạn bất ngờ. Do đó trong bộ các điều khoản bảo hiểm 1963 nhà bảo hiểm không chịu bồi thường cho những tổn thất do nằm cạn gây ra. Tuy nhiên, trong bộ những điều khoản bảo hiểm mới sau này (1982), phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm được mở rộng thì nhà bảo hiểm nhận trách nhiệm bảo hiểm cả mắc cạn và nằm cạn. Để hiểu rõ thêm khái niệm nằm cạn ta xét một trong số trường hợp sau: nếu tàu chỉ chạm đáy rồi lại tiếp tục hành trình (Touch and Go) thì không gọi là mắc cạn; nếu tàu bị cạn ở vùng sông lạch, kênh đã qui định (trong bảo hiểm về tàu biển có qui định cụ thể) hoặc kéo lê qua đám bùn cũng không gọi là mắc cạn; hoặc để tránh bão, thuyền trưởng lái tàu vào một cảng, lúc nước triều xuống, tàu bị chạm đáy cũng không được coi là mắc cạn; trường hợp thuyền trưởng lái tàu vào chỗ cạn để tránh bị chìm cũng thuộc phạm vi định nghĩa này.

Muốn gọi một con tàu là mắc cạn thì việc mắc cạn đó phải xảy ra do một hậu quả của một sự kiện ngẫu nhiên hoặc không bình thường, làm cho tàu bị chạm phải đất hoặc một chướng ngại vật khác và phải dừng lại ở đó chờ sự giúp đỡ bên ngoài.

Việc mắc cạn này có thể xảy ra trên bãi cát, trên đá hoặc ở những góc gần cảng...

Tuy nhiên người ta không qui định cụ thể là tàu phải dừng lại ở đó một thời gian bao lâu mới gọi là mắc cạn. Thực tế tàu phải mắc chặt vào đáy sông hoặc đáy biển đến nỗi hành trình bị gián đoạn trong một thời gian đáng kể.

Trách nhiệm bảo hiểm: trường hợp mắc cạn thuộc phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm là trường hợp có một sự can thiệp của một tác động bên ngoài. Nó phải là một sự khách quan, một tai nạn, một rủi ro chứ không phải chỉ là một sự việc xảy ra trong quá trình hàng hải bình thường.

Mắc cạn là một tai nạn bất ngờ ngoài biển, do đó nếu mua bảo hiểm theo điều kiện ICC (C), bảo hiểm vẫn chịu trách nhiệm về những tổn thất cho dù có trực tiếp do mắc cạn gây ra hay không, không kể tổn thất đã xảy ra trước, trong hay sau khi mắc cạn. Ví dụ một tàu có thể bị mắc cạn mà hàng hóa không bị hỏng một chút nào, tuy nhiên sau đó tàu bị bão và nước biển làm hỏng hàng. Trường hợp này nhà bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường số hàng hỏng (tổn thất riêng) mặc dù không có sự phụ thuộc nhân quả giữa sự cố thứ nhất (tàu mắc cạn) với nước biển làm hỏng hàng.

Rủi ro mắc cạn được nhà bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường cả tổn thất toàn bộ và tổn thất bộ phận trong tất cả các điều kiện bảo hiểm kể cả điều kiện ICC(C) như đã trình bày ở trên.

ii) Rủi ro chìm đắm (Sinking)

Tàu được coi là chìm đắm khi toàn bộ phần nổi của con tàu nằm dưới mặt nước và tàu không thể tiếp tục cuộc hành trình.

Nếu tàu chỉ ngập một phần hoặc bập bênh trên mặt nước thì không gọi là đắm vì trường hợp này thường xảy ra khi sóng to gió lớn, trừ khi người ta chứng minh được là do tính chất của hàng hóa nên tàu không thể chìm sâu hơn nữa, chẳng hạn như tàu chở gỗ diêm hoặc các loại thùng rỗng... dù nước vào nhiều nó cũng bập bênh trên mặt nước chứ không chìm hẳn xuống đáy. Cho nên đối với tàu bè ở trạng thái bình thường thì chỉ khi nào toàn bộ phần nổi trên mặt nước bị chìm trong nước và tàu không chạy được nữa mới gọi là đắm. Và khi một chiếc tàu bị đắm thì hành trình coi như không hoàn thành được.

Trách nhiệm bảo hiểm: đối với rủi ro đắm tàu, trách nhiệm của người bảo hiểm cũng tương tự như rủi ro mắc cạn. Nghĩa là tổn thất bộ phận vẫn được bồi thường trong trường hợp người tham gia bảo hiểm mua bảo hiểm với điều kiện ICC (C).

iii) Rủi ro cháy (Fire)

Nói chung cháy là do lửa gây nên. Chặt chẽ mà nói thì cháy không phải là một tai nạn bất ngờ ngoài biển như nó đã được ghi trong hợp đồng bảo hiểm và coi như một rủi ro lớn. Lửa bốc cháy ở trên tàu là một vấn đề rất nghiêm trọng vì so với một vụ cháy ở trên bờ thì nó khó dập tắt hơn. Theo quan điểm thông thường, lửa phải đến một mức độ nào đó mới được coi là một vụ cháy. Có rất nhiều nguyên do gây ra cháy:

- + Do biến cố thiên nhiên như sét đánh.
- + Do sơ suất của con người gây ra như có ý phóng hỏa nhằm một mục đích nào đó.
- + Do bản thân tính chất hàng hóa dễ bốc cháy khi gặp nhiệt độ hay thời tiết nóng, chẳng hạn như: than, bông, thuốc nổ....

Trách nhiệm bảo hiểm: đứng về mặt trách nhiệm của người bảo hiểm mà nói thì người bảo hiểm chỉ bồi thường cho những trường hợp cháy sau đây:

- + Bồi thường cho những tài sản được bảo hiểm phát nhiệt bất ngờ do nguyên nhân khách quan gây ra. Thông thường cháy phải có sức nóng, có ánh sáng... Tuy nhiên cũng có trường hợp lửa chỉ cháy ngầm, không phát ra ánh sáng hoặc không tìm ra nguyên nhân, cho nên cháy to hay cháy nhỏ đều thuộc phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm. Theo mẫu hợp đồng thông thường (Common Form Policy) thì người bảo hiểm chịu trách nhiệm về cháy kể cả cháy do sét đánh hoặc do khói (Smoke).

+ Bồi thường cho những trường hợp cháy do sơ suất hoặc có ý của thuyền trưởng hay thủy thủ, ví dụ như thủy thủ hút thuốc vút tàn xuống sàn làm cho hàng hóa bị cháy.

+ Bồi thường cho những trường hợp bị cháy tàu trong những hoàn cảnh chính đáng như: đốt cháy để tránh khỏi bị bắt hoặc để tiêu diệt một thứ bệnh truyền nhiễm.

+ Bồi thường cho những trường hợp hàng hóa bị cháy lan, ví dụ như hàng thuốc nổ bốc cháy tự phát và cháy lan sang những hàng hóa khác thì người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường cho những hàng hóa bị cháy lan này (nếu những hàng hóa này có mua bảo hiểm). Những tổn thất do hành động chữa cháy gây ra đối với hàng hóa cũng được bồi thường, ví dụ như hàng hóa bị nóng, bị ướt...

Tóm lại, bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường cho tất cả những trường hợp cháy, trừ khi cháy do nổ nồi hơi, do con người có ý gây nên hoặc cháy do bản thân tính chất hàng hóa. Để bác bỏ trách nhiệm của mình trong những trường hợp cháy do bản thân tính chất hàng hóa, người bảo hiểm phải chứng minh là hàng hóa đã xếp lên tàu trong tình trạng không thích hợp. Ví dụ như gai đay là mặt hàng dễ phát nhiệt, nếu chứng minh được là khi xếp hàng xuống tàu, gai có bị ẩm ướt nên sinh ra cháy thì bảo hiểm không chịu trách nhiệm.

iv) Rủi ro đâm va (Collision)

Đâm va tức là khi tàu hay phương tiện vận chuyển khác đâm hay va phải nhau hoặc đâm va phải vật thể cố định, vật thể chuyển động, vật thể nổi, kể cả băng nhưng không phải là nước.

Tai nạn đâm va chỉ hạn chế trong trường hợp tàu này đâm va tàu khác theo như quy định của điều khoản đâm va trong bộ các điều khoản bảo hiểm 1962. Vậy theo ý của bộ điều khoản này ta phải hiểu chữ tàu như thế nào? Cần trực nối đi từ chỗ này đến chỗ khác trong cảng do động cơ riêng

hoặc do tàu kéo cũng gọi là tàu. Nếu một chiếc tàu bị chìm mà còn có cơ hội cứu vớt và sửa chữa lại để chạy tiếp thì bất cứ một chiếc tàu nào khác đâm vào cũng gọi là đâm va. Nhưng nếu va vào lưới của một chiếc tàu đánh cá thì không gọi là đâm va vì lưới không phải là bộ phận của bản thân con tàu.

Ở đây chúng ta phân biệt 2 vấn đề: rủi ro đâm va (Collision Risk) và trách nhiệm đâm va (Collision Liability).

+ Rủi ro đâm va (Collision Risk) là những thiệt hại về vật chất của đối tượng được bảo hiểm do tai nạn đâm va gây ra. Rủi ro đâm va là nói đến trách nhiệm của người bảo hiểm đối với bản thân con tàu và hàng hóa bị tổn thất.

+ Trách nhiệm đâm va (Collision Liability): là nói đến trách nhiệm đối với người thứ ba, liên quan đến tàu khác, hàng khác. Trách nhiệm đâm va được chia làm 2 dạng:

- Tàu đâm va vào các ngoại vật khác loại trừ các con tàu (đá ngầm, băng trôi...)

- Trường hợp hai tàu đâm va vào nhau: thường xảy ra 3 trường hợp:

(1) Cả hai tàu đều không có lỗi: ví dụ hai tàu đậu gần nhau gặp bão lớn xô vào nhau. Như vậy cả hai tàu đều không có lỗi, do đó không phân chia trách nhiệm đâm va. Rủi ro gây nên tổn thất cho bên nào thì bên đó chịu. Nếu chủ tàu có mua bảo hiểm thì nếu tàu bị thiệt hại, nhà bảo hiểm phải bồi thường cho người chủ tàu.

(2) Trường hợp một bên có lỗi hoàn toàn: bên bị lỗi sẽ bồi thường cho bên kia toàn bộ những tổn thất do rủi ro đâm va gây ra. Nếu chủ tàu có mua bảo hiểm thì nhà bảo hiểm sẽ phải chịu trách nhiệm bồi thường cho những tổn thất của tàu của người được bảo hiểm và kể cả những tổn thất mà người được bảo hiểm phải đền bù cho tàu bị đâm va. Ví dụ tàu A và tàu B đâm va vào nhau, tàu A có lỗi hoàn toàn. Tổn thất được xác định như sau:

	Tàu A (có lỗi 100%)	Tàu B
Tàu bị thiệt hại	100.000 USD	200.000 USD
Hàng hóa bị thiệt hại	300.000 USD	100.000 USD

Như vậy, chủ tàu A phải bồi thường cho chủ tàu B 300.000 USD (200.000 USD tổn thất về tàu và 100.000 USD tổn thất về hàng), bồi thường cho chủ hàng A 300.000 USD tổn thất về hàng hóa và tự chịu 100.000 USD tổn thất về tàu.

(3) Trường hợp cả hai bên đều có lỗi: có thể do sơ suất trong việc lái tàu. Trước đây nếu trường hợp 2 tàu đều có lỗi thì người ta giải quyết theo cách gọi là *trách nhiệm đơn* (Single Liability). Đây là hình thức giải quyết đơn giản nhất. Theo hình thức này chủ tàu bị tổn thất ít sẽ phải trả cho chủ tàu kia $\frac{1}{2}$ số chênh lệch tổn thất giữa 2 tàu.

Ví dụ: tàu A và tàu B đâm va vào nhau, cả hai bên đều có lỗi ngang nhau. Tàu A tổn thất 200.000 USD và tàu B tổn thất 160.000 USD. Cách giải quyết như sau: tàu B phải trả cho tàu A $\frac{1}{2}$ số tiền chênh lệch giữa 2 tổn thất, tức 20.000 USD. Trong ví dụ này nếu tàu A có mua bảo hiểm thì nhà bảo hiểm bên A không phải bồi thường về trách nhiệm đâm va mà chỉ đền bù riêng về rủi ro đâm va mà thôi (20.000 USD). Ngoài ra nhà bảo hiểm bên A còn nhận lại 20.000 do bên B trả phần chênh lệch khi giải quyết *trách nhiệm đâm va*, vì theo nguyên tắc bồi thường, người được bảo hiểm không bao giờ được đền bù vượt quá phần mình bị tổn thất (người được bảo hiểm – chủ tàu A đã nhận tiền bồi thường 200.000 USD từ nhà bảo hiểm của mình).

Hiện nay tập quán chung quốc tế trong trường hợp đâm va cả hai bên cùng có lỗi thường được giải quyết theo cách gọi là *trách nhiệm chéo* (Cross Liability). Theo cách này người ta phân định mức độ lỗi của đôi bên để giải quyết việc bồi thường cho hợp lý. Chẳng hạn tàu A mắc lỗi $\frac{1}{4}$, tàu B mắc lỗi $\frac{3}{4}$ thì cứ theo tỷ lệ đó 2 tàu sẽ đền bù cho nhau. Nếu chủ tàu có mua bảo hiểm thì nhà bảo hiểm sẽ bồi thường theo điều khoản đâm va, tức là bồi thường 100% đối với tổn thất của tàu mình bảo hiểm và tỷ lệ phần trăm phạm lỗi của phần tổn thất mà tàu mình bảo hiểm đã thanh toán cho tàu kia.

Ví dụ: tàu A đâm va vào tàu B, trách nhiệm mỗi bên là 50%. Tàu B tổn thất 300.000 USD, hàng trên tàu A tổn thất 100.000 USD. Theo nguyên tắc thì chủ hàng A đòi tàu B bồi thường toàn bộ 100.000USD. Trong khi đó, theo trách nhiệm về đâm va, tàu B có quyền đòi tàu A 50% tổn thất về tàu, tức $300.000 : 2 = 150.000$ USD và 50% phần tiền đã trả cho chủ hàng A, tức $100.000 : 2 = 50.000$ USD mà tàu A phải trả cho tàu B. Cho nên chủ hàng A tổn thất 100.000 USD nhưng chỉ mới được bồi thường có 50.000 USD, 50.000USD còn lại theo *trách nhiệm chéo* trong đâm va, chủ tàu A sẽ phải bồi thường cho chủ hàng A, nếu chủ tàu A đã mua bảo hiểm thì phần chênh lệch này nhà bảo hiểm nhận đền bù lại cho hàng hóa.

Một ví dụ khác: tàu A và tàu B đâm vào nhau. Trách nhiệm mỗi bên: tàu A bị lỗi 80% và tàu B bị lỗi 20%. Tổn thất được xác định như sau:

	Tàu A	Tàu B
Tổn thất về tàu	100.000 USD	200.000 USD
Tổn thất về hàng hóa	300.000 USD	100.000 USD
Lỗi	80%	20%

Như vậy:

Chủ tàu A phải bồi thường $200.000 \text{ USD} \times 80\% = 160.000 \text{ USD}$ cho chủ tàu B và $100.000 \text{ USD} \times 80\% = 80.000 \text{ USD}$ cho chủ hàng B. Tổng cộng là 240.000 USD.

Chủ tàu B phải bồi thường $100.000 \text{ USD} \times 20\% = 20.000 \text{ USD}$ cho chủ tàu A và $300.000 \text{ USD} \times 20\% = 60.000 \text{ USD}$ cho chủ hàng A. Tổng cộng là 80.000 USD.

b. Nhóm các rủi ro phụ: bao gồm các rủi ro thường xảy ra trong một chuyến hành trình: tàu bị mất tích, hàng bị vớt xuống biển hay bị sóng cuốn xuống biển, các mạnh động hoặc hành động mạnh tâm của các thủy thủ trên tàu, cướp biển.... Các rủi ro này có thể được bảo hiểm hay không phụ thuộc vào các điều kiện bảo hiểm.

+ Tàu bị mất tích (Missing)

Tàu được coi là mất tích khi sau một thời gian hợp lý nào đó con tàu phải cập bến mà người ta không nhận được tin tức gì về con tàu.

Thế nào là một thời gian hợp lý? Việc quy định khoảng thời gian phụ thuộc vào luật của mỗi nước, tùy vào loại tàu, loại hàng, tính chất hành trình và con đường dài ngắn khác nhau. Ở Pháp, đối với những chuyến đi thông thường, người ta ấn định thời gian đó là 6 tháng và một năm đối với những chuyến đi xa. Nhưng luật Anh thì không ấn định thời gian cụ thể mà còn tùy trường hợp để xét đoán cho hợp lý. Nhưng thông thường hay cụ thể theo lịch trình của từng con tàu trên từng tuyến đường thường gấp 3 lần hành trình tàu, nếu hành trình ngắn thì số lần ít hơn. Tuy nhiên thời gian cần thiết để xác định việc mất tích con tàu không được ít hơn 3 tháng. Nếu việc thông báo tin tức bị ảnh hưởng bởi chiến tranh hoặc những hoạt động quân sự thì thời hạn nói trên có thể là 6 tháng.

Toàn bộ tổn thất hàng hóa trong trường hợp này nhà bảo hiểm sẽ chịu trách nhiệm bồi hoàn.

Luật hàng hải 1906, điều 58 quy định rõ: “khi một tàu liên quan trong một phiên trình bị thất tung (mất tích) và trong một khoảng thời gian hợp lý không nhận được tin tức gì của tàu thì ước định tổn thất toàn bộ thực tế.” Vì vậy trong mọi trường hợp, khi tàu bị mất tích thì nhà bảo hiểm chịu trách nhiệm theo như các rủi ro bảo hiểm.

Rủi ro tàu bị mất tích là một rủi ro đường biển, được bảo hiểm trong tất cả các điều kiện bảo hiểm cũ (1963) và mới (1982).

+ Vứt hàng xuống biển (Jettison) hay hàng bị sóng cuốn xuống biển (Washing Overboard): vứt hàng xuống biển là hành động ném hàng hóa hoặc một phần thiết bị của tàu xuống biển để làm nhẹ tàu hoặc cứu tàu khi gặp nạn. Đó là một sự hy sinh có tính chất tự nguyện khi tàu gặp nguy cơ để bảo vệ phần tàu hay hàng còn lại. Ví dụ tàu bị mắc cạn, thuyền trưởng vứt bớt một số hàng cho nhẹ tàu, làm nổi tàu lên nhằm thoát khỏi nơi mắc cạn.

Hoặc tàu bị bão làm đổ nghiêng sang một bên, thuyền trưởng phải vứt bớt một số hàng để lấy lại thăng bằng và tiếp tục cuộc hành trình.

Nếu việc vứt hàng vì lý do chính đáng thì không nhất thiết phải có lệnh của thuyền trưởng, vì bất cứ người nào làm việc đó cũng coi như là đại lý của chủ tàu nhằm mục đích cứu tàu và hàng. Tuy nhiên, bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm về những trường hợp vứt hàng xuống biển vì nội tỳ hay vì tính chất của hàng hóa. Ví dụ thời tiết xấu làm tàu phải kéo dài hành trình làm cho thịt trầu bị thiu thối nên phải vứt xuống biển...

Khi tàu gặp nạn, thường hàng hóa bị vứt xuống biển trước tiên là loại hàng xếp trên boong, sau đó mới đến hàng trong hầm tàu. Nếu hàng hóa xếp trên boong đúng với tập quán thương mại hoặc được bảo hiểm riêng trên hợp đồng là "Including Jettison and Washing Overboard" thì sẽ được bảo hiểm bồi thường. Trường hợp hàng xếp trái với tập quán thương mại quy định, chủ tàu phải thanh toán tổn thất về vứt hàng xuống biển. Nếu hàng xếp trên boong có sự thỏa thuận giữa tàu và người gửi hàng thì trách nhiệm của chủ tàu sẽ tùy thuộc vào các điều kiện của vận đơn đường biển.

Việc vứt hàng xuống biển là một tổn thất đầu tiên của tổn thất chung. Tuy nhiên khi chủ tàu chuyên chở hàng hóa của chính mình thì chỉ có một quyền lợi liên hệ, do đó không có cơ sở để đòi một hành vi tổn thất chung và không thể đòi bồi thường theo đơn bảo hiểm hàng hóa về hy sinh tổn thất chung. Dầu vậy, các điều kiện bảo hiểm (Institute Cargo Clause – ICC) quy định việc vứt bỏ hàng hóa vẫn được bảo hiểm, ngay cả trường hợp không có hành vi tổn thất chung. Khi bồi thường tổn thất, người bảo hiểm được hưởng mọi quyền lợi và nghĩa vụ như người được bảo hiểm. Như vậy, rủi ro hàng bị vứt xuống biển được bảo hiểm trong tất cả các điều kiện bảo hiểm cũ và mới.

+ Hàng bị sóng cuốn xuống biển (Washing Overboard): hàng bị sóng cuốn xuống biển là một rủi ro bất ngờ xảy ra ngoài biển do bão hoặc sóng lớn...Hàng hóa bị sóng cuốn xuống biển thường là hàng hóa được xếp trên boong tàu, do đó nếu hàng hóa được xếp đúng với tập quán thương mại hoặc

được bảo hiểm riêng trên hợp đồng là “Including Jettison and Washing Overboard” thì sẽ được nhà bảo hiểm bồi thường.

Nếu chủ tàu xếp hàng trái với tập quán quy định thì chủ tàu phải thanh toán tổn thất hàng bị cuốn xuống biển. Nếu hàng xếp theo thỏa thuận riêng giữa chủ tàu và người xếp hàng thì trách nhiệm của người chủ tàu sẽ tùy thuộc vào các điều kiện của vận đơn đường biển.

Trong bộ các điều khoản bảo hiểm 1963 thì rủi ro này được bảo hiểm trong tất cả 3 điều kiện FPA, WA, AR. Nhưng trong bộ các điều khoản bảo hiểm 1982 thì rủi ro do sóng cuốn xuống biển chỉ được bảo hiểm theo điều kiện ICC(B) và ICC(A), không được bảo hiểm theo điều kiện ICC(C). Cũng cần ghi nhận rằng người được bảo hiểm phải chứng minh hàng hóa thật sự bị cuốn xuống biển chứ không phải rớt mất khỏi tàu (Not Simply Lost Overboard) và rủi ro này cũng không được mở rộng để bảo hiểm hàng trên boong bị mất do rớt xuống biển khi tàu lắc trong biển động.

Cần ghi nhận thêm là điều khoản bảo hiểm ICC (B) không đảm bảo bể, móp (Breakage, Denting) hoặc tổn thất hay tổn hại khác do hàng hóa bị xô giat (Shifting) vì biển động bất thường. Các tổn thất như thế được bảo hiểm theo điều kiện bảo hiểm cũ WA vì là hiểm họa biển cả. Rủi ro này trong bộ các điều khoản bảo hiểm mới chỉ được điều kiện ICC(A) bảo đảm. Như thế tránh được các tranh chấp thường xảy ra với điều khoản cũ WA về nguyên nhân trực tiếp là một hiểm họa biển cả hay vì xếp hàng không đúng (Faulty Stowage) mà nguyên nhân này thì WA không bảo đảm.

+ Các manh động (Barratry) và hành động manh tâm (Malicious Acts) của thuyền trưởng và các thủy thủ trên tàu: các manh động và hành động manh tâm của thuyền trưởng và các thủy thủ trên tàu còn gọi là hành vi phi pháp của thuyền trưởng và thủy thủ là một trong những rủi ro được bảo hiểm. Nó bao hàm khái niệm xảo trá hay lường gạt của thuyền trưởng hay thủy thủ gây ra đối với hàng hoặc tàu, có hại cho chủ tàu hoặc người thuê tàu. Nó ám chỉ mọi hành động phạm pháp hoặc sai lầm cố ý của thuyền trưởng, thủy thủ làm ảnh hưởng đến quyền lợi của chủ tàu hoặc hàng hóa.

Nhưng hành vi phạm pháp này không bao gồm những sai lầm về cách xét đoán, giải quyết vấn đề hay những sai lầm do bất cẩn thông thường gây ra.

Những hành động buôn lậu của thuyền trưởng, việc lái tàu đi lệch hướng khỏi đường đi quy định vì mục đích riêng của mình đều là hành vi phạm pháp. Làm đắm tàu, hỏng hàng hoặc để hàng bị bắt giữ để phục vụ cho mục đích riêng của thuyền trưởng hay thủy thủ đều thuộc phạm vi ý nghĩa của hành động phi pháp.

Tuy nhiên nếu chủ tàu biết về việc làm sai trái của thuyền trưởng hay thủy thủ thì không gọi là manh động, vì họ không thể đồng ý cho một người đại diện của họ làm một việc có hại đến quyền lợi của chính bản thân họ. Trường hợp thuyền trưởng có cổ phần trong tàu thì những hành động làm hại đến quyền lợi của những người có cổ phần khác cũng gọi là phi pháp.

Thông thường trong những trường hợp này quyền lợi của người được bảo hiểm đã bị ảnh hưởng, cho nên giữa người được bảo hiểm và người bảo hiểm có thỏa thuận bồi thường những tổn thất do hành động phi pháp hay lầm lỗi của chủ tàu và đại lý của họ gây ra. Ở đây có điểm cần lưu ý là muốn quy một tổn thất là do một rủi ro được bảo hiểm gây ra thì ta phải chứng minh rủi ro đó là một nguyên nhân trực tiếp của tổn thất. Nhưng đối với rủi ro là hành vi phi pháp thì hình như có phần được nới rộng hơn. Nó không nhất thiết phải là nguyên nhân trực tiếp của tổn thất mà chỉ cần là nguyên nhân phối hợp thì bảo hiểm vẫn có thể chịu trách nhiệm. Ví dụ như thuyền trưởng buôn lậu ghé vào một cảng ngoài quy định của hành trình làm cho tàu bị bắt và hàng hóa bị tước đoạt. Bảo hiểm bồi thường tổn thất về hàng, mặc dù tổn thất đó chính là do sự bất ngờ gây ra.

Trong bộ các điều khoản bảo hiểm cũ 1963 thì những hành động phi pháp của thuyền trưởng và thủy thủ được bảo hiểm trong cả 3 điều kiện bảo hiểm. Trong bộ các điều khoản bảo hiểm mới 1982 thì rủi ro này chỉ được bảo hiểm trong điều kiện bảo hiểm cao nhất là điều kiện ICC (A).

+ Hành vi cướp biển (Piracy): cướp biển cũng là một rủi ro được bảo hiểm. Rất khó phân biệt giữa “trộm bạo động” giữa người ngoài tàu và

“cướp biển” vì trong nhiều trường hợp cướp biển không khác gì trộm bạo động.

Cướp ở đây có nghĩa là cướp có bạo động hoặc cướp bằng vũ lực và không bao gồm trộm cắp đơn giản, ăn cắp vặt hoặc lấy trộm.

Rủi ro này có được bồi thường hay không còn tùy thuộc vào điều kiện bảo hiểm mà người được bảo hiểm lựa chọn khi ký kết hợp đồng bảo hiểm. Trước đây bộ các điều khoản bảo hiểm 1963 không bảo hiểm rủi ro này, nó được coi như là rủi ro chiến tranh nên phải mua bảo hiểm riêng. Nhưng trong bộ các điều khoản bảo hiểm 1982 thì rủi ro cướp biển được quy định trong đơn bảo hiểm nhưng chỉ ở điều kiện bảo hiểm ICC(A).

B. NHÓM CÁC RỦI RO ĐẶC BIỆT (EXTRANEOUS RISKS)

Đơn bảo hiểm đơn thuần chỉ bảo hiểm những rủi ro đường biển (Marine Risks), chủ yếu là những rủi ro có tính chất nghiêm trọng như: tàu bị chìm đắm, mắc cạn, đâm va, cháy tàu, ... như đã trình bày ở trên. Song hàng hóa vận chuyển bằng đường biển còn dễ bị những loại rủi ro khác tùy theo từng bản chất mặt hàng, từng phương thức đóng gói (Means of Packing), phương tiện vận chuyển... Do đó, bảo hiểm theo điều kiện miễn tổn thất riêng (FPA) hay "có tổn thất riêng" (WA) đều không đủ để đảm bảo tất cả các loại tổn thất có thể xảy ra đối với hàng hóa trong quá trình vận chuyển bình thường. Để đáp ứng nhu cầu bảo hiểm của người tham gia bảo hiểm, người bảo hiểm thỏa thuận bảo hiểm thêm một số những rủi ro đặc biệt trên cơ sở phải có bảo hiểm theo rủi ro đường biển, mở rộng thêm những rủi ro đặc biệt (Marine Risks + Extraneous Risks).

+ Hàng tổn hại do mưa và nước ngọt (Rain Fresh Water Damage - R.F.W.A).

+ Không giao hàng (Non delivery - ND).

+ Mất cắp, mất trộm hoặc không giao hàng (Thief, Pilferage and Non Delivery - TPND).

+ Rò chảy hoặc giao thiếu hàng (Leakage, Shortage - L'kge, L'tge).

+ Đồ vỡ, cong, bẹp (Breakage, Bending, Denting - B'kge. B.D).

+ Tổn hại do móc (Hook & Contamination - H.D).

+ Tổn hại do đinh.

+ Tổn hại do cọ xát hoặc làm xước.

+ Tổn hại do dầu mỡ.

+ Tổn hại do tiếp xúc với dầu hoặc hàng khác (C.O.O.C - Contact With Oil or Other Cargo).

+ Tổn hại do tiếp xúc với hàng khác (C.O.C - Contact With Other Cargo).

+ Tổn hại do axit.

+ Tổn hại do chuột bọ (R.V).

+ Tổn hại do nấm mốc.

+ Tổn hại do rỉ sét (Rusting).

+ Tổn hại do mồ hôi, hấp hơi hầm tàu (Sweating and Heating - S.H).

+ Tự bốc cháy.

+ Nhiễm bẩn.

Trong những rủi ro đặc biệt trên, những rủi ro thường xảy ra nhất là:

1. R.F.W.D: Rain Fresh Water Damage.

2. R.F.S.W.D: Rain Fresh Sea Water Damage.
3. S.H: Sweat Heating.
4. H&C: Hook & Contamination.
5. T.P.N.D: Thief, Pilferage, Non Delivery.
6. B&C: Bending and Contact.
7. Shortage.

Chúng ta có thể nghiên cứu cụ thể những rủi ro này như sau.

- **Mất cắp mất trộm và không giao hàng (T.P.N.D Thief, Pilferage, Non Delivery).**

+ Mất cắp (Thief); mất trộm (Pilferage): trong hợp đồng bảo hiểm hàng hóa, lúc đầu chỉ có chữ trộm cắp, chữ này không bao gồm những hành động ăn cắp có tính chất bí mật hoặc do thủy thủ hoặc hành khách trên tàu ăn cắp. Nó phải là một hành động dùng bạo lực chứ không phải là những sự ăn cắp thông thường. Nhưng trong thực tế ở nhiều địa phương, việc ăn cắp theo ý nghĩa thông thường đã trở thành phổ biến vì tổn thất do ăn cắp gây ra đã lên đến một tỉ lệ đáng kể. Do đó dần dần bảo hiểm đã chú ý đến những yêu cầu này và mở rộng thêm trong những rủi ro đặc biệt (Extraneous Risks).

Mất cắp mất trộm có ý chỉ sự mất cắp nguyên kiện hàng hoặc hàng hóa bên trong bao bì. Nó là một hành động ăn cắp có tính chất bí mật. Những rủi ro này có thể bảo hiểm bằng cách thỏa thuận ghi từng rủi ro cụ thể thêm vào các điều kiện bảo hiểm WA hoặc FPA hoặc điều kiện ICC(C), điều kiện ICC(B). Rủi ro này được bảo hiểm sẵn trong điều kiện AR và trong điều kiện ICC(A). Do đó khi mua bảo hiểm theo hai điều kiện này, không cần thỏa thuận thêm, người được bảo hiểm vẫn được bồi thường tổn thất nếu rủi ro mất cắp trộm xảy ra.

+ Không giao hàng (Non - Delivery): rủi ro này có nghĩa là nguyên một kiện hàng không được giao tại cảng đến và không có dẫn chứng về nguyên nhân tổn thất. Ta có thể gọi việc giao thiếu nguyên bao nguyên kiện là không giao hàng nghĩa đều như nhau.

Thông thường việc giao thiếu nguyên bao, nguyên kiện hoặc không giao hàng là do mất cắp, mất trộm gây ra. Tuy nhiên đôi khi vẫn do những nguyên nhân khác: có thể do đếm nhầm, kiểm nhầm khi giao, khi xếp làm cho số lượng thực tế không khớp với số lượng ghi trên tài liệu. Vì vậy vấn đề chính là phải có đầy đủ giấy tờ chứng minh số hàng giao thiếu đó thực tế đã được xếp lên tàu hay không. Và trên cơ sở đó bảo hiểm mới xét bồi thường, vì trong những trường hợp này khuyết điểm có thể do phía người vận tải, có thể do phía người xếp hàng. Song về mặt pháp lý, khi tàu giao thiếu nguyên bao nguyên kiện trong mọi trường hợp người vận chuyển vẫn phải chịu trách nhiệm.

+ Giao thiếu hàng (Shortage): giao thiếu hàng ngụ ý là một phần hàng đựng trong một kiện nào đó hay trong một bao nào đó hoặc một khối lượng hàng rời nào đó không được giao đầy đủ tại cảng đến.

Cũng giống như trường hợp không giao hàng, nguyên nhân của những rủi ro này thường là do mất cắp mất trộm. Ngoài ra, việc thiếu hàng còn do sự cân đong không chính xác giữa số lượng hàng khi xếp lên tàu và khi dỡ hàng khỏi tàu. Đó là sự thiếu hụt trọng lượng. Đối với những trường hợp này bảo hiểm thường phân biệt những rủi ro, những nguyên nhân khách quan để quy trách nhiệm ai là người gây ra: do tàu hay là do người gửi hàng. Trường hợp này bảo hiểm không có trách nhiệm bồi thường.

Trong kinh doanh, có những loại hàng hóa thường bị hao hụt trọng lượng tự nhiên, chẳng hạn như chất lỏng bị bốc hơi hoặc chất bột bị hao hụt trong quá trình vận chuyển. Những mất mát loại này bảo hiểm không chịu trách nhiệm nếu bao bì hàng hóa vẫn còn nguyên vẹn. Trừ khi bao bì bể, rách vỡ do nguyên nhân khách quan có tác động từ bên ngoài gây ra bảo hiểm mới bồi thường. Nếu nguyên nhân rách vỡ do bao bì không bền, không đáp ứng yêu cầu theo tập quán thương mại, không đủ sức chịu đựng trong

quá trình vận chuyển thì nhà bảo hiểm không chịu trách nhiệm dù người được bảo hiểm có tham gia bảo hiểm theo điều kiện AR hoặc điều kiện ICC(A).

Đối với loại hàng chuyên chở rời không có bao bì thì thường không tham gia bảo hiểm theo điều kiện AR, chỉ bảo hiểm theo điều kiện FPA (như phân, than...). Để tránh bị tổn thất do hao hụt trọng lượng tự nhiên người ta thường bảo hiểm rủi ro cụ thể đối với từng mặt hàng khác nhau theo một tỷ lệ phần trăm nào đó.

+ Hàng bị nóng ẩm (Sweating and / or Heating): là chỉ tổn thất của hàng hóa do khí hậu thay đổi đột ngột hoặc thiết bị thông gió trên tàu mất tác dụng, làm cho hơi nước trong khoang tàu đọng lại, dẫn đến hàng hóa bị ẩm, bị nóng.

Tất cả những rủi ro này đòi hỏi chủ hàng phải chứng minh cho người bảo hiểm thấy là hàng đã tổn thất từ nguyên nhân bên ngoài gây ra (External Cause). Có nghĩa là khi người chủ hàng nghi có tổn thất do nguyên nhân bên ngoài gây ra phải lập tức yêu cầu người bảo hiểm hay cơ quan giám định tiến hành giám định hàng hóa của mình, và chỉ khi nào chủ hàng được cấp biên bản giám định, lúc đó người bảo hiểm mới căn cứ vào đó mà bồi thường.

Tất cả những rủi ro đặc biệt này được bảo hiểm trong điều kiện AR (All Risks). Điều khoản này có phạm vi bảo hiểm đầy đủ nhất (Marine Risks + Extraneous Risks). Và trong điều kiện ICC(A) của bộ điều khoản bảo hiểm mới 1982, tất cả những rủi ro đặc biệt này cũng được bảo hiểm.

Tuy nhiên khi mua các điều kiện bảo hiểm khác nhau như: FPA, WA, ICC(B), ICC(C) người mua có thể mua kèm theo các điều kiện rủi ro đặc biệt này và tùy theo loại hàng hóa được bảo hiểm, người bảo hiểm sẽ tính thêm một tỷ lệ phí nhất định.

Rủi ro chiến tranh, đình công, bạo động, nổi loạn (War and Strikes Riots Civil Commotions Risks -W & SR & CC Risks): đơn bảo hiểm hàng

hải cũng như các điều khoản bảo hiểm FPA, WA & AR cũng như bộ các điều khoản bảo hiểm ICC 1982 đều loại trừ những rủi ro chiến tranh (War), đình công (Strikes), bạo động, (Riots), nổi loạn (Civil Commotion). Nhưng nếu có yêu cầu của người bảo hiểm đối với rủi ro này, người bảo hiểm sẽ áp dụng những điều khoản riêng kèm theo đơn bảo hiểm và thu thêm phụ phí bảo hiểm (Additional Premium). Những điều khoản riêng này là: điều khoản chiến tranh (Institute War Clause); điều khoản đình công, nổi loạn và bạo động (Institute Strikes Riots and Civil Commotions Clause).

+ Rủi ro chiến tranh (War Risks): thuật ngữ rủi ro chiến tranh có nghĩa rộng, nó bao gồm không phải chỉ những cuộc chiến tranh thông thường giữa các nước mà bao gồm cả cuộc bạo động hoặc khởi nghĩa có tính cách mạng trong một nước. Theo điều khoản chiến tranh, bảo hiểm sẽ bồi thường cho những tổn thất hàng hóa do:

- + Những hành động thù địch.
- + Hoạt động có tính chất chiến tranh, nội chiến, cách mạng, khởi nghĩa.
- + Xung đột dân sự.
- + Mìn, thủy lôi, bom hoặc những phương tiện chiến tranh khác.
- + Những rủi ro như bắt giữ, chiếm đoạt, tịch thu, câu thúc, câu lưu.
- + Hậu quả của những hành động thù địch có tính chất chiến tranh xảy ra trước hoặc sau khi tuyên chiến.

Bảo hiểm rủi ro chiến tranh được áp dụng từ lúc hàng hóa được bảo hiểm được xếp lên tàu ở cảng xếp và kết thúc khi dỡ hàng xuống tàu tại cảng dỡ hàng. Nếu có chậm trễ khi dỡ hàng xuống, bảo hiểm sẽ kết thúc ngay khi hết hạn 15 ngày tính từ nửa đêm ngày tàu đến cảng dỡ cuối cùng. Hơn nữa, đơn bảo hiểm còn bảo hiểm rủi ro chiến tranh lâu tới 15 ngày trong khi hàng được chuyển tải hoặc chờ đợi được chuyển tải sang tàu biển thứ hai.

Đối với rủi ro do mìn, hàng hóa được bảo hiểm trong khi vận chuyển bằng thuyền bè hoặc sà lan ở cảng xếp hàng hoặc dỡ hàng.

Rủi ro đình công, nổi loạn và bạo động (Strikes Riots and Civils Commotions Risks): theo điều khoản này, bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường những tổn thất đối với hàng hóa không những trực tiếp gây ra do những người đình công, công nhân bế xường hoặc do bất cứ người nào tham gia vào việc làm xáo trộn lao động, bạo động hoặc nổi loạn mà còn do bất cứ người nào có hành động ác ý.

Tuy nhiên, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường các chi phí vì chậm trễ do đình công, bạo động hoặc nổi loạn. Thời gian bảo hiểm cho rủi ro đình công, bạo động nổi loạn hoàn toàn giống như thời gian bảo hiểm rủi ro hàng hải. Nghĩa là trách nhiệm của bảo hiểm là từ kho đến kho (từ lúc hàng rời khỏi kho của người bán và kết thúc lúc giao hàng vào kho cuối cùng ở cảng đích). Thời gian bảo hiểm có hiệu lực là 60 ngày, thời điểm nào kết thúc trước thì trách nhiệm bảo hiểm sẽ kết thúc vào thời điểm đó.

C. NHÓM RỦI RO LOẠI TRỪ

- **Các rủi ro loại trừ trong đơn bảo hiểm**

- + Rủi ro do chiến tranh (như đã trình bày ở trên).

- + Rủi ro do đình công, nổi loạn, bạo động (như đã trình bày ở trên).

- + Hậu quả trực tiếp hay gián tiếp của phóng xạ hay nhiều phóng xạ phát sinh từ vụ nổ nguyên tử hoặc việc dùng năng lượng nguyên tử hoặc các chất liệu phóng xạ hạt nhân.

- + Hư hỏng tự phát sinh, tự bốc cháy, hao hụt tự nhiên hoặc do đặc tính tự nhiên của hàng hóa được bảo hiểm.

Đây là những rủi ro không được bảo hiểm trong đơn bảo hiểm, nếu muốn được bảo hiểm luôn cả những rủi ro này thì người bảo hiểm và người mua bảo hiểm có thể thỏa thuận thêm. Đối với hai rủi ro chiến tranh và đình công, bạo động, nổi loạn nếu muốn được bảo hiểm người được bảo hiểm phải mua riêng.

- **Các rủi ro loại trừ tuyệt đối**

Trong mọi trường hợp người bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm đối với những mất mát hư hỏng hay chi phí do những nguyên nhân sau:

+ Do việc làm sai trái cố ý của người được bảo hiểm: quy định này được nhấn mạnh trong điều luật bảo hiểm hàng hải (Marine Insurance Acts - MIA) 1906. Cần nhận định rằng dù tổn thất hay chi phí gây ra bởi một rủi ro được bảo hiểm cũng bị loại trừ nếu được quy cho là do sai trái cố ý của người được bảo hiểm. Tuy nhiên trừ khi đơn bảo hiểm quy định khác, người bảo hiểm phải chịu trách nhiệm về mọi tổn thất trực tiếp gây ra bởi một hiểm họa được bảo hiểm và cho dù tổn thất đã có thể không xảy ra nếu không có hành động sai trái hay bất cẩn của thuyền trưởng hay của thủy thủ đoàn.

+ Do chậm trễ hay thị trường xuống giá hoặc mất thị trường: người bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường cho bất cứ tổn thất nào trực tiếp gây ra bởi chậm trễ, cho dù chậm trễ là do một hiểm họa được bảo hiểm gây ra. Như vậy, nếu tàu chậm trễ vì đâm va, mắc cạn... và chậm trễ này gây hư hỏng cho hàng hóa thì không thể đòi bồi thường theo đơn bảo hiểm trên cơ sở hư hỏng được hợp lý quy cho là vì đâm va hay mắc cạn.

Để hiểu rõ hơn ta xét ví dụ: trong một chuyến hành trình tàu bị mắc cạn. Rủi ro mắc cạn này không làm hàng hóa bị tổn thất, nhưng việc mắc cạn này làm cho tàu về đến cảng đến chậm trễ một thời gian, do đó hàng hóa bị biến chất (chẳng hạn như hàng thực phẩm tươi sống bị hư thối). Trong trường hợp này người bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường vì đây là rủi ro do chậm trễ gây ra. Nhưng nếu tàu bị mắc cạn và rủi ro này làm tổn

thất hàng hóa 30%, tổn thất hàng hóa do tàu về trễ là 10% thì người bảo hiểm chỉ phải chịu trách nhiệm bồi thường 30% rủi ro do mắc cạn, còn 10% do chậm trễ người mua bảo hiểm tự phải chịu.

Bảo hiểm cũng không chịu trách nhiệm bồi thường đối với những rủi ro do thị trường xuống giá hoặc mất thị trường. Điều này đặc biệt có ý nghĩa đối với hàng hóa là sản phẩm thời trang, theo mùa vụ, cũng như đối với hàng hóa là sản phẩm mới, sản phẩm cạnh tranh cần chiếm lĩnh thị trường... Ví dụ như vào mùa nóng thị trường quạt máy, máy lạnh đang hút hàng do đó người kinh doanh lên kế hoạch nhập hàng về vào đầu mùa nắng nhưng vì lý do nào đó tàu chở hàng về chậm trễ vào cuối mùa nắng, làm cho sản phẩm bán không chạy và bị xuống giá, tổn thất này người bảo hiểm không chịu trách nhiệm.

+ Do bao bì không đúng quy cách hoặc việc vận chuyển hàng hóa được bảo hiểm không đầy đủ, không thích hợp, nếu chứng minh được tổn thất, tổn hại hay chi phí thật sự do bao bì không thích hợp thì tổn thất này người bảo hiểm không bồi thường. Tuy nhiên nếu đơn bảo hiểm quy định bảo đảm bao bì đóng gói (Covers The Packing) thì bảo hiểm sẽ bồi thường phần bao bì bị tổn hại, nếu hàng hóa được bảo hiểm bởi tổn hại do một hiểm họa được bảo hiểm gây ra. Trong trường hợp này thông thường người ta áp dụng một tỷ lệ giảm giá trị cho toàn bộ lô hàng mà không nói tới bao bì (Without Special Regard to The Packing).

+ Do vi phạm nguyên tắc xuất nhập khẩu hoặc chuyển khẩu hoặc hàng hóa không đủ giấy tờ xuất nhập khẩu.

+ Do chủ tàu, người quản lý, người thuê hay người điều hành tàu không trả được nợ hoặc thiếu vốn về tài chính gây ra. Loại trừ bảo hiểm rủi ro này là nhằm ngăn cản người được bảo hiểm giao hàng cho tàu mà người điều hành bị khó khăn về tài chính. Rủi ro loại trừ này có thể áp dụng cho mọi tổn thất của hàng hóa hay các chi phí mà người bảo hiểm phải gánh chịu mà nguyên nhân phát sinh từ việc bất lực tài chính của người chuyên chở. Như vậy nếu người chuyên chở không thể tiếp tục hoàn thành chuyến hành trình và dỡ hàng ở cảng dọc đường, người bảo hiểm không có trách

nhiệm về mọi tổn thất gây ra về việc dỡ hàng này hay việc bốc lại lên một tàu khác, hoặc về chi phí gửi hàng tiếp (cần chú ý “chi phí gửi hàng tiếp” - Forwarding Expenses) được bảo hiểm bồi thường do phải dỡ hàng xuống tại một cảng dọc đường (cảng lánh nạn) vì một hiểm họa được bảo hiểm mà bảo hiểm này không bao gồm sự bất lực tài chính của người chuyên chở).

“Thiếu vốn tài chính” (Financial Default) có thể là trường hợp người chuyên chở dùng hàng hóa làm đảm bảo cho các trách nhiệm tài chính chưa hoàn trả (Outstanding Financial Liabilities), để hàng hóa lại cảng dọc đường để giải tỏa tàu khỏi trách nhiệm về cảng phí. Người chuyên chở dự kiến sẽ quay lại trả cảng phí để lấy hàng hóa đem giao nhưng nếu tàu bị chìm đắm hoặc cháy trong trường hợp đó, người được bảo hiểm có thể mất hàng hóa mà không được bồi thường theo đơn bảo hiểm của mình.

+ Do tàu đi chệch hướng bất hợp lý: bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường trong mọi trường hợp không chứng minh được lý do tàu đi chệch hướng là hợp lý. Các trường hợp tàu đi chệch hướng hợp lý là trường hợp chệch hướng vì lý do nhân đạo. Ví dụ như đi chệch hướng để cứu vớt sinh mạng, trợ giúp một tàu khác đang bị lâm nguy mà sinh mạng con người có thể bị nguy hiểm hoặc hành động này có thể là cần thiết hợp lý để có được sự trợ giúp về thầy thuốc cho người nào đó trên tàu hay vì sự an toàn chung của tàu (ví dụ trên đường cập cảng nhưng cảng này bị dịch nên thuyền trưởng có quyền không ghé vào mà đi chệch hướng ghé vào cảng khác...) thì được coi là chệch hướng hợp lý và được miễn trừ.

+ Bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường cho những tổn thất là nội tỳ, ẩn tỳ hay tổn thất là do bản thân tính chất hàng hóa gây ra, như vậy nếu hàng hóa bị nứt, tỳ vết... do lỗi kỹ thuật hoặc lỗi chế tạo không thuộc phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm. Hàng hóa dễ bị hư hỏng (Perishable Goods) hay bị tổn thất vì nội tỳ, do hàng giao chậm (ví dụ hàng hoa quả), hư hại này không được bảo hiểm bồi thường.

Nếu hỏa hoạn là do hàng hóa bị bốc cháy gây ra thì tổn thất này không được bồi thường. Tuy nhiên cần chú ý nếu trường hợp hàng hóa được bảo hiểm chất cạnh hàng hóa dễ bốc cháy và hỏa hoạn xảy ra do hàng hóa

dễ bốc cháy gây ra làm cho hàng hóa được bảo hiểm bị tổn thất thì tổn thất này được bảo hiểm bồi thường.

Hàng hóa bị hư hỏng, biến chất sau 1 thời gian nào đó một cách tự nhiên do bản thân tính chất của hàng hóa, không do một hiểm họa nào, cũng không do một sự chậm trễ gây nên thì không được bảo hiểm. Ví dụ hoa quả khi bắt đầu hành trình còn tươi tốt nhưng khi kết thúc hành trình thì bị hư thối. Tổn thất này không được bồi thường (đây có thể là lỗi của người bán giao hàng không tốt, hàng đã hết thời hạn sử dụng hoặc do hai bên mua bán không tính toán kỹ thời gian vận chuyển hàng).

+ Bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường do rò chảy thông thường, hao hụt trọng lượng hoặc giảm thể tích thông thường hoặc hao mòn thông thường của đối tượng bảo hiểm. Loại trừ này áp dụng cho sự bốc hơi (Evaporation) là nguyên nhân tự nhiên của tổn thất hàng hóa lỏng. Ví dụ thất thoát số lượng dầu, hao hụt hàng hạt... thông thường có một miễn giải thỏa thuận (An Agreed Allowance) được khấu trừ trên số tổn thất bộ phận đối với các hàng hóa này.

+ Tàu không có khả năng đi biển: trong mọi đơn bảo hiểm hành trình (đơn bảo hiểm hàng hóa) đều có một đoạn kết mặc nhiên (An Implied Warranty) là tàu phải có khả năng đi biển. Điều này áp dụng cho mọi tổn thất, chứ không chỉ trên những tổn thất liên quan đến khả năng không thể đi biển của tàu. Do đó nếu đoạn kết bị vi phạm, tức tàu không có khả năng đi biển hay không thích hợp để chuyên chở hàng hóa thì có các cách giải quyết như sau:

Nếu người được bảo hiểm biết tàu không đủ khả năng đi biển vào lúc xếp hàng nhưng vẫn cho tàu chạy thì bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường cho bất cứ tổn thất, tổn hại hay chi phí nào, cho dù tổn thất có liên quan đến điều kiện của tàu hay không.

Nếu người được bảo hiểm biết được tàu không đủ khả năng đi biển và không đồng ý việc chuyên chở ấy thì hai bên (người được bảo hiểm và người bảo hiểm) có thể thỏa thuận hủy bỏ hợp đồng bảo hiểm.

Nếu người được bảo hiểm không biết sự việc này trước khi tàu chạy và nếu có rủi ro xảy ra, người bảo hiểm vẫn có trách nhiệm nhưng người bảo hiểm sẽ không chấp nhận bảo hiểm tổn thất phát sinh từ sự kiện tàu không đủ khả năng đi biển hay không thích hợp để chở hàng.

Cần chú ý rằng bất cứ lúc nào trong chuyến hành trình, nếu người bảo hiểm nhận được tin tàu không đủ khả năng đi biển thì người bảo hiểm đều có quyền gửi đơn yêu cầu hủy bỏ hợp đồng cho người được bảo hiểm.

Tóm lại bảo hiểm là một ngành kinh doanh rủi ro. Đó là những rủi ro bất ngờ, ngẫu nhiên, không ai có thể lường trước được. Do đó mọi rủi ro xảy ra do sự xếp đặt của người được bảo hiểm hoặc được người được bảo hiểm biết trước hoặc hiển nhiên xảy ra thì đều bị loại trừ tuyệt đối. Và người bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm bồi thường cho tổn thất, hay tổn hại hay chi phí nào phát sinh từ những rủi ro đó.

CHƯƠNG III

TỔN THẤT TRONG BẢO HIỂM VẬN TẢI QUỐC TẾ

I. KHÁI NIỆM

Tổn thất là những thiệt hại mất mát của đối tượng được bảo hiểm do những rủi ro được bảo hiểm gây ra.

Tổn thất bao hàm một khái niệm rất rộng. Nếu phân loại chúng ta có thể phân làm các loại sau:

Tổn thất “động”: đó là những tổn thất của vật thể do tác động ngoài gây làm giảm giá trị của vật thể. Ví dụ như tác động của khoa học kỹ thuật làm cho hàng hóa điện tử trở nên lỗi thời, hoặc sự giảm giá của hàng hóa vì một lý do nào đó cũng được coi là tổn thất động. Các loại tổn thất động này không được bảo hiểm.

Tổn thất “tĩnh”: đó là những tổn thất mà chính bản thân vật thể bị hư hỏng, mất mát hay bị hủy hoại. Tổn thất này thông thường được bảo hiểm. Tổn thất này có thể là:

- + Tổn thất của chính vật thể đó.
- + Tổn thất vì thu nhập trên vật thể đó do sự mất sử dụng gây ra.
- + Tổn thất về chi phí, ngoại tệ phát sinh từ tổn thất vật chất của vật thể đó.

+ **Tổn thất trách nhiệm đối với người khác:** ví dụ như hai tàu đâm va nhau, tàu A có lỗi hoàn toàn, do đó tàu A phải chịu trách nhiệm bồi thường cho tàu bị đâm va. **Tổn thất trách nhiệm này cũng được bảo hiểm.**

Chúng ta cần phân biệt rõ **tổn thất (Loss)** với **tổn hại (Damage)**.

+ **Tổn thất là mất mát (Loss):** là một rủi ro mà mắt không thể nhìn thấy, tay không thể sờ được. Chẳng hạn khi giao hàng ta giao 10 kiện hàng, nhưng khi về đến cảng chỉ còn 8 kiện, như vậy 2 kiện mất là **tổn thất** mà ta không thể xác định được bằng mắt hay bằng tay.

+ **Tổn thất là hư hỏng, tổn hại (Damage):** đây là một rủi ro mà mắt có thể nhìn thấy, tay có thể sờ được. Ví dụ như hàng hóa khi về đến cảng thì bị vỡ, bị gãy... những **tổn thất** này chúng ta có thể xác định được bằng mắt, bằng tay.

II. PHÂN CHIA TỔN THẤT

Có hai cách phân chia tổn thất

Nếu căn cứ trên mức độ tổn thất ta có:

+ **Tổn thất bộ phận (Partial Loss).**

+ **Tổn thất toàn bộ (Total loss):** gồm **tổn thất toàn bộ thực tế** và **tổn thất toàn bộ ước tính.**

Nếu căn cứ trên mối quan hệ về quyền lợi giữa những người bảo hiểm, ta có:

+ **Tổn thất riêng (Particular Average).**

+ **Tổn thất chung (General Average).**

1 CĂN CỨ TRÊN MỨC ĐỘ TỔN THẤT

A. TỔN THẤT BỘ PHẬN

Có nghĩa là tổn thất một phần hàng hoặc hàng được bảo hiểm bị giảm giá trị thực tế. Nhiệm vụ xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất của hàng hóa được giao cho giám định viên hàng hóa.

Khi hàng hóa bị tổn thất bộ phận thì tùy theo điều kiện bảo hiểm mà người được bảo hiểm đã mua để xác định được tổn thất bộ phận này có được bồi thường hay không. Tổn thất bộ phận thường tồn tại dưới các dạng sau:

- + Giảm một phần giá trị sử dụng của hàng hóa. Ví dụ bột bị ngấm nước, bị nổi mốc và chua phải làm thức ăn cho gia súc.
- + Giảm về số lượng như số bao, số kiện bị giao thiếu hay bị nước cuốn trôi.
- + Giảm về thể tích như rượu, xăng, dầu đựng trong thùng bị rò rỉ ra ngoài.
- + Giảm về trọng lượng như gạo hay bột bị rơi vãi do bao bì bị rách vỡ...

B. TỔN THẤT TOÀN BỘ (TOTAL LOSS)

Một tổn thất toàn bộ có thể là một tổn thất toàn bộ thực tế (An Actual Total Loss) hoặc là một tổn thất toàn bộ ước tính (A Constructive Total Loss).

- **Tổn thất toàn bộ thực tế:**

Là khi hàng hóa được bảo hiểm bị mất hoàn toàn, bị biến chất hoàn toàn hoặc trên thực tế hàng hóa không thể đưa trở lại cho người được bảo

hiểm. Cấu thành nên trường hợp tổn thất toàn bộ thực tế của hàng hóa được bảo hiểm có mấy loại sau:

+ Hàng hóa được bảo hiểm bị mất hoàn toàn trong các tai nạn chìm tàu hoặc cháy tàu. Ví dụ như tàu bị chìm sâu dưới đáy biển cùng với hàng hóa trên tàu và không thể nào thu hồi lại được hoặc ví dụ như tàu và hàng bị cháy rụi đến mức hoàn toàn không còn gì.

+ Hàng hóa được bảo hiểm bị hỏng đến nỗi không còn là loại hàng có phẩm chất như ban đầu. Hay nói cách khác đối tượng bảo hiểm đã mất đi giá trị thương mại hoặc công dụng vốn có của nó, người ta còn gọi là “mất phẩm dạng” (Loss of Specie). Ví dụ như bột mì bị ẩm ướt, nổi mốc hoàn toàn hoặc trà sau khi gặp rủi ro, tuy không mất đi nhưng khi pha xong không thể uống được.

+ Đối tượng được bảo hiểm bị hủy hoại toàn bộ.

+ Sự mất mát của đối tượng bảo hiểm đã không thể cứu vãn nổi. Ví dụ tàu bị cướp, bị địch bắt giam, ... tuy bản thân tàu và hàng chưa bị tổn thất nhưng người được bảo hiểm đã mất đi số tài sản này.

+ Một tàu được công bố là mất tích trong một thời gian nào đó và không nhận được một tin tức gì về tàu ấy.

Trong trường hợp tổn thất toàn bộ thực tế không cần khai báo từ bỏ (No Notice of Abandonment Need to Be Given).

- **Tổn thất toàn bộ ước tính (Constructive Loss):**

Là những rủi ro dẫn đến hàng hóa bị hư hỏng đại bộ phận và đối với phần hàng hóa còn lại, muốn cứu vớt chủ hàng phải chi ra một số chi phí bao gồm cả chi phí cứu hàng và chi phí thuê tàu đưa hàng về cảng đích (những chi phí này chắc chắn sẽ phát sinh) mà người chủ hàng có thể tạm ước tính, nếu cộng chung với số hàng bị hư hỏng thực tế, nó không tránh khỏi tổn thất toàn bộ.

Do vậy trước khi tiến hành cứu vớt hàng, chủ hàng phải dự kiến được tình hình thực tế đang xảy ra cho hàng hóa. Nếu xét thấy giá trị toàn bộ hàng hỏng cộng với chi phí phát sinh xấp xỉ bằng giá trị bảo hiểm hoặc có khả năng vượt quá giá trị bảo hiểm thì phải báo ngay cho người bảo hiểm, để yêu cầu người bảo hiểm bồi thường tổn thất toàn bộ ước tính.

Cần chú ý là rủi ro này cần phải là rủi ro làm hư hỏng hàng hóa đang trong quá trình vận chuyển, hàng hóa còn đang trên đường đi chứ không phải đã về đến cảng đích. Vì nếu hàng hóa đã về đến cảng đích, có nghĩa là người được bảo hiểm không khai báo từ bỏ hàng thì tổn thất chỉ được coi là tổn thất bộ phận, do đó tổn thất xảy ra bao nhiêu bảo hiểm chỉ bồi thường bấy nhiêu. Tuy nhiên trong thực tế nếu tổn thất quá trầm trọng thì bảo hiểm phải bồi thường toàn bộ.

Sau khi người được bảo hiểm làm văn bản từ bỏ hàng hóa và gửi cho người bảo hiểm tình hình tổn thất hàng hóa. Nếu người bảo hiểm xét thấy hàng hóa bị tổn thất không nghiêm trọng lắm và có khả năng về đến cảng đích mà chi phí không vượt quá giá trị bảo hiểm thì người bảo hiểm sẽ từ chối việc từ bỏ này, trong trường hợp này tổn thất chỉ được xem là tổn thất bộ phận. Nhưng nếu người bảo hiểm xét thấy hàng hóa bị tổn thất nghiêm trọng, công ty bảo hiểm có thể sẽ cử người đến nơi xảy ra sự cố hay ủy thác cho đại lý bảo hiểm. Nếu chi phí cho việc đi lại này cộng với chi phí hàng bị tổn thất vượt quá số tiền bảo hiểm thì công ty bảo hiểm chấp nhận sự từ bỏ hàng. Mọi sự im lặng của người bảo hiểm (không trả lời) không có nghĩa là bảo hiểm khước từ cũng như chấp nhận. Do đó trong mọi trường hợp chủ hàng không nhận được ý kiến của người bảo hiểm thì chủ hàng phải trở về với nghĩa vụ đối với hàng tổn thất. Có nghĩa là phải tiến hành những công tác đề phòng hạn chế tổn thất với các chi phí dự kiến như đã định.

Trong trường hợp này người bảo hiểm sẽ phải bồi thường cho chủ hàng hàng hóa bị tổn thất thực tế cộng với chi phí đề phòng hạn chế tổn thất và các chi phí liên quan khác. Cho dù tổng số này có vượt quá trị giá bảo hiểm đi chăng nữa thì chủ hàng vẫn có quyền khiếu nại đòi người bảo hiểm

bồi thường đầy đủ kể cả phần vượt trị giá bảo hiểm trên cơ sở đã từ bỏ hàng nhưng bảo hiểm không nhận.

Đối với những trường hợp từ bỏ hàng mà bảo hiểm đã chấp nhận bồi thường thì chủ hàng không được hồi ý. Cho dù hàng hóa này chủ hàng biết rằng có thể bán được giá cao hơn sau khi được bảo hiểm thanh toán bồi thường.

Chú ý: ngay cả khi xảy ra tổn thất toàn bộ ước tính cũng phải chứng minh được nguyên nhân gây ra mới được bảo hiểm chấp nhận bồi thường.

Nói chung trường hợp tổn thất toàn bộ ước tính đòi hỏi người bảo hiểm phải tính toán nhanh nhẹn, chính xác để tuyên bố chấp nhận hoặc không chấp nhận việc từ bỏ hàng một cách kịp thời bởi lẽ nếu càng kéo dài thì tổn thất sẽ càng lớn mà hậu quả cuối cùng vẫn do người bảo hiểm gánh chịu.

- Nguyên tắc từ bỏ hàng: luật bảo hiểm hàng hải 1906 quy định một số điều như sau:

Khai báo từ bỏ hàng có thể viết bằng tay hoặc bằng miệng hoặc cả hai và có thể khai báo bằng lời lẽ nào để tỏ ý đồ của người được bảo hiểm là từ bỏ quyền sở hữu của mình trên đối tượng được bảo hiểm một cách không điều kiện cho người bảo hiểm.

Khai báo từ bỏ phải thi hành một cách miễn cưỡng hợp lý sau khi nhận được tin tức liên quan về tổn thất, nhưng khi tin tức chưa có tính chắc chắn thì người được bảo hiểm được một thời gian để điều tra.

Khi có ý từ bỏ hàng cho người bảo hiểm, chủ hàng phải dựa trên cơ sở là đối với hàng từ bỏ đó, nếu người bảo hiểm chấp nhận vẫn có thể cứu vãn được một phần giá trị của hàng hóa từ bỏ. Nếu thực tế nó không còn giá trị gì và điều chắc chắn là không mang lại lợi ích gì thì chủ hàng không cần phải khai báo từ bỏ hàng. Lúc đó chỉ cần chứng minh và đòi bảo hiểm bồi thường thực tế 100%.

2 CĂN CỨ TRÊN MỐI LIÊN QUAN VỀ QUYỀN LỢI GIỮA NHỮNG NGƯỜI BẢO HIỂM

A. TỖN THẤT RIÊNG (PARTICULAR AVERAGE)

Tổn thất riêng là tổn thất chỉ liên quan đến quyền lợi riêng của người chủ hàng đối với hàng hóa bị hư hỏng và mất mát đó. Rủi ro gây nên tổn thất riêng là những rủi ro có tính bất ngờ ngẫu nhiên và nó xảy ra cho ai thì người đó phải chịu.

Nếu tổn thất riêng thuộc trách nhiệm người bảo hiểm thì người bảo hiểm phải bồi thường (nếu chủ hàng có mua bảo hiểm).

Nếu tổn thất riêng do lỗi của người chuyên chở và thuộc trách nhiệm của người bảo hiểm (người chủ hàng có mua bảo hiểm) thì người bảo hiểm sẽ bồi thường cho chủ hàng và sau đó thế quyền của chủ hàng đòi lại người chuyên chở.

Trong mọi trường hợp, theo luật bảo hiểm của Anh, hàng hóa bị tổn thất riêng phải có nguyên nhân trực tiếp hoặc có lý do hợp lý.

Ví dụ: Trong một chuyến hành trình, một hầm tàu chứa bông bị phát hỏa. Ngọn lửa cháy lan sang hầm chứa máy cassette của một chủ hàng khác làm cho hàng bị hư hỏng 30%. Cả hai trường hợp cháy hàng này đều ngẫu nhiên xảy ra và rủi ro bất ngờ này gây ra tổn thất được xác định là tổn thất riêng. Trên nguyên tắc rủi ro cháy thuộc trách nhiệm của người bảo hiểm nếu cả hai chủ hàng này có mua bảo hiểm. Tuy nhiên trường hợp lô hàng bông có tính tự bốc cháy, qua công tác giám định chứng minh được nguyên nhân cháy này là do bản chất dễ cháy của nó gây ra, thì bảo hiểm lại không có trách nhiệm bồi thường, vì đó là một trong những rủi ro loại trừ bảo hiểm. Như vậy người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm bồi thường đối với lô hàng cassette mà thôi.

- Các đảm bảo về tổn thất riêng (Particular Average Warranties)

Trong luật hàng hải 1906 có quy định rõ:

Khi mua bảo hiểm theo điều kiện FPA tức là miễn bảo hiểm tổn thất riêng thì người được bảo hiểm không thể đòi bồi thường về một tổn thất bộ phận, ngoài tổn thất gây ra bởi một hy sinh tổn thất chung (nhưng nếu trong hành trình có sự có mắc cạn, đâm va, chìm cháy thì lại bồi thường).

Khi đối tượng bảo hiểm được bảo đảm không bồi thường tổn thất riêng thì người bảo hiểm vẫn phải chịu trách nhiệm về chi phí cứu nạn, chi phí riêng và các chi phí khác đã được chi trả đúng mức chiếu theo các quy định của các điều khoản tổ tụng và đề phòng tổn thất (The Suing and Laboring Clause) để tránh một tổn thất được bảo hiểm hoặc ngăn chặn thị trường gia tăng.

Trừ khi đơn bảo hiểm được quy định khác, khi đối tượng được bảo hiểm bảo đảm không bồi thường tổn hại riêng dưới một tỷ lệ đã được ấn định thì một tổn thất chung không thể được cộng vào một tổn thất với tổn thất riêng để nâng tới tỷ lệ ấn định đó.

Để xác định tỷ lệ ấn định có đạt tới hay không thì chỉ có thể dựa trên tổn thất thật sự mà đối tượng bảo hiểm phải gánh chịu. Chi phí riêng và các chi phí xác định hay do xác định mà có hay để chứng minh tổn thất phải được loại trừ.

B. TỔN THẤT CHUNG (GENERAL AVERAGE)

Trong một chuyến hành trình thường xảy ra các tai nạn lớn như đâm va, chìm, cháy, mắc cạn... Khi gặp các tai nạn này cả tàu và hàng đều thường có một nguy cơ tổn thất toàn bộ. Để cứu nguy chung cho tàu và hàng, thuyền trưởng phải theo quy định dùng mọi biện pháp để cứu nguy. Hành động hy sinh một cách cố ý này có thể dẫn tới tổn thất một số hàng hóa của một số chủ hàng hoặc cả vật chất hoặc một số chi phí khác nhằm

mục đích an toàn chung cho tàu và hàng. Chúng ta phân biệt hai khái niệm tổn thất chung.

- Hy sinh tổn thất chung: là những thiệt hại về vật chất của tàu và hàng và thiệt hại về cước phí của người chuyên chở do hành động vì tổn thất chung gây nên (hàng hóa bị vớt xuống biển, hàng bị ướt do hành động chữa cháy...).
- Chi phí tổn thất chung: là những chi phí được chi ra cho người thứ ba do hành vi tổn thất chung gây nên để cứu nguy cho tàu và hàng (ví dụ như chi phí cứu hộ, dỡ hàng, lưu kho, giám định...).

Để bảo vệ quyền lợi chung, những hy sinh tổn thất chung và chi phí tổn thất chung sẽ do chủ tàu và các chủ hàng đóng góp theo tỷ lệ sau khi tính toán.

Người bảo hiểm có trách nhiệm về những hy sinh tổn thất chung đối với một phần hoặc toàn bộ tài sản được bảo hiểm kể cả những đóng góp phân bổ tổn thất chung do người được bảo hiểm đóng góp cho tàu, nhưng chỉ liên quan đến hàng hóa an toàn khi về đến bến.

Như vậy trường hợp có tổn thất chung, tuy hàng hóa không bị tổn thất chủ hàng vẫn phải đóng góp cho tổn thất chung nếu xảy ra trong chuyến hành trình. Nếu chủ hàng có mua bảo hiểm thì người bảo hiểm sẽ chịu trách nhiệm đóng thay cho chủ hàng khoản đóng góp này. Đây cũng là một lợi ích đối với chủ hàng khi mua bảo hiểm.

Các yếu tố cần thiết để tuyên bố tổn thất chung

Một tổn thất muốn được coi là tổn thất chung để có thể yêu cầu tất cả các bên liên quan tham gia đóng góp bồi thường phải hội đủ ba yếu tố sau:

+ Phải có hiểm nguy chắc chắn xảy ra như bão tố, sóng thần... đặt tàu vào tình trạng nguy hiểm.

+ Khi thực hiện các **biện pháp** để tránh hiểm nguy, phải có sự cố ý hy sinh, nghĩa là thuyền trưởng có ý định hy sinh để cứu vãn “cộng đồng quyền lợi”.

Các hy sinh phải cụ thể như:

- Vứt bỏ một số hàng hóa xuống biển để làm nhẹ tàu, giúp tàu nổi lên.

- Gia tăng sức máy quá mức để thoát qua cơn bão tố hoặc để qua khỏi nơi mắc cạn.

- Tưới nước vào một hay nhiều hầm tàu để dập tắt ngọn lửa.

- Kêu tàu kéo trợ giúp để đưa tàu ra khỏi nơi mắc cạn hoặc để kéo tàu về nơi an toàn.

- Ghé vào bên cảng để ẩn nấp hay để sửa chữa hay xếp lại hàng hóa bị xô đẩy...

+ Sự hy sinh đó phải có lợi, nghĩa là phải cứu vãn được cộng đồng quyền lợi.

Khi cả ba yếu tố trên hội đủ, thuyền trưởng có thể tuyên bố tổn thất chung.

Giải quyết tổn thất chung

Sau khi tuyên bố tổn thất chung, thuyền trưởng tiến hành làm các thủ tục sau:

+ Thiết lập giá trị khi về đến bến của các thành phần trong “cộng đồng quyền lợi” (khỏi được cứu vãn).

+ Trị giá tàu trong trạng thái lúc về tới bến, nghĩa là sai biệt giữa trị giá trước các biến cố và phí tổn sửa chữa các tổn hại sau biến cố.

+ Trị giá các lô hàng còn tốt không bị tổn thất nào.

+ Thiết lập trị giá các quyền lợi bị hy sinh (khỏi bị hy sinh). Nếu là tàu: phí tổn sửa chữa cần thiết, các phần hoặc các bộ phận bị hy sinh và phí tổn cấp bến bao gồm cả lương thực và tiền ăn của thủy thủ, dầu nhớt, nước... trong suốt thời gian lưu bến. Chú ý: các tổn thất riêng không được tính vào trị giá này. Nếu là hàng hóa: trị giá các tổn hại và tổn thất đã bị hy sinh.

+ Đề cử một trọng tài để thiết lập những trị giá đóng góp và trị giá hy sinh rồi phân phối trên nguyên tắc khối được cứu vẫn phải đóng góp theo tỷ lệ trên mỗi giá trị cứu vẫn được, cho đủ khoản các giá trị bị hy sinh.

Khối được cứu vẫn do đó được coi là “khối đóng góp”. Khoản góp được chia trả cho mỗi thành phần bị hy sinh thuộc “khối được đền bù” theo tỷ lệ trị giá bị hy sinh. Có nghĩa là tất cả mọi quyền lợi đều chịu cùng một tỷ lệ đóng góp như nhau.

Thông thường công việc của giám định viên rất lâu và phức tạp nhất là khi có nhiều lô hàng bị tổn thất. Nên để nắm phần chắc, các hãng tàu thường buộc các chủ hàng phải đóng góp tạm thời trước khi giao hàng.

Sau khi các giám định viên thiết lập xong bảng thanh toán tổn thất chung và có phần đóng góp thật sự thì số đã đóng góp tạm thời sẽ được điều chỉnh.

Ví dụ: trong một chuyến hành trình tàu gặp sự cố nghiêm trọng có nguy cơ làm tổn thất cả tàu lẫn hàng. Trước sự việc này, thuyền trưởng quyết định hy sinh một số hàng hóa của các chủ hàng để cứu vãn tàu thoát khỏi cơn nguy hiểm. Đây là hành động tổn thất chung. Các tổn thất được tính như sau :

Trị giá tàu trước sự cố:	100.000.000 USD
Trị giá hàng trước sự cố:	80.000.000 USD
Cộng đồng tài sản:	180.000.000 USD

Khối được cứu vãn:

Trị giá tàu lúc về bến: 100.000.000 USD

Trị giá hàng được cứu vãn: 50.000.000 USD

Khối đóng góp: 150.000.000 USD

Khối bị hy sinh:

Trị giá tàu bị hy sinh: 0

Trị giá hàng hóa bị hy sinh: 30.000.000 USD

Khối được đền bù: 30.000.000 USD

Như vậy khối đóng góp phải trả cho khối được đền bù một khoản là:

Tỷ lệ đóng góp tổn thất chung: $c = GA/V$

Trong đó:

- c : tỷ lệ đóng góp tổn thất chung.
- GA : giá trị tổn thất chung (giá trị hàng hóa bị hy sinh).
- V : giá trị của cộng đồng tài sản.

Như vậy, ta có $c = 30.000.000 / 180.000.000 = 17\%$

Cộng đồng tài sản 17% này là phần đóng góp tổn thất chung. Như vậy chủ tàu phải đóng 17% này, tức 17% giá trị tàu là 17.000.000 USD mặc dù tàu không bị tổn thất nào. Nhưng nếu chủ tàu có mua bảo hiểm thì người bảo hiểm sẽ chịu trách nhiệm bồi thường cho chủ tàu khoản phải đóng góp này. Sự kiện này chứng minh lợi ích của việc bảo hiểm rủi ro tổn thất chung.

C. PHÂN BIỆT SỰ KHÁC NHAU GIỮA TỔN THẤT CHUNG VÀ TỔN THẤT RIÊNG

Đặc điểm	Tổn thất chung (G/A)	Tổn thất riêng (P/A)
Nguyên nhân dẫn đến tổn thất	Do hành động cố ý hy sinh của con người	Do sự cố ngẫu nhiên bất ngờ
Đóng góp tổn thất	Mọi người có quyền lợi trong chuyến đi đều phải tham gia	Rủi ro vào ai thì người đó phải chịu
Trách nhiệm người bảo hiểm	Bồi thường ngay, không xét điều kiện mua bảo hiểm	Tùy thuộc vào rủi ro trong điều kiện bảo hiểm

D. VÍ DỤ CỤ THỂ PHÂN BIỆT TỔN THẤT RIÊNG VÀ TỔN THẤT CHUNG

Ví dụ 1:

Trong một chuyến hành trình có 4 chủ hàng gửi hàng trên tàu.

Tổng trị giá hàng hóa của 4 chủ hàng là: 800.000 USD

Trong đó: Chủ hàng A: 200.000 USD

Chủ hàng B: 300.000 USD

Chủ hàng C: 100.000 USD

Chủ hàng D: 200.000 USD

Trị giá con tàu của chủ tàu là: 2.000.000 USD

Tổng cộng tài sản là: 2.800.000 USD

- Trường hợp 1:

Mặt hàng vải của chủ hàng A bị cháy, thiệt hại hàng hóa ước tính là 150.000 USD. Đây là rủi ro bất ngờ, do đó tổn thất này là tổn thất riêng, chủ hàng A phải chịu.

Ngọn lửa cháy lan sang phòng máy làm tàu bị thiệt hại 50.000 USD. Đây cũng là tổn thất riêng chủ tàu phải chịu.

Để cứu nguy chung cho cả tàu và hàng, thuyền trưởng đã cân nhắc thật kỹ là phải dùng nước để dập tắt ngọn lửa (đây là hành động do ý chí hy sinh của thuyền trưởng, bởi lẽ thuyền trưởng biết trước hậu quả của việc dùng nước dập tắt lửa sẽ làm hỏng một số hàng nhưng vẫn phải làm). Việc dập tắt này làm cho một số hàng hóa của chủ hàng khác bị hư hỏng. Thiệt hại ước tính 260.000 USD. Sau khi dập tắt lửa tàu vẫn về được cảng an toàn. Như vậy tổn thất 260.000 USD là tổn thất chung mà tất cả chủ hàng và chủ tàu đều phải chia xẻ. Tỷ lệ đóng góp được xác định là:

Tổn thất chung: 2600.000 USD.

Cộng đồng tài sản – Tổn thất riêng:

$$2.800.000 - (150.000 + 50.000) = 2.600.000 \text{ USD.}$$

Như vậy, ta có $c = 260.000/2.600.000 = 10\%$

Như vậy mỗi chủ hàng và tàu đều phải đóng góp 10% trị giá được cứu vãn. Số tiền đóng góp này, chủ tàu sẽ đền bù lại cho các chủ hàng có hàng hóa bị tổn thất do hành động tổn thất chung sau khi họ cũng đã đóng góp tổn thất chung.

- Trường hợp 2:

Nếu sau khi dập tắt ngọn lửa, tàu không thể chạy được nữa. Để cứu nguy tàu khỏi bị chìm chủ tàu quyết định thuê tàu khác kéo tàu về đến cảng, chi phí cứu hộ là 20.000 USD. Chi phí này cũng là một tổn thất chung. Như

vậy trong trường hợp này tổn thất chung sẽ là: $260.000 + 20.000 = 280.000$ USD. Và tỷ lệ đóng góp sẽ khác đi là: $280.000/2600.000 = 12.5\%$ trị giá được cứu vãn.

Ví dụ 2:

Trong chuyến hành trình, tàu bị đâm va và bị thủng một lỗ. Do đó nước tràn vào tàu và có nguy cơ làm ướt hàng hóa. Trước tình hình đó chủ tàu ra lệnh phải lấp lỗ thủng lại bằng bất cứ vật gì có thể. Thủy thủ liền lấp lỗ thủng bằng vài bao hàng của một chủ hàng. Sau đó tàu về đến cảng: chi phí sửa chữa tàu (hàn lỗ thủng) ước tính là 5.000 USD. Tổn thất hàng hóa dùng để lấp lỗ thủng là 20.000 USD. Như vậy tàu bị thủng một cách ngẫu nhiên và bất ngờ nên đây là tổn thất riêng. Do đó chi phí sửa chữa tàu 5.000 USD chủ tàu tự chịu. Tổn thất chung là 20.000 USD là tổn thất nhằm cứu nguy cho hàng hóa trên tàu sẽ do các chủ hàng khác và chủ tàu đóng góp đền bù cho chủ hàng có hàng hóa bị tổn thất chung (sau khi đã trừ đi khoản phải đóng góp tổn thất chung của chính chủ hàng này).

CHƯƠNG IV

CÁC ĐIỀU KIỆN BẢO HIỂM

I. GIỚI THIỆU CHUNG VỀ CÁC ĐIỀU KIỆN BẢO HIỂM

Điều kiện bảo hiểm là những quy định phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm đối với rủi ro tổn thất của đối tượng bảo hiểm.

Thời xa xưa của bảo hiểm hàng hải người ta dùng một mẫu hợp đồng bảo hiểm của Lloyd's có tên là "mẫu tàu hàng" (Ship Goods Form - SG) có từ năm 1779. Mẫu SG này quy định người bảo hiểm có trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm khi đối tượng được bảo hiểm bị tổn thất do: các hiểm họa biển cả, hỏa hoạn, cướp biển, trộm, vớt hàng xuống biển, chặn giữ, ngăn cản, cầm giữ bởi vua chúa và nhân dân bất cứ nước nào, điều kiện nào, hành động xấu cố ý của thuyền trưởng và thủy thủ, tất cả các hiểm họa khác, các tổn thất không may làm phương hại đến tàu và hàng, ...

Việc gộp chung tất cả rủi ro tổn thất trong một mẫu SG này làm cho người mua bảo hiểm mất khả năng lựa chọn, bắt buộc phải mua bảo hiểm với tất cả các rủi ro tổn thất mà thực tế không cần thiết phải như vậy. Mặt khác sử dụng một mẫu SG để bảo hiểm chung cho cả tàu và hàng là không thích hợp. Cách diễn đạt rủi ro tổn thất như vậy cũng không rõ ràng, thường dẫn đến tranh chấp vì khi xảy ra tổn thất không biết có thuộc phạm vi được bảo hiểm hay không.

Sự phát triển của hàng hải, thương mại đã dẫn đến sự phát triển của bảo hiểm vận tải hàng hải nói chung và bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu nói riêng, đặc biệt ở những nước sớm có ngành thương mại và hàng hải phát triển. Trong quá trình phát triển, mỗi nước có những luật lệ bảo hiểm cũng như điều kiện bảo hiểm riêng. Điều này không phù hợp với bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu vì hàng hóa xuất nhập khẩu được giao lưu, liên quan

đến nhiều nước khác nhau. Vì vậy đòi hỏi phải có những luật lệ, các điều khoản bảo hiểm thống nhất, mang tính quốc tế.

Đến nay, hầu hết các nước trên thế giới đã vận dụng tinh thần các điều kiện bảo hiểm hàng hóa (Institute Cargo Clause – viết tắt là ICC) ICC 1963 và ICC 1982 của hội bảo hiểm Luân Đôn - ILU (Institute of London Underwriters) của nước Anh.

II. GIỚI THIỆU CÁC LUẬT ÁP DỤNG

1 LUẬT BẢO HIỂM HÀNG HẢI 1906

The Marine Insurance Act 1906 (viết tắt là MIA 1906): đây là đạo luật để hệ thống hóa luật pháp liên quan đến bảo hiểm hàng hải do hoàng gia Anh ban hành (21/12/1906). Bộ luật này thể hiện phạm vi, trách nhiệm và nghĩa vụ có liên quan của người bảo hiểm nhằm giải quyết các tranh chấp có liên quan đến bảo hiểm hàng hóa bằng đường biển giữa người bảo hiểm và người được bảo hiểm. Luật bảo hiểm 1906 gồm có 94 điều khoản. Tuy nhiên trong mỗi đơn bảo hiểm chỉ đưa ra một số điều có tính chất cơ bản cần thiết, thường xuyên nhất và đã trở thành quy tắc. Do đó nếu có rủi ro xảy ra không nằm trong đơn bảo hiểm thì phải áp dụng theo luật bảo hiểm này. Nếu có rủi ro xảy ra nằm ngoài 94 điều khoản đã quy định trong luật thì 2 bên bảo hiểm và được bảo hiểm, nhất là bên bảo hiểm có chấp nhận bồi thường hay không, phụ thuộc vào án lệ.

2 CÔNG ƯỚC BRUSSELS, 1924

Đây là công ước quốc tế để thống nhất về một số quy tắc về đơn vận tải, ký kết tại Brussel ngày 25/8/1924 gồm 16 điều khoản và được bổ sung bằng một nghị định thư - Visby Rules, 1968 gồm 17 điều khoản (xem phụ lục 2). Các công ước này nhằm thể hiện phạm vi trách nhiệm và nghĩa vụ của người chuyên chở cũng như người gửi hàng. Qua đó giải quyết tranh

chấp giữa người chuyên chở và người gửi hàng, cũng như giữa người chuyên chở và người bảo hiểm (khi người gửi hàng mua bảo hiểm và có tổn thất xảy ra thuộc phạm vi bồi thường của người bảo hiểm mà do lỗi của tàu gây ra).

3 QUY TẮC YORK - ANTWERP 1974 VÀ 1994 VỀ TỔN THẤT CHUNG

Đây là quy tắc thuộc hội hàng hải quốc tế chuẩn y tại hội nghị Hambourg tháng 4/1974 về tổn thất chung xoay quanh vấn đề hành vi tổn thất chung và các chi phí tổn thất chung để làm cơ sở giải quyết khi tàu có sự cố tổn thất chung, được sửa đổi và bổ sung năm 1994 (xem phụ lục 3).

III. BỘ ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM 1963

Có nhiều điều khoản bảo hiểm cơ bản quy định phạm vi bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm rủi ro hàng hóa. Đó là điều kiện:

Chỉ bảo hiểm tổn thất toàn bộ (Total Loss Only)

Không bảo hiểm tổn thất riêng (Free From Particular Average)

Bảo hiểm tổn thất riêng (With Particular Average)

Điều kiện "chỉ bảo hiểm tổn thất toàn bộ" hiện nay ít dùng. Theo điều kiện này, người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm khi hàng hóa bị tổn thất toàn bộ hoặc hư hỏng toàn bộ do rủi ro đã qui định trong đơn bảo hiểm.

Ngoài những điều kiện bảo hiểm trên còn có điều kiện bảo hiểm mọi rủi ro (All risks).

Ba bộ điều khoản của hiệp hội bảo hiểm Luân Đôn phát hành (1/1/1963) thường được sử dụng rộng rãi (kèm với mẫu đơn báo hiểm SG) là:

Điều khoản bảo hiểm *miễn tổn thất riêng* FPA (Institute Cargo Clause - FPA).

Điều khoản bảo hiểm *kể cả tổn thất riêng* WA (Institute Cargo Clause-WA).

Điều khoản bảo hiểm *mọi rủi ro* AR (Institute Cargo Clause All Risks - AR).

1 ĐIỀU KHOẢN KHÔNG BẢO HIỂM TỔN THẤT RIÊNG (FPA – FREE FROM PARTICULAR AVERAGE)

Điều kiện này người bảo hiểm không chịu trách nhiệm đối với các tổn thất riêng, trừ khi hàng hóa bị tổn thất riêng trong mọi trường hợp xảy ra ngẫu nhiên bất ngờ không thể lường trước được ... Chủ yếu nó chỉ xảy ra cho hàng hóa của một người được bảo hiểm, không liên quan đến hàng hóa của chủ hàng khác. Tổn thất riêng còn được định nghĩa là nó chỉ xảy ra tổn thất bộ phận mà thôi.

Theo điều kiện bảo hiểm này, người bảo hiểm nhận trách nhiệm bồi thường khi hàng hóa được bảo hiểm bị thiệt hại sau:

- a/ Tổn thất toàn bộ do thiên tai và tai nạn bất ngờ ngoài biển.
- b/ Tổn thất bộ phận do tai nạn bất ngờ ngoài biển.
- c/ Tổn thất bộ phận do thiên tai gây ra nhưng chỉ khi tàu hoặc sà lan (phương tiện phụ) chở hàng gặp tai nạn lớn như đắm va, cháy, mắc cạn trong hành trình.
- d/ Tổn thất toàn bộ hay bộ phận khi dỡ hàng tại cảng lánh nạn.
- e/ Mất nguyên một hoặc nhiều kiện hàng trong khi xếp, chuyển tải hoặc dỡ hàng.

Như vậy đối với các rủi ro hàng hải (Marine Risks) thì chỉ trừ những tổn thất bộ phận do thiên tai gây ra mà không đi kèm với các tai nạn lớn sẽ không được người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường. Còn lại tất cả các rủi ro khác thuộc rủi ro đường biển (Marine Risks) đều được người bảo hiểm bồi thường cả tổn thất bộ phận lẫn tổn thất toàn bộ.

Ví dụ như tàu gặp bão, sóng lớn làm tàu bị va vào đá ngầm làm cho hàng hóa bị tổn thất 30%. Như vậy tổn thất bộ phận này là do thiên tai gây ra nhưng lại đi kèm với rủi ro đâm va nên được bảo hiểm bồi thường.

Từ trường hợp (c) ta có thể suy ra một hệ quả là: trong hành trình nếu có tai nạn xảy ra (đâm va, mắc cạn, cháy) thì người bảo hiểm phải chịu trách nhiệm bồi thường về tổn thất riêng, ngay cả khi không có sự phụ thuộc nhân quả giữa tổn thất riêng và những tai nạn này.

Ví dụ: hàng hóa đi từ Việt Nam sang Kobe giữa đường bị bão, nước biển tràn vào làm hư hỏng hàng hóa, ước tính 70% trị giá hàng hóa. Sau đó tàu có thể đi tiếp và về đến cảng. Trong trường hợp này, người bảo hiểm sẽ không bồi thường nếu người được bảo hiểm mua bảo hiểm theo điều kiện FPA vì trong điều kiện FPA không có quy định trường hợp hàng hóa tổn thất bộ phận do thiên tai. Nhưng nếu sau khi gặp bão, trên đường về cảng đến, tàu bị mắc cạn thì mặc dù rủi ro mắc cạn này không gây tổn thất cho hàng hóa nhưng người bảo hiểm vẫn sẽ phải bồi thường cho chủ hàng (người được bảo hiểm) 70% hàng hóa bị tổn thất lúc đầu do bão biển.

Ở trường hợp (e) ta cần phải hiểu rõ từ “mất nguyên kiện” như sau: “mất” ở đây không bao hàm ý nghĩa mất cắp, mất trộm thông thường mà có nghĩa là kiện hàng bị rơi (Dropping) xuống biển trong lúc cầu hàng ở bến đi hay bến đến.

Chúng ta cần chú ý đến từ “nguyên kiện” bởi lẽ FPA quy định rõ chỉ bồi thường cho hàng hóa bị mất nguyên bao, nguyên kiện (cả bao bì lẫn hàng bên trong) và phải mất hẳn không lấy lại được. Như vậy nếu hàng bị rơi và vớt lên được hoặc hàng bị rơi trên tàu, cầu tàu mặc dù bị hư hại hoàn toàn nhưng vẫn không được bảo hiểm bồi thường.

Ví dụ: trong khi dỡ hàng, hàng đang cầu rơi xuống trúng một kiện đã dỡ xong đang nằm trên bờ và cả hai cùng lặn xuống biển thì kiện nằm trên bờ đó không được bồi thường vì động tác bốc dỡ kiện hàng này đã xong. Trong khi cầu hàng, nếu có ba bao gạo bị rớt xuống biển thì người bảo hiểm phải bồi thường cả ba bao. Nhưng nếu chỉ có hai bao rớt hẳn còn một bao do bị tác động mạnh nên bị rách và gạo bên trong tuôn hết xuống biển chỉ còn lại bao không thì người bảo hiểm chỉ bồi thường cho việc mất hai bao nguyên, còn bao gạo thứ ba không được bồi thường do không phải mất nguyên bao nguyên kiện (chỉ mất ruột, còn vỏ).

Những hàng dễ rời hoặc buộc thành bó thì không được xem là kiện và tất nhiên khi cầu hàng nếu có mất hẳn cũng không được bồi thường.

Ngoài trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm về những tổn thất do những rủi ro được bảo hiểm gây ra, người bảo hiểm còn chịu trách nhiệm bồi thường cho người được bảo hiểm các chi phí sau:

- + Chi phí đóng góp tổn thất chung.
- + Chi phí cứu hộ.
- + Chi phí tại cảng lánh nạn, bến ghé (chi phí xếp dỡ, lưu kho, chi phí gửi tiếp hàng hóa về đến bến ...) với điều kiện chi phí này là chi phí riêng, không tính vào tổn thất chung do hậu quả của thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển gây ra.
- + Chi phí tố tụng, khiếu nại.
- + Chi phí giám định tổn thất với điều kiện tổn thất này do rủi ro được bảo hiểm gây ra.

Khi mua bảo hiểm với điều kiện FPA, người được bảo hiểm cần lưu ý: người được bảo hiểm phải chứng minh được tổn thất và chi phí phát sinh thuộc rủi ro trách nhiệm đã được bảo hiểm của FPA, phải chứng minh được chúng xảy ra trong thời gian bảo hiểm và phải chứng minh được chúng là

những tổn thất do rủi ro được bảo hiểm trực tiếp gây ra hoặc có nguyên nhân trực tiếp từ rủi ro đó.

Phạm vi bảo hiểm theo điều kiện này là hẹp nhất, chỉ giới hạn trong các rủi ro đường biển (Marine Risks). Do đó khi mua bảo hiểm, người mua bảo hiểm có thể mua kèm với một vài điều kiện rủi ro phụ hoặc rủi ro đặc biệt khác như: rủi ro bị mất cắp, mất trộm, rủi ro chiến tranh, ... tùy theo tình hình hoặc tùy theo mặt hàng của mình.

2 ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM TỔN THẤT RIÊNG (WA – WITH PARTICULAR AVERAGE)

Theo điều kiện này, người bảo hiểm đảm bảo tất cả các tổn thất hay tổn hại như điều kiện không bảo hiểm tổn thất riêng (FPA) đã đề cập ở trên. Ngoài ra nó còn bao gồm cả tổn thất riêng nhưng phải có tính chất bất ngờ, trong những trường hợp số tổn thất đạt tới tỷ lệ thông thường trong đơn bảo hiểm là 3%. Trong thực tế điều kiện WA chỉ khác điều kiện FPA ở trường hợp: bão làm ướt hàng và sét đánh vỡ hàng mà tàu không bị mắc cạn, đắm và ... người bảo hiểm vẫn có trách nhiệm bồi thường.

Ví dụ: nếu hàng được bảo hiểm theo điều kiện WA với quy định nếu tổn thất 3% thì bồi thường, người bảo hiểm chỉ chịu trách nhiệm đối với hàng hỏng do nước biển vì gặp bão nếu tỷ lệ tổn thất đạt tới 3%.

Trong bảo hiểm hàng hóa, điều kiện WA đã được bảo hiểm từ xa xưa và trách nhiệm bảo hiểm đối với hàng hóa bị tổn thất bộ phận đồng nghĩa với tổn thất riêng. Tuy nhiên khi khiếu nại bồi thường, chủ hàng không thể đòi trọn số tổn thất mà chỉ bồi thường sau khi tính toán khấu trừ 3%. Dưới mức miễn thường này, người bảo hiểm không chịu trách nhiệm. Song khi hàng hóa tổn thất toàn bộ bảo hiểm không áp dụng tỷ lệ miễn thường này.

Thông thường khi bảo hiểm theo điều kiện này, người bảo hiểm sẽ tùy theo loại hàng được bảo hiểm mà áp dụng tỷ lệ miễn giảm hoặc không áp dụng.

Trong thực tế những năm gần đây, vì cạnh tranh bảo hiểm nên các nhà bảo hiểm đã không quy định mức miễn thường để thu hút người tham gia bảo hiểm. Tuy nhiên đối với những rủi ro xảy ra thường xuyên như hư hỏng do nước mưa, nước biển thì người bảo hiểm luôn áp dụng tỷ lệ miễn thường này. Bởi lẽ những rủi ro này gây ra tổn thất không nhiều nhưng lại xảy ra thường xuyên.

Mục đích của miễn thường là: một mặt giúp người bảo hiểm tránh việc bồi thường các tổn thất không đáng kể, mặt khác nhằm khuyến khích người mua bảo hiểm lưu tâm bảo vệ tài sản được bảo hiểm.

* Tỷ lệ miễn thường:

Là một tỷ lệ miễn trách bồi thường cho người bảo hiểm trong một tổn thất nào đó.

Có hai loại miễn thường là khấu trừ và không khấu trừ.

* Dạng 1: Miễn thường không khấu trừ (Franchise)

Là khi tổn thất quá mức miễn thường, bảo hiểm sẽ bồi thường đầy đủ.

Hợp đồng bảo hiểm ghi: "warranted free from particular average under 3%", điều này có nghĩa là người bảo hiểm sẽ không bồi thường các tổn thất chưa tới mức 3% số tiền bảo hiểm hay giá trị bảo hiểm, nhưng nếu mức tổn thất đạt hay vượt quá 3% thì bảo hiểm bồi thường trọn giá trị tổn thất.

* Dạng 2: Miễn thường có khấu trừ (Excess/Deductible): là khi tổn thất dưới mức miễn thường bảo hiểm không bồi thường, nếu vượt mức miễn thường thì bảo hiểm chỉ bồi thường từ mức miễn thường trở lên. Nếu hàng bị tổn thất toàn bộ thì không áp dụng tỷ lệ miễn thường, mà đền bù 100%.

Hợp đồng bảo hiểm ghi: "Free from 3%" hoặc "Free from the first 3%".

Miễn giảm có khấu trừ được thực hiện bằng một tỷ lệ phần trăm như đã nói ở trên thường được dùng rộng rãi trong đơn bảo hiểm hàng hóa, hoặc bằng một số tiền cụ thể thường dùng trong đơn bảo hiểm tàu biển.

Ví dụ so sánh sự khác nhau giữa miễn thường có khấu trừ và không khấu trừ:

Trị giá hàng hóa được bảo hiểm: 10.000 USD

Mức miễn thường không khấu trừ là 5% tức 500USD

Mức miễn thường có khấu trừ cũng là 5% tức 500USD

Cách bồi thường như sau:

Tỷ lệ tổn thất	Miễn thường không khấu trừ	Miễn thường có khấu trừ
3% (300 USD)	<5% => Miễn bồi thường	<5% => Miễn bồi thường
5% (500 USD)	5% - 0 Bồi thường 500 USD	5% - 5% => Miễn bồi thường
7% (700 USD)	7% - 0 Bồi thường 700 USD	7% - 5% Bồi thường 200 USD

Chú ý: Về thủ tục lập đơn bảo hiểm, người bảo hiểm phải quy định rõ trong đơn bảo hiểm có mức miễn thường, thiếu mức quy định này coi như đơn bảo hiểm không có mức miễn thường. Xác định theo khuôn mẫu định mức thỏa thuận.

Cũng như FPA, WA chỉ bảo hiểm những rủi ro thuộc Marine Risks, do đó không đủ để đảm bảo các loại tổn thất có thể xảy ra đối với hàng hóa trong quá trình vận chuyển bình thường. Vì vậy có thể mua thêm một vài rủi ro đặc biệt đính kèm trong đơn bảo hiểm và tăng thêm phí bảo hiểm (Những rủi ro đặc biệt này đã được trình bày ở chương II). Những rủi ro loại trừ, không được bảo hiểm trong đơn bảo hiểm này.

Tàu hoặc sà lan vận chuyển không gặp sự cố chìm hoặc cháy:

Tổn thất và chi phí	FPA	WA
Tổn thất riêng cũng là tổn thất bộ phận nhỏ hơn 3%	X	X
Tổn thất riêng cũng là tổn thất bộ phận hơn 3%	X	✓
Tổn thất toàn bộ	✓	✓
Tổn thất chung	✓	✓
Chi phí cứu hộ	✓	✓
Chi phí tổ tụng và đề phòng tổn thất	✓	✓

Tàu hoặc sà lan gặp sự cố mắc cạn chìm hoặc cháy:

Tổn thất và chi phí	FPA	WA
Tổn thất riêng cũng là tổn thất bộ phận nhỏ hơn 3%	✓	✓
Tổn thất riêng cũng là tổn thất bộ phận hơn 3%	✓	✓
Tổn thất toàn bộ	✓	✓
Tổn thất chung	✓	✓
Chi phí cứu hộ	✓	✓
Chi phí tổ tụng và đề phòng tổn thất	✓	✓

3 ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM MỌI RỦI RO (ALL RISKS)

Để bảo hiểm mọi rủi ro có tính bất ngờ, điều khoản bảo hiểm rủi ro hiện nay được sử dụng rộng rãi trên thế giới.

Theo điều kiện này, người bảo hiểm chịu trách nhiệm bồi thường khi hàng hóa bị mất mát hay hư hỏng do thiên tai hoặc tai nạn bất ngờ ngoài biển hay nguyên nhân khách quan bên ngoài gây ra.

Những rủi ro khách quan được bảo hiểm trong AR là những tổn thất hoặc xảy ra bất ngờ đối với hàng hóa trong quá trình vận chuyển xếp dỡ, giao nhận, bảo quản, lưu kho,... Là các trường hợp hàng hóa bị tổn thất do: mất cắp, mất trộm, tàu giao thiếu nguyên kiện, hàng bị rách vỡ bị dính dầu hoặc tạp chất khác làm bẩn, cong móp... những rủi ro này định nghĩa là những rủi ro đặc biệt do người gây ra.

Vậy rủi ro được bảo hiểm trong AR = Marine Risks + Extraneous Risks (Rủi ro đường biển + rủi ro đặc biệt). Do phạm vi bảo hiểm rộng nên phí mua bảo hiểm này cao. Người được bảo hiểm thường mua cho những hàng hóa có giá trị cao.

Cần chú ý các rủi ro đặc biệt, muốn được người bảo hiểm bồi thường thì người được bảo hiểm phải chứng minh hàng tổn thất do nguyên nhân bên ngoài gây ra và có biên bản xác nhận. Việc xác nhận này do giám định viên làm.

Điều kiện bảo hiểm này cũng loại trừ bảo hiểm những rủi ro tuyệt đối có tính đương nhiên xảy ra, chắc chắn xảy ra do bản chất của hàng hóa hoặc do lỗi người được bảo hiểm và rủi ro chiến tranh, đình công, bạo động,... Tuy nhiên, hai điều khoản bảo hiểm chiến tranh, đình công, bạo loạn được in riêng ra, chủ hàng phải mua đính kèm với điều kiện AR nếu muốn.

Điều khoản AR cũng áp dụng tỷ lệ miễn thường đối với một số rủi ro đặc biệt như thiếu hàng, rò chảy, hoặc nước mưa, nước biển để tránh những khiếu nại bồi thường lớn thường xuyên xảy ra.

Khi bảo hiểm theo AR cũng như điều kiện ICC (A) (mới) sau này thường vận dụng miễn thường một số mặt hàng chiến lược như phân bón, bột mì, xi măng, gạo,... Mặc dù theo qui định của bảo hiểm, người được bảo hiểm phải trả thêm phí tàu già, nhưng kết quả nghiệp vụ bảo hiểm theo thống kê vẫn bị tổn thất vượt kế hoạch dự kiến. Người bảo hiểm không thể vì vậy mà tăng phí ngày càng cao, nên ngành bảo hiểm quốc tế áp dụng xu hướng vận dụng miễn thường.

Như vậy, khi bảo hiểm theo điều kiện này tùy theo mặt hàng được bảo hiểm, hai bên sẽ thỏa thuận có áp dụng tỷ lệ miễn thường hay không. Nếu tỷ lệ miễn thường không được ghi vào đơn bảo hiểm thì coi như nhà bảo hiểm phải thanh toán toàn bộ không tính tỷ lệ tổn thất.

Rủi ro	Tổn thất	FPA	WA	AR
Rủi ro đường biển	Tổn thất toàn bộ và bộ phận do tai nạn bất ngờ ngoài biển	✓	✓	✓
	Tổn thất toàn bộ do thiên tai	✓	✓	✓
	Tổn thất toàn bộ do thiên tai đi kèm các tai nạn lớn: đâm va, cháy, mắc cạn...	✓	✓	✓
	Tổn thất bộ phận (thông thường)	không ✓	✓	✓
	Tổn thất toàn bộ và bộ phận do việc dỡ hàng tại cảng lánh nạn.	✓	✓	✓
	Mất nguyên kiện khi xếp dỡ, chuyển tải			
Chi phí	Chi phí đóng góp tổn thất chung	✓	✓	✓
	Chi phí cứu nạn	✓	✓	✓
	Chi phí đề phòng tổn thất	✓	✓	✓
	Chi phí tại cảng lánh nạn	✓	✓	✓
	Chi phí tố tụng, khiếu nại	✓	✓	✓
	Chi phí giám định, xác định tổn thất	✓	✓	✓
Rủi ro đặc biệt	Tổn thất do mất cắp, mất trộm, giao thiếu hàng.	Không (có thể mua riêng)	Không (có thể mua riêng)	✓
	Tổn thất do cong, bẹp, móp.			✓
	Tổn thất do rò chảy			✓
	Tổn thất do hàng hóa tiếp xúc với dầu mỡ hay các hàng hóa khác.			✓
	...			✓

Rủi ro	Tổn thất	FPA	WA	AR
Rủi ro loại trừ	Chiến tranh Đình công, bạo loạn, nổi loạn	Mua riêng	Mua riêng	Mua riêng
Rủi ro loại trừ tuyệt đối	Chậm trễ Nội tỳ, ẩn tỳ Cố ý của người được bảo hiểm Do bản thân tính chất của hàng hóa. ...	Không	Không	Không

Chú thích

✓: Được bảo hiểm trong đơn bảo hiểm

Không: Không được bảo hiểm trong đơn bảo hiểm

Mua riêng: Không được bảo hiểm trong đơn bảo hiểm nhưng nếu muốn có thể mua riêng và đính kèm theo đơn bảo hiểm.

IV. BỘ ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM 1982

Do có nhiều phê phán từ thị trường bảo hiểm khắp nơi trên thế giới, thị trường LONDON quy định đổi mới văn bản bảo hiểm hàng hóa, không sử dụng mẫu SG cổ lỗ nữa.

Mẫu đơn bảo hiểm mới (The New Marine Policy Form) thay thế cho SG policy và các điều khoản mới được phát hành ngày 1.1.1982 có nội dung trong sáng hơn, dễ hiểu hơn, bỏ được những quy định chung khó hiểu.

Các điều khoản mới này gọi là: điều khoản ICC(A), ICC(B), ICC(C), không còn là FPA, WA, AR nữa. Qua nhận xét chung, cải cách lần này các điều kiện mới đã quy định rõ ràng hơn, phần đảm bảo của mỗi điều khoản bảo hiểm theo hình thức kê khai những rủi ro được bảo hiểm và những rủi ro bị loại trừ, bảo lưu được những ý chí và quan điểm cố hữu của người bảo hiểm.

Bộ điều khoản 1982 gồm 3 điều khoản:

Institute Cargo Clause (A) dated 1/1/1982

Institute Cargo Clause (B) dated 1/1/1982

Institute Cargo Clause (C) dated 1/1/1982

1 ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM ICC(C)

A. CÁC RỦI RO ĐƯỢC BẢO HIỂM (RISKS COVERED)

Điều kiện 1: Loại bảo hiểm này bảo hiểm các loại rủi ro sau:

* Tồn thất hay tổn hại của vật được bảo hiểm có thể được hợp lý quy cho bao gồm:

- Hỏa hoạn hoặc cháy nổ.
- Tàu thuyền bị mắc cạn, bị chìm hoặc bị lật.
- Lật nhào hoặc trật đường rầy của phương tiện vận chuyển đường bộ.
- Đâm va hay va chạm của tàu thuyền hay phương tiện vận chuyển với bất cứ vật thể bên ngoài nào khác không phải nước.
- Dỡ hàng ở cảng lánh nạn.
- * Tồn thất hay tổn hại gây ra bởi:
 - Hy sinh tổn thất chung.
 - Vứt hàng xuống biển.

Điều kiện 2: Loại bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất chung (General Average) và chi phí cứu hộ (Salvage Charges) được sửa đổi hay được xác định theo hợp đồng thuê tàu (Contract of Affreightment) và/hoặc luật pháp và tập quán chi phối đặt ra để tránh hoặc liên quan đến việc tránh tổn thất do bất cứ nguyên nhân nào ngoại trừ những nguyên nhân bị loại bỏ tại điều khoản loại trừ bảo hiểm (điều khoản 4,5,6 & 7) hoặc tại các điều khoản khác trong loại bảo hiểm này.

Điều kiện 3: Loại bảo hiểm này được mở rộng để bồi thường (to Indemnify) cho người được bảo hiểm (Assured) về phần trách nhiệm theo hợp đồng thuê tàu, điều khoản "đâm va cả hai tàu đều có lỗi" ("Both to Blame Collition" Clause) như đối với tổn thất có thể được bồi thường sau đây: trong trường hợp các chủ tàu (Shipowners) đòi bồi thường (Claim) theo điều khoản đã nói trên, người được bảo hiểm thông báo cho các công ty bảo hiểm (Underwriters) và các công ty bảo hiểm này là người có quyền với trách nhiệm tài chính (chi phí riêng...) của mình, bảo vệ người được bảo hiểm đối với việc bồi thường đó.

B. CÁC LOẠI TRỪ (EXCLUSIONS)

Điều kiện 4: Công ty bảo hiểm sẽ không bồi thường cho bất cứ trường hợp nào dưới đây:

- Tổn thất, tổn hại hoặc tổn phí do hành vi gian trá cố tình (Wilful Misconduct) của người được bảo hiểm.

- Rò rỉ, hao hụt thông thường (Ordinary Leakage, Ordinary Loss) về trọng lượng (Weight) hoặc thể tích (Volume) hoặc hao mòn, tét rách thông thường (Ordinary Wear and Tear) của đối tượng được bảo hiểm (The Subject – Matter Insured).

- Tổn thất, tổn hại hoặc tổn phí gây ra bởi đóng gói bao bì không đầy đủ (Insufficiency) hoặc không thích hợp (Unsuitability) hay do sự chuẩn bị

của đối tượng được bảo hiểm (vì mục đích của điều khoản 4.3 này “đóng gói bao bì (Packing)” phải được hiểu là bao gồm cả xếp hàng vào container hoặc xe tải lớn (Liftvan) nhưng chỉ khi nào việc sắp xếp ấy được tiến hành trước khi giao kết theo loại bảo hiểm này hoặc bởi người được bảo hiểm hoặc bởi thừa sai của họ).

- Tồn tất, tổn hại hoặc tổn phí gây ra bởi nội tỳ (Inherentice) hay do bản chất (Nature) của đối tượng được bảo hiểm.

- Tồn thất, tổn hại hoặc tổn phí gây ra bởi chậm trễ (Delay) ngay cả khi chậm trễ do một rủi ro đã được bảo hiểm gây ra (ngoại trừ các chi phí phải trả theo điều khoản 2 trên).

- Tồn thất, tổn hại hoặc tổn phí xuất phát từ tình trạng không trả nợ được hoặc thiếu thốn về tài chính của chủ tàu, người quản lý, người thuê tàu hay người khai thác tàu.

- Chủ tâm gây hại hoặc phá hủy đối tượng được bảo hiểm hay một bộ phận bất kỳ của đối tượng đó do hành động sai trái của bất kỳ người nào hay những người nào.

- Tồn thất, tổn hại hoặc tổn phí xuất phát từ việc sử dụng bất kỳ một loại vũ khí chiến tranh gì dùng tới phản ứng hạt nhân hay nguyên tử hoặc phản ứng khác tương tự hoặc năng lượng hay chất phóng xạ.

Điều kiện 5: Tàu thuyền không đủ khả năng đi biển, tình trạng không thích hợp của tàu, phương tiện vận chuyển, container hoặc xe vận tải lớn để vận chuyển an toàn đối tượng được bảo hiểm...

Điều kiện 6: Không trường hợp nào bảo hiểm bồi thường những tổn thất, hư hỏng hoặc tổn phí gây ra bởi:

- Chiến tranh, nội chiến, cách mạng, bạo loạn, nổi dậy hoặc xung đột dân sự nảy sinh từ biến cố đó hoặc bất cứ hành động thù địch nào bởi hoặc chống lại một lực lượng tham chiến.

- Cầm tù, tịch thu, bắt giữ, quản chế hoặc giam cầm và các hậu quả của việc ấy bất cứ mưu toan nào làm việc ấy.

- Mìn, thủy lôi, bom vô chủ hoặc các vũ khí chiến tranh vô chủ khác.

Điều kiện 7: Không vì lý do gì bảo hiểm này bao gồm mất mát hư hỏng và tổn phí do:

- Những người đình công (Striker), công nhân bị cầm xưởng (Locked-out Workmen) hoặc các người tham gia vào các cuộc rối loạn của công nhân (Labour Disturbances), nổi loạn (Riots) hay bạo động của quần chúng (Civil Commotions).

- Hậu quả của đình công, cầm xưởng, rối loạn, nổi loạn, bạo động.

- Bất cứ sự khủng bố nào hoặc bất cứ kẻ nào hành động vì động cơ chính trị.

Về mức độ và phạm vi bảo hiểm thì ICC(C) tương đương với FPA nghĩa là cùng bảo hiểm ở mức độ và phạm vi thấp nhất.

Tuy nhiên, so với điều khoản FPA 1963 (cũ), điều khoản ICC(C) đảm bảo luôn cả tổn thất toàn bộ và tổn thất bộ phận gây ra bởi các rủi ro đã được bảo hiểm chứ không phân biệt và loại trừ một số tổn thất bộ phận gây ra bởi thiên tai như điều khoản FPA.

Và ở điều khoản mới ICC(C), người bảo hiểm nêu rõ trách nhiệm bồi thường cho những tổn thất do phương tiện đường bộ bị lật hay trật đường ray, trong khi điều khoản cũ 1963 đã không đề cập rõ ràng trường hợp hàng hóa bị tổn thất hay tổn hại trong tai nạn của phương tiện vận chuyển đường bộ.

ICC(C) cũng không bảo hiểm rủi ro hàng hóa bị tổn thất nguyên bao nguyên kiện khi xếp dỡ hàng tại cảng hoặc chuyển tải ở cảng dọc đường như điều khoản FPA.

Cũng như FPA, ICC(C) cũng không bảo hiểm các loại rủi ro loại trừ và các rủi ro đặc biệt. Nhưng nếu có nhu cầu, người được bảo hiểm cũng có thể mua bảo hiểm ICC(C) kèm theo một số rủi ro đặc biệt hoặc kèm theo rủi ro do chiến tranh, đình công, bạo động, nổi loạn.

2 ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM ICC(B)

Ngoài các rủi ro được bảo hiểm và loại trừ như điều khoản ICC(C), điều khoản ICC(B) còn bảo hiểm thêm các rủi ro sau:

1.1/ Tồn thất, tổn hại đối với đối tượng được bảo hiểm được hợp lý quy cho:

1.1.6/ Động đất, núi lửa phun, sét.

1.2/ Tồn thất, tổn hại đối với đối tượng bảo hiểm gây ra bởi:

1.2.2/ Vứt hàng xuống biển và bị sóng cuốn xuống biển.

1.2.3/ Nước biển, sông, hồ tràn vào tàu, thuyền, phương tiện vận tải, container hoặc nơi để hàng.

1.3/ Tổng số mất mát của bất cứ kiện hàng nào bị mất ngoài biển hoặc bị rơi khi xếp lên tàu hoặc dỡ khỏi tàu, thuyền.

Như vậy, so với điều kiện bảo hiểm ICC(C) thì phạm vi bảo hiểm của điều kiện bảo hiểm ICC(B) được mở rộng thêm, các rủi ro do thiên tai, do sóng cuốn xuống biển, do nước biển, nước sông và các rủi ro khi xếp dỡ hàng.

Trong cả hai điều khoản ICC(C) và ICC(B), các rủi ro được tập hợp thành 3 loại:

- Loại thứ I: điều khoản (1.1) ghi những rủi ro không đòi hỏi điều kiện, nguyên nhân trực tiếp (The Test of Proximate Cause Is Not Required).

Tổn thất chỉ cần được hợp lý quy cho rủi ro được bảo hiểm là được bồi thường như: tổn thất do cháy, nổ tàu thuyền bị mắc cạn, nằm cạn, chìm lật...

- Loại thứ II: điều khoản (1.2), chỉ liên quan đến các tổn thất vì dây cót (Sling Closses), song người được bảo hiểm phải chứng minh kiện hàng thực sự bị rơi khỏi tàu tổn thất toàn bộ (Total Loss Overboard).

Sau đây để làm rõ thêm, chúng ta xem xét một vài ghi chú về những rủi ro mới được bảo hiểm bởi các điều khoản (B) và (C).

- Phương tiện đường bộ bị lật hay trật đường ray: khi chấp bút đơn bảo hiểm SG người bảo hiểm không tính bảo hiểm hàng hóa trước lúc lên tàu biển hay tiếp theo sau khi dỡ xuống tại bến cảng hay nơi đến. Sau này, thời gian bảo hiểm được nới rộng hơn là bảo hiểm từ kho đến kho. Do đó, người bảo hiểm phải chịu trách nhiệm cả khoảng vận chuyển đường bộ từ kho ra cảng và từ cảng vào kho. Tuy nhiên, các điều khoản cũ 1963 đã không đề cập rõ ràng trường hợp hàng hóa bị tổn thất, tổn hại trong tai nạn các phương tiện vận chuyển bộ. Điều khoản (B) và (C) này làm rõ trường hợp này và buộc người bảo hiểm có trách nhiệm về các tổn thất, tổn hại ấy mà không cần áp dụng điều kiện nguyên nhân trực tiếp.
- Tàu thuyền bị mắc cạn, nằm cạn, chìm hay lật: khi hàng hóa dỡ xuống trong tình trạng móp, bẹp, hư hại thì khó xác định được là vì xếp hàng xấu hay là vì tàu hoặc thuyền bị mắc cạn, nằm cạn. Do đó, không đặt điều kiện nguyên nhân trực tiếp và tổn thất được bồi thường nếu được coi là hợp lý quy cho về mắc cạn hay nằm cạn. Nguyên tắc này cũng được áp dụng cho trường hợp tàu hay thuyền bị chìm, lật. Trong hiểm họa này, người được bảo hiểm được bồi thường cho các tổn thất do nước biển theo điều kiện (C) khi hợp lý quy cho là vì tàu hay thuyền chìm hoặc lật. Trong các trường hợp khác tổn hại vì nước biển không được bồi thường theo (C).

- Dỡ hàng tại cảng lánh nạn: dù rằng điều khoản không nói rõ, nhưng có ý đề cập đến việc dỡ hàng hóa được bảo hiểm tại cảng lánh nạn. Từ này chỉ mọi cảng chưa đến cảng định dỡ hàng, mà tại đây người chuyên chở dỡ hàng xuống vì tàu có vấn đề nên không tiếp tục chở hàng được. Khi cuối cùng hàng đến bến thì khó có thể nói tổn thất hay tổn hại là thực sự gây ra bởi dỡ hàng bắt buộc. Ví dụ, nó có thể xảy ra trong lúc bốc lại chuyên chở tiếp hay lúc dỡ hàng tại cảng cuối cùng. Miễn là chứng cứ về tổn thất hay tổn hại có thể hợp lý quy cho do dỡ hàng ở cảng lâm nạn thì được bồi thường.

- Động đất, núi lửa phun và sét: đây là những rủi ro trên bộ, không được bao gồm trong từ ngữ “hiểm họa biển cả” (Perils of The Seas). Tuy nhiên, do trách nhiệm được mở rộng từ kho nên bao gồm luôn cả rủi ro này. Nhưng ICC cũ không nói rõ động đất, núi lửa được bảo hiểm. Trong ICC mới, ở điều khoản (B) và (A) các rủi ro này được đưa vào như là nguyên nhân trực tiếp được bảo hiểm, ICC(C) không bảo hiểm rủi ro này.

- Nước vào tàu: đây là khác biệt lớn về đảm bảo của điều khoản (B) so với đảm bảo của điều khoản (C). Điều khoản (C) không đảm bảo tổn thất hay tổn hại vì nước trừ khi tàu hay thuyền chuyên chở bị mắc cạn, nằm cạn, chìm hay lật, khi hàng hóa đang ở trên tàu thuyền đó vào lúc tai nạn và khi tổn thất hay tổn hại được hợp lý quy cho là nguyên nhân ấy, hoặc khi tổn thất hay tổn hại được hợp lý quy cho là do đâm va hay va chạm của tàu, thuyền đối với vật thể bên ngoài. Hay khi tổn thất hay tổn hại trực tiếp gây ra bởi hy sinh tổn thất chung.

- Trái lại, điều kiện (B) cung cấp một đảm bảo nói rộng hơn hẳn điều kiện (C), đó là đảm bảo tổn thất tổn hại gây ra bởi thâm nhập nước biển, nước hồ, nước sông vào tàu thuyền chuyên chở hay container đựng hàng hóa. Và bảo hiểm sẽ chịu trách nhiệm bồi thường cho tổn thất này mà người được bảo hiểm không cần phải chứng minh nguyên nhân vào nước biển là một hiểm họa biển cả (chẳng hạn như biển động) như điều kiện WA cũ. ICC(B) bảo hiểm luôn cả ngập lụt nước biển, nước sông hồ trong khi WA

không bao giờ bảo hiểm cho những tổn thất do ngập nước sông hồ vì đây không phải là hiểm họa biển cả. Do đó ngày nay khi áp dụng ICC(B) không còn cần phân biệt hiểm họa biển cả và hiểm họa do nước sông dâng cao tràn vào. Việc phân biệt này gây khó khăn và khó giải quyết vừa lòng cả hai bên khi áp dụng điều khoản WA cũ.

BẢNG TÓM LƯỢC RỦI RO ĐƯỢC BẢO HIỂM CỦA
ĐIỀU KHOẢN B VÀ C

RỦI RO	(B) ĐK SỐ	(C) ĐK SỐ
Tổn thất, tổn hại hợp lý quy cho:		
Hỏa hoạn hay nổ	1.1.1	1.1.1
Tàu hay thuyền bị mắc cạn, nằm cạn, chìm lật	1.1.2	1.1.2
Lật hay trật đường ray phương tiện đường bộ	1.1.3	1.1.3
Đâm va hay va chạm của tàu, thuyền hay phương tiện chuyên chở với vật thể bên ngoài không phải nước	1.1.4	1.1.4
Dỡ hàng tại cảng lánh nạn	1.1.5	1.1.5
Động đất, núi lửa phun, sét đánh	1.1.6	(*)
Tổn thất, tổn hại gây ra bởi:		
Hy sinh tổn thất chung	1.2.1	1.2.1
Vứt xuống biển	1.2.2	1.2.2
Sóng cuốn xuống biển	1.2.2	(*)
Nước biển, hồ hay sông vào tàu, thuyền, hầm hàng, phương tiện chuyên chở, container, liftvan hay nơi chứa hàng	1.2.3	(*)
Tổn thất toàn bộ kiện hàng rơi khỏi tàu hay rớt trong khi bốc, dỡ hàng khỏi tàu thuyền	1.3	(*)

3 ĐIỀU KHOẢN ICC (A)

Ngoài các rủi ro ngoại trừ không được bảo hiểm như điều khoản C, ICC (A) bảo hiểm tất cả mọi rủi ro bị tổn thất hay tổn hại đối với đối tượng bảo hiểm, bao gồm:

Tất cả các rủi ro được bảo hiểm ở điều kiện (B) và (C).

Thời tiết xấu.

Manh động.

Cướp biển.

Các rủi ro đặc biệt.

Nói chung điều kiện ICC (A) bảo hiểm đầy đủ các rủi ro như điều kiện All risks trước đây. Có nghĩa là cũng bao gồm các rủi ro hàng hải tiêu chuẩn và cả các rủi ro đặc biệt. Chỉ khác ở chỗ trước đây AR không bảo hiểm rủi ro cướp biển trong đơn bảo hiểm mà được coi là rủi ro chiến tranh, còn ICC (A) bảo hiểm luôn cả rủi ro này và coi nó là rủi ro hàng hải. Tổn thất do manh tâm trước được bảo hiểm bởi điều kiện đình công thì nay cũng được xem là rủi ro hàng hải và được bảo hiểm theo điều khoản ICC (A).

V. QUY TẮC CHUNG 1990 CỦA VIỆT NAM

Những năm gần đây bảo hiểm Việt Nam cũng có phát triển những điều kiện bảo hiểm cơ bản qua quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển ban hành theo quyết định số 305/TC-BH ngày 9/8/1990 của Bộ Tài chính.

Quy tắc chung này cũng quy định chủ yếu gồm 3 điều kiện A, B, C và những quy định phụ. Song nói chung văn bản bảo hiểm mới cũng tương tự bảo hiểm của bảo hiểm Luân Đôn chỉ khác về hình thức.

Quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam bao gồm 35 điều quy định rõ phạm vi, trách nhiệm bảo hiểm, các nghĩa vụ của các bên tham gia bảo hiểm khi gặp tổn thất...

Một cách tổng quát, chúng ta hay nghiên cứu các điều kiện bảo hiểm của bộ điều khoản bảo hiểm 1982 trong phần phụ lục 1.

PHỤ LỤC 1

1/1/82 (FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)

RISKS COVERED

1. This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject - matter insured except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below.
2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance.
3. This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder. In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim

EXCLUSIONS

4. In no case shall this insurance cover
 - 4.1. loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured

- 4.2. ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured
 - 4.3. loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 “packing” shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)
 - 4.4. loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured
 - 4.5. loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
 - 4.6. loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel
 - 4.7. loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.
5. 5.1. In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from
- unseaworthiness of vessel or craft,
- unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured,
- where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.

- 5.2. The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.
6. In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by
- 6.1. war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
 - 6.2. capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat
 - 6.3. derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.
7. In no case shall this insurance cover loss damage or expense
- 7.1. caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
 - 7.2. resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions
 - 7.3. caused by any terrorist or any person acting from a political motive.

DURATION

8. 8.1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either

- 8.1.1. on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,
 - 8.1.2. on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either
 - 8.1.2.1. for storage other than in the ordinary course of transit or
 - 8.1.2.2. for allocation or distribution,
 - or
 - 8.1.3. on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge,
- whichever shall first occur
- 8.2. If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.
 - 8.3. This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

9. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate *unless prompt notice is given to the Underwriters and continuation of cover is requested when the insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Underwriters*, either
- 9.1. until the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the goods hereby insured at such port or place, whichever shall first occur,
- or
- 9.2. if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.
10. Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters*.

CLAIMS

11. 11.1. In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.
- 11.2. Subject to 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the

contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.

12. Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject –matter is covered under this insurance, the Underwriters will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured hereunder

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their servants.

13. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject –matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.

14. 14.1. If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

14.2. Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:

The agreed value of the cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

15. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.

MINIMISING LOSSES

16. It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder

- 16.1. to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss,

and

- 16.2. to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

17. Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

AVOIDANCE OF DELAY

18. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

LAW AND PRACTICE

19. This insurance is subject to English law and practice.

NOTE: It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is 'held covered' under this insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

1/1/82 (CHỈ SỬ DỤNG VỚI MẪU ĐƠN BẢO HIỂM HÀNG HẢI MỚI)

ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM HÀNG HÓA (A)

NHỮNG RỦI RO ĐƯỢC BẢO HIỂM

20. Bảo hiểm này bảo hiểm mọi rủi ro về mất mát hoặc hư hại xảy ra cho đối tượng bảo hiểm với điều kiện loại trừ như quy định trong các điều 4, 5, 6 và 7 dưới đây:
21. Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất chung và chi phí cứu hộ được điều chỉnh hoặc xác định theo hợp đồng chuyên chở và/hoặc theo luật pháp và tục lệ đang chi phối, đã chỉ ra nhằm tránh hoặc có liên quan tới việc phòng tránh tổn thất do bất kỳ nguyên nhân nào, trừ những chi phí đã loại trừ trong các điều 4, 5, 6 và 7 hay ở một điểm nào khác trong bảo hiểm này.
22. Bảo hiểm này được mở rộng để bồi thường Người được bảo hiểm phân trách nhiệm theo điều khoản “Đảm va đôi bên cùng có lỗi” trong hợp đồng chuyên chở có liên quan tới một tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này. Trường hợp chủ tàu dựa vào điều khoản đã nói để khiếu nại thì Người được bảo hiểm đồng ý thông báo cho Người bảo hiểm. Người bảo hiểm dành quyền bảo vệ Người được bảo hiểm, chống lại khiếu nại của chủ tàu và tự chịu mọi phí tổn.

LOẠI TRỪ BẢO HIỂM

23. Bảo hiểm này không có trường hợp nào bảo hiểm cho:
 - 23.1. Mất mát, hư hại hay chi phí được quy cho hành vi xấu cố ý của Người được bảo hiểm.

- 23.2. Rò chảy thông thường, hao hụt trọng lượng hoặc giảm thể tích thông thường, hoặc hao mòn thông thường ở đối tượng bảo hiểm.
- 23.3. Mất mát, hư hại hay chi phí gây ra do đóng gói hoặc chuẩn bị cho đối tượng bảo hiểm không đầy đủ hay không thích hợp (theo chủ ý của điều 4.3 này “đóng gói” phải được coi như bao gồm cả việc xếp hàng vào container nhưng chỉ khi nào việc xếp hàng đó được tiến hành trước khi bảo hiểm này có hiệu lực hoặc tiến hành bởi Người được bảo hiểm hay những người làm công cho họ)
- 23.4. Mất mát, hư hại hay chi phí gây ra bởi khuyết tật hoặc tính chất của đối tượng bảo hiểm.
- 23.5. Mất mát, hư hại hay chi phí trực tiếp gây ra bởi chậm trễ ngay cả khi chậm trễ xảy ra do một rủi ro được bảo hiểm (loại trừ những chi phí được bồi thường theo điều 2 kể trên)
- 23.6. Mất mát, hư hại hay chi phí xuất phát từ tình trạng không trả được nợ hoặc thiếu thôn về tài chính ở người Chủ tàu, người quản lý người thuê hoặc người khai thác tàu.
- 23.7. Mất mát, hư hại hay chi phí xuất phát từ việc sử dụng bất kỳ một loại vũ khí chiến tranh gì dùng tới phản ứng hạt nhân và/hoặc đốt nóng hạt nhân hay nguyên tử hoặc phản ứng khác tương tự hoặc năng lượng hay chất phóng xạ.
24. 5.1. Bảo hiểm này không có trường hợp nào bảo hiểm cho những mất mát, hư hại hoặc chi phí gây ra bởi tàu hoặc xà lan không đủ khả năng đi biển, tàu, xà lan phương tiện vận chuyển container không thích hợp cho an toàn chuyên chở đối tượng bảo hiểm, nếu Người được bảo hiểm hay người làm công cho họ biết được riêng trạng thái không đủ khả năng đi biển hoặc trạng thái không thích hợp đó vào thời gian đối tượng bảo hiểm được xếp vào phương tiện như vậy.

5.2. Người bảo hiểm không kể tới bất kỳ một sự vi phạm nào về những cam kết mặc nhiên tàu đủ khả năng đi biển và thích hợp cho việc chuyên chở đối tượng bảo hiểm tới địa chỉ nhận trừ khi Người được bảo hiểm hoặc người làm công cho họ được biết riêng về trạng thái không đủ khả năng đi biển hay trạng thái không thích hợp đó.

25. Bảo hiểm này không có trường hợp nào bảo hiểm cho những mất mát, hư hại hoặc chi phí gây ra bởi:

25.1. Chiến tranh nội chiến cách mạng nổi loạn khởi nghĩa hoặc xung đột dân sự phát sinh từ những biến cố đó, hoặc bất kỳ hành động thù địch nào gây ra bởi hoặc chống lại một thể lực tham chiến.

25.2. Chiếm bắt giữ, kiểm chế hay cầm giữ (trừ khi là cướp biển) và hậu quả của những sự việc đó hoặc bất kỳ mưu toan nào vì thế mà có.

25.3. Mìn thủy lôi, bom từ bất kỳ nơi nào hoặc những vũ khí chiến tranh bất kỳ nào khác.

26. Bảo hiểm này không có trường hợp nào bảo hiểm cho những mất mát, hư hại hoặc chi phí:

26.1. Gây ra bởi những người đình công, công nhân bị cấm xưởng, hoặc những người tham gia gây rối loạn lao động, phá rối trật tự hoặc bạo động.

26.2. Hậu quả đình công, bế xưởng rối loạn lao động, phá rối trật tự hoặc bạo động.

26.3. Gây ra bởi bất kỳ kẻ khủng bố nào hoặc do bất kỳ người nào hành động vì một lý do chính trị.

THỜI HẠN BẢO HIỂM

27.

- 27.1. Bảo hiểm này bắt đầu có hiệu lực kể từ khi hàng rời khỏi kho hay nơi chứa hàng tại địa điểm có tên trong bảo hiểm để bắt đầu vận chuyển, tiếp tục trong quá trình vận chuyển bình thường và kết thúc hoặc vào
 - 27.1.1. Khi giao hàng vào kho người nhận hàng hay kho hoặc nơi chứa hàng cuối cùng khác tại nơi nhận có tên ghi trong bảo hiểm.
 - 27.1.2. Khi giao hàng cho bất kỳ một kho hay nơi chứa hàng nào khác, dù trước khi tới hay tại nơi nhận có tên ghi trong đơn bảo hiểm, mà Người được bảo hiểm chọn hoặc
 - 27.1.2.1. để chứa hàng ngoài quá trình vận chuyển bình thường
 - 27.1.2.2. để chia hay phân phối hàng hoặc
 - 27.1.3. Khi hết hạn 60 ngày sau khi hoàn thành dỡ hàng hóa bảo hiểm khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng, tùy theo trường hợp nào hàng đến trước.
- 27.2. Nếu sau khi dỡ hàng khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng, nhưng trước khi kết thúc bảo hiểm, hàng hóa được gửi đến một nơi nhận hàng không đúng nơi nhận ghi trong đơn bảo hiểm thì bảo hiểm này trong khi giữ nguyên hiệu lực theo quy định kết thúc nói trên, sẽ không mở rộng giới hạn quá lúc bắt đầu vận chuyển tới một nơi nhận khác như vậy.
- 27.3. Bảo hiểm này giữ nguyên hiệu lực (phụ thuộc quy định về kết thúc nói trên và quy định trong điều 9 dưới đây) trong khi bị chậm trễ ngoài khả năng kiểm soát của Người được bảo hiểm, khi tàu chạy lệch hướng bất kỳ, khi dỡ hàng bắt buộc, xếp lại hàng hoặc chuyển tải và trong khi có bất kỳ thay đổi nào về

hành trình xuất phát từ việc thực hiện một quyền tự do mà hợp đồng chuyên chở đã dành cho Chủ tàu hoặc người thuê tàu.

28. Nếu do những tình huống ngoài khả năng kiểm soát của Người được bảo hiểm mà hợp đồng vận chuyển kết thúc tại một cảng hay một nơi không phải nơi nhận có tên ghi trong đơn bảo hiểm hoặc việc vận chuyển được kết thúc theo cách khác trước khi giao hàng như quy định của điều 8 trên đây thì bảo hiểm này cũng sẽ kết thúc trừ khi có giấy báo gửi ngay cho Người bảo hiểm yêu cầu tiếp tục bảo hiểm trong khi bảo hiểm vẫn còn thời hiệu với điều kiện phải trả thêm phí bảo hiểm nếu Người bảo hiểm yêu cầu, hoặc

28.1. Cho tới khi hàng được đem bán và giao tại cảng hay địa điểm đó, hoặc trừ khi có thỏa thuận riêng khác, cho tới khi hết hạn 60 ngày sau khi hàng bảo hiểm đến cảng hay địa điểm đó, tùy theo trường hợp nào đến trước, hoặc

28.2. Nếu hàng hóa được gửi đi trong phạm vi 60 ngày đó (hoặc bất kỳ phạm vi mở rộng nào thỏa thuận) để tới nơi nhận hàng có tên ghi trong đơn bảo hiểm hay tới bất kỳ nơi nhận hàng nào khác, thì cho tới khi kết thúc bảo hiểm theo những quy định của điều 8 kể trên.

29. Điều khoản thay đổi hành trình:

Nếu sau khi bảo hiểm này bắt đầu có hiệu lực mà Người được bảo hiểm lại thay đổi nơi nhận hàng thì vẫn được giữ nguyên bảo hiểm với phí bảo hiểm và điều kiện thương lượng riêng, nhưng phải có giấy báo gửi ngay cho Người bảo hiểm.

KHIẾU NẠI ĐÒI BỒI THƯỜNG

30.

- 30.1. Để có thể căn cứ vào bảo hiểm này mà đòi bồi thường Người được bảo hiểm phải có một quyền lợi có thể bảo hiểm trong đối tượng bảo hiểm vào thời gian xảy ra tổn thất.
- 30.2. Với điều kiện phải theo điều khoản 11.1 trên đây, Người được bảo hiểm có quyền đòi bồi thường cho số tổn thất được bảo hiểm xảy ra trong giai đoạn bảo hiểm này bảo hiểm, dù cho tổn thất xảy ra trước khi hợp đồng bảo hiểm được ký kết trừ khi Người được bảo hiểm biết là có tổn thất và Người bảo hiểm chưa hay biết.
31. Nếu do hậu quả xử lý một rủi ro thuộc phạm vi bảo hiểm này mà việc vận chuyển như đã bảo hiểm lại phải kết thúc tại một cảng hoặc một nơi không phải nơi nhận có tên ghi trong đơn bảo hiểm thì Người bảo hiểm sẽ hoàn trả Người được bảo hiểm mọi khoản chi phí tăng thêm phải chi ra một cách hợp lý và thỏa đáng để dỡ hàng để lưu kho và gửi hàng đến nơi nhận thuộc phạm vi bảo hiểm này bảo hiểm.
- Điều 12 này không áp dụng cho tổn thất chung hoặc chi phí cứu hộ nhưng phải phụ thuộc vào những quy định loại trừ bảo hiểm có trong các điều 4,5,6 và 7 kể trên và không bao gồm những chi phí xuất phát từ sai lầm, bất cẩn, từ tình trạng không trả được nợ hoặc thiếu thôn về tài chính ở Người được bảo hiểm hay những người làm công cho họ.
32. Bảo hiểm này không bồi thường tổn thất toàn bộ ước tính trừ khi đối tượng bảo hiểm bị từ bỏ một cách hợp lý vì hầu như không tránh khỏi tổn thất toàn bộ thực tế hay vì chi phí cứu hàng, tu bổ lại và gửi hàng đến nơi nhận thuộc phạm vi bảo hiểm có thể vượt quá giá trị hàng khi tới nơi nhận.
- 33.
- 33.1. Nếu Người được bảo hiểm ký kết bất kỳ hợp đồng bảo hiểm nào về giá trị tăng lên cho hàng hóa đã được bảo hiểm này bảo

hiểm thì giá trị thỏa thuận của hàng hóa phải được coi như đã gia tăng tới tổng số tiền bảo hiểm của bảo hiểm này, và mọi bảo hiểm về giá trị tăng thêm để bảo hiểm tổn thất và trách nhiệm thuộc phạm vi bảo hiểm này phải được tính theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm có trong bảo hiểm này và tổng số tiền bảo hiểm đã nói tới.

Trường hợp có khiếu nại, Người được bảo hiểm phải cung cấp cho Người bảo hiểm bằng chứng về những số tiền bảo hiểm thuộc tất cả các bảo hiểm khác.

- 33.2. Trường hợp bảo hiểm này bảo hiểm giá trị tăng thêm thì phải áp dụng điều khoản sau đây:

Giá trị thỏa thuận của hàng hóa phải được coi như ngang với tổng số tiền bảo hiểm trong bảo hiểm ban đầu và tất cả những bảo hiểm về giá trị tăng thêm để bảo hiểm tổn thất do Người được bảo hiểm đem bảo hiểm cho hàng hóa và trách nhiệm thuộc phạm vi bảo hiểm này phải được tính theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm có trong bảo hiểm này và tổng số tiền bảo hiểm đã nói tới. Trường hợp có khiếu nại, Người được bảo hiểm phải cung cấp cho Người bảo hiểm bằng chứng về những số tiền bảo hiểm thuộc tất cả các bảo hiểm khác.

LỢI ÍCH BẢO HIỂM

Bảo hiểm này không áp dụng đối với lợi ích của người chuyên chở hay người quản thủ hàng hóa nào khác.

GIẢM NHẸ TỔN THẤT

34. Trách nhiệm của Người được bảo hiểm, những người làm công và đại lý của họ đối với tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này là:

- 34.1. Phải áp dụng những biện pháp có thể coi là hợp lý nhằm mục đích ngăn ngừa hoặc giảm nhẹ tổn thất đó, và
- 34.2. Phải bảo đảm các quyền khiếu nại người chuyên chở, người quản thủ hàng hóa hay những người thứ ba khác được duy trì và thực hiện thỏa đáng.

Và Người bảo hiểm, ngoài trách nhiệm đối với tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này, còn phải hoàn trả Người được bảo hiểm mọi khoản chi phí phải chi ra một cách hợp lý và thỏa đáng trong khi thực hiện những nhiệm vụ này.

- 35. Mọi biện pháp do Người bảo hiểm hoặc Người được bảo hiểm thi hành với mục đích cứu vớt, bảo quản hoặc phục hồi lại đối tượng bảo hiểm đều không được coi như từ chối hoặc chấp nhận việc từ bỏ tàu hoặc phương hại đến các quyền hạn của đôi bên.

TRÁNH CHẬM TRỄ

- 36. Bảo hiểm này đặt điều kiện Người được bảo hiểm phải hành động khẩn trương hợp lý trong mọi tình huống trong phạm vi kiểm soát được của họ.

LUẬT PHÁP VÀ TẬP QUÁN

- 37. Bảo hiểm này được chi phối bởi luật pháp và tập quán Anh.

Ghi chú: Người được bảo hiểm cần thông báo ngay cho Người bảo hiểm khi họ biết về một trường hợp "vẫn được bảo hiểm" theo bảo hiểm này và quyền đối với việc bảo hiểm đó còn phụ thuộc vào việc tuân thủ nghĩa vụ này.

1/1/82 (FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

INSTITUTE CARGO CLAUSES (B)

RISKS COVERED

38. This insurance covers, except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below,
- 38.1. loss of or damage to the subject-matter insured reasonably attributable to
 - 38.1.1. fire or explosion
 - 38.1.2. vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized
 - 38.1.3. overturning or derailment of land conveyance
 - 38.1.4. collision or contact of vessel craft or conveyance with any external object other than water
 - 38.1.5. discharge of cargo at a port of distress
 - 38.1.6. earthquake volcanic eruption or lightning,
 - 38.2. loss of or damage to the subject-matter insured caused by
 - 38.2.1. general average sacrifice
 - 38.2.2. jettison or washing overboard
 - 38.2.3. entry of sea lake or river water into vessel craft hold conveyance container liftvan or place of storage,
 - 38.3. total loss of any package lost overboard or dropped whilst loading on to, or unloading from, vessel or craft.

39. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance.
40. This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder. In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

EXCLUSIONS

41. In no case shall this insurance cover
- 41.1. loss damage or expense attributable to willful misconduct of the Assured
 - 41.2. ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured
 - 41.3. loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)
 - 41.4. loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured

- 41.5. loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
- 41.6. loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel
- 41.7. deliberate damage to or deliberate destruction of the subject-matter insured or any part thereof by the wrongful act of any person or persons.
- 41.8. loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.
- 42. 42.1. In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from
 - unseaworthiness of vessel or craft,
 - unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured,
 - where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.
- 42.2. The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.
- 43. In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by

- 43.1. war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
 - 43.2. capture seizure arrest restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat
 - 43.3. derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.
44. In no case shall this insurance cover loss damage or expense
- 44.1. caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
 - 44.2. resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions
 - 44.3. caused by any terrorist or any person acting from a political motive.

DURATION

45. 45.1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either
- 45.1.1. on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,
 - 45.1.2. on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either

- 45.1.2.1. for storage other than in the ordinary course of transit
or
- 45.1.2.2. for allocation or distribution,
or
- 45.1.3. on the expiry of 60 days after completion of discharge
overside of the goods hereby insured from the oversea
vessel at the final port of discharge,
- whichever shall first occur
- 45.2. If, after discharge overside from the oversea vessel at the final
port of discharge, but prior to termination of this insurance,
the goods are to be forwarded to a destination other than that
to which they are insured hereunder, this insurance, whilst
remaining subject to termination as provided for above, shall
not extend beyond the commencement of transit to such other
destination.
- 45.3. This insurance shall remain in force (subject to termination as
provided for above and to the provisions of Clause 9 below)
during delay beyond the control of the Assured, any deviation,
forced discharge, reshipment or transhipment and during any
variation of the adventure arising from the exercise of a liberty
granted to shipowners or charterers under the contract of
affreightment.
46. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the
contract of carriage is terminated at a port or place other than the
destination named therein or the transit is otherwise terminated before
delivery of the goods as provided for in clause 8 above, then this
insurance shall also terminate *unless prompt notice is given to the
Underwriters and continuation of cover is requested when the*

insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Underwriters, either

46.1. until the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the goods hereby insured at such port or place, whichever shall first occur,

or

46.2. if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.

47. Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.*

CLAIMS

48. 48.1. In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.

48.2. Subject to 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.

49. Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject -matter is covered under this insurance, the

Underwriters will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured hereunder

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clause 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their servants.

50. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject -matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.

51. 51.1. If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

- 51.2. **Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:**

The agreed value of the cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all

Increased Value insurances covering the loss and effected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

52. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee

MINIMISING LOSSES

53. It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder

53.1. to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss,

and

53.2. to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

54. Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be

considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

AVOIDANCE OF DELAY

55. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

LAW AND PRACTICE

56. This insurance is subject to English law and practice.

***NOTE:** It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is 'held covered' under this insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.*

1/1/82 (CHỈ SỬ DỤNG VỚI MẪU ĐƠN BẢO HIỂM HÀNG HẢI MỚI)

ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM HÀNG HÓA (B)

NHỮNG RỦI RO ĐƯỢC BẢO HIỂM

57. Với điều kiện loại trừ như quy định trong các điều 60, 5, 62 và 63 dưới đây, bảo hiểm này bảo hiểm:

57.1. tổn thất hoặc tổn hại xảy ra cho đối tượng bảo hiểm có thể quy hợp lý cho

57.1.1. cháy hay nổ

57.1.2. tàu hay sà lan bị mắc cạn, đắm hoặc lật úp,

57.1.3. phương tiện vận chuyển trên đất liền bị lật đổ hoặc trật bánh,

57.1.4. tàu, sà lan hay phương tiện vận chuyển đắm hoặc va phải bất kỳ vật thể nào bên ngoài không kể nước.

57.1.5. dỡ hàng tại một cảng lánh nạn

57.1.6. động đất núi lửa phun hoặc sét đánh,

57.2. tổn thất hoặc hư hại gây ra cho đối tượng bảo hiểm do:

57.2.1. hy sinh tổn thất chung

57.2.2. ném hàng xuống biển hoặc hàng bị nước cuốn khỏi tàu,

57.2.3. nước biển, nước hồ hay nước sông xâm nhập vào tàu, sà lan, hầm hàng phương tiện vận chuyển container hoặc nơi chứa hàng,

- 57.3. tổn thất toàn bộ bất kỳ kiện hàng nào rơi mất khỏi tàu hoặc rơi trong khi đang xếp hàng, hay đang dỡ hàng khỏi tàu hoặc sà lan.
58. Bảo hiểm này bảo hiểm tổn thất chung và chi phí cứu hộ, được điều chỉnh hoặc xác định theo hợp đồng chuyên chở và/hoặc theo luật pháp và tập quán đang chi phối, đã chỉ ra nhằm tránh hoặc có liên quan tới việc phòng tránh tổn thất do bất kỳ nguyên nhân nào trừ những chi phí đã loại trừ trong các điều 60, 5, 62 và 63 hay ở một điểm nào khác trong bảo hiểm này.
59. Bảo hiểm này được mở rộng để bồi thường Người được bảo hiểm phân trách nhiệm theo điều khoản “đâm va đôi bên cùng có lỗi” trong hợp đồng chuyên chở có liên quan tới một tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này. Trường hợp chủ tàu dựa vào điều khoản đã nói để khiếu nại thì Người được bảo hiểm đồng ý thông báo cho Người bảo hiểm là người có quyền, với chi phí và phí tổn của mình, bảo vệ Người được bảo hiểm chống lại khiếu nại của chủ tàu.

LOẠI TRỪ BẢO HIỂM

60. Bảo hiểm này không có trường hợp nào bảo hiểm cho:
- 60.1. tổn thất, tổn hại hay chi phí được quy định cho hành vi xấu cố ý của Người được bảo hiểm.
- 60.2. rò chảy thông thường, hao hụt trọng lượng hoặc giảm thể tích thông thường, hoặc hao mòn thông thường của đối tượng bảo hiểm.
- 60.3. tổn thất, tổn hại hay chi phí gây ra do việc đóng gói hoặc chuẩn bị đối tượng bảo hiểm chưa đầy đủ hay không thích hợp (theo chủ ý của điều 4.3 này “đóng gói” phải được coi là bao gồm cả xếp hàng vào container nhưng chỉ khi nào việc xếp

hàng đó được tiến hành trước khi bảo hiểm này có hiệu lực hoặc tiến hành bởi Người được bảo hiểm hay những người làm công cho họ).

- 60.4. tổn thất, tổn hại hay chi phí gây ra bởi khuyết tật hoặc tính chất tự nhiên của đối tượng bảo hiểm.
 - 60.5. tổn thất, tổn hại hay chi phí trực tiếp gây ra bởi chậm trễ ngay cả khi chậm trễ xảy ra do một rủi ro được bảo hiểm (loại trừ những chi phí được bồi thường theo điều 58 kể trên).
 - 60.6. tổn thất, tổn hại hay chi phí phát sinh từ tình trạng không trả được nợ hoặc thiếu thốn về tài chính ở người chủ tàu, người quản lý người thuê hoặc người khai thác tàu.
 - 60.7. tổn hại hoặc phá hủy của đối tượng được bảo hiểm hay một bộ phận bất kỳ của đối tượng được bảo hiểm do hành động sai trái của bất kỳ người nào hay những người nào,
 - 60.8. tổn thất, tổn hại hay chi phí phát sinh từ việc sử dụng bất kỳ một loại vũ khí chiến tranh gì dùng tới phản ứng hạt nhân và/hoặc đốt nóng hạt nhân hay nguyên tử hoặc phản ứng khác tương tự hoặc năng lượng hay chất phóng xạ.
61. 61.1. Bảo hiểm này không có trường hợp nào bảo hiểm cho những tổn thất, tổn hại hoặc chi phí gây ra bởi:
- tàu hoặc sà lan không đủ khả năng đi biển,
 - tàu, sà lan, phương tiện vận chuyển, container không thích hợp cho việc chuyên chở an toàn đối tượng được bảo hiểm,
- nếu Người được bảo hiểm hay người làm công cho họ được biết riêng về trạng thái không đủ khả năng đi biển hoặc trạng thái không thích hợp đó vào thời gian đối tượng bảo hiểm được xếp vào phương tiện như vậy.

- 61.2. Người bảo hiểm không kể đến mọi vi phạm về những đoạn kết ngụ ý tàu đủ khả năng đi biển và thích hợp cho việc chuyên chở đối tượng được bảo hiểm tới địa chỉ nhận trừ khi Người được bảo hiểm hay người làm công cho họ được biết riêng về trạng thái không đủ khả năng đi biển hay trạng thái không thích hợp đó.
62. Bảo hiểm này không có trường hợp nào bảo hiểm cho những mất mát, hư hại hoặc chi phí gây ra bởi:
- 62.1. chiến tranh nội chiến cách mạng nổi loạn khởi nghĩa hoặc xung đột dân sự phát sinh từ những biến cố đó, hoặc bất kỳ hành động thù địch nào gây ra bởi hoặc chống lại một thể lực tham chiến.
 - 62.2. chiếm bắt giữ, kiểm chế hay cầm giữ (loại trừ cướp biển) và hậu quả của những sự việc đó hoặc bất kỳ mưu toan nào.
 - 62.3. mìn thủy lôi, bom từ bất kỳ nơi nào hoặc những vũ khí chiến tranh bất kỳ nào khác.
63. Bảo hiểm này không có trường hợp nào bảo hiểm cho những mất mát, hư hại hoặc chi phí:
- 63.1. gây ra bởi những người đình công, công nhân bị cấm xưởng, hoặc những người tham gia gây rối loạn lao động, phá rối trật tự hoặc bạo động.
 - 63.2. hậu quả đình công, bế xưởng rối loạn lao động, phá rối trật tự hoặc bạo động.
 - 63.3. gây ra bởi bất kỳ kẻ khủng bố nào hoặc do bất kỳ người nào hành động vì một lý do chính trị.

THỜI HẠN BẢO HIỂM

64. 64.1. Bảo hiểm này bắt đầu có hiệu lực kể từ khi hàng rời khỏi kho hay nơi chứa hàng tại địa điểm có tên trong bảo hiểm để bắt đầu vận chuyển, tiếp tục trong quá trình vận chuyển bình thường và kết thúc
- 64.1.1. khi giao hàng vào kho người nhận hàng hay kho hoặc nơi chứa hàng cuối cùng khác tại nơi nhận có tên ghi trong bảo hiểm.
- 64.1.2. khi giao hàng cho bất kỳ một kho hay nơi chứa hàng nào khác, dù trước khi tới hay tại nơi nhận có tên ghi trong đơn bảo hiểm, mà Người được bảo hiểm chọn
- 64.1.2.1. để chứa hàng ngoài quá trình vận chuyển bình thường
- 64.1.2.2. để chia hay phân phối hàng
- hoặc
- 64.1.3. khi hết hạn 60 ngày kể từ sau khi hoàn thành việc dỡ hàng hóa được bảo hiểm khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng,
- tùy theo trường hợp nào hàng đến trước.
- 64.2. Nếu sau khi dỡ hàng khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng, nhưng trước khi kết thúc bảo hiểm này, hàng hóa được gửi đến một nơi nhận hàng khác với nơi nhận ghi trong đơn bảo hiểm, thì bảo hiểm này trong khi vẫn giữ nguyên hiệu lực theo quy định kết thúc nói trên, sẽ không mở rộng giới hạn quá lúc bắt đầu vận chuyển tới một nơi nhận khác như vậy.
- 64.3. Bảo hiểm này giữ nguyên hiệu lực (phụ thuộc quy định về kết thúc nói trên và quy định trong điều 65 dưới đây) trong khi bị

chậm trễ ngoài khả năng kiểm soát của Người được bảo hiểm, tàu chạy lệch hướng, dỡ hàng bắt buộc, xếp lại hàng hoặc chuyển tải và trong khi có bất kỳ thay đổi nào về hành trình phát sinh từ việc sử dụng một quyền tự do thực hiện mà hợp đồng chuyên chở đã dành cho Chủ tàu hoặc người thuê tàu.

65. Nếu do những tình huống ngoài khả năng kiểm soát của Người được bảo hiểm mà hợp đồng vận chuyển kết thúc tại một cảng hay một nơi khác với nơi nhận có tên ghi trong đơn bảo hiểm hoặc việc vận chuyển được kết thúc theo cách khác trước khi giao hàng như quy định của điều 64 trên đây, thì bảo hiểm này cũng sẽ kết thúc trừ khi có giấy báo gửi ngay cho Người bảo hiểm yêu cầu tiếp tục bảo hiểm khi đó bảo hiểm này sẽ vẫn còn hiệu lực với điều kiện phải trả thêm phí bảo hiểm nếu Người bảo hiểm yêu cầu,
- 65.1. cho tới khi hàng được đem bán và giao tại cảng hay địa điểm đó, hoặc trừ khi có thỏa thuận riêng khác, cho tới khi hết hạn 60 ngày sau khi hàng bảo hiểm đến cảng hay địa điểm đó, tùy theo trường hợp nào đến trước, hoặc
- 65.2. cho tới khi kết thúc bảo hiểm theo quy định của điều 8 nói trên, nếu hàng hóa được gửi đi trong phạm vi 60 ngày đó (hoặc bất kỳ sự mở rộng nào đã thỏa thuận) để tới nơi nhận hàng có tên ghi trong đơn bảo hiểm hay tới bất kỳ nơi nhận hàng nào khác.
66. Nếu sau khi bảo hiểm này bắt đầu có hiệu lực mà Người được bảo hiểm lại thay đổi nơi nhận hàng thì vẫn được giữ nguyên bảo hiểm với phí bảo hiểm và điều kiện thương lượng riêng, nhưng phải có giấy báo gửi ngay cho Người bảo hiểm.

KHIẾU NẠI ĐÒI BỒI THƯỜNG

67. 67.1. Để được bồi thường theo bảo hiểm này Người được bảo hiểm phải có một quyền lợi có thể bảo hiểm đối với đối tượng bảo hiểm vào thời điểm xảy ra tổn thất.
- 67.2. Tuân thủ theo điều khoản 67.1 trên đây, Người được bảo hiểm có quyền đòi bồi thường cho số tổn thất được bảo hiểm xảy ra trong giai đoạn bảo hiểm này bảo hiểm, dù cho tổn thất xảy ra trước khi hợp đồng bảo hiểm được ký kết trừ khi Người được bảo hiểm biết là có tổn thất và Người bảo hiểm chưa hay biết.
68. Nếu do hậu quả xử lý một rủi ro thuộc phạm vi bảo hiểm này mà hành trình được bảo hiểm lại phải kết thúc tại một cảng hoặc một nơi không phải là nơi nhận có tên ghi trong đơn bảo hiểm thì Người bảo hiểm sẽ hoàn trả Người được bảo hiểm mọi khoản chi phí tăng thêm phải chi ra một cách hợp lý và thỏa đáng để dỡ hàng để lưu kho và gửi hàng đến nơi nhận thuộc phạm vi bảo hiểm này bảo hiểm.
- Điều 12 này, không áp dụng cho tổn thất chung hoặc chi phí cứu hộ, sẽ phải tuân thủ theo những quy định loại trừ bảo hiểm trong các điều 60, 62 và 63 kể trên và không bao gồm những chi phí phát sinh từ sai lầm, bất cẩn, từ tình trạng không trả được nợ hoặc thiếu thôn về tài chính của Người được bảo hiểm hay những người làm công cho họ.
69. Bảo hiểm này không bồi thường tổn thất toàn bộ ước tính trừ khi đối tượng bảo hiểm bị từ bỏ một cách hợp lý vì tổn thất toàn bộ thực tế là không thể tránh khỏi hay vì chi phí cứu hàng, tu bổ lại và gửi hàng đến nơi nhận thuộc phạm vi bảo hiểm có thể vượt quá giá trị hàng khi tới nơi nhận.
70. 70.1. Nếu Người được bảo hiểm ký kết bất kỳ hợp đồng bảo hiểm nào về giá trị tăng lên cho hàng hóa đã được bảo hiểm này bảo hiểm thì giá trị thỏa thuận của hàng hóa phải được coi như đã

gia tăng tới tổng số tiền bảo hiểm của bảo hiểm này và mọi bảo hiểm về giá trị tăng thêm để bảo hiểm tổn thất, và trách nhiệm thuộc phạm vi bảo hiểm có trong bảo hiểm này và tổng số tiền bảo hiểm đã nói tới.

Trường hợp có khiếu nại, Người được bảo hiểm phải cung cấp cho Người bảo hiểm bằng chứng về những số tiền bảo hiểm thuộc tất cả các bảo hiểm khác.

- 70.2. Trường hợp bảo hiểm này bảo hiểm giá trị tăng thêm thì phải áp dụng điều khoản sau đây:

Giá trị thỏa thuận của hàng hóa phải được coi như ngang với tổng số tiền bảo hiểm trong bảo hiểm ban đầu và tất cả những bảo hiểm về giá trị tăng thêm để bảo hiểm tổn thất do Người được bảo hiểm đem bảo hiểm cho hàng hóa và trách nhiệm thuộc phạm vi bảo hiểm này phải được tính theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm có trong bảo hiểm này và tổng số tiền bảo hiểm đã nói tới. Trường hợp có khiếu nại, Người được bảo hiểm phải cung cấp cho Người bảo hiểm bằng chứng về những số tiền bảo hiểm thuộc tất cả các bảo hiểm khác.

LỢI ÍCH BẢO HIỂM

71. Bảo hiểm này không áp dụng đối với lợi ích của người chuyên chở hay người quản thủ hàng hóa nào khác.

GIẢM NHẸ TỔN THẤT

72. Trách nhiệm của Người được bảo hiểm, những người làm công và đại lý của họ đối với tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này là:

- 72.1. Phải áp dụng những biện pháp có thể coi là hợp lý nhằm mục đích ngăn ngừa hoặc giảm nhẹ tổn thất đó, và
- 72.2. Phải bảo đảm các quyền khiếu nại người chuyên chở, người quản thủ hàng hóa hay những người thứ ba khác được duy trì và thực hiện thỏa đáng.

và Người bảo hiểm, ngoài trách nhiệm đối với tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này, còn phải hoàn trả Người được bảo hiểm mọi khoản chi phí phải chi ra một cách hợp lý và thỏa đáng trong khi thực hiện những nhiệm vụ này.

- 73. Mọi biện pháp do Người bảo hiểm hoặc Người được bảo hiểm thi hành với mục đích cứu vớt, bảo quản hoặc phục hồi lại đối tượng bảo hiểm đều không được coi là từ chối hoặc chấp nhận việc từ bỏ hàng hoặc phương hại đến các quyền hạn của đôi bên.

TRÁNH CHẬM TRỄ

- 74. Bảo hiểm này đặt điều kiện Người được bảo hiểm phải hành động khẩn trương hợp lý trong mọi tình huống trong phạm vi kiểm soát được của họ.

LUẬT PHÁP VÀ TẬP QUÁN

- 75. Bảo hiểm này được chi phối bởi luật pháp và tập quán Anh.

Ghi chú: Người được bảo hiểm cần thông báo ngay cho Người bảo hiểm khi họ biết về một trường hợp "vấn được bảo hiểm" theo bảo hiểm này và quyền đối với việc bảo hiểm đó còn phụ thuộc vào việc tuân thủ nghĩa vụ này.

1/1/82 (FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

INSTITUTE CARGO CLAUSES (C)

RISKS COVERED

76. This insurance covers, except as provided in Clauses 79, 80, 81 and 82 below,
- 76.1. loss of or damage to the subject-matter insured reasonably attributable to
 - 76.1.1. fire or explosion
 - 76.1.2. vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized
 - 76.1.3. overturning or derailment of land conveyance
 - 76.1.4. collision or contact of vessel craft or conveyance with any external object other than water
 - 76.1.5. discharge of cargo at a port of distress,
 - 76.2. *loss of or damage to the subject-matter insured caused by*
 - 76.2.1. general average sacrifice
 - 76.2.2. jettison.
77. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 79, 80, 81 and 82 or elsewhere in this insurance.

78. This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder. In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

EXCLUSIONS

79. In no case shall this insurance cover
- 79.1. loss damage or expense attributable to willful misconduct of the Assured
 - 79.2. ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured
 - 79.3. loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)
 - 79.4. loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured
 - 79.5. loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 77 above)
 - 79.6. loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel

- 79.7. deliberate damage to or deliberate destruction of the subject-matter insured or any part thereof by the wrongful act of any person or persons.
- 79.8. loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.
80. 80.1. In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from
- unseaworthiness of vessel or craft,
- unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured,
- where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.
- 80.2. The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.
81. In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by
- 81.1. war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
- 81.2. capture seizure arrest restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat

- 81.3. derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.
- 82. In no case shall this insurance cover loss damage or expense
 - 82.1. caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
 - 82.2. resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions
 - 82.3. caused by any terrorist or any person acting from a political motive.

DURATION

- 83. 83.1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either
 - 83.1.1. on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,
 - 83.1.2. on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either
 - 83.1.2.1. for storage other than in the ordinary course of transit or
 - 83.1.2.2. for allocation or distribution,
or

- 83.1.3. on the expiry of 60 days after completion of discharge
overside of the goods hereby insured from the oversea
vessel at the final port of discharge,

whichever shall first occur
- 83.2. If, after discharge overside from the oversea vessel at the final
port of discharge, but prior to termination of this insurance,
the goods are to be forwarded to a destination other than that
to which they are insured hereunder, this insurance, whilst
remaining subject to termination as provided for above, shall
not extend beyond the commencement of transit to such other
destination.
- 83.3. This insurance shall remain in force (subject to termination as
provided for above and to the provisions of Clause 84 below)
during delay beyond the control of the Assured, any deviation,
forced discharge, reshipment or transhipment and during any
variation of the adventure arising from the exercise of a liberty
granted to shipowners or charterers under the contract of
affreightment.
84. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the
contract of carriage is terminated at a port or place other than the
destination named therein or the transit is otherwise terminated before
delivery of the goods as provided for in Clause 8 above, then this
insurance shall also terminate *unless prompt notice is given to the
Underwriters and continuation of cover is requested when the
insurance shall remain in force, subject to an additional premium if
required by the Underwriters, either*
- 84.1. until the goods are sold and delivered at such port or place, or,
unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days

after arrival of the goods hereby insured at such port or place, whichever shall first occur, or

- 84.2. if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.
85. Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.*

CLAIMS

86. 86.1. In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.
- 86.2. Subject to 86.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.
87. Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject -matter is covered under this insurance, the Underwriters will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured hereunder

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clause 79, 80, 81 and 82 above, and shall not include charges arising from the fault

negligence insolvency or financial default of the Assured or their servants.

88. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject –matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.

89. 89.1. If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

- 89.2. **Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:**

The agreed value of the cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.

BENEFIT OF INSURANCE

90. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee

MINIMISING LOSSES

91. It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder

91.1. to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss,

and

91.2. to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised

and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

92. Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

AVOIDANCE OF DELAY

93. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

LAW AND PRACTICE

94. This insurance is subject to English law and practice.

NOTE: *It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is 'held covered' under this insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.*

1/1/82 (CHỈ SỬ DỤNG VỚI MẪU ĐƠN BẢO HIỂM HÀNG HẢI MỚI)

ĐIỀU KHOẢN BẢO HIỂM HÀNG HÓA (C)

NHỮNG RỦI RO ĐƯỢC BẢO HIỂM

95. Với điều kiện loại trừ như quy định trong các điều 98, 99, 100 và 101 dưới đây, bảo hiểm này bảo hiểm:
- 95.1. Tồn thất hoặc tổn hại xảy ra cho đối tượng bảo hiểm có thể quy hợp lý cho
 - 95.1.1. Cháy hay nổ
 - 95.1.2. Tàu hay sà lan bị mắc cạn, đắm hoặc lật úp,
 - 95.1.3. Phương tiện vận chuyển trên bộ bị lật đổ hoặc trật bánh,
 - 95.1.4. Đâm va tàu hoặc tàu, sà lan hay phương tiện vận chuyển đâm va phải bất kỳ vật thể nào bên ngoài không kể nước.
 - 95.1.5. Dỡ hàng tại một cảng lánh nạn
 - 95.1.6. Động đất núi lửa phun hoặc sét đánh,
 - 95.2. Tồn thất hoặc tổn hại gây ra cho đối tượng bảo hiểm do:
 - 95.2.1. Hy sinh tồn thất chung
 - 95.2.2. Ném hàng xuống biển hoặc hàng bị nước cuốn khỏi tàu,
96. Bảo hiểm này bảo hiểm tồn thất chung và chi phí cứu hộ, được điều chỉnh hoặc xác định theo hợp đồng chuyên chở và/hoặc theo luật pháp và tập quán đang chi phối, đã chi ra nhằm tránh hoặc có liên quan tới việc phòng tránh tổn thất do bất kỳ nguyên nhân nào trừ những chi phí

đã loại trừ trong các điều 98,99,100 và 101 hay ở một điểm nào khác trong bảo hiểm này.

97. Bảo hiểm này được mở rộng để bồi thường Người được bảo hiểm phần trách nhiệm nào theo điều khoản “đâm va đôi bên cùng có lỗi” trong hợp đồng chuyên chở có liên quan tới một tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này. Trường hợp chủ tàu dựa vào điều khoản đã nói để khiếu nại thì Người được bảo hiểm đồng ý thông báo cho Người bảo hiểm. Người bảo hiểm dành quyền bảo vệ Người được bảo hiểm, chống lại khiếu nại của chủ tàu và tự chịu mọi phí tổn.

LOẠI TRỪ BẢO HIỂM

98. Bảo hiểm này không có trường hợp nào bảo hiểm cho:

- 98.1. Tổn thất, tổn hại hay chi phí được quy định cho hành vi xấu cố ý của Người được bảo hiểm.
- 98.2. Rò chảy thông thường, hao hụt trọng lượng hoặc giảm thể tích thông thường, hoặc hao mòn thông thường ở đối tượng bảo hiểm.
- 98.3. Tổn thất, tổn hại hay chi phí gây ra do đóng gói hoặc chuẩn bị cho đối tượng bảo hiểm chưa đầy đủ hay không thích hợp (theo chủ ý của điều 4.3 này “đóng gói” phải được coi là bao gồm cả xếp hàng vào container nhưng chỉ khi nào việc xếp hàng đó được tiến hành trước khi bảo hiểm này có hiệu lực hoặc tiến hành bởi Người được bảo hiểm hay những người làm công cho họ).
- 98.4. Tổn thất, tổn hại hay chi phí gây ra bởi khuyết tật hoặc tính chất của đối tượng bảo hiểm.

- 98.5. Tồn thất, tổn hại hay chi phí trực tiếp gây ra bởi chậm trễ ngay cả khi chậm trễ xảy ra do một rủi ro được bảo hiểm (loại trừ những chi phí được bồi thường theo điều 96 kể trên)
- 98.6. Tồn thất, tổn hại hay chi phí xuất phát từ tình trạng không trả được nợ hoặc thiếu thốn về tài chính ở người Chủ tàu, người quản lý người thuê hoặc người khai thác tàu.
- 98.7. Tổn hại hoặc phá hủy của đối tượng bảo hiểm hay một bộ phận bất kỳ của đối tượng đó do hành động sai trái của bất kỳ người nào hay những người nào,
- 98.8. Tồn thất, tổn hại hay chi phí xuất phát từ việc sử dụng bất kỳ một loại vũ khí chiến tranh gì dùng tới phản ứng hạt nhân và/hoặc đốt nóng hạt nhân hay nguyên tử hoặc phản ứng khác tương tự hoặc năng lượng hay chất phóng xạ.
99. 99.1. Bảo hiểm này không có trường hợp nào bảo hiểm cho những tổn thất, tổn hại hoặc chi phí gây ra bởi:
- Tàu hoặc sà lan không đủ khả năng đi biển
- Tàu, sà lan, phương tiện vận chuyển, container không thích hợp cho an toàn chuyên chở đối tượng bảo hiểm, nếu Người được bảo hiểm hay người làm công cho họ được biết riêng về trạng thái không đủ khả năng đi biển hoặc trạng thái không thích hợp đó vào thời gian đối tượng bảo hiểm được xếp vào phương tiện như vậy.
- 99.2. Người bảo hiểm miễn bất kỳ mọi vi phạm về những đoạn kết ngụ ý về tàu đủ khả năng đi biển và thích hợp cho việc chuyên chở đối tượng bảo hiểm tới địa chỉ nhận trừ khi Người được bảo hiểm hay người làm công cho họ được biết riêng về trạng thái không đủ khả năng đi biển hay trạng thái không thích hợp đó.

100. Bảo hiểm này không có trường hợp nào bảo hiểm cho những mất mát, hư hại hoặc chi phí gây ra bởi:
- 100.1. Chiến tranh nội chiến cách mạng nội loạn khởi nghĩa hoặc xung đột dân sự phát sinh từ những biến cố đó, hoặc bất kỳ hành động thù địch nào gây ra bởi hoặc chống lại một thế lực tham chiến.
 - 100.2. Chiếm bắt giữ, kiểm chế hay cầm giữ (trừ khi là cướp biển) và hậu quả của những sự việc đó hoặc bất kỳ mưu toan nào vì thế mà có.
 - 100.3. Mìn thủy lôi, bom từ bất kỳ nơi nào hoặc những vũ khí chiến tranh bất kỳ nào khác.
101. Bảo hiểm này không có trường hợp nào bảo hiểm cho những mất mát, hư hại hoặc chi phí:
- 101.1. Gây ra bởi những người đình công, công nhân bị cấm xưởng, hoặc những người tham gia gây rối loạn lao động, phá rối trật tự hoặc bạo động.
 - 101.2. Hậu quả đình công, bế xưởng rối loạn lao động, phá rối trật tự hoặc bạo động.
 - 101.3. Gây ra bởi bất kỳ kẻ khủng bố nào hoặc do bất kỳ người nào hành động vì một lý do chính trị.

THỜI HẠN BẢO HIỂM

102. 102.1. Bảo hiểm này bắt đầu có hiệu lực kể từ khi hàng rời khỏi kho hay nơi chứa hàng tại địa điểm có tên trong bảo hiểm để bắt đầu vận chuyển, tiếp tục trong quá trình vận chuyển bình thường và kết thúc hoặc vào

- 102.1.1. Khi giao hàng vào kho người nhận hàng hay kho hoặc nơi chứa hàng cuối cùng khác tại nơi nhận có tên ghi trong bảo hiểm.
- 102.1.2. Khi giao hàng cho bất kỳ một kho hay nơi chứa hàng nào khác, dù trước khi tới hay tại nơi nhận có tên ghi trong đơn bảo hiểm, mà Người được bảo hiểm chọn hoặc
 - 102.1.2.1. để chứa hàng ngoài quá trình vận chuyển bình thường
 - 102.1.2.2. để chia hay phân phối hàng hoặc
- 102.1.3. Khi hết hạn 60 ngày sau khi hoàn thành dỡ hàng hóa bảo hiểm khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng, tùy theo trường hợp nào hàng đến trước.
- 102.2. Nếu sau khi dỡ hàng khỏi tàu biển tại cảng dỡ hàng cuối cùng, nhưng trước khi kết thúc bảo hiểm, hàng hóa được gửi đến một nơi nhận hàng không đúng nơi nhận ghi trong đơn bảo hiểm thì bảo hiểm này trong khi giữ nguyên hiệu lực theo quy định kết thúc nói trên, sẽ không mở rộng giới hạn quá lúc bắt đầu vận chuyển tới một nơi nhận khác như vậy.
- 102.3. Bảo hiểm này giữ nguyên hiệu lực (phụ thuộc quy định về kết thúc nói trên và quy định trong điều 103 dưới đây) trong khi bị chậm trễ ngoài khả năng kiểm soát của Người được bảo hiểm, khi tàu chạy lệch hướng bất kỳ, khi dỡ hàng bắt buộc, xếp lại hàng hoặc chuyển tải và trong khi có bất kỳ thay đổi nào về hành trình xuất phát từ việc thực hiện một quyền tự do mà hợp đồng chuyên chở đã dành cho Chủ tàu hoặc người thuê tàu.
- 103. Nếu do những tình huống ngoài khả năng kiểm soát của Người được bảo hiểm mà hợp đồng vận chuyển kết thúc tại một cảng hay một nơi không phải nơi nhận có tên ghi trong đơn bảo hiểm hoặc việc vận chuyển được kết thúc theo cách khác trước khi giao hàng như quy định

của điều 102 trên đây thì bảo hiểm này cũng sẽ kết thúc trừ khi có giấy báo gửi ngay cho Người bảo hiểm yêu cầu tiếp tục bảo hiểm trong khi bảo hiểm vẫn còn thời hiệu với điều kiện phải trả thêm phí bảo hiểm nếu Người bảo hiểm yêu cầu, hoặc

- 103.1. Cho tới khi hàng được đem bán và giao tại cảng hay địa điểm đó, hoặc trừ khi có thỏa thuận riêng khác, cho tới khi hết hạn 60 ngày sau khi hàng bảo hiểm đến cảng hay địa điểm đó, tùy theo trường hợp nào đến trước, hoặc
 - 103.2. Nếu hàng hóa được gửi đi trong phạm vi 60 ngày đó (hoặc bất kỳ phạm vi mở rộng nào thỏa thuận) để tới nơi nhận hàng có tên ghi trong đơn bảo hiểm hay tới bất kỳ nơi nhận hàng nào khác, thì cho tới khi kết thúc bảo hiểm theo những quy định của điều 102 kể trên.
104. Nếu sau khi bảo hiểm này bắt đầu có hiệu lực mà Người được bảo hiểm lại thay đổi nơi nhận hàng thì vẫn được giữ nguyên bảo hiểm với phí bảo hiểm và điều kiện thương lượng riêng, nhưng phải có giấy báo gửi ngay cho Người bảo hiểm.

KHIẾU NẠI ĐÒI BỒI THƯỜNG

105. 105.1. Để có thể căn cứ vào bảo hiểm này mà đòi bồi thường Người được bảo hiểm phải có một quyền lợi có thể bảo hiểm trong đối tượng bảo hiểm vào thời gian xảy ra tổn thất.
- 105.2. Với điều kiện phải theo điều khoản 105.1 trên đây, Người được bảo hiểm có quyền đòi bồi thường cho số tổn thất được bảo hiểm xảy ra trong giai đoạn bảo hiểm này bảo hiểm, dù cho tổn thất xảy ra trước khi hợp đồng bảo hiểm được ký kết trừ khi Người được bảo hiểm biết là có tổn thất và Người bảo hiểm chưa hay biết.

106. Nếu do hậu quả xử lý một rủi ro thuộc phạm vi bảo hiểm này mà việc vận chuyển như đã bảo hiểm lại phải kết thúc tại một cảng hoặc một nơi không phải nơi nhận có tên ghi trong đơn bảo hiểm thì Người bảo hiểm sẽ hoàn trả Người được bảo hiểm mọi khoản chi phí tăng thêm phải chi ra một cách hợp lý và thỏa đáng để dỡ hàng để lưu kho và gửi hàng đến nơi nhận thuộc phạm vi bảo hiểm này bảo hiểm.

Điều 12 này không áp dụng cho tổn thất chung hoặc chi phí cứu hộ nhưng phải phụ thuộc vào những quy định loại trừ bảo hiểm có trong các điều 98,99,100 và 101 kể trên và không bao gồm những chi phí xuất phát từ sai lầm, bất cẩn, từ tình trạng không trả được nợ hoặc thiếu thốn về tài chính ở Người được bảo hiểm hay những người làm công cho họ.

107. Bảo hiểm này không bồi thường tổn thất toàn bộ ước tính trừ khi đối tượng bảo hiểm bị từ bỏ một cách hợp lý vì hầu như không tránh khỏi tổn thất toàn bộ thực tế hay vì chi phí cứu hàng, tu bổ lại và gửi hàng đến nơi nhận thuộc phạm vi bảo hiểm có thể vượt quá giá trị hàng khi tới nơi nhận.

108. 108.1. Nếu Người được bảo hiểm ký kết bất kỳ hợp đồng bảo hiểm nào về giá trị tăng lên cho hàng hóa đã được bảo hiểm này bảo hiểm thì giá trị thỏa thuận của hàng hóa phải được coi như đã gia tăng tới tổng số tiền bảo hiểm của bảo hiểm này và mọi bảo hiểm về giá trị tăng thêm để bảo hiểm tổn thất, và trách nhiệm thuộc phạm vi bảo hiểm có trong bảo hiểm này và Tổng số tiền bảo hiểm đã nói tới.

Trường hợp có khiếu nại, Người được bảo hiểm phải cung cấp cho Người bảo hiểm bằng chứng về những số tiền bảo hiểm thuộc tất cả các bảo hiểm khác.

- 108.2. Trường hợp bảo hiểm này bảo hiểm giá trị tăng thêm thì phải áp dụng điều khoản sau đây:

Giá trị thỏa thuận của hàng hóa phải được coi như ngang với tổng số tiền bảo hiểm trong bảo hiểm ban đầu và tất cả những bảo hiểm về giá trị tăng thêm để bảo hiểm tổn thất do Người được bảo hiểm đem bảo hiểm cho hàng hóa và trách nhiệm thuộc phạm vi bảo hiểm này phải được tính theo tỷ lệ giữa số tiền bảo hiểm có trong bảo hiểm này và tổng số tiền bảo hiểm đã nói tới. Trường hợp có khiếu nại, Người được bảo hiểm phải cung cấp cho Người bảo hiểm bằng chứng về những số tiền bảo hiểm thuộc tất cả các bảo hiểm khác.

LỢI ÍCH BẢO HIỂM

109. Bảo hiểm này không áp dụng đối với lợi ích của người chuyên chở hay người quản thủ hàng hóa nào khác.

GIẢM NHẸ TỔN THẤT

110. Trách nhiệm của Người được bảo hiểm, những người làm công và đại lý của họ đối với tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này là:

- 110.1. Phải áp dụng những biện pháp có thể coi là hợp lý nhằm mục đích ngăn ngừa hoặc giảm nhẹ tổn thất đó, và
- 110.2. Phải bảo đảm các quyền khiếu nại người chuyên chở, người quản thủ hàng hóa hay những người thứ ba khác được duy trì và thực hiện thỏa đáng.

Và Người bảo hiểm, ngoài trách nhiệm đối với tổn thất thuộc phạm vi bồi thường của bảo hiểm này, còn phải hoàn trả Người được bảo hiểm mọi khoản chi phí phải chi ra một cách hợp lý và thỏa đáng trong khi thực hiện những nhiệm vụ này.

111. Mọi biện pháp do Người bảo hiểm hoặc Người được bảo hiểm thi hành với mục đích cứu vớt, bảo quản hoặc phục hồi lại đối tượng bảo hiểm đều không được coi như từ chối hoặc chấp nhận việc từ bỏ tàu hoặc phương hại đến các quyền hạn của đôi bên.

TRÁNH CHẬM TRỄ

112. Bảo hiểm này đặt điều kiện Người được bảo hiểm phải hành động khẩn trương hợp lý trong mọi tình huống trong phạm vi kiểm soát được của họ.

LUẬT PHÁP VÀ TẬP QUÁN

113. Bảo hiểm này được chi phối bởi luật pháp và tập quán Anh.

***Ghi chú:** Người được bảo hiểm cần thông báo ngay cho Người bảo hiểm khi họ biết về một trường hợp "vẫn được bảo hiểm" theo bảo hiểm này và quyền đối với việc bảo hiểm đó còn phụ thuộc vào việc tuân thủ nghĩa vụ này.*

PHỤ LỤC 2

THE HAGUE-VISBY RULES

THE HAGUE RULES AS AMENDED BY THE BRUSSELS PROTOCOL 1968

Contents:

Article I

Article II

Article III

Article IV

Article IV bis

Article V

Article VI

Article VII

Article VIII

Article IX

Article X

The Hague-Visby Rules

The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968

Article I

In these Rules the following words are employed, with the meanings set out below:

- (a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.
- (b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.
- (c) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.
- (d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.
- (e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Article II

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article III

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

- (a) Make the ship seaworthy;
- (b) Properly man, equip and supply the ship;
- (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

(a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.

(b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.

(c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity

shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period, may however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

6 bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall

have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article III, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article IV

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.
- (e) Act of war.
- (f) Act of public enemies.
- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions.
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (k) Riots and civil commotions.
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea.
- (m) Wastage in bulk of weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.
- (n) Insufficiency of packing.
- (o) Insufficiency or inadequacy of marks.
- (p) Latent defects not discoverable by due diligence.
- (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5 (a). Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 units of account per package or unit or units of account per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

5 (b). The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

5 (c). Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

5 (d). The unit of account mentioned in this Article is the special drawing right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in h_visby/art/art04_5asub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on a date to be determined by the law of the Court seized of the case.

5 (e). Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

5 (f) . The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

5 (g). By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

5 (h). Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped

with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article IV bis

1. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article V

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under these Rules, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of these Rules shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall

comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article VI

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

An agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article VII

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to the discharge from, the ship on which the goods are carried by sea.

Article VIII

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

Article IX

These Rules shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage.

Article X

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if

- (a) the bill of lading is issued in a contracting State, or
- (b) the carriage is from a port in a contracting State, or
- (c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract; whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

(The last two paragraphs of this Article are not reproduced. They require contracting States to apply the Rules to bills of lading mentioned in the Article and authorise them to apply the Rules to other bills of lading).

(Article 11 to 16 of the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on August 25, 1974 are not reproduced. They deal with the coming into force of the Convention, procedure for ratification, accession and denunciation and the right to call for a fresh conference to consider amendments to the Rules contained in the Convention).

PHỤ LỤC 3

THE YORK-ANTWERP RULES 1974

Contents :

- Rule of interpretation.
- Rule A.
- Rule B.
- Rule C.
- Rule D.
- Rule E.
- Rule F.
- Rule G.
- Rule I. Jettison of cargo.
- Rule II. Damage by jettison and sacrifice for the common safety.
- Rule III. Extinguishing fire on shipboard.
- Rule IV. Cutting away wreck.
- Rule V. Voluntary stranding.
- Rule VI. Salvage remuneration.
- Rule VII. Damage to machinery and boilers.
- Rule VIII. Expenses lightening a ship when ashore, and consequent damage.
- Rule IX. Ship's material and stores burnt for fuel.
- Rule X. Expenses at port of refuge etc.

-
- Rule XI.** Wages and maintenance of crew and other expenses bearing up for and in a port of refuge, etc.
- Rule XII.** Damage to cargo in discharging, etc.
- Rule XIII.** Deductions from cost of repairs.
- Rule XIV.** Temporary repairs.
- Rule XV.** Loss of freight.
- Rule XVI.** Amount to be made good for cargo lost or damaged by sacrifice.
- Rule XVII.** Contributory values.
- Rule XVIII.** Damage to ship.
- Rule XIX.** Undeclared or wrongfully declared cargo.
- Rule XX.** Provision of funds.
- Rule XXI.** Interest on losses made good in general average.
- Rule XXII.** Treatment of cash deposits.
-

The York-Antwerp Rules 1974

Rule of interpretation.

In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith. Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

Rule A.

There is a general average act, when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B.

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule C.

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average. Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule D.

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not

prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule E.

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule F.

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G.

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends. This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule I. Jettison of cargo.

No jettison of cargo shall be made good as general average unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II. Damage by jettison and sacrifice for the common safety.

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III. Extinguishing fire on shipboard.

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage by smoke or heat however caused.

Rule IV. Cutting away wreck.

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

Rule V. Voluntary stranding.

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage shall be allowed in general average.

Rule VI. Salvage remuneration.

Expenditure incurred by the parties to the adventure on account of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average to the extent that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Rule VII. Damage to machinery and boilers.

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling

machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII. Expenses lightening a ship when ashore, and consequent damage.

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping if incurred and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Rule IX. Ship's material and stores burnt for fuel.

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X. Expenses at port of refuge etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as

general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage unless such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Rule XI. Wages and maintenance of crew and other expenses bearing up for and in a port of refuge, etc.

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers, and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed during the extra detention for repairs to damage so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

Rule XII. Damage to cargo in discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII. Deductions from cost of repairs.

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from 31 December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within

the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Rule XIV. Temporary repairs.

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interest, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV. Loss of freight.

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI. Amount to be made good for cargo lost or damaged by sacrifice.

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the

commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII. Contributory values.

The contribution to a general average shall be made upon the actual net value of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charter-party to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Passenger's luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

Rule XVIII. Damage to ship.

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss subject to deduction in accordance with Rule XIII;

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX. Undeclared or wrongfully declared cargo.

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be

contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX. Provision of funds.

A commission of two per cent. of general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

Rule XXI. Interest on losses made good in general average.

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of seven per cent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

Rule XXII. Treatment of cash deposits.

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account

of refund of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

BACK TO TOP

NOTICE

The York–Antwerp Rules 1994

Contents

Rule of Interpretation

Rule Paramount

Rule A

Rule B

Rule C

Rule D

Rule E

Rule F

Rule G

Rule I : Jettison of Cargo

**Rule II : Loss or Damage by Sacrifices for
the Common Safety**

Rule III : Extinguishing Fire on Shipboard

Rule IV : Cutting away Wreck

Rule V : Voluntary Stranding

Rule VI : Salvage Remuneration

Rule VII : Damage to Machinery and Boilers

**Rule VIII : Expenses lightening a Ship when Ashore,
and Consequent Damage**

-
- Rule IX : Cargo, Ship's Materials and Stores used for Fuel**
- Rule X : Expenses of Port of Refuge, etc.**
- Rule XI : Wages and Maintenance of Crew and other expenses bearing up for and in a port of refuge, etc.**
- Rule XII : Damage to Cargo in Discharging, etc.**
- Rule XIII : Deduction from Cost of Repairs**
- Rule XIV : Temporary Repairs**
- Rule XV : Loss of Freight**
- Rule XVI : Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice**
- Rule XVII : Contributory Values**
- Rule XVIII : Damage to Ship**
- Rule XIX : Undeclared or Wrongfully Declared Cargo**
- Rule XX : Provision of Funds**
- Rule XXI : Interest on Losses made good in General Average**
- Rule XXII : Treatment of Cash Deposits**
-

The York-Antwerp Rules 1994

Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

Rule Paramount

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

Rule A

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule B

There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

A vessel is not in common peril with another vessel or vessels if by simply disconnecting from the other vessel or vessels she is in safety; but if the disconnection is itself a general average act the common maritime adventure continues.

Rule C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be admitted as general average.

Rule D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution within 12 months of the date of the termination of the common maritime adventure.

Failing such notification, or if within 12 months of a request for the same any of the parties shall fail to supply evidence in support of a notified claim, or particulars of value in respect of a contributory interest, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance or the contributory value on the basis of the information available to him, which estimate may be challenged only on the ground that it is manifestly incorrect.

Rule F

Any additional expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of affreightment and the applicable law.

The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

Rule I – Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II – Loss or Damage by Sacrifices for the Common Safety

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety,

and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III – Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average, except that no compensation shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

Rule IV – Cutting away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have previously been carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

Rule V – Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

Rule VI – Salvage Remuneration

(a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average.

Rule VII – Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII – Expenses lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be admitted as general average.

Rule IX – Cargo, Ship's Materials and Stores used for Fuel

Cargo, ship's materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be admitted as general average, but when such an allowance is made for the cost of ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

Rule X – Expenses of Port of Refuge, etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the

common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place of refuge consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date

of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Rule XI – Wages and Maintenance of Crew and other expenses bearing up for and in a port of refuge, etc.

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general

average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.

(d) The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:

(i) as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;

(ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a);

(iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average;

(iv) necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo whenever the cost of those operations is admissible as general average.

Rule XII – Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made

good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII – Deduction from Cost of Repairs

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new or old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of the construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deductions shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Rule XIV – Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been

incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV – Loss of Freight

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI – Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII – Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the

cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average or fall upon the ship by virtue of an award for special compensation under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision similar in substance.

In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute upon its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Mails, passenger's luggage, personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute in general average.

Rule XVIII – Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/ or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX – Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX – Provision of Funds

A commission of 2 percent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of masters, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average.

The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.

The cost of insuring general average disbursements shall also be admitted in general average.

Rule XXI – Interest on Losses made good in General Average

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average at the rate of 7 percent per annum, until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

Rule XXII – Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

BACK**NOTICE**

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. PGS. PTS Hoàng Văn Châu, PGS PTS Nguyễn Hồng Đàm – *Vận tải và Bảo hiểm trong Ngoại thương* – NXB Giáo dục 1997.
2. Yamaguchi – Dịch giả Bùi Bích Loan – *Hướng dẫn Thực hành Nghiệp vụ Ngoại thương hiện đại* – NXB Thông tin 1992.
3. Triệu Hồng Cẩm – *Nghiệp vụ Vận tải và Bảo hiểm trong Ngoại thương* – NXB Thống kê TP. HCM 1997, 1999.
4. KS Phạm Minh Hiền – *Giáo trình Thực hiện Nghiệp vụ Vận tải Giao nhận Bảo hiểm Hàng hóa XNK Ngoại thương Việt Nam* – Bộ Thương mại – Trường Kinh tế Trung ương 1995.
5. Hồ Trác – *Một số điểm cơ bản trong Luật Hàng hải Thương mại* – Ban Khoa học Xã hội Thành Ủy TP. HCM 1990.
6. Công ty Bảo hiểm Việt Nam Chi nhánh TP. HCM – *Một số Văn bản liên quan đến Bảo hiểm Hàng hải* (Tài liệu tham khảo lưu hành nội bộ) 2005.
7. Công ty Bảo hiểm TP. HCM – *Bảo hiểm Hàng hóa Vận chuyển đường biển* (Tài liệu tham khảo lưu hành nội bộ) 2005.
8. Tổng Công ty Bảo hiểm Việt Nam (Bảo Việt) – Công ty Bảo hiểm Thành phố – *Hướng dẫn về Bảo hiểm Hàng hóa Vận chuyển đường biển* (Tài liệu tham khảo lưu hành nội bộ) 2005.
9. Trần Du Lịch – *Kinh tế Việt Nam – Giai đoạn Kinh tế chuyển đổi* – NXB TP. HCM, Saigon Time Group (VAPEC) 1996.

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ TP. HCM
KHOA THƯƠNG MẠI - DU LỊCH
TRIỆU HỒNG CẨM, PhD

VẬN TẢI QUỐC TẾ VÀ BẢO HIỂM VẬN TẢI QUỐC TẾ

Chịu trách nhiệm xuất bản : ĐỖ THỊ PHẤN
Biên tập : TRIỆU HỒNG CẨM
Sửa bài : QUỐC TUẤN
Bìa : TẤN THÀNH

NHÀ XUẤT BẢN VĂN HÓA SÀI GÒN

Địa chỉ phát hành :
NHÀ SÁCH KINH TẾ TUẤN MINH
(Nhà sách 15 Đào Duy Từ cũ)
Địa chỉ mới : 23 Đào Duy Từ , P.5, Q.10, TP. HCM
ĐT : 08.8531424 - Mobile : 0918976920

In 1.000 cuốn, khổ 16 x 24 cm, tại Công ty XNK Ngành In TP. HCM. Số đăng ký kế hoạch xuất bản 114-2006/CXB/1-2-06/VHSG do Cục Xuất bản cấp ngày 16/02/2006. In xong và nộp lưu chiểu tháng 3/2006.



NHÀ SÁCH KINH TẾ TUẤN MINH

(NHÀ SÁCH 15 ĐÀO DUY TỬ CŨ)

ĐỊA CHỈ MỚI: 23 ĐÀO DUY TỬ

F.5, Q.10 TP. HỒ CHÍ MINH

ĐIỆN THOẠI : 08.8531424

MOBILE : 0918976920

Giá : 62.500 đ