

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

CHƯƠNG 1: VẬN TẢI TRONG NGOẠI THƯƠNG

Câu1: vận tải là gì? tại sao nói vận tải là ngành sản xuất đặc biệt?

+) Vận tải là một ngành kinh tế có mục đích của con người nhằm đáp ứng nhu cầu di chuyển trong không gian của đối tượng vận chuyển

+) Vận tải là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt:

Thứ nhất: vận tải là một ngành sản xuất vật chất vì:

* Một ngành sản xuất vật chất cần 3 yếu tố: sức lao động; công cụ lao động, đối tượng lao động. Ngành vận tải có đủ 3 yếu tố này sức lao động; công cụ lao động, là phương tiện chuyên chở, tuyến đường vận tải đối tượng chuyên chở là hành khách hàng hoá

* Sản xuất trong ngành vận tải làm tiêu hao lượng nguyên nhiên vật liệu 1 lượng hao mòn máy móc nhất định

* Đối tượng chuyên chở sau quá trình sản xuất có một sự thay đổi giá trị vật chất nhất định

Thứ hai: Vận tải là ngành sản xuất vật chất đặc biệt vì:

Quá trình trong ngành không nhằm mục đích làm thay đổi tính chất hoá lý kích thước trọng lượng của đối tượng chuyên chở. Nếu có chỉ là rủi ro

Sản phẩm của ngành vận tải không có hình dạng kích thước sản phẩm cụ thể và hai đặc tính của sản phẩm cũng khác đi: giá trị sử dụng là công dụng với người sử dụng làm thay đổi vị trí trong không gian giá trị là lượng lao động xã hội cần thiết kết tinh trong sản phẩm biểu hiện bằng tiền cước phí vận tải

* Trong ngành vận tải quá trình sản xuất và tiêu thụ không tách rời nhau

Câu2: Vai trò, tác dụng của vận tải trong nền kinh tế quốc dân?

+) Vai trò:

- Ngành giao thông vận tải là một trong những ngành kinh tế kỹ thuật quan trọng của nền kinh tế quốc dân. Một mặt ngành vận tải có nhiệm vụ phục vụ nhu cầu chuyên chở của toàn bộ nền kinh tế - xã hội, tạo ra một phần đáng kể trong thu nhập kinh tế quốc dân. Mặt khác ngành vận tải là một thị trường tiêu thụ là một thị trường tiêu thụ rất lớn sản phẩm của những ngành kinh tế kỹ thuật khác

+) tác dụng:

- Hệ thống giao thông vận tải được ví như hệ thống tuần hoàn máu trong cơ thể sống nó đảm bảo cho quá trình sản xuất và tái sản xuất của xã hội được liên tục phân bổ lại lực lượng sản xuất của nền kinh tế quốc dân

- Giao thông vận tải có tác dụng mở rộng và phát triển giao lưu văn hoá trao đổi hàng hoá với nước ngoài

- Vận tải đáp ứng nhu cầu đi lại ngày càng tăng của nhân dân góp phần nâng cao đời sống vật chất tinh thần của mọi tầng lớp nhân dân

- Vận tải góp phần khắc phục tình trạng phát triển không đồng đều giữa thành thị và nông thôn, giữa vùng đồng bằng và miền núi hải đảo

- Vận tải góp phần tăng cường khả năng quốc phòng giữ gìn an ninh xã hội và bảo vệ đất nước

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

- Vận tải góp phần tăng cường khả năng quốc phòng giữ gìn an ninh xã hội và bảo vệ đất nước

Câu 3: Khái niệm vận tải quốc tế? Tác dụng của vận tải quốc tế trong buôn bán quốc tế?

+) **Khái niệm:** Vận tải quốc tế là quá trình chuyển chở hàng hoá được tiến hành trên lãnh thổ của 2 nhiều nước mà điểm đầu và điểm cuối của quá trình vận chuyển đó nằm ở 2 quốc gia khác nhau

+) **tác dụng:**

- vận tải quốc tế góp phần thúc đẩy buôn bán quốc tế phát triển. Khối lượng buôn bán giữa 2 nước phụ thuộc vào nhiều yếu tố trong đó có yếu tố vận tải: " khối lượng hàng hoá lưu chuyển giữa 2 nước tỷ lệ thuận với tiềm năng kinh tế của hai nước và tỷ lệ nghịch với khoảng cách chuyển chở giữa hai nước đó William ". Vì chi phí vận tải chiếm một giá trị không nhỏ trong giá hàng hoá nên vận tải quốc tế phát triển làm chi phí vận tải giảm bớt thông qua đó thúc đẩy thương mại giữa hai nước

- vận tải quốc tế phát triển góp phần làm thay đổi cơ cấu hàng hoá và cơ cấu thị trường trong buôn bán quốc tế. Trước đây thương mại quốc tế chủ yếu là hàng thành phẩm có giá trị cao nay có cả hàng bán thành phẩm, nguyên liệu, hàng có giá trị thấp. Và trước đây thị trường chủ yếu là những nước láng giềng thì hiện nay vận tải quốc tế phát triển làm phạm vi thị trường được mở rộng, cự ly chuyển chở hàng hoá trung bình trong vận tải đường biển quốc tế tăng từ 3.967 hải lý năm 1985 lên 4.230 hải lý

- vận tải quốc tế có tác dụng bảo vệ tích cực hoặc làm xấu đi cán cân mậu dịch và cán cân thanh toán. Vận tải có hai chức năng: chức năng phục vụ đảm bảo nhu cầu chuyển chở hàng hoá xuất nhập khẩu của mỗi nước; chức năng kinh doanh xuất khẩu sản phẩm vận tải nhất là vận tải đường biển. Thu chi ngoại tệ trong lĩnh vực xuất nhập khẩu sản phẩm vận tải là một bộ phận quan trọng của cán cân thanh toán quốc tế. Xuất siêu sẽ góp phần cải thiện cán cân thanh toán quốc tế. Xuất siêu sẽ góp phần cải thiện cán cân thanh toán. Nhập siêu sẽ làm thâm hụt cán cân thanh toán

Câu 4: Cơ sở để phân chia trách nhiệm về vận tải trong ngoại thương. Tác dụng của việc giành được quyền vận tải?

+) **Cơ sở để phân chia trách nhiệm về vận tải trong ngoại thương là 13 điều kiện cơ sở giao hàng trong năm 2000**

+) **tác dụng:**

- bên giành được quyền vận tải có điều kiện chủ động trong chuyển chở đàm phán và kí kết hợp đồng thuê vận tải

- nếu hợp đồng ngoại thương không quy định 1 thời hạn giao hàng cụ thể chính xác thì bên giành được quyền vận tải sẽ chủ động và giao nhận hàng hoá

- khi hàng hoá được quyền chủ bằng đường biển thì việc giành được quyền cho phép sử dụng tốt lực lượng tàu buôn trong nước và nó cũng thúc đẩy các nghiệp vụ khác của ngoại thương phát triển. Điều này có nghĩa là cho phép cải thiện cán cân thanh toán của quốc gia.

- Giành được quyền vận tải góp phần nâng cao uy tín của 1 quốc gia trên thế giới

Chú ý: Có một số trường hợp không nên giành quyền vận tải:

ĐÁP ÁN MÔN VẬT TÀI

1. Dự đoán giá cước thuê tàu tăng mạnh sau khi kí kết hợp đồng
Dự đoán thấy khó trong việc thuê tàu để thực hiện hợp đồng như chuyên chở súc vật sống, hàng đông lạnh
 3. tính toán có sự chênh lệch giữa giá xuất khẩu CIF so với giá xuất khẩu FOB được đề nghị không lớn tương tự với trường hợp nhập khẩu
 4. khi ta quyết định bán hoặc mua 1 mặt hàng mà đối phương lại muốn giành quyền vận tải
 5. khi tập quán luật lệ quốc tế quy định
- Chương 2: chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển
- Câu 5: khái niệm tàu buôn? các đặc trưng của tàu buôn?**
- +) Tàu buôn là những tàu chở hàng và chở khách vì mục đích thương mại
- +) những đặc trưng kinh tế của tàu buôn:
1. tên tàu đây là một đặc trưng cần chú ý tên tàu sẽ được cho vào hồ sơ lưu trữ qua đó người ta có thể theo dõi chặt chẽ quá trình hoạt động của con tàu
 2. Căng đăng ký cảng của nước sở hữu con tàu
 3. Cờ tàu: cờ quốc tịch của tàu sẽ trở thành một phần lãnh thổ nổi trên biển của quốc gia đó Có 2 cách cắm tàu:
 - Cắm cờ thường cắm cờ của nước mà nó mang quốc tịch
 - cắm cờ phương tiện cắm cờ của nước mà nó đăng ký cắm cờ phương tiện
 4. kích thước của tàu
 - Chiều dài của tàu: gồm chiều dài toàn bộ là chiều dài từ mũi tàu đến đuôi và chiều dài của đường tiếp giáp giữa thân tàu với mặt nước khi tàu chở đầy hàng và mọi nước tối đa vào mùa hè chiều dài của tàu cho biết cảng dài bao nhiêu để neo đậu và xếp dỡ hàng hóa được an toàn
 - Chiều rộng của tàu là chỗ rộng nhất của thân tàu được đo từ bên này sang bên kia của thành tàu và được tính bằng mét . Chiều rộng của tàu cho biết khả năng tàu có thể qua được kênh đào luồng lạch có chiều rộng bao nhiêu
 5. Mớn nước là chiều cao thẳng góc từ đáy tàu lên mặt nước có 2 loại mớn nước:
 - mớn nước cấu tạo là chiều cao thấp nhất từ đáy tàu lên mặt nước khi tàu không chở hàng
 - mớn nước tối đa là chiều cao thẳng góc từ đáy tàu lên mặt nước khi tàu chở đầy hàng vào mùa hèMớn nước còn thay đổi theo mùa và vùng biển mà tàu đi qua: về mùa hè và vùng nước ngọt thì mớn nước của tàu lớn hơn
 6. Trọng lượng hay còn gọi là lượng giảm nước của tàu là trọng lượng của khối nước mà tàu chiếm chỗ tính bằng tấn dài. Trọng lượng của tàu được tính bằng cách lấy M thể tích của khối mà tàu chiếm chỗ chia cho 35
- Trọng lượng của tàu có 2 loại:
- Trọng lượng tàu không chở hàng là bằng trọng lượng của vỏ tàu máy móc trang thiết bị trên tàu, nồi hơi nước trong nồi hơi phụ tùng thuyền bộ và hành lý của họ
 - Trọng lượng tàu khi chở hàng là bằng trọng lượng tàu không chở hàng cộng với trọng lượng của dầu mỡ nước ngọt lương thực thực phẩm đồ dự trữ khác vật liệu chèn lót và trọng lượng của hàng hóa thương mại mà tàu chở được



ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

7. Trọng tải là sức chở của tàu được tính bằng tấn dài ở mức nước tối đa về mùa đông mùa hè hoặc ở vùng biển có liên quan tùy từng trường hợp. Có 2 loại trọng tải của tàu:

- Trọng tải toàn phần của tàu là bằng tổng trọng lượng hàng hoá thương mại, trọng lượng nhiên liệu, nước ngọt, lương thực thực phẩm, vật liệu chèn lót đồ dự trữ khác và phụ tùng tính bằng $DW = HD - LD$

- Trọng tải tịnh của tàu là trọng lượng hàng hóa thương mại mà tàu có thể chở được. Trọng tải tịnh của tàu chính bằng trọng tải toàn phần của tàu trừ đi trọng lượng của nhiên liệu nước ngọt lương thực thực phẩm đồ dự trữ khác và phụ tùng. Trọng tải tịnh của tàu là một đại lượng thay đổi vì nó phụ thuộc vào khối lượng nhiên liệu, nước ngọt lương thực, thực phẩm có trên tàu

8. Dung tích đăng ký của tàu là thể tích các khoảng trong khép kín trên tàu được tính bằng mét khối hoặc bằng tấn đăng ký bằng 100 hay bằng 2,83 mét khối

Có 2 loại dung tích đăng ký:

- Dung tích đăng ký toàn phần: là dung tích của các khoảng trống khép kín trên tàu tính từ bên trên cùng trở xuống trừ các khoảng trống sau: khoảng trống để chứa nước dẫn tàu, lối đi trong hầm tàu buồng vệ sinh phòng sửa chữa khối dung tích đăng ký toàn phần dùng để thống kê tàu biển chế sĩ quan thủy thủ lúc dùng để tính các loại phí như phí đăng ký

- Dung tích đăng ký tịnh là dung tích của các khoảng trống khép kín để chứa hàng trên tàu. Dung tích đăng ký tính bằng dung tích đăng ký toàn phần trừ đi dung tích các phòng ăn ở, giải trí của thuyền trưởng và thuyền viên dung tích buồng máy và buồng hoa tiêu. Dung tích đăng ký tịnh của tàu thường dùng để tính phí qua kênh đào phí cảng phí hoa tiêu

9. Dung tích chứa hàng là khả năng xếp các loại hàng hoá khác nhau trong hầm tàu của con tàu. Có hai loại dung tích chứa hàng của tàu

- Dung tích chứa hàng có ban kiện là khả năng xếp hàng có bao gói trong hầm tàu tính bằng đơn vị. Dung tích này được tính bằng cách lấy chiều dài nhân với chiều rộng và chiều cao của hầm tàu

- Dung tích chứa hàng rời là khả năng xếp các hàng rời trong hầm tàu tính bằng đơn vị. Dung tích chứa hàng rời của một con tàu bao giờ cũng lớn hơn dung tích chứa hàng bao kiện của nó từ 5- 10 % vì hàng rời cho phép tận dụng hết thể tích của các hầm tàu

10. Hệ số xếp hàng của tàu là tỷ lệ giữa dung tích chứa hàng của tàu và trọng tải tịnh của tàu. Công thức tính:

$$CL = \frac{CS(m^3 / C.ft)}{D / WCC}$$

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

11. Hệ số xếp hàng của hàng hoá là tỷ lệ giữa thể tích và trọng lượng của mặt hàng đó khi hàng đó được xếp trong hầm tàu. Hệ số xếp hàng của hàng hoá nói rõ một tấn dài của hàng hoá chiếm bao nhiêu đơn vị thể tích trong hầm tàu kể cả dung sai cho phép khi xếp. Hàng được coi là hàng nặng nếu có $SF > 40$ C.ft/tấn. Khi xếp

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

nặng xuống tàu muốn dùng hết trọng tải và dung tích của tàu thì phải chọn một hoặc nhiều mặt hàng có hệ số xếp hàng bằng hệ số xếp hàng của tàu. Nói cách khác phải xếp các mặt hàng khác nhau thoả mãn hệ phương trình:

$$X+Y$$

Trong đó:

X,Y: là trọng lượng của từng mặt hàng tương ứng

Sfx: hệ số xếp hàng của mặt hàng X

Sfy: hệ số xếp hàng của mặt hàng Y

DWCC: trọng tải tịnh của tàu

CS: dung tích chứa hàng của tàu

Câu 6: Các loại tàu buôn chở hàng?

* Phân loại theo công dụng:

- Tàu chở hàng khô: chở những mặt hàng ở thể rắn có hay không có bao bì.

Gồm những dạng sau:

1. Tàu chở hàng bách hoá: chở những mặt hàng do ngành công nghiệp sản xuất thường được đóng bao có giá trị tương đối cao

2. Tàu container: là tàu chở hàng bách hoá hiện đại có những phương tiện trang thiết bị hiện đại có trọng tải lớn tốc độ lớn hơn tàu chở hàng bách hoá thông thường rất nhiều

3. Tàu chở xà - lan: trên xà lan có container, tàu sử dụng hệ thống xếp dỡ chìm nổi bằng nước

4. Tàu chở hàng khô có khối lượng lớn: chở những mặt hàng ở thể rắn không có bao bì và có khối lượng lớn như than quặng phối phát cấu tạo có thiết bị bốc hút hàng dờ

5. Tàu chở hàng kết hợp: tàu chở hai hay nhiều mặt hàng khác nhau

- Tàu chở hàng lỏng: chuyên chở hàng ở thể lỏng không có bao bì như dầu mỏ ga hóa chất tàu có trang thiết bị hết sức hiện đại. Gồm các loại như: tàu chở dầu có 4 boong trong tải, tàu chở khí đốt thiên nhiên hoá lỏng tàu chở khí dầu hoá lỏng

* Phân loại theo cỡ tàu:

- Tàu cực lớn tàu chở dầu thô có trọng tải từ 350.000 tấn trở lên

- Tàu rất lớn là những tàu có trọng tải từ 200.000 tấn đến 350.000 tấn

- Tàu loại trung bình: là những tàu chở hàng rời và hàng bách hoá có trọng tải dưới 200.000 tấn

- Tàu loại nhỏ: là những tàu có trọng tải và dung tích đăng ký nhỏ. Tuy nhiên chỉ những tàu có dung tích từ 300 tấn trở lên mới được xếp vào danh sách đội tàu buôn của thế giới. Ngoài ra còn tàu cỡ Panamax là những tàu có chiều ngang lớn nhất có thể qua được kênh đào Panama

* Phân loại theo cỡ tàu:

- Tàu sử dụng cỡ thường

- Tàu sử dụng cỡ phương tiện

* Phân loại theo phạm vi kinh doanh



ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

- Tàu chạy biển gần là những tàu có trọng tải không lớn, thường những cảng cách nhau không xa, nhằm tập trung nguồn hàng cho các cảng chạy vòng biển xa chuyên chở

- Tàu chạy biển xa: là những tàu có trọng tải lớn thường kinh doanh đi với khoảng cách trên 4000 km

* Phân loại theo tuổi tàu:

- tàu trẻ: có tuổi nhỏ hơn 15

- tàu trung bình: từ 15- 25 tuổi

- tàu già có trên 25

- tàu rất già có tuổi trên 45

Câu 7: Khái niệm cảng biển? Chức năng của cảng biển? Nhiệm vụ biển Việt Nam?

+) Cảng biển là nơi ra vào neo đậu của tàu biển là nơi phục vụ tàu b hoả là đầu mối giao thông quan trọng của 1 nước

+) chức năng: Cảng biển có hai chức năng :

- phục vụ tàu biển cảng là nơi ra vào neo đậu của tàu là nơi cung cấp vụ đưa đón tàu ra vào lại đất cung ứng dầu mỡ nước ngọt vệ sinh sửa chữa tàu

- Phục vụ hàng hoá: cảng phải làm nhiệm vụ xếp dỡ giao nhận chuyển quản lưu kho tái chế đóng gói phân phối hàng hoá XNK. Cảng còn là nơi các thủ tục XNK là nơi bắt đầu tiếp tục hay kết thúc quá trình vận tải

+) Nhiệm vụ và quyền hạn của cảng biển Việt Nam:

- Xây dựng quy hoạch kế hoạch phát triển của cảng biển trong phạm nhiệm

- Phối hợp hoạt động của các tổ chức cơ quan thực hiện chức năng qu nước tại cảng biển

- kiểm tra giám sát việc thực hiện các quy định của pháp luật về đàu ninh toàn cảng và luồng ra vào cảng

- Phối hợp với các cơ quan thực hiện hoạt động tìm kiếm cứu nạn hoặc có ô nhiễm môi trường

- Cấp giấy phép cho tàu ra vào cảng và thực hiện yêu cầu về bắt giữ hàng hải

- Yêu cầu các cá nhân cơ quan hữu quan cung cấp các thông tin tài liệu hiện chức năng quản lý nhà nước của cảng

Câu 8: Trang thiết bị và các chỉ tiêu hoạt động cảng biển?

+) Thiết bị của cảng bao gồm:

- Trang thiết bị phục vụ tàu ra vào neo đậu gồm: cầu tàu luồn lạch kè, sóng phao trạm hoa tiêu

- Trang thiết bị phục vụ vận chuyển xếp dỡ hàng hoá gồm: cần cầu cá nâng hàng máy bơm hút hàng rời băng chuyền

- Cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ bảo quản lưu kho hàng hoá kho hàng hoá kho ngoại quan bể chứa dầu

- Hệ thống đường giao thông vận tải trong phạm vi cảng và các công của cảng như đường bộ đường sắt

- Hệ thống trang thiết bị nổi của cảng: cần cầu nổi phao nổi tàu hoả

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

- nhóm trang thiết bị khác đèn chiếu sáng thông tin liên lạc máy tính
- +) chỉ tiêu hoạt động :
 - Số lượng tàu hoặc tổng dung tích đăng ký trọng tải toàn phần ra vào cảng trong 1 năm chỉ tiêu này phản ánh mức độ nhộn nhịp của cảng
 - Số tàu biển có thể xếp dỡ hàng cùng 1 lúc
 - khối lượng hàng hoá xếp dỡ trong 1 năm
 - Mức xếp dỡ của cảng chỉ tiêu này nói lên mức độ cơ giới hoá năng suất xếp dỡ của một cảng
 - Khả năng chứa hàng hoá ở kho bãi phản ứng mức độ quy mô của cảng
 - Chi phí xếp dỡ hàng hoá cảng phí phí lai đất hoa tiêu phản ánh năng suất trình độ quản lý của cảng

Câu 9: Khái niệm tàu chợ? Phương thức thuê tàu chợ đặc điểm và trường hợp áp dụng?

- +) Khái niệm: tàu chợ là tàu chạy thường xuyên trên 1 tuyến đường nhất định ghé qua những cảng nhất định và theo một lịch trình định trước
- Phương thức thuê tàu chợ là việc chủ hàng liên hệ với chủ tàu hay đại lý của chủ tàu yêu cầu dành 1 chỗ trên tàu để chuyên chở hàng hoá từ 1 cảng này đến cảng khác

- +) Đặc điểm của phương thức thuê tàu chợ:
 - tàu chạy giữa các cảng theo 1 lịch trình công bố trước
 - chứng từ điều chỉnh các mối quan hệ trong thuê tàu chợ là vận đơn đường biển - B/L
 - khi thuê tàu chợ chủ hàng phải mặc nhiên thừa nhận những điều kiện do chủ tàu quyết định và được in sẵn vào mặt sau B/L
 - Giá cước tàu chợ gồm cả chi phí xếp dỡ do các hãng tàu quy định và được in sẵn ở bảng cước. Ưu điểm của việc này là dễ dàng đơn giản cho những chủ hàng không thông thạo. Nhược điểm của nó là cước thường cao và không mặc cả để giảm giá cước vì tàu chợ là tàu nhỏ theo 1 lịch trình định trước và không phải lúc nào cũng đầy hàng
 - Các chủ tàu thường thành lập các công hội tàu chợ hoặc công hội cước phí để không chế thị trường và nâng cao khả năng cạnh tranh

- +) Trường hợp áp dụng:
 - chủ hàng có khối lượng hàng hoá không lớn không xếp đủ một con tàu
 - Khi lịch trình của tàu phù hợp với cảng bốc và cảng dỡ hàng của chúng ta

Câu 10: Tàu chuyên? Phương thức thuê tàu chuyên các hình thức thuê tàu chuyên?

- +) Khái niệm:
 - Tàu chuyên là tàu chuyên chở hàng hoá giữa hai hay nhiều cảng theo yêu cầu của chủ hàng trên cơ sở một hợp đồng thuê tàu
 - thuê tàu chuyên là việc chủ hàng liên hệ với chủ tàu hoặc đại diện của chủ tàu yêu cầu thuê toàn bộ con tàu để chuyên chở hàng hoá từ 1 cảng hoặc nhiều cảng xếp đến 1 hay nhiều cảng dỡ
- +) Đặc điểm:

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

- tàu không chạy theo 1 lịch trình cố định như tàu chợ mà theo yêu cầu của chủ hàng
- tàu chuyên chở thường có 1 boong miệng hầm rộng để dễ dàng vận chuyển hàng hoá lên xuống
- tốc độ của tàu chuyên tương đối chậm hơn tàu chợ: từ 14-16 hải lý / giờ so với 18-20 hải lý / trên giờ của tàu chợ
- điều chỉnh mối quan hệ giữa các bên trong thuê tàu chuyên là hợp đồng thuê tàu chuyên và B/L. Trong đó C/P điều chỉnh mối quan hệ giữa người thuê tàu và người chuyên chở nhận hàng để xếp lên tàu nó sẽ điều chỉnh mối quan hệ giữa người thuê tàu và người chuyên chở với người gửi hàng với người nhận hàng
- người thuê tàu tự do thoả thuận về các điều kiện chuyên chở và giá cước trong hợp đồng thuê tàu
- giá cước trong hợp đồng thuê tàu có thể bao gồm cả chi phí xếp dỡ hoặc không là do thoả thuận của các bên
- tàu chuyên thường được dùng khi chuyên chở hàng có khối lượng lớn như than đá ngũ cốc bó xít và người thuê tàu phải có 1 khối lượng hàng hoá đủ lớn để xếp đủ một con tàu
- +) Các hình thức thuê tàu chuyên
- thuê tàu chuyên một: tức thuê tàu để chở hàng từ một cảng này đến một cảng khác
- thuê chuyên khứ hồi: tức thuê tàu chở hàng từ 1 cảng này đến một cảng khác rồi lại chở hàng từ cảng đó về cảng khởi hàng
- thuê tàu chuyên liên tục: tức là thuê tàu chở hàng từ 1 cảng này đến 1 cảng khác nhiều chuyến liên tiếp nhau
- thuê khoán chủ hàng sẽ căn cứ vào nhu cầu hàng hoá của mình để khoán cho chủ tàu chuyên chở trong 1 thời gian nhất định
- thuê bao: chủ hàng sẽ thuê toàn bộ phương tiện chuyên chở để vận chuyển hàng hoá
- thuê tàu định hạn: chủ hàng sẽ thuê tàu trong 1 khoảng thời gian để chuyên chở hàng hoá. Có 2 hình thức là thuê tàu định hạn trơn có nghĩa là chỉ thuê tàu mà không thuê sĩ quan thủy thủ trên tàu. Thuê tàu định hạn không trơn có nghĩa là thuê tàu cùng với cả sĩ quan thủy thủ trên tàu

Câu 11: khái niệm và chức năng của B/L?

- +) khái niệm: vận đơn đường biển là chứng từ chuyên chở hàng hoá do người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở cấp cho chủ hàng sau khi hàng đã được xếp lên tàu hay được nhận để xếp lên tàu
- Người cấp B/L: người chuyên chở thuyền trưởng đại lý của người chuyên chở. Ký tên ghi rõ họ tên họ tư cách pháp lý trên B/L
- Thời điểm cấp B/L: sau khi hàng hoá được xếp lên tàu hoặc sau khi hàng hoá được nhận để xếp
- Người được cấp B/L: là chủ hàng hay người giao nhận thay mặt chủ hàng
- +) Chức năng :
- Vận đơn đường biển là chứng nhận 1 hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng đường biển đã được ký kết

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

- Vận đơn đường biển là biên lai nhận hàng do người chuyên chở phát hành cho người gửi hàng

- Vận đơn đường biển là chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hoá ghi trên vận đơn. Ai có vận đơn trên tay người có quyền đòi sở hữu hàng hoá ghi trên đó. Do tính chất sở hữu nên vận đơn là một chứng từ lưu thông được, người ta có thể mua bán chuyển nhượng vận đơn

Câu 12: Thế nào là vận đơn đích danh vận đơn vô danh và vận đơn theo lệnh?

+) Vận đơn đích danh: ghi rõ tên và địa chỉ nhận hàng chỉ có người tên, địa chỉ ghi trên vận đơn mới được nhận hàng. Vận đơn không thể chuyển nhượng bằng cách ký hậu

Vận đơn đích danh phát hành khi:

- Giữ hàng từ cá nhân
- Giữ hàng quà biếu
- Giữ hàng triển lãm
- Giữ hàng từ công ty mẹ đến công ty con

+) Vận đơn theo lệnh là vận đơn trên đó không ghi rõ tên và địa chỉ người nhận hàng mà chỉ ghi chữ hay có ghi tên và địa chỉ người nhận hàng

- Các cách ký hậu để chuyển nhượng vận đơn: ký hậu đích danh: mặt sau của vận đơn gốc người ký hậu sẽ ghi rõ họ tên người hưởng lợi vận đơn và ghi rõ tên mình kí đóng dấu xác nhận

Ký hậu theo lệnh: mặt sau vận đơn thay vì việc ghi đích danh tên người hưởng lợi người ký hậu ghi theo lệnh của một người hưởng lợi nào đó

Ký hậu vô danh: người ký hậu chỉ để tên mình kí đóng dấu nhưng không ghi chuyển nhượng quyền sở hữu cho ai hoặc ghi kí hậu bỏ trống

+) Vận đơn vô danh: không ghi tên người nhận hàng hoặc ghi rõ là vô danh hoặc là vận đơn phát hành theo lệnh nhưng không ghi rõ họ tên người hưởng lợi hoặc người hưởng lợi trước đã kí hậu vô danh

Vận đơn vô danh có khả năng lưu thông lớn nhưng nhược điểm là không an toàn cho hàng hoá vì ai cầm tờ vận đơn cũng đều là chủ sở hữu hàng hoá

Câu 13: Thế nào là vận đơn đã xếp hàng, vận đơn nhận hàng để xếp?

+) Vận đơn đã xếp hàng phát hành sau khi hàng hoá được xếp lên tàu đây là bằng chứng của việc đã hoàn thành việc giao hàng như đã cam kết với người mua

+) Vận đơn nhận hàng để xếp: được phát hành sau khi người chuyên chở đã nhận hàng và cam kết sẽ xếp hàng lên tàu và người giao hàng chưa hết trách nhiệm với hàng hoá

Vận đơn nhận hàng để xếp phát hành sau khi: hàng hoá được giao cho người chuyên chở nhưng tàu chưa đến cảng hoặc đến cảng nhưng chưa đủ điều kiện xếp hàng

Bản hàng thông qua nhiều người trung gian như người giao nhận hàng hay người gom hàng

Trong việc giao nhận hàng hoá từ kho của người bán đến kho của người mua

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

Trên thực tế người mua chỉ chấp nhận vận đơn đã xếp hàng nên có 2 cách giải quyết

- Chờ cho hàng hoá được xếp lên tàu để đem vận đơn ra đổi hoặc người giữ hàng yêu cầu người cấp vận đơn ghi rõ giờ /ngày /tháng/ năm hàng hoá được xếp lên tàu vào vận đơn nhận hàng để xếp

Thay đổi các điều kiện cơ sở giao hàng: FOB thành FCA, CIF thành CPT hay CIP

Câu 14: Thế nào là vận đơn hoàn hảo? vận đơn không hoàn hảo?

+) Vận đơn hoàn hảo: không ghi chữ xấu hay ghi chữ bảo lưu của thuyền trưởng về hàng hóa và tình trạng bên ngoài của hàng hóa

Trên vận đơn ghi: Clean B/L

Không ghi của thuyền trưởng nhưng không làm ảnh hưởng đến tính thanh toán của vận đơn

Việc cấp vận đơn hoàn hảo chứng tỏ người bán đã giao hàng cho người chuyên chở với tình trạng đúng như yêu cầu của hợp đồng, và những hồng hóc sau này do người chuyên chở phải chịu trách nhiệm

+) Vận đơn không hoàn hảo: là vận đơn có ghi chữ xấu phê chữ bảo lưu hoặc ghi chữ phản đối của thuyền trưởng về hàng hóa và tình trạng bên ngoài của hàng hóa. Có cách khắc phục sau:

- Thay thế hay bổ xung hàng hóa trong trường hợp hàng hóa bị hư hỏng hay bị thiếu

- Sửa chữa hàng hóa nếu hàng hóa có thể sửa chữa được và nếu như không có hàng hóa mới để thay thế

- Lập thư đảm bảo cho phần hàng hóa bị tổn thất để có thể thanh toán cho phần hàng hoàn hảo. Lưu ý là luật pháp các nước đều chưa thừa nhận tính pháp lý của thư đảm bảo vì có thể người bán và người chuyên chở thông đồng nhau để lừa dối người mua, ngân hàng

Câu 15: Các trách nhiệm của người chuyên chở đường biển và hàng hóa ?

Trách nhiệm của người chuyên chở với hàng hóa gồm có 3 mặt sau:

- Trách nhiệm của người chuyên chở về mất mát hư hỏng của hàng hóa gọi là cơ sở trách nhiệm

- Trách nhiệm của người chuyên chở với hàng hóa về mặt không gian và thời gian, gọi là thời hạn trách nhiệm

- Số tiền tối đa và người chuyên chở phải bồi thường cho một đơn vị hàng hóa bị tổn thất trong trường hợp giá trị hàng hóa không được kê khai nên vận đơn gọi là giới hạn trách nhiệm

Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển với hàng hóa theo vận đơn được quy định 3 quy tắc trong đó trách nhiệm của người chuyên chở là khác nhau

Câu 16: Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở trong 3 quy tắc?

Cơ sở trách nhiệm là trách nhiệm của người chuyên chở với những mất mát và hư hỏng của hàng hóa

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

+) Theo quy tắc Brussels và Visby: người chuyên chở chịu trách nhiệm với những thiệt hại do mất mát hư hỏng hàng hóa khi hàng hóa còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở

+) Theo quy tắc Hamburg: người chuyên chở chịu trách nhiệm về thiệt hại do mất mát hư hỏng với hàng hóa và chậm giao hàng gây ra khi hàng hóa còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở

- Hàng được coi là chậm giao nếu như không được giao ở cảng dỡ hàng trong thời hạn quy định trong hợp đồng chuyên chở hàng hóa còn nếu không được quy định cụ thể thì là một khoảng thời gian hợp lý đòi hỏi 1 người chuyên chở cần phải giao có tính đến hoàn cảnh sự việc

- Hàng hóa sẽ được coi là mất mát trong trường hợp không được giao như trong thời gian 60 ngày liên tục kể từ ngày hết thời hạn giao hàng

Trách nhiệm cụ thể :

+) Theo Brussels người chuyên chở có các trách nhiệm:

Trước lúc bắt đầu hình thành người chuyên chở phải có được một sự cẩn mẫn hợp lý để cung cấp con tàu có đủ điều kiện đi biển tức là: Thứ nhất tàu phải bền chắc kín nước chịu được gió trong điều kiện bình thường. Thứ hai tàu phải thích hợp cho việc chuyên chở hàng hóa các bộ phận dùng để chuyên chở hàng hóa phải thích hợp cho việc chuyên chở. Thứ ba tàu được cung ứng đầy đủ nhiên liệu và biên chế đủ thủy thủ. Người chuyên chở không phải chịu trách nhiệm nếu anh ta chứng minh được rằng anh ta đã cẩn mẫn hợp lý để cung cấp tàu có đủ khả năng để đi biển và anh ta chịu trách nhiệm chỉ khi người gửi hàng chứng minh được điều ngược lại.

Trách nhiệm thương mại của người chuyên chở: người chuyên chở sẽ phải tiến hành 1 cách thích hợp và cẩn mẫn việc xếp dịch chuyên, sắp xếp, chuyên chở, coi giữ, chăm sóc, và giữ những hàng hóa được chuyên chở. Trong đó thích hợp nghĩa là hàng hóa phải sử dụng dụng cụ để xếp dỡ và bảo quản. Cẩn thận người chuyên chở không phạm phải sơ suất phải xếp hàng theo đúng sơ đồ xếp hàng, dỡ hàng theo đúng quy trình kỹ thuật.

Cung cấp vận đơn

+) Theo Hamburg: Không quy định rõ những trách nhiệm của người chuyên chở mà trách nhiệm của người chuyên chở được dựa trên nguyên tắc suy đoán lỗi: Khi có rủi ro trách nhiệm của người chuyên chở được dựa trên nguyên tắc suy đoán lỗi: khi có rủi ro tổn thất với hàng hóa thì người chuyên chở được coi là có người có lỗi; người chuyên chở nếu muốn thoát trách nhiệm anh ta phải chứng minh rằng bản thân mình không có lỗi hoặc anh ta đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết hợp lý để ngăn ngừa mọi tổn thất xảy ra.

Các trường hợp miễn trách

+ Theo Brussels có 17 miễn trách cho người chuyên chở:

- Hành vi sơ xuất hay khuyết điểm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hay người giúp việc cho người chuyên chở trong thuật đi biển và quản trị tàu.

- Cháy trừ khi do lỗi lầm thực sự hay cố ý của người chuyên chở.

- Tai họa đi biển, là những trường hợp bất khả kháng trên biển của người chuyên chở hay đại lý của người chuyên chở đã tìm mọi cách để khắc phục nhưng không được.

ĐÁP ÁN MÔN VẬT TÀI

-
- Thiên tai: Động đất, núi lửa, sét đánh.
 - Hành động do chiến tranh, hậu quả của chiến tranh.
 - Hành động thù địch của dân chúng.
 - Tầy và hàng hóa bị cầm giữ, bị cấu trúc do lệnh của vua chúa, lệnh của chính quyền, lệnh của tòa án.
 - Hạn chế về thủ tục kiểm dịch.
 - Đình công, cấm xưởng hay lao động bị ngưng trệ vì bất cứ nguyên nhân nào, xảy ra toàn bộ hay cục bộ.
 - Hành vi hay thiếu sót của chủ hàng, đại lý hay đại diện của chủ hàng.
 - Do cấu hay cố ý cấu sinh mạng hoặc tài sản trên biển.
 - Hao hụt về trọng lượng; số lượng hao hụt do nội tỳ, ngoại tỳ hoặc bản chất của hàng hóa (nội tỳ, ngoại tỳ là những khiếm khuyết của hàng hóa có thể do công nghệ chế biến sản xuất, cung ứng nguyên vật liệu để sản xuất).
 - Bao bì không đầy đủ (là do bì xấu không phù hợp với hàng hóa và vận chuyển hàng hóa).
 - Ký mã hiệu không đầy đủ hoặc là sai.
 - Do ẩn tì của tàu với những sự cần mẫn hợp lý mà vẫn không phát hiện ra được (ẩn tỳ của tàu là những khiếm khuyết của tàu mà không tìm thấy, không phát hiện được bằng khả năng thông thường của con người; nội tỳ của tàu là những hư hại mang tính bản chất của tàu).
 - Mọi nguyên nhân khác không phải do lỗi thực sự hay cố ý của người chuyên chở, của đại lý người chuyên chở. Nhưng trách nhiệm chứng minh lỗi thuộc về người chủ hàng.
 - Theo I Lamburg: Xóa bỏ hầu hết các miễn trách, chỉ giữ lại 1 trường hợp duy nhất là cháy. Và trách nhiệm chứng minh lỗi thuộc về người chuyên chở, như vậy là hợp lý vì anh ta là người đi theo hàng hóa, chứng kiến trực tiếp mọi chuyện.

Câu 17: Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở theo 3 quy tắc?

Thời hạn trách nhiệm là thời gian và không gian mà người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về hư hỏng của hàng hóa.

+ Theo Brusels: Người chuyên chở chịu trách nhiệm về hàng hóa kể từ khi hàng hóa được xếp lên tàu ở cảng đi cho đến khi hàng hóa được dỡ xuống tàu tại cảng đến (tackle to tackle - móc cầu của tàu khi móc vào kiện hàng ở cảng đi cho đến khi móc cầu của tàu rời khỏi kiện hàng ở cảng đến) trong điều kiện hàng hóa được đặt xuống một cách an toàn.

+ Theo Hamburg: Người chuyên chở chịu trách nhiệm về hàng hóa từ khi nhận hàng ở cảng xếp cho đến khi giao song hàng hóa ở cảng dỡ hàng quy định. Cụ thể đã nhận hàng khi anh ta nhận hàng từ một trong những người gửi hàng, người thấy mặt người gửi hàng hoặc cơ quan có thẩm quyền hoặc người thứ 3 mà theo luật lệ của cảng đó hàng phải nhận từ tay người đó; đã giao hàng khi giao hàng cho một trong những người sau đây: Người nhận hàng hoặc khi người chuyên chở đã đặt hàng hóa dưới sự định đoạt của người nhận hàng phù hợp với hợp đồng, luật lệ, tập quán cảng hoặc khi người chuyên chở giao cho cơ quan có thẩm quyền, người thứ ba mà theo

ĐÁP ÁN PHẦN VẬN TẢI

luật lệ, qui định tại cảng đó thì hàng phải giao cho người đó, như vậy thời hạn trách nhiệm đã được mở rộng hơn so với Brussels.

Câu 18: Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở theo 3 quy tắc?

Giới hạn trách nhiệm là số tiền tối đa mà người chuyên chở phải bồi thường cho một tổn thất trong trách nhiệm, giá trị hàng hóa không được kê khai trong vận đơn hay chứng từ vận tải. Nếu giá trị hàng hóa được kê khai thì sẽ bồi thường theo giá trị kê khai một khi tổn thất xảy ra trừ trường hợp chủ hàng chứng minh được rằng giá trị thực tế của hàng hóa lớn hơn giá trị kê khai thì sẽ bồi thường theo giá trị hợp đồng.

+ Theo Brussels: giới hạn trách nhiệm là một số tiền không vượt qua 100 bảng anh cho 1 kiện hàng hoặc 1 đơn vị hàng hóa. Hiện nay, Anh quy định 200 bảng/kiện hàng; Mỹ quy định 500\$/ kiện hàng.

+ Theo Visby: giới hạn trách nhiệm là một số tiền không vượt quá 10.000 Franc vàng cho 1 kiện hàng hoặc 1 đơn vị hàng hóa; hay 30 Franc vàng/kg gồm cả bì tùy theo cách nào có lợi cho chủ hàng. (Franc vàng có 65,5mg vàng độ nguyên chất 900/1000)

Visby đã đưa vào cách tính đơn vị hàng hóa bồi thường khi hàng hóa được chở trong container hoặc công cụ vận tải tương tự. Visby qui định: nếu có kê khai trên vận đơn các bao gói, kiện nhỏ đóng trong container thì các bao gói, kiện nhỏ đó được tính là đơn vị để bồi thường; nếu không kê khai B/L thì tất cả container chỉ được tính là 1 đơn vị hàng hóa để bồi thường.

Nghị định thư SDR quy định 666,675 SDR/ đơn vị hàng hóa hoặc 2 SDR/kg hàng hóa cả bì, chủ hàng được lựa chọn cách tính tùy theo cách nào có lợi cho chủ hàng.

+ Theo Hamburg: Giới hạn trách nhiệm là 835 SDR/ đơn vị hàng hóa hoặc 2,5 SDR/kg hàng hóa cả bì tùy theo cách tính nào có lợi.

Quốc gia nào không phải là thành viên của IMF và luật quốc gia không cho phép sử dụng SDR thì có thể sử dụng đơn vị monetary unit - MU để tính giới hạn trách nhiệm. Cụ thể 12.500 MU/kiện hoặc 37,5 MU/kg hàng hóa cả bao bì, tùy chủ hàng lựa chọn, 1MU có 65,5 mg/vàng với độ nguyên chất 900/1000.

Việc tính số lượng kiện hay đơn vị hàng hóa bồi thường khi hàng hóa đóng trong container và công cụ chuyên chở tương tự, giống như Brussels, Visby.

Điểm tiến bộ là nếu bản thân vỏ container hoặc công cụ vận chuyển tương tự mà không thuộc sở hữu của người chuyên chở hoặc không do người chuyên chở cung cấp thì sẽ được tính là một đơn vị hàng hóa bồi thường trong trường hợp bị mất mát hoặc hư hỏng.

Câu 19: Phạm vi áp dụng của quy tắc Brussels, Visby, Hamburg?

- Công ước Brussels được áp dụng cho tất cả các vận đơn phát hành tại nước tham gia công ước.

- Nghị định thư Visby được áp dụng cho mọi vận đơn liên quan đến việc chuyển chở hàng hóa giữa các cảng của 2 nước khác nhau trong các trường hợp:

+ Vận đơn được cấp ở 1 nước tham gia công ước.

+ Hàng hóa được chuyển chở từ 1 cảng của một nước tham gia công ước.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

- + Hợp đồng hay vận đơn có dẫn chiếu tới công ước hoặc luật lệ quốc gia chấp nhận công ước làm nguồn luật điều chỉnh.
- Công ước Hamburg áp dụng cho tất cả các hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển giữa 2 nước khi:
 - + Cảng bốc hay cảng dỡ hàng nằm ở nước tham gia công ước.
 - + 1 trong các cảng dỡ hàng lựa chọn qui định trong hợp đồng chuyên chở hàng hóa là cảng dỡ hàng thực tế, là cảng thuộc nước tham gia công ước.
 - + Vận đơn hoặc chứng từ khác là chứng nhận cho chuyên chở hàng hóa bằng đường biển được phát hành từ 1 nước tham gia công ước.
 - Vận đơn hay hợp đồng có phần dẫn chiếu đến công ước hoặc pháp luật của quốc gia chấp nhận công ước làm nguồn luật điều chỉnh.

Câu 20: Thủ tục thông báo tổn thất theo quy tắc Brussels, Visby, Hamburg?

Thông báo tổn thất là thủ tục thông báo bằng văn bản của người nhận hàng trong đó nói rõ tình trạng tổn thất của hàng hóa để gửi cho người chuyên chở trong một khoảng thời gian nhất định để bảo lưu quyền khiếu nại với người chuyên chở.

- + Đối với tổn thất rõ rệt:
 - Tổn thất rõ rệt là những tổn thất có thể nhìn thấy được bằng mắt thường như vỡ, bao bì rách. Người nhận hàng lập biên bản dỡ hàng (Cargo outturn report - COR) do cảng và nguyên nhân lập biên bản đó ghi rõ tên hàng, số vận đơn và trình trạng tổn thất của hàng hóa, phải có chữ ký của thuyền trưởng trong thời hạn sau:
 - Trước hoặc vào lúc giao hàng, theo quy tắc Brussels, Visby.
 - Không muộn hơn ngày làm việc sau ngày giao hàng cho người nhận hàng theo quy tắc Hamburg.
 - + Đối với tổn thất là không rõ rệt:
 - Tổn thất không rõ rệt là những tổn thất khó phát hiện được bằng mắt thường hay những nghi ngờ có tổn thất. Trong trường hợp này phải thông báo tổn thất bằng cách gửi một thư dự kháng (Letter of reservation) cho người chuyên chở hoặc đại lý của người chuyên chở trong thời gian:
 - 3 ngày kể từ ngày giao hàng, theo quy tắc Brussels và Visby.
 - 15 ngày liên tục kể từ ngày giao hàng cho người nhận theo quy tắc Hamburg.

Câu 21: Khiếu nại với người chuyên chở?

- + Người có quyền khiếu nại là người cầm vận đơn một cách hợp pháp, gồm có:
 - Người giao, nhận hàng hóa.
 - Người cầm vận đơn
 - Người bảo hiểm, theo nguyên tắc thế quyền.
- + Hồ sơ khiếu nại bao gồm:
 - Vận đơn hoàn hảo đã xếp.
 - Hóa đơn thương mại.
 - Phiếu đóng gói.
 - Biên bản kế toán nhận hàng với tàu, có ghi rõ số lượng hàng hóa, thừa thiếu so với hóa đơn thương mại.
 - Giấy chứng nhận hàng thiếu.

ĐÁP ÁN MÔN VẬT TÀI

- Biên bản đổ vỡ và hư hỏng.
 - Thư dự kháng.
 - Biên bản giám định.
 - Giấy tờ khác để chứng minh lỗi của người chuyên chở.
- Tùy tình trạng đổ vỡ khác nhau mà người khiếu nại lập hồ sơ nhằm đảm bảo người chuyên chở sẽ bồi thường.
- + Thời hạn khiếu nại:
 - Theo Brussels là 1 năm kể từ ngày giao hàng và kể từ ngày hàng hóa đáng lẽ được giao.
 - Theo Visby là 1 năm kể từ ngày giao hàng và kể từ ngày hàng hóa đáng lẽ được giao, ngoài ra hai bên có thể thỏa thuận để kéo dài thêm.
 - Theo Hamburg là 2 năm kể từ ngày giao hàng và kể từ ngày hàng hóa đáng lẽ được giao.

Câu 22: Điều khoản về tàu trong hợp đồng thuê tàu chuyên?

Trong hợp đồng thuê tàu phải ghi rõ:

- Tên tàu, quốc tịch.
- Số hiệu của tàu
- Tuổi tàu
- Cấp hạng của tàu
- Trọng tải tịnh trọng tải toàn phần
- Dung tích đăng ký, dung tích toàn phần, dung tích chứa hàng.
- Trang thiết bị trên tàu
- Số lượng thuyền viên.

Người chuyên chở thường muốn được giữ quyền thay thế con tàu bằng 1 con tàu khác, nhưng khi thay chủ tàu phải báo trước và đảm bảo con tàu thay thế đó có những đặc điểm kỹ thuật tương tự như tàu đã quy định trong hợp đồng.

Câu 23: Điều khoản về hàng hóa trong hợp đồng thuê tàu chuyên?

Trong hợp đồng phải ghi rõ:

- Tên hàng
- Loại bao bì
- Số lượng hàng hóa: ghi cụ thể hoặc ghi theo dung sai.

Tỷ lệ dung sai là do thuyền trưởng công bố vì vậy: Nếu không đủ hàng để xếp thì chủ hàng vẫn phải trả cước phí không. Nếu đủ hàng mà không chuyên chở hết thì chủ hàng có quyền khiếu nại, đòi hỏi bồi thường những chi phí phát sinh liên quan đến việc tàu bỏ hàng lại.

Câu 23: Điều khoản về thời hạn tàu đến cảng xếp hàng trong hợp đồng thuê tàu chuyên?

- Thời hạn tàu đến cảng xếp hàng nhận hàng để chở theo quy định của hợp đồng, gồm có tàu phải đến đúng thời hạn, địa điểm và trong tư thế sẵn sàng nhận hàng để xếp.

- Có 2 cách quy định: Là 1 ngày cụ thể

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

Là 1 khoảng thời gian

- Nếu tàu đến trước hạn thời hạn qui định thì chủ hàng không buộc phải giao hàng và không phải chịu một chi phí nào hết. Còn nếu chấp nhận giao sớm thì rủi ro xảy ra do lỗi của người giao hàng thì người giao hàng phải chịu và tương tự với người chuyên chở.

- Nếu tàu đến sau thời hạn quy định thì chủ hàng có quyền hủy hợp đồng chuyên chở, ngày cuối cùng của thời hạn cũng là ngày hủy hợp đồng (cancelling date). Thực tế chủ hàng có hủy hợp đồng hay không còn tùy thuộc vào thời hạn của hợp đồng thương mại, thời hạn của L/C.

- Có thể ký hợp đồng theo điều kiện:

+ Prompt: Tàu sẽ đến cảng xếp hàng vài 3 ngày sau khi ký kết hợp đồng.

+ Promptissimo: Tàu sẽ đến cảng xếp hàng ngay trong ngày ký hợp đồng.

+ Spot prompt: Tàu sẽ đến cảng vài giờ sau khi ký hợp đồng.

- Tàu được coi là đến cảng khi thỏa mãn 2 điều kiện sau:

+ Tàu đã cập vào cầu cảng qui định hoặc đã đến vùng thương mại của cảng quy định.

+ Tàu đã sẵn sàng mọi đặc điểm kỹ thuật cho việc xếp hàng.

+ Tàu đã trao thông báo sẵn sàng xếp dỡ - Nor, notice of readiness - cho người thuê tàu hay người gửi hàng 1 cách thích hợp.

Câu 24: Quy định về cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng trong hợp đồng thuê tàu?

- Quy định cụ thể cảng nào, cầu cảng số mấy. Trong trường hợp qui định nhiều cảng xếp, cảng bốc thì phải qui định thêm thứ tự địa lý của cảng xếp, cảng bốc.

- Cảng xếp dỡ hàng luôn phải là cảng an toàn: an toàn hàng hải là phải có độ sâu phù hợp để cho tàu ra vào an toàn và luôn nổi an toàn về chính trị là phải không có chiến tranh, chiến sự xảy ra.

- Để mở rộng quyền hạn của mình về cảng xếp dỡ hàng hóa, chủ tàu thường đưa thêm vào hợp đồng câu "hoặc nơi nào gần đây mà tàu có thể đến được một cách an toàn và luôn luôn đậu nổi" vào hợp đồng thì chủ hàng nên thương lượng gạch bỏ đoạn này khi ký kết hợp đồng.

Câu 25: Quy định về chi phí xếp dỡ hàng hóa trong hợp đồng thuê tàu chuyên?

- Có một số cách qui định chi phí xếp dỡ hàng:

+ Theo điều kiện tàu chở (liner terms) tức là chi phí xếp dỡ thuộc về người chuyên chở nên không qui định mức thưởng phạt xếp dỡ nhanh chậm.

+ Miễn cả chi phí xếp và dỡ cho người chuyên chở (FIO), người thuê tàu phải chịu cả 2 chi phí này, còn 2 chi phí khác là sắp xếp và san cào thì cần qui định cụ thể hơn.

+ Miễn chi phí xếp hàng cho người chuyên chở (FO) nhưng anh ta phải chịu chi phí xếp hàng ở cảng đến.

- Việc lựa chọn điều kiện chi phí xếp, dỡ nào trong hợp đồng thuê tàu chuyên trước hết phải phụ thuộc vào điều kiện cơ sở giao hàng trong hợp đồng mua bán ngoại thương.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

- Mục đích của việc lựa chọn:
- Tránh phải trả chi phí xếp dỡ 2 lần cho người chuyên chở.
- Tránh trả cước phí không thuộc trách nhiệm của mình.
- Thuận lợi cho việc tổ chức xếp dỡ hàng ở cảng nước ngoài.
- Tiết kiệm ngoại tệ.

Câu 26: Điều khoản cước phí và thanh toán cước phí trong hợp đồng thuê tàu?

Mức cước là số tiền mà người thuê tàu phải trả cho người chuyên chở cho việc vận chuyển hàng hóa hoặc dịch vụ liên quan đến vận chuyển.

Người thuê tàu và người chuyên chở thỏa thuận với nhau những nội dung:

- Mức cước tính cho 1 đơn vị hàng hóa.
- Đồng tiền tính cước.
- Đơn vị tính cước tùy theo tính chất của hàng.
- Số lượng hàng hóa tính cước: Có thể là 1 số lượng thực ở cảng đi thể hiện trên vận đơn hoặc 1 số lượng thực giao ở cảng đến.
- Thời gian để thanh toán cước phí:
- + Cước phí trả trước được thanh toán tại cảng xếp hàng sau khi người chuyên chở phát hành vận đơn hoặc sau 1 vài ngày.
- + Cước phí trả sau: 1) Cước phí thanh toán vào lúc bắt đầu dỡ hàng; 2) cước phí được thanh toán cùng lúc với việc dỡ hàng; 3) cước phí được thanh toán sau khi dỡ hàng; 4) cước phí được giao khi hàng hóa được giao thực sự và đúng đắn.
- + Thực tế là cước phí được trả 1 phần tại cảng xếp hàng, 1 phần ở cảng dỡ hàng và phần còn lại sau khi đã thực sự dỡ xong.

Câu 27. Trình bày các nội dung thưởng phạt xếp dỡ trong hợp đồng thuê tàu?

- + Thời gian xếp dỡ:
- Thời gian xếp dỡ có thể qui định là 1 số ngày cụ thể.
- Thời gian xếp dỡ có thể qui định bằng mức xếp dỡ cho toàn tàu hoặc cho từng mảng trong 1 đơn vị thời gian.
- Quy định theo tập quán của cảng: Quy định như thế là rất chung chung như cảng nhanh cảng tốt, nhanh như tàu có thể giao và nhận. Khi áp dụng cần xem xét mức xếp dỡ của cảng là bao nhiêu, và khi áp dụng cách này thì không chú ý đến chế độ thưởng phạt xếp dỡ.
- + Đơn vị tính thời gian xếp dỡ
- Ngày liên tục bao gồm cả ngày thứ bảy, chủ nhật, ngày lễ.
- Ngày làm việc: Không gồm ngày thứ bảy, chủ nhật, ngày lễ.
- Ngày làm việc 24 giờ: Nghĩa là cứ đủ 24 tiếng làm việc liên tục thì tính là 1 ngày kể cả ngày hay đêm.
- Ngày làm việc thời tiết tốt: Có 2 cách qui định 1) WWDSHEXEU là ngày tốt trời làm việc 24 tiếng liên tục không tính chủ nhật ngày lễ dù có làm hay không; 2) WWDSHEXUU là ngày tốt trời làm việc 24 tiếng liên tục không kể chủ nhật và ngày lễ trừ khi có làm.

ĐÁP ÁN MÔR VẬN TẢI

- + Mốc tính thời gian xếp hàng là 1 khoảng thời gian kể từ khi trao NOR và chấp nhận: người gửi hàng chỉ chấp nhận NOR khi có 3 điều kiện sau:
 - Tàu đã cập vào vùng hoặc cầu cảng theo đúng qui định của hợp đồng.
 - Tàu đã làm xong thủ tục vào cảng.
 - Trang thiết bị xếp dỡ hạm quầy hàng đã sẵn sàng để xếp dỡ.
- + Thường phạt xếp dỡ nhanh chậm:
 - Thường xếp dỡ nhanh là khoản tiền mà chủ tàu phải trả cho người thuê tàu khi thời gian xếp dỡ nhanh hơn thời gian qui định trong hợp đồng.
 - Mức thưởng bằng tiền phạt xếp dỡ chậm.
 - Số tiền thưởng bằng mức tiền thưởng x thời gian được thưởng.
 - Thời gian được thưởng: Cho toàn bộ thời gian tiết kiệm được kể cả chủ nhật ngày lễ hoặc chỉ thường cho thời gian làm việc tiết kiệm được.
 - Phạt xếp dỡ chậm: Người thuê tàu phải trả cho người chuyên chở một số tiền vì thời gian xếp dỡ chậm hơn so với qui định trong hợp đồng.
 - Nguyên tắc phạt: Bằng 2 lần thưởng, và đã phạt thì luôn bị phạt dù là chủ nhật và ngày lễ.
 - Thời gian thưởng phạt dựa vào bảng tính thời gian xếp dỡ.

Câu 28: Trường hợp hai tàu đâm nhau cùng có lỗi?

Trường hợp 2 tàu đâm nhau cùng có lỗi thì việc phân chia trách nhiệm là theo trách nhiệm chéo; Người chủ tàu A sẽ bồi thường cho chủ hàng B và chủ hàng B sẽ bồi thường cho chủ tàu A; người chủ tàu B sẽ bồi thường cho chủ hàng A để chủ hàng A bồi thường cho chủ tàu A.

Chương 3: Chuyên chở hàng hóa bằng container

Câu 29: Các định nghĩa về Cont, các loại cont?

Định nghĩa container: là một công cụ chứa hàng, hình khối hộp chữ nhật bằng gỗ hoặc bằng kim loại, có kích thước tiêu chuẩn hóa dùng được nhiều lần và có sức chứa lớn. Theo ISO container là một công cụ vận tải chứa hàng có những đặc điểm sau:

1. Có hình dáng cố định & bền chắc để sử dụng được nhiều lần.
2. Có cấu tạo đặc biệt để thuận lợi cho việc chuyên chở bằng một hoặc nhiều phương thức vận tải.
3. Có thiết bị riêng để xếp xếp, thay đổi từ công cụ vận tải này sang công cụ vận tải khác.
4. Có cấu tạo đặc biệt để thuận tiện cho việc nhồi hàng vào và rút hàng ra.
5. Có dung tích không nhỏ hơn 1m³.

Chú ý:

- * Container không phải là bao bì tuy nó có chức năng của bao bì.
- * Không phải là công cụ vận tải, được sử dụng độc lập với công cụ vận tải như máy bay, tàu hỏa

Các loại Container:

1. Căn cứ vào vật liệu chế tạo Container.

* Container bằng thép

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

- * Container bằng nhôm
- * Container bằng gỗ cao phân tử
- 2. Căn cứ vào đặc điểm Container:
 - * Container mở đỉnh
 - * Container mở sườn
 - * Container lạnh
 - * Container bảo ôn
- 3. Căn cứ vào kích thước: 6 loại chính: 1A, B, C, D, E, F.

1A	1C
Dài 40 feet = 12190 mm ²	Dài 20 feet = 6055 mm ²
Rộng = cao = 8 feet = 2435mm ²	Rộng, cao = 8 feet
Trọng tải tịnh/ toàn bộ: 27/30	18/20
Dung tích = 61m ³	30,5m ³ (20 feet = 1TEU)
- 4. Căn cứ theo công dụng:
 - * Container chở hàng bách hóa
 - * Container Chở hàng lỏng
 - * Container chở hàng rời khô
 - * Container đặc biệt

Câu 30: Các giai đoạn phát triển Container?

- Có thể chia làm 3 hoặc 4 giai đoạn:
- Nếu chia làm 3 giai đoạn: 1920 - 1955; 1956 - 1966; 1967 - nay.
- Nếu chia làm 4 giai đoạn: 1920 - 1955; 1956 - 1966; 1967 - 1980; 1981 - nay.
1. Giai đoạn 1920 - 1955:
- * 1921: Container bắt đầu được sử dụng trong vận tải đường sắt ở Mỹ.
 - * 1929: Được sử dụng trong vận tải đường sắt ở Anh và Châu Âu.
 - * 1933: ở Châu Âu thành lập văn phòng vận tải Container để quản lý vận tải bằng đường sắt.
 - * Trong chiến tranh thế giới 2 Container phát triển khá nhanh ở Mỹ, hải quan Mỹ dùng connese box để vận chuyển vũ khí, quân trang.
 - * Đến 1950 Mỹ có 100.000 connese box.
 - * Container chủ yếu được sử dụng trong giai đoạn này là Container loại nhỏ (sức chở tối đa 5T, dung tích chứa hàng 1-3m³, và được sử dụng trong vận tải đường sắt nội địa.
2. Giai đoạn 1956-1966:
- * Là thời kỳ bắt đầu cách mạng Container hóa.
 - * áp dụng ngày càng nhiều Container loại lớn theo tiêu chuẩn ISO.
 - * Mở rộng chuyên chở Container thời gian vận tải quốc tế.
 - * Bắt đầu xuất hiện tàu chở Container.
 - * 1956 tàu chở Container đầu tiên ra đời.
 - * 1958 Mỹ có 137.000.
 - * 1960 Châu Âu có 280.000 Container.

ĐÁP ÁN MỞI VẬN TẢI

- * 1961 xuất hiện một số tuyến chuyên chở Container đầu tiên giữa New York - Los Angeles - Sanfrancisco.
- * 1966 hình thành tuyến chuyên chở Container Quốc tế bắt đầu từ USA đến châu Âu (What)
- 3. Giai đoạn 1967 đến nay.
 - * áp dụng phổ biến các Container loại lớn theo tiêu chuẩn ISO.
 - * Nhiều nước đã hình thành hệ thống vận tải Container của mình.
 - * Sử dụng các loại công cụ vận tải, thiết bị xếp dỡ chuyên dùng cho Container, cải tạo và xây dựng mới các cảng, ga Container.
 - * Hình thành các tuyến đường biển, đường sắt, ô tô phục vụ chuyên chở Container trong nội địa và trên thế giới.
 - * 1967: ISO thông qua tiêu chuẩn hóa đầu tiên lên vận chuyển Container loại lớn.
 - * 12/1967 ở Châu Âu hình thành công ty CQT - Interecotainer có trụ sở tại Brussels phụ trách chuyên chở bằng container.
 - * 1972: Tàu chuyên dụng chở Container ra đời.
 - * 1977: Trên thế giới hình thành 38 tuyến vận tải Container nối Mỹ với 100 cảng trên thế giới.
 - * Từ 1980 trở đi tốc độ phát triển vận tải Container tăng 10% một năm, có những nước ở Châu Á có tốc độ phát triển vận tải Container 15%/năm.
 - * 1987: Đường biển vận tải được 65 triệu TEU
 - * 1990: Đường biển vận tải được 84 triệu TEU
 - * Khối lượng hàng hóa đi qua các cảng lớn trên thế giới:
 - Rotterdam: 3,6 triệu TEU
 - Hamburg: 2
 - Cảng của Mỹ 12
 - Sài gòn: 0,2
 - Hải phòng: 0,15, tổng cảng Việt Nam 0,7
 - Sing: 10
 - Hồng kông: 6,3
 - Cobê: 2,6

Câu 31: Công cụ vận chuyển xếp dỡ Container trong vận tải đường biển:

1. Công cụ vận chuyển Container trong vận tải đường biển.

Công cụ vận chuyển Container trong vận tải đường biển là tàu chở Container.

Trong thực tế, chúng ta gặp các loại Container sau:

 - * Tàu bán Container (semi container ship): Là tàu vừa chuyên chở hàng hóa bao gói thông thường vừa có thể chuyên chở một số lượng container nhất định.
 - * Tàu container kiểu tổ ong (full cellular container ship): là tàu có cấu tạo nhiều hầm giống như tổ ong, để chứa container. Trên bong cảng có thể chở được 2-3 lớp container. Tàu có cần cầu chuyên dụng để phục vụ xếp dỡ container lên xuống tàu.

ĐÁP ÁN MÔR VẬN TẢI

* tàu container kiểu LO - LO (lift on lift off container ship): Là tàu chuyên dụng để chở container.

Phương pháp xếp dỡ container lên xuống bằng cần cầu của tàu hoặc của cảng theo chiều thẳng đứng là "nâng lên, đặt xuống".

* Tàu container kiểu RO-RO (roll on - roll off container ship): là tàu có cấu tạo nhiều boong có hệ thống cầu dẫn nghiêng, phương pháp xếp dỡ container lên tàu = máy kéo và giá xe container (chassis) theo chiều nằm ngang thông qua hệ thống cửa mũi tàu, dũi tàu hoặc mạn tàu.

* Tàu container kiểu LASH (lighter aboard ship) là tàu chở một số xà lan, mỗi xà lan có trọng tải trung bình khoảng 300 - 1000T.

Xà lan có thể chở các loại hàng hóa thông thường hoặc chở container có chứa hàng.

Tàu LASH được gọi là tàu mẹ (Mother ship)

Xà lan được gọi là tàu con.

Xà lan chứa container được xếp dỡ lên xuống tàu mẹ theo cách nói Hoat on - Hoat off.

Những tàu chở container có cấu tạo không phải tổ ong được gọi chung là none cellular container ship.

2. Công cụ xếp dỡ container trong vận tải đường biển.

* Căn cứ vào công dụng ta chia làm 3 nhóm.

- Công cụ xếp dỡ container lên xuống tàu các loại cần cầu container cỡ lớn. Việt nam dùng: Cần cầu giàn; là loại cần cầu hiện đại nhất có năng suất 40 TEU/ h, có thể nâng 80 tấn/lần. Cần cầu khung.

- Công cụ xếp dỡ container tại các kho bãi container (container yard/ container depot): như các cần cầu tự hành, cần cầu chạy trên ray, xe nâng, máy kéo, giá xe container.

- Công cụ xếp dỡ phục vụ việc xếp dỡ ra vào container tại trạm nhận trả hàng (container freight station = CFS) như xe nâng cỡ nhỏ (Fork lift) có trọng tải lớn, có thể chống container lên 4,5 lần.

Câu 32: Thế nào là CD (Container depot), CFS, CY, ICD (inland clearance depot), TEU;

1. Container Yard, CY: Bãi container: là nơi tiến hành giao nhận bảo quản container có hàng vào container rỗng thường được bố trí tiếp giáp với bến container. Diện tích CY phải rất lớn, tùy theo số lượng và chiều dài của các bến container.

2. Container Freight Station CFS: Trạm giao nhận và đóng gói hàng lẻ, là nơi tiến hành để xếp vào container và tiếp tục chuyển chở, hoặc dỡ hàng ra khỏi container để giao cho người nhận hàng. CFS thường được xây dựng ngoài phạm vi của cảng.

3. Container Depot: CD: Trạm container: là nơi giao nhận, bảo quản hàng hóa và bảo quản container, đồng thời tiến hành các nghiệp vụ sửa chữa container. Trạm container còn là nơi tiến hành các thủ tục hải quan, kiểm tra hàng hóa xuất nhập khẩu.

4. Inland clearance depot: ICD: Trạm hải quan trong nội địa. Tất cả các trạm container được bố trí nằm sâu trong nội địa thì được gọi là ICD (cảng kho). Việt nam

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

gọi ICD là cảng thông quan nội địa, Giá làm, hàng hóa nhập về có thể đem về ICD để dỡ và kiểm tra mà không cần phải kiểm tra ngay tại cảng.

5. TEU = 20 feet, là một container loại IC.

Câu 33: Thế nào là hàng nguyên (FCL) và giao hàng nguyên (FCLIFCL)?

Hàng nguyên: (FCL; Full container load); là những lô hàng có khối lượng lớn đủ để trong một hoặc nhiều container, thường chỉ có 1 người gửi và 1 người nhận.

Giao hàng nguyên: (FCL/FCL) bao gồm các bước sau:

1. Chủ hàng sau khi đã đóng đầy hàng vào container thì giao nguyên container đã kẹp chì cho người vận tải tại bãi container của cảng đi (CY).

2. Người chuyên chở bằng chi phí của mình phải xếp lên tàu và vận chuyển đến cảng.

3. Người chuyên chở chỉ phí của mình phải dỡ container và mang về CY của cảng đến.

4. Người chuyên chở giao container còn niêm phong cho người nhận.

Chú ý: Địa điểm giao hàng: Chủ hàng giao cho người vận tải, người vận tải đại diện cho người mua CY/CY. Những chi phí đóng vào container và dỡ hàng ra khỏi container do chủ hàng chịu.

Câu 34: Thế nào là hàng lẻ: (LCL) và giao hàng lẻ (LCL/LCL)?

Hàng lẻ: Less than container load, LCL: Là những lô hàng nhỏ không đủ đóng trong một container hoặc là lô hàng lớn nhưng có nhiều chủ hàng;

Giao hàng lẻ: (LCL/LCL) gồm các bước sau:

1. Chủ hàng lẻ giao hàng cho người chuyên chở hoặc người gom hàng tại CFS (trạm giao nhận đóng gói hàng lẻ) của cảng đi.

2. Người chuyên chở chỉ phí của mình đóng hàng vào container, niêm phong kẹp chì.

3. Người chuyên chở bằng chi phí của mình xếp container lên tàu và chuyên chở nơi đến.

4. Người chuyên chở bằng chi phí của mình dỡ container khỏi tàu và đưa đến CFSS của người chuyên chở hoặc cảng đến.

5. Người chuyên chở dỡ hàng ra khỏi container và giao cho người nhận hàng.

Chú ý:

- Địa điểm giao hàng là CFS.

- Người chuyên chở chịu nhiều chi phí khác nhau: Chi phí, gói, dỡ hàng khỏi container.

- Để tạo điều kiện thuận lợi cho người chủ hàng cũng như người chuyên chở người giao nhận đứng ra kinh doanh gửi hàng lẻ = container, được gọi là người gom hàng (constitutor). Họ tập hợp những lô hàng lẻ của nhiều chủ hàng thành lô hàng hỗn hợp (consolidation/groupage) đóng vào container và tiến hành tổ chức chuyên chở theo phương pháp FCL/FCL.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

Câu 35: Thế nào là nhận lẻ giao nguyên (LCL/FCL) và nhận nguyên, giao lẻ (FCL/LCL) trong vận tải container?

Nhận lẻ giao nguyên: (LCL/FCL) (CFS/CY)

1. Chủ hàng lẻ giao hàng cho người chuyên chở tại CFS của cảng đi.
2. Người chuyên chở bằng chi phí của mình đóng hàng vào container, niêm phong kẹp chì.
3. Người chuyên chở bằng chi phí của mình xếp container lên tàu và chuyên chở đến nơi đến.
4. Người chuyên chở bằng chi phí của mình dỡ container khỏi tàu và đưa tới CY của cảng đến.

5. Người chuyên chở giao container còn niêm phong kẹp chì cho người nhận.

Chú ý: Địa điểm giao hàng là CY. Chi phí đóng hàng vào container do người chuyên chở chịu. Chi phí dỡ hàng khỏi container do người chuyên chở chịu.

Câu 36: Các phương pháp giao hàng bằng container? Hãy giải thích các khái niệm FCL/FCL, FCL/LCL, LCL/LCL, LCL/FCL?

LCL/FCL: Phương pháp nhận lẻ giao nguyên.

Câu 37: Khi mua bán hàng đóng trong container có thể sử dụng các điều kiện thương mại Quốc tế FOB, CIF được không? tại sao?

* Các điều kiện FOB, CIF có điểm giao hàng là lan can tàu (điểm phân chia trách nhiệm, điểm di chuyển quyền sở hữu hàng hóa).

* Còn trong vận chuyển container thì điểm giao hàng là CY hay CFS. Như vậy, giao hàng container với các điều kiện FOB, CIF là không phù hợp vì điểm giao hàng thực tế với điểm giao hàng trong hợp đồng là khác nhau.

* Trách nhiệm trong hợp đồng và trong thực tế của người bán và người mua là khác nhau.

Trong thực tế ở Việt Nam đa số các công ty XNK lại dùng container trong các điều kiện giao nhận FOB, CIF. Như vậy trong trường hợp có tổn thất trong các đoạn giữa lan can tàu với CY hoặc CFS không được bồi thường, thậm chí cả bảo hiểm.

Trong bảo hiểm người tra chỉ bảo hiểm khi có lợi ích bảo hiểm nghĩa là có quyền sở hữu hàng hóa bị tổn thất nhưng trong giai đoạn giữa lan can tàu và CY, CFS thì người mua chưa có quyền sở hữu hàng hóa trong khi đó người bán đã giao hàng cho người vận chuyển rồi. Vậy phải dùng các điều kiện:

FCA thay cho FOB

CPT thay cho CFR

CIP thay cho CIF

Câu 38: Các loại cước phí và phụ phí trong chuyên chở hàng hóa bằng container?

Các loại cước phí: cước phí là khoản tiền mà chủ hàng trả cho người vận tải bao gồm cả phụ phí.

Cước FAK (Freight all kind) cước tính chung cho mọi loại hàng hóa:

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

* Là loại cước trong đó quy định tất cả các loại hàng hóa xếp trong container được tính theo một mức cước như nhau. Đây là việc đơn giản hóa việc tính cước.

* Đơn vị tính cước có thể là trọng lượng hoặc số lượng.

* Ưu điểm: Đơn giản trong việc tính toán tiền cước.

* Nhược: Những hàng hóa có giá trị thấp sẽ bị thiệt do đó phải tính toán mọi biện pháp nhằm sử dụng tối đa trọng tải và dung tích của container.

Cước CBR (commodity box rate).

* Là cước tính theo cấp hạng mặt hàng xếp trong container.

* Đơn vị tính cước là container nhưng áp dụng cho một số mặt hàng xác định và có quy định trọng lượng hàng hóa tối đa cho mỗi loại container.

Cước TVC:

* Là cước tính theo khối lượng container chuyên chở mức cước giảm dần khi khối lượng tăng.

* Là hình thức giảm giá cho chủ hàng nhằm khuyến khích họ giành nhiều hàng hóa cho chủ tàu.

* Cước này áp dụng cho những hợp đồng có khối lượng lớn.

* TEU: tương tự cước theo 1 container. VD: 500\$/container.

* FCL: Cước hàng nguyên.

* LCL rate: Cước hàng lẻ = FCL rate LCL service charge.

* Cước chuyên chở hàng hóa trên chặng đường chính.

* Cước chuyên chở hàng hóa trên chặng đường phụ.

Các loại phụ phí: phụ phí là những phí liên quan đến dịch vụ container.

- THC (terminal handling charge): Chi phí bến bãi, Việt Nam chưa thu phụ phí này.

- LCT service charge: phụ phí dịch vụ hàng lẻ.

- Phụ phí nâng container lên, đặt container xuống (up and down removal)

- Phụ phí giao hàng lẻ (break bulk cargo)

- Bak: phụ phí dấu (B)

- Phụ phí đo đóng yên tăng giá (yen).

- Phụ phí VD(B/L, fee)

- Phụ phí vận chuyển đường bộ

- Phụ phí lưu kho lưu bãi

- Tiền phạt đọng container.

Câu 39: Tiền phạt đọng container. Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở áp dụng cho container?

Tiền phạt đọng container: là khoản tiền mà chủ hàng phải trả cho người chuyên chở do việc để hàng trong container quá lâu so với thời hạn quy định.

Tiền phạt đọng quy định của ICD Gia Lâm.

Đối với hàng nhập khẩu sau 1 ngày tính tiền phạt đọng.

Đối với hàng xuất khẩu: sau 3 ngày tính tiền phạt đọng.

Container 20: Phạt \$2/ngày trong vòng 5 ngày đối với container có hàng.

Phạt \$1,5/ngày trong vòng 5 ngày đối với container không hàng.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

Container 40: phạt \$3/container/ngày trong vòng 5 ngày đối với container có hàng.

Phạt \$/container/ngày trong vòng 5 ngày đối với container không có hàng.

Từ ngày 1 tới 6 đến ngày 31 phạt gấp 2 lần.

Từ ngày 32 trở đi phạt gấp 4 lần.

Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở áp dụng cho container.

Quy tắc Hague không điều chỉnh Vận tải = container.

Hague - Visby và Hamburg đều đề cập đến vận chuyển = container.

* Hàng hóa đóng trong container đồng thời có kê khai B/L gồm bao nhiêu kiện hàng thì mỗi kiện hàng đó được coi là đơn vị để tính giới hạn trách nhiệm.

* Nếu không liệt kê số lượng hàng hóa trong container trong B/L thì chỉ coi số lượng hàng hóa đó là 1 đơn vị 1 kiện.

* Quy tắc Hamburg còn quy định thêm nếu container bị mất mã container ấy không do người chuyên chở cung cấp container ấy cũng được coi là 1 kiện (1 đơn vị).

Câu 40: Hiệu quả của vận tải đối với người vận tải và chủ hàng?

Hiệu quả của vận tải container đối với người vận tải:

* Giảm thời gian xếp dỡ dẫn đến tăng vòng quay của phương tiện vận tải.

* Giảm chi phí đầu tư mua sắm phương tiện vận tải công cụ xếp dỡ.

* Giảm giá thành vận tải do giảm chi phí xếp dỡ, làm hàng, chi phí làm hàng trong vận tải không dùng container lớn hơn 50% giá chi phí làm hàng vận tải dùng container 15% giá.

* Giảm nhẹ được trách nhiệm đối với tổn thất hàng hóa và đỡ phải giải quyết khiếu nại bồi thường tổn thất đối với chủ hàng.

* Tạo điều kiện thuận lợi cho việc truyền tải.

Hiệu quả của vận tải container với chủ hàng.

* Giảm cước phí.

* Giảm chi phí bảo bì

* Bảo vệ hàng hóa an toàn hơn

* Rút ngắn thời gian lưu thông của hàng hóa làm cho dòng vốn quay vòng nhanh hơn.

* Tiết kiệm phí bảo hiểm

Điều kiện để nâng cao hiệu quả của việc chuyên chở hàng hóa bằng container.

* Có nguồn hàng lớn ổn định và tương đối cân bằng giữa 2 chiều chuyên chở thích hợp với chuyên chở bằng container (cả kinh tế và kỹ thuật).

* Có cơ sở vật chất kỹ thuật đồng bộ và hiện đại, khai thác có hiệu quả các cơ sở vật chất đó.

* Phải có mô hình tổ chức quản lý tiên tiến.

Chương 4: Gom hàng và vận tải đa phương thức.

Câu 41: Gom hàng và lợi ích của gom hàng?

1. Gom hàng:

* Là việc tập hợp những lô hàng nhỏ (lẻ từ những người gửi hàng thành những lô hàng lớn (nguyên) để gửi đi cho các người nhận ở nơi đến.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

- * Mục đích: Giảm chi phí vận tải và tăng khả năng của phương tiện vận tải.
- * Trình tự gom hàng:
 - Người gom hàng nhận gửi những lô hàng lẻ của người gửi tại CFS.
 - Người gom hàng tập hợp lại thành lô hàng nguyên, kiểm tra hải quan và đóng vào container tại CFS.
 - Người gom hàng này gửi vào các container này bằng phương thức vận tải khác nhau (đường biển, đường sắt, đường hàng không...) cho đại lý của mình tại nơi đến.
 - Đại lý của người gom hàng tại nơi đến nhận được các container này, dỡ hàng ra và giao cho người nhận tại CFS ở nơi đến. Các chứng từ liên quan:
 - + House B/L: (Vận đơn gom hàng) người gom hàng giao cho người gửi hàng.
 - + Master B/L: (Vận đơn chủ) (Hay airway bill): người chuyên chở giao cho người gom hàng.
 - + Delivery order: (Lệnh giao hàng) dùng khi không chấp house B/L mà cấp vận đơn chung chủ. Từng người nhận cầm lệnh giao hàng xuống kho để lĩnh hàng.
- 2. Lợi ích của việc gom hàng.
 - * Đối với người gửi hàng:
 - Được hưởng cước phí ít hơn nếu như ta trực tiếp giao dịch với người vận tải.
 - Chủ hàng cảm thấy thuận tiện hơn khi làm việc với người gom hàng mà có khả năng vận tải đi suốt từ cửa đến cửa hơn là giao dịch với người vận tải mà không có khả năng đi suốt (các hãng chỉ kinh doanh trên một vài tuyến đường nhất định).
 - Người gom hàng thường cung cấp các dịch vụ vận tải từ cửa đến cửa và dịch vụ phân phối mà các hãng tàu thường không làm.
 - * Đối với người chuyên chở:
 - Tiết kiệm được giấy tờ chi phí và thời gian do phải giải quyết các lô hàng lẻ.
 - Tận dụng hết khả năng chuyên chở vì người gom hàng đã đóng đầy container.
 - Không sợ các chủ hàng lẻ không trả tiền cước.
 - * Đối với người gom hàng: Được hưởng chênh lệch về cước phí mà họ phải trả cho người vận chuyển (cước hàng nguyên) và tiền mà họ thu được các người gửi (hưởng thấp hơn cước hàng lẻ để khuyến khích người gửi).

Câu 42: Khái niệm, đặc điểm của vận tải đa phương thức?

1. Khái niệm: Vận tải ĐPT (multimodal/com/intermodal transport) là một phương thức vận tải, trong đó hàng hóa được chuyển bằng hai hay nhiều phương thức vận tải khác nhau, trên cơ sở một chứng từ vận tải, một chế độ trách nhiệm và chỉ một người chịu trách nhiệm về hàng hóa trong suốt quá trình chuyên chở từ một địa điểm nhận hàng để chở ở nước này đến một địa điểm giao hàng ở nước khác.

2. Đặc điểm:

- * Có ít nhất 2 phương thức vận tải tham gia.
- * Trong hành trình vận tải ĐPT chỉ sử dụng một chứng từ, có thể là:
 - Chứng từ vận tải ĐPT (multimodal transport document)
 - Vận đơn vận tải (ĐPT) (multimodal transport B/L).
 - Vận đơn vận tải liên hợp (Combined transport B/L)
 - B/L for Combined Transport Shipment or port to port Shipment.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

* trong hành trình vận tải ĐPT có một người chịu trách nhiệm về hàng hóa trước người gửi đồ là người kinh doanh vận tải ĐPT (multimodal transport spectator MTO). MTO phải chịu trách nhiệm về hàng hóa kể từ khi MTO đã nhận được hàng hóa để chờ tại nơi đi cho đến khi đã giao xong hàng cho người nhận ở nơi đến.

* MTO chịu trách nhiệm đối với hàng hóa theo một chế độ trách nhiệm nhất định: Chế độ trách nhiệm thống nhất hoặc chế độ trách nhiệm từng chặng tùy theo sự thỏa thuận của 2 bên.

- Chế độ trách nhiệm thống nhất (Uniform liability system)

- Chế độ trách nhiệm từng chặng (Network liability system)

* MTO không nhất thiết phải vận tải mà có thể thuê người khác.

* Vận tải ĐPT thường sử dụng các công cụ vận tải như container, pallet. Chú ý nếu trong một hành trình, hàng hóa cũng được vận chuyển hai hay nhiều phương thức vận tải nhưng lại sử dụng hai hay nhiều chế độ trách nhiệm của các phương thức vận tải thì đó không phải là vận tải ĐPT mà vận tải đứt đoạn.

Câu 43: Thế nào là chế độ trách nhiệm thống nhất (Uniform liability system) và chế độ trách nhiệm từng chặng (network liability system):

Chế độ trách nhiệm thống nhất: Tức là trên chặng đường vận tải ĐPT đó chỉ sử dụng một công ước, một quy định. Một chế độ trách nhiệm chỉ có một cơ sở trách nhiệm. Chế độ trách nhiệm từng chặng: là trong hành trình vận tải ĐPT ấy sử dụng nhiều chế độ trách nhiệm, nhiều quy ước, luật lệ khác nhau quy định trách nhiệm của người chuyên chở.

Nếu áp dụng chế độ trách nhiệm từng chặng khi có tổn thất sẽ có hai trường hợp xảy ra.

* Biết được tổn thất đã xảy ra ở chặng vận chuyển nào đó thì sẽ áp dụng chế độ trách nhiệm của PTVT tương ứng.

* Không xác định được tổn thất đã xảy ra ở chặng nào trong trường hợp này hai bên phải thỏa thuận trong hợp đồng vận tải ĐPT (hay quy định sẵn lượng chứng từ vận tải ĐPT) là sẽ áp dụng chế độ trách nhiệm của phương thức vận tải nào, luật lệ quy tắc nào?

Câu 44: Các hình thức vận tải đa phương thức:

Vận tải đa phương thức là sự kết hợp các phương thức vận tải với nhau để đem lại hiệu quả kinh tế vận tải theo hệ thống nhất định.

* Vận tải kết hợp vận tải đường biển và vận tải hàng không (SEA/AIR)

- Đây là kiểu kết hợp giữa tính kinh tế của vận tải đường biển và tốc độ vận tải hàng không.

- Hình thức này được dùng để chuyên chở những hàng hóa có giá trị cao như đồ điện, điện tử và các hàng hóa có tính thời vụ chợ như quần áo, đồ chơi.

- Được dùng phổ biến trên thế giới đặc biệt từ Viễn Đông đi Châu Âu.

* Vận tải kết hợp vận tải hàng không và vận tải đường bộ (AIR/ROAD)

- Dịch vụ nhân và giao (pick up and delivery) của vận tải đường bộ thường gắn liền với vận tải hàng không.

- Được sử dụng chủ yếu ở Mỹ và từ Mỹ đi các nước khác.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

-
- * Vận tải kết hợp vận tải đường sắt và vận tải ô tô (RAH/ROAD)
 - Đây là sự kết hợp giữa tính an toàn và tốc độ của vận tải đường sắt với tính cơ động của vận tải ô tô.
 - Phương pháp này được áp dụng đầu tiên ở Mỹ và Châu Âu.
 - * Vận tải đường sắt/ đường bộ/ vận tải nội thủy - vận tải biển - vận tải đường sắt/ đường sắt/ đường bộ/ nội thủy (RAH, ROAD AND - WATERWAY SEA - ROAD/INLAND WATERWAY).
 - Thường được dùng khi hàng hóa vận chuyển bằng đường biển từ một nước này sang nước khác.
 - Các phương thức vận tải đường bộ, đường sắt, được sử dụng để chuyên chở hàng hóa từ một cái giữu trong nội địa nước đi ra cảng và từ cảng của nước đến về các trung tâm tiêu thụ ở trong nội địa.
 - * Land bridge (cầu lục địa) từ là cái gì thức sca-rail/road-sca. Trên thế giới có hai loại hệ thống Land bridge lớn.
 - Giữa Châu Âu hay Trung Đông, Viên đông qua lãnh thổ của các nước thuộc Liên Xô cũ. Sử dụng hệ thống vận tải container bằng đường sắt xuyên xuất.
 - Giữa Châu Âu và Viên đông qua lãnh thổ của Mỹ. Từ năm 1990 hình thành tuyến mới Viên Đông - Mexico qua bờ biển phía Tây của Mỹ.
 - * Mini-Bridge:
 - Từ cảng (nước xuất khẩu) đến cảng (nước nhập khẩu) qua đường bộ hay đường sắt đến thành phố cảng của nước nhập khẩu.
 - Được sử dụng để chuyên chở hàng hóa giữa Mỹ và các nước Viên Đông, giữa Mỹ và Châu Âu, giữa Mỹ và Astralia.
 - * Micro-bridge: Giống như mini-bridge, chỉ khác hành trình không phải là thành cảng mà là trung tâm công nghiệp, trung tâm thương mại nội địa.
 - Thấy tuần:
 - a. Căn cứ vào hành trình có:
 - * Door to door (từ nước phát triển sang nước phát triển)
 - * Door to CY (CFS) (từ nước phát triển sang nước đang phát triển)
 - * CY (CFS) to door (đang phát triển sang nước phát triển)
 - * CY (CFS) to CY (CFS) (đang phát triển sang nước đang phát triển)
 - b. Căn cứ vào các phương thức tham gia:
 - * Sea/air: nhanh hơn vận tải biển rẻ hơn vận tải máy bay.
 - * Air/truck: tốc độ cao + linh hoạt.
 - * Mini bridge (sea/rail): cái gì là đoạn đường sắt, đường biển là chính.
 - * Land bridge (sea/road/sea): Cầu lục địa.
 - * Seatrail (rail/sea/rail)
-

Câu 45: Hiệu quả của vận tải ĐPT:

Hiệu quả của vận tải ĐPT là tổng hợp của nhiều ưu điểm, lợi ích của việc chuyên chở hàng hóa bằng container của việc gom hàng và của phương pháp vận chuyển đi suốt (through transport)

- * Lợi ích của việc vận chuyển hàng hóa bằng container.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

- * Lợi ích của việc gom hàng
- * Cái gì đây
 - Tạo ra đầu mối duy nhất trong việc vận chuyển từ cửa đến cửa.
 - Giảm thời gian tiêu phí ở các điểm chuyển tải.
 - Tăng nhanh thời gian giao hàng.
 - Giảm chi phí vận tải.
 - Đơn giản hóa chứng từ và thủ tục.
 - Tạo điều kiện tốt hơn để sử dụng phương tiện vận tải, xếp dỡ, cơ sở hạ tầng, tiếp nhận công nghệ vận tải mới và quản lý hiệu quả quá trình lưu thông vận tải.
 - Vận tải DPT tạo ra dịch vụ mới, góp phần giải quyết công ăn việc làm cho xã hội.

Câu 46: Khái niệm và các loại MTO.

Khái niệm về MTO:

Theo công ước của liên hợp quốc về vận tải DPT 1980: MTO là bất kỳ người nào, tự mình hay thông qua một người khác ký kết một hợp đồng vận tải DPT và hoạt động như là một bên chính (principal), chứ không phải là đại lý, người gửi hàng hoặc những người chuyên chở tham gia vận tải DPT và chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng vận tải đa phương thức.

Các loại MTO:

1. MTO có tàu: Ra đời đầu tiên: VO-MTO (vessel operating MTO) do các chủ tàu là người MTO không sở hữu, kinh doanh và khai thác tàu biển. Loại này có thể là những người sau đây cung cấp dịch vụ:

- a) Chủ sở hữu một trong các phương tiện sau: Hàng hàng không công ty vận tải ô tô người kinh doanh vận tải đường sắt.
- b) MTO chuyên nghiệp: Không có cái gì: Thường là người giao nhận, người gom hàng, người cung cấp dịch vụ vận tải từ cửa tới cửa, những người kinh doanh dịch vụ vận tải: xếp dỡ, kho hàng.

Tham khảo:

MTO không có tàu có thể gồm:

- * Chủ sở hữu một trong các phương tiện vận tải khác không phải là tàu biển nhưng lại cung cấp dịch vụ vận tải di suốt.
- * Người kinh doanh những dịch vụ liên quan đến vận tải như bốc dỡ, lưu trữ.
- * Những người chuyên chở công cộng không có tàu (non vessel operating common carrier NVOCC).
- * Người giao nhận (Freight Forwarder) (MTO chuyên nghiệp)

Câu 47: Trách nhiệm của LHQ đối với hàng hóa.

Theo công ước của UN (LHQ)

Cơ sở trách nhiệm:

- MTO phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát hay do hư hỏng của hàng hóa, cũng như chậm giao hàng nếu như có gây ra mất mát, hư hỏng hay chậm giao hàng xảy ra.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

- Chậm giao hàng hóa xảy ra khi hàng hóa không được giao trong kỳ hạn đã thỏa thuận. Nếu không qui định thời gian cụ thể thì MTO phải giao trong một thời gian hợp lý mà một MTO phải giao sau khi đã tính đến hoàn cảnh của sự việc. Sau 90 ngày kể từ ngày hết hạn giao hàng mà MTO chưa giao hàng thì coi như hàng bị mất.

Thời hạn trách nhiệm (period of responsibility): Giống Hamburg.

Giới hạn trách nhiệm (limit of liability):

- Nếu có vận tải đường thủy là 920 SDR/kiện hay 2,75 SDR/kg khi hàng hóa cả bị bị mất.

- Nếu không vận tải đường thủy thì là 8,33 SDR/kg.

- Giao hàng: Giới hạn trách nhiệm bằng 2, số tiền vận chuyển nhưng không lớn hơn tổng số tiền cước trả cho tàu.

- Khi hàng vận tải bằng container, trailer, pallet cũng có quy định:

+ Nếu hàng hóa có kê khai số bao kiện trong vận đơn thì kiện hàng đó được coi là một đơn vị để áp dụng giới hạn trách nhiệm.

+ Nếu không kê khai số kiện trong vận đơn thì cả container được coi là một đơn vị.

+ Nếu bản thân container bị mất mà container đó không thuộc sở hữu MTO hay không do MTO cung cấp thì cả container được coi là một kiện (1 đơn vị) để để tính.

Theo qui tắc của UNDTC/ICC:

- Cơ sở trách nhiệm: Miễn trách nhiệm cho MTO theo một số trường hợp:

+ Lỗi hành vận.

+ Thiệt hại do cháy, trừ khi cháy do MTO cố ý gây ra.

- Giới hạn trách nhiệm:

Giới hạn trách nhiệm của MTO là 666,67 SDR/kiện (DV) hay 2 SDR/kg khi hàng hóa cả bị bị mất. Hiện nay chỉ áp dụng bản qui tắc (theo ý muốn) vì công ước chưa có hiệu lực. Nếu không muốn áp dụng thì có thể áp dụng chế độ trách nhiệm từng chặng.

Câu 48: Thông báo tổn thất và khiếu nại đối với MTO.

1. thông báo tổn thất:

a/ Với tổn thất rõ rệt:

- Phải gửi thông báo bằng văn bản cho MTO không muộn hơn ngày làm việc sau ngày giao hàng cho người nhận.

- Thông báo phải kèm theo văn bản đối tịch (có sự tham gia chứng kiến của các bên và xác nhận).

b/ Với tổn thất không rõ rệt.

- Người nhận phải gửi thông báo tổn thất cho MTO trong vòng 6 ngày liên tục sau ngày hàng được giao cho mình.

c/ Với chậm giao hàng:

- Thông báo phải gửi hàng trong vòng 60 ngày liên tục sau ngày hàng hóa được giao cho người nhận hay sau ngày người nhận được thông báo đã giao hàng.

- Nếu không có thông báo tổn thất gửi cho MTO trong những thời hạn trên thì việc giao hàng của MTO được coi là phù hợp với mô tả của vận tải DPT.

d/ Khiếu nại với MTO:

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

Hồ sơ khiếu nại bao gồm:

- Vận đơn vận tải DPT
 - Chứng từ vận tải DPT
 - Chứng từ hóa đơn
 - Biên bản giám định
- Chứng minh có tổn thất xảy ra
- Chứng minh giá trị của tổn thất

Thời hạn gửi bộ hồ sơ là 6 tháng (theo công ước) và 9 tháng 9theo bản qui tắc) kể từ ngày giao hàng hóa đáng lẽ phải được giao cho người nhận. Thời gian để giải quyết tranh chấp (thủ lý vụ việc) là 2 năm.

Câu 49: Nội dung của chứng từ Vận tải DPT.

1. Tính chất chung của hàng hóa, những kí mã hiệu chính để nhận dạng hàng hóa. Tính chất nguy hiểm của hàng hóa nếu có, số lượng kiện, trọng lượng cả bì và những chi tiết khác do người cung cấp.
2. Tình trạng bên ngoài của hàng hóa.
3. Tên và trụ sở kinh doanh chính của MTO.
4. Tên người gửi hàng.
5. Tên người nhận hàng, nếu do người gửi hàng chỉ định.
6. Ngày và nơi mà MTO nhận hàng để chở.
7. Nơi giao hàng.
8. Ngày và thời gian giao hàng nếu có thỏa thuận giữa các bên.
9. Chứng từ vận tải DPT lưu thông được hay không lưu thông được.
10. Ngày và nơi cấp chứng từ vận tải DPT.
11. Chữ ký của MTO hay người được MTO ủy quyền.
12. Tiền cước cho mỗi phương thức Vận tải nếu có thỏa thuận hay tiền cước do người nhận trả
13. Hành trình vận tải DPT, các phương thức vận tải tham gia và nơi chuyển tải.
15. Mọi chi tiết khác mà các bên thỏa thuận đưa vào nếu không trái với luật lệ của nước mà ở đó chứng từ vận tải DPT được cấp.

Thầy Tuấn:

Chư có chứng từ nào được chính thức áp dụng chung cho các nước trên thế giới.

1. COMBLDOC (Combined Transport Document): Chứng từ vận tải liên hợp do BIMCO ban hành, mục đích là để cho các chủ tàu sử dụng khi tổ chức vận tải DPT.
 2. MULTIDOC (Multimodal Transport Doc): Chứng từ vận tải do UNCTAD, mục đích để công ước về vận tải DPT năm 80 nhanh chóng có hiệu lực, Nội dung của chứng từ phù hợp với nội dung của Công ước.
 3. FBL (FIATA combined transport BL): Vận đơn vận tải liên hợp IATA, (FIATA: liên đoàn quốc tế của các hiệp hội giao nhận), là chứng từ do FIATA ban hành, mục đích để người giao nhận, người gom hàng khi tổ chức gom hàng hay vận tải DPT
 4. Bill of lading for Combined Transport Shipment on port to port shipment.
- Thêm:
- Đặc điểm của vận tải DPT:
1. Nhiều phương thức tham gia (trong một hành trình)

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

2. Một chứng từ duy nhất

3. Một hợp đồng duy nhất

4. Một người chịu trách nhiệm cho hàng hóa: người tổ chức Vận tải DPT.

Nguyên nhân ra đời:

1. Do phải hoàn thiện khâu phân phối vật chất (vì vận chuyển hàng hóa từ nơi này tới nơi khác)

2. Do vận tải container phát triển (đầu tiên từ đường biển) -> bị ùn tắc container ở các cầu cảng -> mất cân đối giữa các phương thức -> cần kết hợp các phương thức vận tải biển với các phương thức vận tải khác.

3. Do nhu cầu vận tải từ "cửa" đến "cửa": XNK phải tham gia vào vận chuyển -> liên kết các phương thức vận tải khác.

4. Các phương tiện thông tin rất phát triển:

Do liên kết nên tạo thành hành trình thống nhất -> những người tổ chức ĐPT xuất hiện từ đó xuất hiện vận tải DPT.

Chương V: Chuyên chở hàng hóa ngoại phương bằng đường sắt

Câu 50: Điều kiện và cách gửi hàng (Chuyên chở bằng đường sắt)

1. Phương pháp gửi hàng:

- Gửi hàng chuyên toa: Nếu có khối lượng lớn đủ xếp trên một toa.

- Gửi hàng lẻ: Nếu khối lượng hàng hóa nhỏ, không đủ xếp trên một toa.

2. Điều kiện gửi hàng:

- Hàng hóa phải giữ theo lô tức là hàng hóa được chuyên chở theo một giấy gửi hàng của một người gửi và cùng một người nhận, cùng một ga đi một ga đến, một kỳ hạn chuyên chở và cùng một thời gian nhận lĩnh.

- Khi hàng hóa đó không thuộc diện cấm lưu thông.

- Có thể xếp dỡ bằng phương tiện mà đường sắt đang có.

- Chủ hàng phải làm đủ các qui định trong giấy gửi hàng.

- Đơn vị hàng lẻ:

+ Nếu kiện dài quá 3,5m thì chủ hàng phải làm thủ tục xin phép và được chấp nhận.

+ Nếu hàng có trọng lượng quá 300kg/kiện hay có thể tích 2m³ trở lên thì phải có sự đồng ý của giám đốc.

- Đối với hàng nguyên toa, hàng hóa không thể quá dài, quá rộng, nếu là hàng nguy hiểm thì phải có sự đồng ý của bên đường sắt.

Câu 51: Giấy gửi hàng.

1. Khái niệm: Giấy gửi hàng là bằng chứng quan trọng nhất của vận tải đường sắt, là bằng chứng về hoạt động vận tải giữa chủ hàng và bên đường sắt, để từ khi nhà ga đã ký và đóng dấu vào giấy gửi hàng ở ga gửi thì hoạt động đã được ký kết -> bên đường sắt chịu trách nhiệm đối với hàng hóa.

Đường sắt chịu trách nhiệm hàng hóa cho đến ga đến và được giao cho người nhận hàng -> có chức năng là biên lai nhận hàng.

2. Nội dung của giấy gửi hàng: gồm 2 phần.

- Phần do chủ hàng điền:

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

+ Tên hàng, ký mã hiệu hàng hóa, loại bao bì, số lượng bao kiện, trọng lượng, thể tích của hàng hóa.

+ Ga đi, ga đến.

+ Tên người gửi hàng, nhận hàng.

+ Ký tên và đóng dấu.

- Phần đo đường sắt điển:

+ Ghi chép về số toa xe.

+ Ghi chép về cước phí và tạp chí.

+ Đóng dấu ghi ngày tháng nhận hàng.

Thông thường giấy gửi hàng gồm 5 bản:

- Chủ hàng giữ 2 bản: 1 bản giữ lại, 1 bản cho người nhận.

- Đường sắt giữ 3 bản: 2 bản giữ lại, 1 bản gửi theo hàng.

Câu 52: Kỳ hạn chuyển chở:

- Sau khi nhận hàng để chuyển chở, đường sắt có trách nhiệm chuyển chở hàng hóa an toàn, nguyên vẹn và đúng kỳ hạn chuyển chở.

- Kỳ hạn chuyển chở là thời hạn đường sắt hoàn thành việc chuyển chở đến ga đến, được tính từ khi chủ hàng xếp hàng lên toa xe, hoàn thành thủ tục chuyển chở, đường sắt cấp cho chủ hàng bản phụ giấy gửi hàng, cho đến khi đường sắt báo tin hàng đến cho người nhận.

- Kỳ hạn chuyển chở bao gồm:

+ Thời gian hàng đi trên đường đi.

+ Thời gian ở ga nhận (1 ngày) và thời gian ở ga giao hàng (một vài ngày)

+ Thời gian đi trên đường đi được tính không kể từ ngày sau ngày đường sắt nhận hàng để trở và qui định.

+ Đối với hàng nguyên toa chở nhanh: cứ 25km hay chưa đủ 250km thì tính là một ngày.

+ Đối với hàng nguyên toa chở chậm thì: cứ đủ 150km hay chưa đủ 250km thì tính là 1 ngày.

+ Đối với hàng lẻ chở chậm thì: Cứ đủ 150km hay chưa đủ 150km thì tính là 1 ngày.

+ Đối với hàng lẻ chở chậm thì: Cứ đủ 100km hay chưa đủ 100km thì tính là một ngày.

+ Kỳ hạn mà tàu phải dùng để giải quyết công việc do đường nghiền mà không do lỗi của đường sắt, kiểm dịch thực vật, cho súc vật ăn sống, sửa chữa bao bì, xếp lại hàng hóa.

- Hàng được coi là chuyển chở đúng kỳ hạn nếu ga đến báo tin cho người nhận đúng hay trước ngày cuối cùng của kỳ hạn.

- Nếu đường sắt chuyển chở hàng hóa quá kỳ hạn qui định thì bị phạt.

Câu 53: Cước phí chuyển chở và thanh toán cước phí chuyển chở trong chuyển chở hàng hóa bằng đường sắt liên vận quốc tế?

Được tính toán theo nguyên tắc:

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

1. Khi chuyển chở giữa các ga đường sắt tiếp nhau thì tiền cước của nước gửi và nước đến được tính toán theo bảng giá cước đường sắt của các nước đó hay bằng giá do hai nước thỏa thuận.

Thanh toán cước phí theo nguyên tắc:

1. Tiền cước trên đường sắt nước gửi thu của người gửi tại ga gửi bằng tiền nước gửi.
2. Tiền cước chuyển chở trên đường sắt nước đến thu của người nhận tại ga đến bằng tiền nước đến.
3. Cước quá cảnh có thể thu của người gửi tại ga đi hay người nhận tại ga đến.

Câu 54: Kỳ hạn chuyển chở trong chuyển chở hàng hóa đường sắt liên vận tải quốc tế?

1. Tính tiền thanh toán bộ quãng đường của hàng hóa theo định mức và gồm những thời gian sau:

- Kỳ hạn gửi: Tính chung là một ngày một đêm.
- Thời gian hàng trên đường đi theo những lễ sau:
 - + Hàng gửi chậm: gửi nguyên toa hay gửi bằng container trọng tải lớn, mỗi 1 lần bắt đầu 200km tính cước thì tính bằng 1 ngày đêm.
 - + Hàng lễ gửi chậm: cứ mỗi 1 lần 150km tính cước thì tính là 1 ngày đêm.
 - + Hàng lễ gửi nhanh: cứ mỗi 1 lần 200km tính cước thì tính là 1 ngày đêm.
 - + Hàng nguyên toa gửi nhanh hay gửi bằng container cứ bắt đầu 320km tính cước thì tính là 1 ngày đêm.
 - + Hàng gửi tốc hành: cứ bắt đầu 420km tính cước thì tính là 1 ngày đêm (nguyên toa).
- Thời gian tàu phải dừng để làm những việc sau:
 - + Thủ tục hải quan.
 - + Do bất khả kháng.
 - + Do thay đổi hóa đơn chuyển chở.
 - + Do việc kiểm tra hàng hóa xem có phù hợp với vận đơn không.
 - + Cho súc vật ăn uống.
 - + Do hàng hóa quá tải hay sửa chữa bao bì xô lệch.
 - + Tàu dừng do lỗi của chủ hàng.
- Những trường hợp kéo dài kỳ hạn vận chuyển.
 - + Được kéo dài 2 ngày khi phải chuyển tải hàng sang toa của khổ đường khác, do thay đổi trụ toa xe.
 - + Chuyển chở toa xe qua phà -> thêm 2 ngày.
 - + Được kéo dài 100% đối với những hàng hóa quá giới hạn.
 - + Đường sắt coi như hoàn thành kỳ hạn chuyển chở đến ga đến nếu như hàng đến trước kỳ hạn chuyển chở và có thể giao cho chủ nhận.
 - + Kỳ hạn chuyển chở bắt đầu tính kể từ 0h của ngày ấn định xếp lên toa.
 - + Trong trường hợp phải lưu kho, bảo quản tại ga trước khi xếp hàng tính từ 0h của ngày sau ngày ấn định xếp hàng lên toa.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

Câu 55: Trách nhiệm của đường sắt? Mức bồi thường của đường sắt (trong chuyên chở hàng hóa bằng đường sắt liên vận quốc tế)?

1. Cộng đồng trách nhiệm của đường sắt:

+ Các đường sắt tham gia chuyên chở hàng hóa theo vận đơn của SMGS phải chịu trách nhiệm và thực hiện hợp đồng chuyên chở trên toàn bộ quãng đường đi cho đến khi giao hàng hóa tại ga đến.

+ Trong trường hợp hàng hóa được vận chuyển tiếp đến các nước không tham SMGS thì phải chịu trách nhiệm đã xong thủ tục chuyên chở theo vận đơn đường sắt của nước hay của hiệp định vận tải khác đó.

2. Phạm vi trách nhiệm của đường sắt:

+ Chuyên chở hàng hóa đến quá kỳ hạn.

+ Mất toàn bộ hay mất một phần hàng hóa.

+ Hư hỏng, mất mát.

+ Làm mất các chứng từ kèm theo vận đơn.

+ Đường sắt chịu trách nhiệm không vượt quá giá trị của hàng hóa khi hàng hóa bị mất toàn bộ và khoảng thời gian phải chịu trách nhiệm là từ khi nhận hàng của chủ gửi tại ga đi cho đến khi đường sắt giao xong hàng cho người nhận tại ga đến.

* Miễn trách:

Đường sắt được miễn trách khi hàng hóa hư hỏng do:

1. Những nguyên nhân mà đường sắt không ngăn ngừa được.

2. Do tính chất tự nhiên đặc biệt của hàng hóa.

3. Do lỗi của chủ hàng.

4. Do việc sử dụng toa xe không mui mà quy chương của đường sắt nước gửi không cho phép như vậy.

5. Do người áp tải của hàng gây ra.

6. Do không thực hiện những hướng dẫn, quy định cho việc áp tải.

7. Do bao bì không đầy đủ.

8. Do kê khai sai trên hàng hay chuyên chở những vật phẩm không được cho phép.

9. Những hao hụt nhỏ hơn tỷ lệ cho phép.

10. Do chủ hàng xếp hàng vào xe và container không thích hợp cho việc vận chuyển hàng hóa có liên quan.

11. Do thiếu những trọng lượng, số lượng ở trong bao kiện mà vẫn còn nguyên vẹn và vẫn còn niêm phong, kẹp chì.

* Trong trường hợp không hoàn thành kỳ hạn thì được miễn trách nhiệm trong những trường hợp sau:

1. Tắc đường do tuyết lở, cát lở, hay lũ lụt trong thời gian nhiều nhất 215 ngày theo lệnh của cơ quan đường sắt nước sở tại.

2. Những tình huống khác mà theo lệnh của chính phủ nước sở tại ngừng vận chuyển.

* Mức bồi thường của đường sắt:

Khi hàng hóa bị mất toàn bộ hay một phần thì đường sắt sẽ bồi thường hóa đơn bán hàng của người xuất khẩu cho người nhập khẩu. Nếu không có hóa đơn thì tổ chức giám định quốc gia xác định giá trị.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

-
1. Nếu giá trị hàng hóa kê khai thì chỉ bồi thường theo giá trị đã kê khai.
 2. Nếu giá trị hàng hóa không kê khai thì chỉ phải bồi thường nhiều nhất là 1750SF/kg (SF France Thụy Sĩ). Ngoài ra còn bồi thường phí hải quan và cước.
 - * Khi hàng hóa bị hư hỏng hay giảm chất lượng, đường sắt sẽ bồi thường số tiền tương ứng với phần giá trị bị giảm do hư hỏng đó.
 - * Khi hàng đến kỳ hạn chuyển chở thì phải bồi thường:
 - 6% tiền cước nếu thời gian chậm $\leq 1/10$ tổng kỳ hạn chuyển chở.
 - 12% tiền cước nếu thời gian chậm $1/10 \rightarrow \leq 2/10$
 - 16% tiền cước nếu thời gian chậm $2/10 \rightarrow \leq 3/10$
 - 24% tiền cước nếu thời gian chậm $3/10 \rightarrow \leq 4/10$.
 - 30% tiền cước nếu thời gian chậm $> 4/10$.

Câu 56: Yêu cầu bồi thường và kiện cáo đơn vận chuyển đường sắt liên vận quốc tế?

Yêu cầu bồi thường:

* Theo nguyên tắc:

1. Do người gửi hàng để ra tại gai đi hay chủ nhận để ra tại ga đến.

2. Giấy yêu cầu bồi thường bằng văn bản, nói rõ lý do và số tiền đòi bồi thường.

3. Giấy yêu cầu đòi bồi thường phải được tính đến các cơ quan có thẩm quyền (bộ GTVT của nước đó).

Bộ hồ sơ yêu cầu bồi thường:

Ngoài giấy tờ cơ bản như đơn yêu cầu bồi thường, biên bản thương vụ còn phải có các giấy tờ sau:

1. Đối với trường hợp mất toàn bộ: Phải có bản sao hay bản chính giấy gửi hàng và giấy báo tin hàng đến (5 tờ)

2. Hàng đến quá kỳ hạn: phải có bản sao hay bản chính giấy gửi hàng và giấy báo tin hàng đến.

3. Đòi tiền cước tạm thu: bản sao hay bản chính giấy gửi hàng, giấy báo tin hàng đến và những giấy tờ khác theo quy chương đường sắt của nước đến hay nước gửi.

4. Hàng hóa bị mất một phần: bản sao hay bản chính gửi hàng, giấy báo tin hàng đến.

* Thời hạn trả lời khiếu nại của đường sắt là 180 ngày kể từ ngày đưa đơn yêu cầu bồi thường theo xác nhận của bưu điện hay nơi gửi hồ sơ.

Kiến cho:

1. Chủ hàng chỉ có quyền kiện cáo đường sắt khi đã đưa yêu cầu đòi bồi thường nhưng giải quyết không thỏa đáng. Người nào đưa đơn đòi bồi thường mới có quyền kiện. Đơn phải đưa đến một tòa án tốt có thẩm quyền của nước có đường sắt bị kiện.

2. Thời hạn yêu cầu đòi bồi thường và kiện các chủ hàng đối với đường sắt là 9 tháng đối với yêu cầu bồi thường thiệt hại, hư hỏng, tiền phạt, tiền cước tạm thu và là tháng đối với trường hợp chuyển chở quá kỳ hạn.

3. Mốc tính thời hạn:

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

* Đối với trường hợp hàng hóa bị mất một phần, hư hỏng, giảm phẩm chất hay hàng hóa đến quá kỳ hạn tính từ ngày giao hàng cho chủ nhận.

* Đối với trường hợp hàng hóa bị mất toàn bộ thì tính từ ngày thứ 30. Sau khi hết hạn chuyển chở.

* Những trường hợp khác thì tính từ ngày xác định tình huống làm cơ sở cho việc yêu cầu bồi thường.

Chương VI. Chuyển chở hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường hàng không

Câu 57: Đặc điểm của vận tải hàng không và vận tải đường sắt?

1. Đặc điểm của vận tải đường sắt:

Ưu điểm:

* Năng lực vận chuyển lớn, công cụ chứa hàng trên toa xe có trọng tải lớn (60-70 tấn) trọng tải của cả đoàn tàu 100 nghìn - 200 nghìn tấn.

* Tốc độ vận chuyển tương đối nhanh. Trung bình vận chuyển khoảng 30-50 km/h, cao hơn nhiều so với vận tải đường biển.

* Có khả năng thực hiện quanh năm, an toàn ổn định, liên tục và đúng giờ (chạy suốt ngày đêm)

* Giá thành tương đối thấp, năng xuất lao động tương đối cao (giá thành chỉ cao hơn đường biển một chút). Vận chuyển càng dài càng xa giá thành càng thấp.

Ví dụ: Vận chuyển 10km giá thành 100%.

50km ----- 22%

200km ----- 7%

500km ----- 4%.

1000km ----- 3%.

* Thích hợp đối với vận chuyển hầu hết các loại hàng hóa.

Nhược điểm:

* Tính cơ động, tính linh hoạt kém.

* Chi phí đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật cao (đường ray, ga, cầu, đường hầm...tốn kém đặc biệt khi địa hình phức tạp)

2. Đặc điểm của vận chuyển hành không

Ưu điểm:

* tuyến đường là không gian và đường thẳng rút ngắn khoảng cách vận chuyển.

* Tốc độ cao 800-1000km/h gấp 27 lần tốc độ tàu biển, 10 lần tốc độ ô tô, 8 lần tốc độ đường sắt.

* Vận tải an toàn nhất.

* Thời gian bay ngắn nên ít gặp rủi ro, phí bảo hiểm nhỏ hơn 10% vận chuyển đường biển.

* Vận tải hàng không sử dụng công nghệ cao.

* Đơn giản hóa chứng từ thủ tục.

Nhược điểm:

* Giá thành cao gấp 8 lần vận tải đường biển, 2 - 4 vận tải đường sắt và ô tô.

* Không thích hợp đối với những mặt hàng có giá trị thấp, hàng cồng kềnh, khối lượng lớn.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

Tính cơ động linh hoạt kém
Đòi hỏi vốn đầu tư lớn

Câu 58: Cơ sở pháp lý của vận tải hàng không quốc tế?

1. Công ước để thống nhất một số quy tắc về vận tải hàng không quốc tế ký ngày 12-10-1929 ở Vacsava. Hiện nay đây là đạo luật cơ bản
2. Các nghị định thư sửa đổi.
Nghị định thư Hague 29-8-1955
Công ước bổ sung cho công ước Vacsava: Guadalajara 1961 áp dụng cho trường hợp hàng hóa phải vận chuyển từ nơi đi đến bằng những hãng hàng không khác nhau.
Người chuyên chở theo hợp đồng.
Người chuyên chở thực tế.
3. Hiệp định MONTREAL 1966: Có sửa đổi về mặt giới hạn trách nhiệm trong công ước Vacsava.
4. Nghị định thư MONTREAL 1975 bản số 1,2,3,4.

Câu 59: Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không đối với hàng hóa.

Cơ sở trách nhiệm theo công ước Vacsava:

Người chuyên chở hàng phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát, hư hỏng hàng hóa hay do chậm giao hàng nếu sự cố gây ra mất mát, hư hỏng hàng hóa đó hay chậm giao hàng xảy ra trong quá trình vận tải hàng không.

Người chuyên chở hàng không được miễn trách nhiệm nếu họ chứng minh được rằng anh ta/ người làm công hoặc đại lý của anh ta đã áp dụng các biện pháp can thiệp hợp lý để tránh thiệt hại hoặc chứng minh anh ta không hề áp dụng những biện pháp phòng tránh như vậy.

Thời hạn trách nhiệm: Người chuyên chở hàng không phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại xảy ra trong quá trình vận tải hàng không vào khoảng thời gian mà hàng hóa nằm dưới sự trông nom bảo quản của người chuyên chở hàng không tại cảng hàng không, trong máy bay hoặc những trường hợp mà máy bay phải hạ cánh ngoài cảng hàng không.

Giới hạn trách nhiệm: 250 France vàng/kg hàng hóa cả bì, trừ khi người gửi hàng đã kê khai giá trị và phải trả một số phụ phí. Hoặc 20 USD nếu giá vàng 43,22 usd/ounce.

Thấy Tuấn

Thời hạn trách nhiệm: Chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong quá trình vận chuyển bằng máy bay.

Vận chuyển bằng máy bay là quá trình hàng hóa nằm trong sự bảo quản của người chuyên chở hàng không trong máy bay, trong sân bay và ở bất kỳ nơi nào nếu như máy bay buộc phải hạ cánh ở ngoài cảng hàng không.

Vận chuyển bằng máy bay không gồm quá trình vận chuyển bằng đường bộ, đường sông, đường biển, trừ khi nhằm thực hiện hoạt động vận chuyển bằng đường hàng không như: nhận hàng, giao hàng hoặc chuyển tải hàng hóa.

Cơ sở trách nhiệm: Phải chịu trách nhiệm về mất mát, hư hại hoặc giao chậm (giống cước Hamburg do giao chậm)

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

Giới hạn trách nhiệm: Là số tiền lớn nhất mà người chuyên chở phải bồi thường cho 1 kg, 1 đơn vị hàng hóa nếu như tính chất và trị giá không được kê khai trên vận đơn và lúc giao hàng. Theo Vacsava: 250 France vàng / 1 kg, Hague 1955: không quy định, không phân đối, Gualajara 1961 không quy định, Montreal 1966: 9,07 usd / pound (20 usd / kg), Guatemala: 250 France/kg, Montreal 1975: 17 SDR (250 France/kg).

Câu 60: Thông báo tổn thất và khiếu nại với người chuyên chở hàng không?

1/ Người có quyền nhận hàng phải thông báo tổn thất và khiếu nại đối với người chuyên chở hàng không trong thời hạn sau:

* Đối với tổn thất rõ rệt: thì phải thông báo ngay sau khi phát hiện được tổn thất đó hoặc không muộn hơn 14 ngày kể từ khi nhận được hàng.

* Trong trường hợp khác, trong vòng 1-4 ngày kể từ ngày nhận hàng.

* Đối với trường hợp nhận giao hàng: trong vòng 21 ngày kể từ ngày hàng hóa được đặt dưới sự định đoạt của người nhận.

* Trong trường hợp không giao hàng thì trong vòng 120 ngày kể từ ngày phát hành vận đơn hàng không.

* Đòi lại tiền cước tạm thu: trong vòng 180 ngày kể từ ngày phát hành vận đơn hàng không.

2. Khiếu nại được gửi cho những người sau:

* Người chuyên chở hàng không có vận đơn hàng không đang sử dụng.

* Người chuyên chở thứ nhất.

* Người chuyên chở cuối cùng.

* Người chuyên chở thực sự đã gây ra mất mát, hư hỏng đó.

3. Thời hạn đi kiện là 2 năm kể từ ngày máy bay đến hoặc từ ngày máy bay đáng lẽ phải đến hoặc từ ngày vận đơn chuyên hàng hóa bị dừng.

Câu 61: Vận đơn hàng không?

Khái niệm:

Vận đơn hàng không là chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường hàng không, là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng máy bay, là bằng chứng của việc nhận hàng để chở của hãng hàng không. Vận đơn này do hãng hàng không hoặc đại lý của hãng đó cấp và là chứng từ không lưu thông được.

Chức năng:

* Là bằng chứng của hợp đồng vận tải được ký kết giữa người gửi hàng và người chuyên chở hàng không.

* Là bằng của việc nhận hàng để chở của hãng hàng không.

* Là hóa đơn thanh toán cước phí (ghi cước phí trên vận đơn và trị giá hàng hóa cao và khẳng định trách nhiệm của người chuyên chở).

* Là giấy chứng nhận bảo hiểm.

* Là tờ khai hải quan.

* Là hướng dẫn đối với nhân viên hàng không.

*> Các loại vận đơn hàng không.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

* Airline airway bill: Không do 1 hãng hàng không nào đó phát hành mà là mẫu chung bất kỳ hãng nào cũng có thể dùng được đối với hàng lẻ.

* Vận đơn gom hàng (house AWB)

* Vận đơn chủ (master AWB).

- Nội dung của vận đơn hàng không: Vận đơn phát hành theo bộ gồm 3 bản chính và từ 6-12 bản sao (in san không phải bản photo).

*> Nội dung mặt trước:

1. Số vận đơn.
2. Sân bay xuất phát.
3. Tên, địa chỉ người phát hành.
4. Tham chiếu tới bản gốc.
5. Người gửi hàng.
6. Người nhận hàng.
7. Đại lý của người chuyên chở.
8. Tuyến đường.
9. Phương pháp thanh toán.
10. Đồng tiền thanh toán.
11. Mã thanh toán cước.
12. Những chi tiết về cước phí và chi phí khác.
13. Chữ ký của người gửi hàng.

*> Nội dung mặt sau:

1. Những thông tin liên quan đến thời hạn trách nhiệm của người cung cấp.
2. Những điều kiện "điều khoản của hợp đồng", cước phí, trọng lượng tính cước, giá trị hàng hóa vận chuyển, trách nhiệm của người cung cấp, luật áp dụng, thông báo tổn thất, khiếu nại.

*> Lập và phân phối vận đơn:

* Điều vào vận đơn.

* Phân phối cho những người liên quan.

* Bản gốc: bản 1: màu xanh lục dùng cho người chuyên chở đã phát hành.

* Bản 2: Màu hồng cho người nhận hàng cùng với hàng hóa.

* Bản 3: màu xanh da trời dùng cho người gửi hàng.

*> Các bản copy:

* Bản 4: màu vàng có sẵn ở nơi đến dùng cho việc gửi hàng.

* Bản 5: Màu trắng dùng cho sân bay.

* Bản 6, 7, 8: Dùng cho người chuyên chở (bản thêm)

* Bản 9: Cho đại lý.

* Bản 10: Cho người chuyên chở (bản thêm)

* Bản 11, 12: Cho hải quan.

** Thầy tuấn:

*> Phân loại vận đơn:

1. Vận đơn của hãng hàng không: " Airlines Airway bill: Do hãng hàng không phát hành trên đó có biểu tượng và mã nhận hàng của hãng hàng không hoặc người chuyên chở phát hành vận đơn.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

2. Vận đơn chung lập: do người khác chứ không phải do hãng hàng không phát hành (các công ty giao nhận)

3. Vận đơn gồm hàng hàng không (MAWB): vận đơn riêng của người gom hàng cấp cho người gửi hàng lẻ dùng để giao nhận hàng hóa.

4. Vận đơn chủ (MWAB): của người chuyên chở hàng không cấp cho người gom hàng dùng để giao nhận giữa người chuyên chở hàng không với...

Câu 62: Các phí vận tải hàng không?

1. Việc phát hành biểu cước (the air cargo tariff - TACT).

* Quy tắc tính cước (TACT rules): Phát hành 2 lần trong 1 năm thành quyển dày.

* Giá cước Vận tải hàng không: phát hành 2 tháng 1 lần, chia 2 khu vực Bắc Mỹ và còn lại.

2. Cơ sở tính cước và các loại cước:

* Cơ sở tính cước:

+ Dựa vào trọng lượng (đối với hàng nặng).

+ Dựa vào thể tích (đối với hàng nhẹ)

- Giá cước hàng bách hóa (General cargo rules GCR): áp dụng vận chuyển hàng bách hóa giữa 2 sân bay mà giữa 2 sân bay đó không áp dụng 1 loại cước đặc biệt nào. Trọng lượng tối thiểu để tính cước là 45kg tính gửi, gửi càng nhiều hàng giá càng hạ.

- Giá cước hàng đặc biệt (specilic commodity rules SCR): áp dụng cho 1 số mặt hàng đặc biệt theo quy định của các hãng hàng không. Thông thường thấp hơn GCR mục đích thu hút khách hàng tận dụng khả năng chuyên chở của hàng không.

- Cước phân loại hàng: (Class rules/ commodity classification rules): thể hiện bằng số % hàng bách hóa và chỉ áp dụng cho 1 số mặt hàng nhất định.

Ví dụ: Cước động vật sống = 150% GCR.

Cước hàng giá trị cao = 200% GCR

Cước hàng sách báo, tạp chí = 50% GCR

- Cước áp dụng cho mọi mặt hàng (freight all kinds - FAK) mục đích đơn giản hóa việc tính cước: các hàng hóa như nhau trong cùng 1 lô hàng tính cước như nhau. Cước này không áp dụng cho một số mặt hàng: Động vật sống, dễ hư hỏng, giá trị cao.

- Cước container vận chuyển bằng máy bay thường có trọng tải nhỏ. Cước container thường thấp hơn các cước thông thường.

- Cước URD (URD rates) tính theo đơn vị xếp trên máy bay.

Câu 63: Đại lý hàng hóa hàng không (air cargo agent)?

Là trung gian giữa hai bên chủ hàng và hãng hàng không:

Có hai loại đại lý hàng hóa hàng không:

- Đại lý của IATA (IATA cargo agent) Là đại lý giao nhận do các thành viên của IATA thông qua và chấp nhận làm đại lý cho hãng, được quyền thay mặt hãng giải quyết một số công việc. Tiêu chuẩn để trở thành đại lý của IATA:

+ Có khả năng phát triển kinh doanh hàng hóa hàng không.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

- + Có cơ sở vật chất, kỹ thuật nhất định, kho hàng.
- + Có đội ngũ nhân viên có trình độ về vận tải hàng không...
- Người giao nhận vận tải hàng không (air freight for warders) có thể là đại lý IATA, có thể không phải. Người giao nhận vận tải hàng không có thể gom hàng và có thêm một số dịch vụ khác (so với đại lý).

Câu 64: Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không Việt Nam.

1. Cơ sở trách nhiệm:

* Người chuyên chở có trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa do việc chậm trễ xảy ra trong vận chuyển hàng hóa nếu người chuyên chở hàng không chứng minh được là anh ta, đại lý, hay người làm công của anh ta đã áp dụng những biện pháp để tránh thiệt hại.

* Người chuyên chở hàng không được miễn trách nhiệm trong những trường hợp sau:

- + Hàng bị bắt đo nhà cầm quyền hay tòa án.
- + Hàng bị hư hỏng do đặc tính tự nhiên hay khuyết tật vốn có của hàng hóa.
- + Hàng hóa bị mất mát, hư hại do xung đột vũ trang.
- + Hàng hóa bị mất mát, hư hại do lỗi của người gửi hàng.

2. Thời gian trách nhiệm:

Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về hàng hóa trong quá trình vận chuyển bằng máy bay được tính từ thời điểm người vận chuyển nhận hàng hóa để vận chuyển từ người gửi hàng đến lúc người vận chuyển giao hàng cho người nhận.

3. Giới hạn trách nhiệm:

Là 200 USD/kg nhưng không vượt quá giá trị thực tế tại nơi đến.

Câu 65: Khiếu nại và bồi thường về hàng hóa trong vận tải hàng không Việt Nam?

1. Khiếu nại:

*** Bộ hồ sơ khiếu nại:**

- + Thư yêu cầu bồi thường kèm theo bảng tính tiền bồi thường.
- + Biên bản về tổn thất.
- + Vận đơn gốc.
- + Hóa đơn thương mại.
- + Lược khai hàng hóa (cargo manifest)
- + Phiếu đóng gói (packing list)
- + Giấy tờ, thư từ trao đổi giữa 2 bên liên quan.
- * Thời hạn khiếu nại:
- + 14 ngày kể từ ngày nhận hàng trong trường hợp hàng hóa thiếu hụt hư hỏng.
- + ngày kể từ ngày nhận hàng trong trường hợp hàng bị mất.
- + 21 ngày kể từ ngày đáng lẽ phải giao hàng trong trường hợp hàng chậm.
- + Thời gian hãng hàng không trả lời khiếu nại là 30 ngày kể từ ngày nhận được

hồ sơ.

+ Thời gian đi kiện là 1 năm kể từ ngày hàng hóa vận chuyển đến nơi đến hay kể từ ngày đáng kể hàng phải đến hay kể từ ngày việc vận chuyển bị dừng lại.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

* Bối thường:

+ Nếu hàng hóa bị mất mát thiếu hụt -> bối thường số lượng hàng hóa bị mất mát hoặc thiếu hụt.

+ Nếu hàng hóa bị mất mát do moi móc, rạch và được hãng hàng không Việt Nam phát hiện trước khi rời khỏi nơi giao hàng hay rời khỏi khu vực hải quan sẽ được bối thường theo giá trị kê khai của hàng hóa bị mất.

+ hàng hóa bị hư hỏng, bị giảm phẩm chất -> bối thường theo mức giảm giá trị thương mại.

Chương VIII: giao nhận hàng hóa xuất - nhập khẩu chuyên chở hàng đường biển.

Câu 66: Khái niệm, nội dung của nghiệp vụ giao nhận?

TL: Khái niệm về nghiệp vụ giao nhận: Là tập hợp các nghiệp vụ, thủ tục liên quan đến quá trình vận tải nhằm thực hiện việc di chuyển từ nơi gửi hàng đến nơi nhận hàng hay từ người người đến người nhận.

Nội dung của nghiệp vụ giao nhận gồm:

Chuẩn bị hàng hóa để chuyên chở.

Tổ chức chuyên chở hàng hóa trong phạm vi ga cảng

Tổ chức xếp dỡ hàng hóa.

Làm tư vấn cho chủ hàng trong việc chuyên chở hàng hóa.

Ký kết hợp đồng vận tải với người chuyên chở, thuê tàu lưu cước.

Làm thủ tục gửi hàng, nhận hàng.

Làm thủ tục hải quan, kiểm nghiệm, kiểm dịch

Mua bảo hiểm cho hàng hóa

Lập các chứng từ cần thiết trong quá trình gửi hàng, nhận hàng thanh toán.

Thanh toán thu đối ngoại tệ

Nhận hàng từ chủ hàng giao cho người chuyên chở và giao cho người nhận

Thu xếp chuyển tải hàng hóa

Nhận hàng từ người chuyên chở giao cho chủ hàng.

Gom hàng, lựa chọn tuyến đường, phương thức vận tải và chuyên chở thích

hợp.

Đóng gói bao bì, phân loại tái chế hàng hóa.

Lưu kho, bảo quản hàng hóa

hóa.
Nhận và kiểm tra các chứng từ cần thiết liên quan đến sự vận động của hàng

Thanh toán cước phí, chi phí xếp dỡ, lưu kho, lưu bãi.

Thông báo tình hình đi và đến của các phương tiện vận tải.

Thông báo tổn thất với người chuyên chở.

Giúp chủ hàng trong việc khiếu nại đòi bồi thường.

Ngoài ra người giao nhận hay kinh doanh dịch vụ giao nhận còn cung cấp các dịch vụ đặc biệt theo yêu cầu của chủ hàng.

Câu 67: Vai trò, tác dụng của người giao nhận trong thương mại quốc tế?

ĐÁP ÁN MÔC VẬN TẢI

TL: Người giao nhận biên giới: Hoạt động tại khu vực biên giới với vai trò môi giới hải quan, sau đó mở rộng phục vụ cả hàng xuất nhập khẩu, thuê tàu.

Chức năng đại lý: Là chức năng truyền thống. Nhận ủy thác từ một người chủ hàng để lo những công việc về hàng hóa và hoạt động để bảo vệ lợi ích của chủ hàng làm trung gian giữa người gửi hàng và người vận tải, người vận tải và người nhận hàng, người bán và người mua.

Làm đại lý được nhận hoa hồng và không chịu tổn thất về hàng hóa và chịu trách nhiệm về hành vi của mình và không chịu trách nhiệm về hành vi của người mà anh ta thuê hay người làm công.

Làm chức năng lưu kho, lưu bãi hàng hóa. Trong trường hợp phải lưu kho hàng hóa trước khi xuất khẩu hay sau khi nhập khẩu người giao nhận sẽ lo liệu dỡ hàng bằng phương tiện của mình hay thuê của người khác và phân phối hàng hóa nếu cần.

Chức năng chuyển tải và tiếp gửi hàng hóa: Khi hàng hóa phải chuyển tải hay quá cảnh qua nước thứ ba, người giao nhận sẽ lo liệu thủ tục quá cảnh hay tổ chức chuyển tải hàng hóa từ phương tiện vận tải này sang phương tiện vận tải khác hay giao hàng đến tay người nhận.

Làm chức năng người gom hàng: trong vận tải bằng container dịch vụ gom hàng là không thể thiếu được, nhằm biến hàng lẻ thành hàng nguyên để tận dụng sức chở của container và giảm cước phí vận tải. Khi là người gom hàng, người giao nhận có thể sẽ đóng vai trò là người cung cấp hay chỉ là đại lý.

Người chuyên chở: Có thể đóng vai trò người chuyên chở theo hợp đồng hay người chuyên chở thực tế. Phải chịu trách nhiệm về những hành động của mình và của người mà anh ta sử dụng dịch vụ, chịu trách nhiệm về hàng hóa trên chặng đường chuyên chở.

Người kinh doanh vận tải (MTO): trong trường hợp người giao nhận cung cấp dịch vụ vận tải đi suốt hay còn gọi là vận tải cửa đến cửa thì người giao nhận đã đóng vai trò là người kinh doanh vận tải ĐPT (MTO), MTO cũng là người chuyên chở và phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa.

Câu 68: Nguyên tắc giao hàng hóa XNK tại cảng biển Việt Nam? Nhiệm vụ của chủ hàng ngoại thương trong giao nhận hàng hóa XNK?

TL: Nguyên tắc giao nhận hàng hóa tại cảng biển Việt Nam:

Nguyên tắc giao nhận gồm:

- + Giao nhận (với tàu như thế nào, làm thủ tục gì)
- + Bốc dỡ (cầu hàng từ trên xuống...)
- + Bảo quản (lưu kho hàng hóa tại cảng)

Hàng lưu kho là hàng trước khi xếp hàng lên tàu với hàng xuất khẩu hoặc sau khi nhận hàng từ tàu phải lưu kho.

Nguyên tắc chung:

Việc bốc dỡ, giao nhận tại cảng được thực hiện trên cơ sở hợp đồng ký kết giữa cảng và chủ hàng tức là trong các phần việc trên phải có hợp đồng.

Các tổ chức, cá nhân có khối lượng hàng ít không chủ động ký hợp đồng được thì bốc dỡ, giao nhận và bảo quản được thực hiện theo thông lệ quốc tế và phù hợp với pháp luật Việt Nam.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

Nguyên tắc cụ thể:

* 1. Nguyên tắc giao nhận: "Trách nhiệm giao nhận hàng hóa thuộc chủ hàng:

- Nhận bằng phương thức nào thì giao bằng phương thức ấy.

1. Giao nhận nguyên bao, kiện, bó, tấm, cây, chiếc.

+ Giao nhận nguyên hảm, cặp chũ.

+ Giao nhận theo số lượng, trọng lượng hoặc thể tích.

+ Giao nhận theo đơn nước.

+ Giao nhận nguyên container.

+ Giao kết hợp

Chủ hàng phải tổ chức giao nhận hàng hóa, việc giao nhận hàng hóa phải đảm bảo định mức xếp dỡ của cảng, nếu không đáp ứng cảng yêu cầu:

+ Đưa hàng vào kho của cảng.

+ Với hàng nhập khẩu: cảng có quyền dỡ hàng ra khỏi tàu đưa hàng hóa vào kho của mình.

+ Với trường hợp không nhận hàng thì dỡ hàng và đưa vào kho.

- Hàng hóa thông qua cảng phải có đầy đủ ký mã hiệu trừ hàng dôi, tràn, với container thì số hiệu container rõ ràng, tình trạng kỹ thuật nguyên niêm chì nguyên.

Cảng nhận hàng cho người nhận hàng theo nguyên tắc sau:

+ Người nhận hàng hóa phải xuất trình chứng từ hợp lệ xác nhận quyền với hàng và chứng từ thanh toán các loại phí cho cảng.

+ Người nhận hàng phải nhận liên tục trong một thời gian nhất định toàn bộ lượng hàng hóa trên vận đơn.

+ Cảng nhận hàng theo phương thức nào thì giao hàng theo phương thức ấy.

2. Nguyên tắc xếp dỡ:

- Việc xếp dỡ hàng hóa trong phạm vi gia cảng do cảng tổ chức thực hiện.

Trường hợp chủ hàng muốn đưa người và phương tiện vào cảng để bốc dỡ thì phải được sự đồng ý của cảng và trả các chi phí liên quan.

- Việc bốc dỡ phải được tiến hành theo định mức do cảng qui định.

- Với hàng phải bảo vệ đặc biệt hoặc hàng nguy hiểm thì chủ hàng phải báo cho cảng biết trước.

- Cảng có quyền từ chối dỡ những lô hàng không có ký mã hiệu hoặc ký mã hiệu không rõ ràng hoặc không đảm bảo an toàn khi bốc dỡ.

3. Nguyên tắc bảo quản:

- Cảng có trách nhiệm bảo quản hàng hóa lưu kho bãi theo đúng kỹ thuật và thích hợp với từng vận đơn.

- Cảng có quyền từ chối việc bảo quản và lưu kho bãi với hàng không có ký mã hiệu hoặc ký mã hiệu không rõ ràng trong việc bốc dỡ hàng hóa.

Trường hợp 1: Người nhận tự đưa phương tiện vào xếp dỡ, hàng hóa không lưu kho thì chỉ thỏa thuận với cảng.

Trường hợp 2: Hàng không lưu kho, ký hợp đồng xếp dỡ.

Trường hợp 3: Hàng lưu kho tại cảng ký hợp đồng xếp dỡ và hợp đồng bảo quản.

Nhiệm vụ của chủ hàng Ngoại thương trong giao nhận hàng hóa XNK:

2.1.1. Ký hợp đồng ủy thác, bốc dỡ và bảo quản.

DÁP ÁN MÔR VẬN TẢI

2.2. Cung cấp cho cảng những thông tin về hàng hóa và tàu vác chứng từ cần thiết.

Với hàng nhập khẩu: Lược khai hàng hóa (cargo manifest) so đó hãm hàng (cargo plan) chi tiết (trong hãm có những hàng nào)-chứng từ thông báo về hàng quá khổ và hàng hóa quá tải, vận đơn.

Với hàng xuất khẩu: Lược khai hàng hóa, sơ đồ hãm hàng, tiến hành xếp dỡ, bảo quản hàng hóa nếu không ủy thác cho cảng, theo dõi quá trình giao nhận để giải quyết vấn đề phát sinh. Lập các chứng từ cần thiết trong quá trình giao nhận để có cơ sở khiếu nại các bên liên quan, thanh toán mọi chi phí phát sinh cho cảng.

* Hải quan có nhiệm vụ trong việc giao nhận:

Làm thủ tục hải quan, thực hiện việc kiểm tra, giám sát kiểm soát hải quan với hàng hóa xuất nhập khẩu, tàu biển.

Tiến hành các biện pháp phát hiện, ngăn chặn, điều tra xử lý hành vi buôn lậu gian lận thương mại.

* Cảng có nhiệm vụ:

Ký kết hợp đồng giao nhận, bốc dỡ và bảo quản.

Giao hàng xuất khẩu cho gàu và nhận hàng nhập khẩu từ tàu

Tiến hành xếp dỡ

Tiến hành bảo quản hàng hóa.

Giao hàng nhập khẩu cho các chủ hàng trong nước theo sự ủy thác của hàng.

Trách nhiệm của cảng với tổn thất:

Những tổn thất của hàng hóa do mình gây nên trong quá trình giao nhận, vận chuyển xếp dỡ.

Hàng hóa lưu kho bãi của cảng bị hư hỏng, tổn thất nếu cảng không chứng minh được là mình không có lỗi.

Miễn trách nhiệm của cảng:

Hàng dỡ ra khỏi kho bãi của cảng.

Hàng bao bì vẫn còn nguyên, dấu chì vẫn còn.

Do ký mã hiệu hàng hóa bị sai hoặc không rõ.

Câu 69: Trình tự giao nhận một lô hàng xuất khẩu tại cảng?

Hàng không lưu kho bãi cảng (ký hợp đồng xếp dỡ).

Cần cứ vào ETA tiến hành làm thủ tục xuất khẩu.

Hóa đơn.

P/L (packing list)

C/O (certificate origin)

Tờ khai hải quan.

Xuất trình tờ khai hải quan cùng với các chứng từ.

Hải quan kiểm tra chứng từ và ra ngay thông báo thuế

Hải quan tiến hành kiểm hóa.

Tính lại thuế

Khi tàu đến và NOR được chấp nhận thì chuyển chở hàng hóa ra cảng.

Cảng tiến hành xếp hàng hóa lên tàu.

Lấy biên lai thuyền phó.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

Lấy vận đơn

Lấy bộ chứng từ thanh toán tiền hàng

Thông báo người mua biết về việc giao hàng, ngày giờ tàu rời cảng,

Kết toán chi phí với người xuất khẩu.

Hàng lưu kho: Qua 2 bước

a. giao hàng cho cảng đồng thời gian các chứng từ.

Danh mục hàng hóa xuất khẩu.

Giấy phép xuất khẩu.

Thông báo xếp hàng của hãng tàu.

Chỉ dẫn xếp hàng

b/ Cảng giao nhận cho tàu:

Căn cứ vào ETA để làm thủ tục hải quan

Cảng tiến hành chuyển chở hàng hóa ra cảng

Cảng tiến hành giao cho tàu

Lấy MR (biên lai thuyền phó)

Lập vận đơn

Thông báo cho người mua

Lập bộ chứng từ thanh toán

Kết toán chi phí với người xuất khẩu

Hàng đóng trong container

Hàng nguyên

Đăng ký lưu cước với hãng tàu, hãng tàu cấp lệnh giao vỏ container

Đưa container rỗng về cơ sở của mình để đóng hàng.

Làm thủ tục hải quan, niêm phong kẹp chì

Giao container cho người vận chuyển tại CY

Lấy biên lai thuyền phó, lấy vận đơn, thông báo...

Hàng lẻ:

Lưu cước với người chuyên chở.

Mang hàng đến giao cho người chuyên chở tại CFS hoặc ICD

Làm thủ tục hải quan

Lấy biên lai thuyền phó

Câu 69: Trình tự giao nhận một lô hàng nhập khẩu tại cảng?

- Với hàng không lưu kho:

Khi nhận được NOR và chấp nhận NOR xuất trình vận đơn gốc hãng tàu trực tiếp nhận hàng từ tàu.

Đưa hàng về kho riêng để kiểm hóa.

Làm thủ tục hải quan.

- Lập tờ khai:

Xuất trình tờ khai các chứng từ (vận đơn, hóa đơn, phiếu đóng gói, CO)

Hàng phải lưu kho:

Cảng nhận hàng từ tàu

Cảng tiến hành phân hàng cho các chủ tàu

Giấy giới thiệu của cơ quan

ĐÁP ÁN MÔC VẬN TẢI

Đến hãng tàu nhận DO (delivery order)
Đóng phí lưu kho, phí xếp dỡ và lấy biên lai
Cầm biên lai cùng 3 bản DO gặp văn phòng quản lý tàu để ký xác nhận DO và tìm vị trí hàng, văn phòng quản lý tàu sẽ giữ 1 bản DO
Mang 2 bản DO còn lại đến phòng kho vận để làm phiếu xuất kho
Nhận hàng và làm thủ tục hải quan
Hàng nhập bằng container
Hàng nguyên
Mang vận đơn gốc và giấy giới thiệu lấy 2 bản DO
Mang DO đến hải quan làm thủ tục và đăng ký kiểm soát
Mang DO đến văn phòng quản lý tàu để ký xác nhận DO là phiếu xuất kho và nhận hàng, đưa hàng về cơ sở để tiến hành kiểm hóa.

2. Hàng lẻ:

- Lấy DO.

Nhận hàng tại CFS làm thủ tục hải quan tại đây

- Đưa hàng về kho của mình

Một số cần chú ý:

Trước hi dỡ nên lập chứng từ giám định hẩu tàu

Với hàng hóa tổn thất rõ rệt COR.

Lập thư dự kháng LOR

Sau khi nhận hàng xong lập ROROC (số lượng hàng mình thực nhận từ tàu)

Trong trường hợp hàng thiếu, lập CSC giấy (chứng nhận hàng thiếu)

Trong trường hợp nghi ngờ có tổn thất thì mời giám định

Câu 70: Người giao nhận là ai? Có trách nhiệm gì?

Người giao nhận là người kinh doanh dịch vụ giao nhận:

Chủ thể:

- Chủ tàu (mở rộng phạm vi kinh doanh)

Công ty xếp dỡ là kho hàng

- Người giao nhận chuyên nghiệp.

Bắt kỳ một người nào có đăng ký kinh doanh trong lĩnh vực giao nhận.

Chức năng của người giao nhận

- Mời giới hải quan

- Làm đại lý

- Lo liệu, chuyển tải và tiếp gửi hàng hóa

- Lưu kho hàng hóa

- Là người kinh doanh vận tải đa phương thức

Trách nhiệm:

Trong mọi trường hợp (đại lý, người giao nhận) cần phải làm:

- Tiến hành chăm sóc hàng hóa đã tiến hành ủy thác

- Thực hiện đúng những chỉ dẫn của khách hàng về những vấn đề liên quan

- Người giao nhận không tự mình cam kết một ngày giao hàng nhất định tải điểm đến.

ĐÁP ÁN MÔN VẬN TẢI

- Người giao nhận giữ hàng khi khách hàng của mình không thanh toán các khoản phí.

Khi là đại lý:

Người giao nhận không chịu trách nhiệm về hành vi hay sai sót mà của bên thứ ba mà anh ta sử dụng dịch vụ, chỉ chịu trách nhiệm về các sơ xuất.

Giao hàng không đúng chỉ dẫn

Thiếu sót trong việc mua bảo hiểm mặc dù có chỉ dẫn

Thiếu sót trong khi làm thủ tục hải quan

Chở hàng đến sai nơi quy định

Giao hàng mà không nhận tiền từ người nhận hàng

Tái xuất mà không theo các thủ tục cần thiết hoặc không hoàn lại thuế

Những thiệt hại về tài sản và người của người thứ ba mà anh ta gây nên, người giao nhận không chịu trách nhiệm về những hành vi sơ suất của bên thứ ba miễn là anh ta chứng minh được rằng mình đã tiến hành một cách thích đáng.

Khi là người chuyên chở:

a. Người chuyên chở hợp đồng (contract carrier)

b. Người chuyên chở thực sự (actual carrier) chịu trách nhiệm về mọi hành vi.

Miễn trách:

Do lỗi khách hàng hoặc người được khách hàng ủy thác.

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

Do nội tạng hoặc bản chất của hàng hóa

Do chiến tranh và đình công

Do các trường hợp bất khả kháng khác

Người giao nhận không chịu trách nhiệm về mất khoản lợi mà đáng lẽ khách hàng được hưởng.

Không chịu trách nhiệm do giao nhận chậm trễ, sai địa chỉ không do lỗi của mình.

Thời hạn khiếu nại 9 tháng.

Câu 71: Những tổ chức giao nhận trên thế giới và Việt Nam?

Trên thế giới:

E Vansai (thủy Sĩ 1522) dịch vụ giao nhận

Mỹ có khoảng 1400 công ty, Nework 673, Anh 1000 công ty, London 47 công ty, Việt Nam 160 công ty trong đó nhiều công ty là địa chỉ của nhà nước.

FIATA: Liên đoàn các hiệp hội giao nhận. Có hai loại hội viên:

Hội viên chính thức: Hiệp hội giao nhận của các nước.

Việt Nam có VIFAS: hiệp hội giao nhận của Việt Nam.

Hội viên hợp tác: Các công ty giao nhận

Mục đích thành lập của FIATA.

Bảo vệ và tăng cường lợi ích của người giao nhận trên phạm vi quốc tế.

Nâng cao chất lượng dịch vụ giao nhận và vận tải.

Xúc tiến quá trình đơn giản hóa và thống nhất chứng từ và các điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn nhằm cải tiến chất lượng dịch vụ của hội viên.

Đào tạo nghiệp vụ ở trình độ quốc tế.

ĐÁP ẦR MỜR VẬN TẢI

Tăng cường các quan hệ phối hợp trong các tổ chức giao nhận với chủ hàng và người chuyên chở VIFAS: Khóa học đào tạo nghiệp vụ giao nhận ở Việt Nam.

Tại Việt Nam

1970: Bộ Ngoại thương thành lập 2 tổ chức giao nhận.

- Cục kho vận kiêm tổng công ty giao nhận ngoại thương.

- Công ty giao nhận đường bộ

1976: Bộ thương mại sắt nhập 2 tổ chức lập ra tổng công ty kho vận và giao nhận Ngoại thương VIETRANS (13 Lý Nam Đế) tất cả hàng hóa xuất nhập khẩu phải được ủy thác qua Vietrans, từ khi đổi mới Vietrans không còn độc quyền nay có 160 tổ chức giao nhận.

1994 VIFAS ra đời.

1998: 13 công ty của Việt Nam là thành viên của FIATA.

Cơ sở pháp lý (nguồn luật điều chỉnh)

- Các văn bản quy phạm pháp luật của Việt Nam về giao nhận vận tải các chính sách chung về hàng hóa xuất nhập khẩu và hải quan.

+ nghị định 114 HĐBT 4/1992: quản lý chung của NN về hàng hóa XNK

+ Pháp lệnh của hải quan 20/2/90

- Nghị định 174 HĐBT 27/5/91: thủ tục và lệ phí hải quan.

Các quy định về giao nhận:

+ Bộ luật hàng hải Việt Nam 1990.

+ Luật thương mại 97

+ Quyết định 2406 ngày 23/8/97 thể lệ giao nhận, bốc xếp tại cảng biển Việt Nam.

+ Điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn do VIFAS phát hành

+ Quyết định 305 BH 9/8/90

Luật quốc tế:

+ Công ước viên 1980; quy định về buôn bán hàng hóa quốc tế.

+ Công ước quốc tế về vận tải: Hague, Hague Visby, Hamburg, Vacsava...

+ UCP 500

+ INCOTERMS 2000

Các loại hợp đồng

+ Hợp đồng mua bán

+ Hợp đồng thuê tàu

+ Hợp đồng ủy thác giao nhận

+ Hợp đồng bảo hiểm

+ L/C

~~b. FOB~~

c. DDU

d. DES

11. 666,67 SDR là mức bồi thường của công ước nào

a. Hague 1924

b. Hamburg 1968

~~b. Hamburg 1968~~

d. NDT SDR

12. Với tư cách là người chuyên chở, MTO chỉ chịu trách nhiệm

a. do hành vi và lỗi lầm của mình gây ra

b. do hành vi và lỗi lầm của người làm công hoặc đại lý của mình

c. do hành vi và lỗi lầm của bất kỳ người nào khác mà MTO sử dụng dịch vụ như thể hành vi và lỗi lầm đó là của mình

~~b. do hành vi và lỗi lầm của người làm công hoặc đại lý của mình~~

e. a&c đúng

f. Tất cả các đáp án trên

13. Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm khi

a. ăn ti, nội ti của hàng hóa

b. cháy

~~b. cháy~~

14. trong vận tải đa phương thức, hình thức trách nhiệm nào sau đây có thể có:

a. từng chặng network liability system

b. chung cho tất cả uniform liability system trang 280

~~b. chung cho tất cả~~

d. ko có đáp án nào đúng

15. Theo qui tắc Hague thì giới hạn trách nhiệm là:

a. 100 GRB/dvi hàng hóa hay 1 kiện hàng

b. 2,5 SDR/kg hàng hóa cả bì:

c. 10.000 Fr vàng/đvị hàng hóa hay 1 kiện hàng

d. 30 Fr vàng/kg hàng hóa cá bì;

16. Theo qui tắc Hague - Visby thì giới hạn trách nhiệm là:

a. 835 SDR/đvị hàng hóa hay 1 kiện hàng

b. 2,5 SDR/kg hàng hóa cá bì;

c. 10.000 Fr vàng/đvị hàng hóa hay 1 kiện hàng

d. 30 Fr vàng/kg hàng hóa cá bì;

17. Theo qui tắc Hamburg thì giới hạn trách nhiệm là:

a. 835 SDR/đvị hàng hóa hay 1 kiện hàng

b. 2,5 SDR/kg hàng hóa cá bì;

c. 10.000 Fr vàng/đvị hàng hóa hay 1 kiện hàng

d. 30 Fr vàng/kg hàng hóa cá bì;

18. 1 MU tương đương với

a. 1 USD

b. 1 SDR

c. 10.000 Fr vàng/đvị hàng hóa hay 1 kiện hàng

d. 30 Fr vàng/kg hàng hóa cá bì;

e. cả c&d đều đúng

f. Ko có đáp án đúng

19. Các chứng từ nào do BIMCO phát hành

a. MULTIDOC

b. AWB

c. MULTIDOC

d. AWB

e. MULTIDOC

f. c&d đúng

g. Tất cả đều đúng

h. Ko có đáp án đúng

20. Người giao nhận có thể là người nào **trag 322**

a. MTO

b. Người chuyên chở

c. Đại lý IATA

b. Người chuyên chở

21. Phát triển vận tải biển tăng thu ngoại tệ do?

a. chuyên chở hàng xuất nhập khẩu trong nước

b. chuyên chở hàng cho nước ngoài

c. chuyên chở hàng hoá nội địa

d. Tất cả đáp án trên

e. Ko đáp án đúng

22. Cước tàu chợ luôn cao vì

a. bao gồm cả chi phí xếp dỡ,

b. ổn định,

c. đa phần tàu không đầy hàng,

d. cả 3

23. Người giao hàng xuất nhập khẩu là ai?

a. Cảng biển

b. Chủ hàng

c. Người chuyên chở

d. Người kinh doanh vận tải DPT

e. Tất cả đáp án trên

24. VIFFAS là gì

a. Hiệp hội giao nhận vận tải quốc tế

b. Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế

c. Hiệp hội giao nhận và kho vận Việt Nam

d. Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế

e. Ko đáp án đúng

25. Trong vận tải đa phương thức người kí phát vận đơn có thể là

a. người chuyển chở thực tế,

b. người chuyển chở hợp đồng,

c. cả 2.

d. ko ai cả

26. Trong hợp đồng thuê tàu chợ, ghi FI để tránh

a. trả 2 lần cước phí,

b. trả 2 lần phí dỡ hàng,

c. trả 2 lần phí xếp hàng

e. ko đáp án đúng

27. Nguyên nhân chính ra đời của vận tải container

a. tạo việc làm,

b. cải tiến kỹ thuật,

c. giảm chi phí,

d. tiết kiệm thời gian

e. tất cả đáp án trên

f. ko đáp án đúng

28. Vận đơn theo lệnh có thể là

a. vận đơn hoàn hảo,

b. vận đơn nhận để xếp,

c. cả 2.

d. ko đáp án đúng

29. Trách nhiệm chứng minh lỗi trong Hague-Visby thuộc về

a. người xuất khẩu

b. người nhập khẩu

c. người chuyên chở

d. Ko ai cả

30. Trách nhiệm chứng minh lỗi trong Hamburg thuộc về

a. người xuất khẩu

b. người chuyên chở

c. tòa án

d. trọng tài

e. ko ai cả

31. Lỗi hàng vận được miễn trách trong

a. Phương thức thuê tàu chợ

b. Quy tắc Hague-Visby 1963

c. Quy tắc Hamburg 1978

d. Phương thức thuê tàu chuyên

e. Tất cả đáp án trên

f. Ko đáp án đúng

32. WWDSH Inc, WWDSHEX, WWDSHEXEM, WWDSHEXUU

a. bản chất là một

b. bản chất khác nhau hoàn toàn

c. khác nhau đôi chút

d. tùy từng TH

e. Ko đáp án đúng

Ngoài ra còn một số câu hỏi về UNCTAD (khoảng 2-3 câu), một số câu hỏi về NQR, COR, LOR (L/R), CSC, Survey Report..

Đề của tờ đây, tờ làm thế này ,mọi người xem hộ xem sai chỗ nào mà tới 14 câu lận

1.Câu nào đúng nhất.

Vận tải gồm sự di chuyển của người theo một mục đích nhất định

Vận tải gồm sự di chuyển của Hàng hóa theo một mục đích nhất định

A và b đều đúng

A và b đều sai

2. câu nào ko đúng

vận tải là ngành sản xuất đặc biệt vì có công cụ lao động,đối tượng lao động và sức lao động

Sản phẩm ngành vận tải ko dự trữ được
SX ngành vận tải tác dụng thay đổi về mặt ko gian đt chuyển chở
SX ngành vận tải ko tồn tại độc lập quá trình sản xuất
3. ai là người lập vận đơn đường biển
Người gửi hàng
Người nhận hàng
Người gom hàng
Chủ tàu

4.container ra đời là có tác dụng lớn nhất

Giảm chi phí

5,có mấy điều kiện sd vận tải đường biển trong incoterm 2000

2

3

5

6

6,người giành được quyền thuê tàu phải

Chịu trách nhiệm thanh toán trực tiếp toàn bộ hay một phần cước phí cho người chuyển chở đường biển

7.người nhập khẩu thường chọn mua ở thị trường

Giá FOB thấp

giá FOB trung bình

Giá FOB cao

Không ý nào hoàn toàn chính xác

8, luật nào điều chỉnh CP(câu này tớ ko rõ)

Luôn luôn là luật anh

Luôn luôn là mỹ

Luôn luôn là pháp

Tùy thỏa thuận

9,nói thế nào là đúng

Nghị định thư hague-visby

Quy tắc hague-visby

Nguồn luật hague-visby

Ko câu nào đúng

10Luật nào điều chỉnh B L

Nghị định thư SDR 1980

Công bruxell 1929

Quy tắc hague visby 1968

Quy tắc hamburg 79

11

Trọng tải của tàu là

Sức chở của tàu được tính bằng tấn dài ở mức nước tối đa về mùa đông mùa hè hoặc ở vùng biển có liên quan tùy từng trường hợp

12 hệ số xếp hàng của tàu là mối liên hệ giữa dung tích của tàu và trọng tải tính của tàu

13

Chính phủ việt nam tham gia cơ quan nào

■

IATA

AAPA

AFFA

14

Tàu chở hàng hóa thì chở

Hàng hóa và số ít người

Người

Ko cầu nào đúng

15. hiện nay các nước treo cờ tàu của nước khác là

xu hướng ưa dùng đồ ngoại

16 vận đơn hàng không luôn là

Giấy chứng nhận bảo hiểm

Tờ khai hải quan

→ sai thật ☹)

17 Nội nhân và giao hàng trong container là

18 cở 1 bãi tập bất tính chi phí phạt chậm giao theo hague visby là bao nhiêu

Ờt nhiên là ko có đáp an nào đúng

19 cong tainer ra đời vì yêu to j? Giám chi phí

Giảm thiểu thời gian xếp dỡ

Cải thiện cơ sở vật chất ngành vận tải

Tăng cường cơ giới hóa khâu xếp dỡ hàng hóa ở các điểm vận tải (nếu là như thế này thì đúng, nhưng đáp án lại chỉ có là tăng cường cơ giới hóa ngành vận tải nên mình chọn câu 1 đúng)

20 trong hợp đồng bán CIF để tránh phải trả cước xếp dỡ ngoại xuất khẩu nên quy định như thế nào FI(vì người xuất khẩu phải có trách nhiệm giao hàng qua lan can tàu nên ko nên quy định có tính chi phí xếp hàng làm gì cho phải trả 2 lần phí. còn việc người nhập khẩu có dỡ hay ko thì tùy thỏa thuận trong hợp đồng

FO

FIS

liner out

21 notify adress để trống thì thông báo cho ai(ko nhớ rõ mình chọn gì, nhưng có bản khoản giữa gửi và nhận, chắc là chọn gửi nên sai, lúc đầu có chọn nhận nhưng hình như sửa mất, ac ac)

Người gửi hàng

Người nhận hàng

Người gom hàng

Người giao nhận

22 cảng an toàn khi thông báo NOR được chấp nhận là là cảng

Đủ độ sâu môn nước cho tàu đầu đò

An toàn về chính trị, ko có đình công

An toàn về ...

An toàn về cái quái gì nữa ý

23, CONGENBILL là

Cũng sử dụng với hợp đồng GENCON

24 theo vacxava, giới hạn trách nhiệm là

250fr/kg

100gh/kiện

20usd

25. Thời hạn khiếu nại trong Hamburg 78 là

1 năm

2 năm

1 năm hoặc có thể thỏa thuận thêm

26. Thời hạn khiếu kiện trong Hague-Visby là

1 năm

1 năm và có thể thỏa thuận thêm

27. MTO được miễn lỗi hàng vận nếu hành trình của hàng như sau

Ô tô - hàng không

Biển - ô tô - hàng

Hàng - sắt

Sắt - ô tô

28. Bản quy tắc quy định giới hạn trách nhiệm của MTO cao hơn ở

CU LHQ

ND 125

Không có đáp án đúng bởi vì giới hạn trách nhiệm của MTO ở bản quy tắc luôn thấp hơn

29. Hệ số xếp hàng của tàu thể hiện mối quan hệ giữa

Động tích đăng ký và trọng tải tính

30. NOR là

Thông báo sẵn sàng xếp dỡ

31. ETA là

Thời gian dự kiến tàu đến

32. Nhóm tàu chở hàng khô (Dry cargo Ship)

■ Tàu chở hàng bách hoá (General Cargo Ship)

■ Tàu container

■ Tàu chở hàng khô với khối lượng lớn

■ Cả 3 đều đúng

33. Hiệp định Montreal ra đời năm nào

1966

1975

1980

1929

34. Có bao nhiêu bản gốc trong vận đơn hàng không

3

6

9

12

35. Các nguồn luật điều chỉnh vận đơn

NET SDR 1989

Hamburg 78

HAGUE 29

36. quy định về chi phí xếp dỡ trong hợp đơn thuê tàu chuyển nhảm:

Tránh cho người mua phải trả chi phí 2 lần

Tránh cho người bán phải trả cho người chuyên chở những chi phí mà khó đòi được người mua khi đã giao xong hàng

Tránh cho người bán phải trả chi phí dỡ hàng

Tránh cho người mua phải trả chi phí dỡ hàng

37/ người gom hàng chịu trách nhiệm đóng, dỡ hàng trong container trong ph thức nào

~~FCL?FCL~~

FCL/LCL

LCL/FCL

LCL?LCL

38/ không chịu trách nhiệm về quá trình hàng hóa được chuyên chở khi họ là

Đại lý

Người chuyên chở thực tế

Người cơ hợp đồng

Người gom hàng

39. thông báo về tổn thất không rõ rệt trong hamburg là

Trong hoặc ngay sau khi giao hàng

1 ngày

3 ngày lt sau giao

15 ngày tức

40. Quy định về tổn thất rõ rệt trong hamburg là

Ngay làm việc sau ngay giao hàng

41. Hàng hóa nào ko phù hợp với vận tải hàng ko

/Hàng công kênh

Hàng nhỏ nhẹ

Hàng giá trị cao

Hàng chuyên phát nhanh

42. MTO theo công ước UN và bản quy tắc chịu trách nhiệm với hàng hóa theo chế độ

Từng chặng

Thông nhất

Cả 2

43. Trách nhiệm của người chuyên chở

44. Nguyên tắc suy đoán lỗi trong cc hh = đường biển được áp dụng trong

Hamburg

Bruxcell

NET SDR 79

Hague-visby

45. Câu nào sai

vận đơn chủ và vận đơn gom hàng thực chất do một người lập

46

-H người bán gửi cho nhiều người mua là gì:

a. FCL/LCL

b. LCL/FCL...

Trong Incoterms 2000, có mấy điều khoản chở = container/ biển/ đa phương thức

a. 6



b.7....

- Vận đơn Hàng không không chuyển nhượng được
- Tàu chợ là gì: chạy trên một tuyến cố định...
- Trong Incoterms 2000, điều kiện nào người bán có vai trò lớn nhất

a. DDU

b. DDP...

- VD gom hàng: có
- MTO: có
- VD MTO: có
- UNCTAD: có
- Điều khoản về tàu mạt tích
- Luật HK dân dụng VN: nhiều
- Vận đơn GENCOM
- Định nghĩa NRT, GRT...
- VD chuyển nhượng được bằng cách gì
- Biên lai thuyền fô
- Phân biệt Master B/L, House B/L. Mối quan hệ giữa người giao nhận và người chuyển chở là?

Master B/L

- GENCON do ai phát hành (BIMCO)
- Tồn thất, trách nhiệm theo Hague được tính theo đơn vị GBP hay SDR
- Thời hạn trách nhiệm của container: CY-CY
- Thông báo tồn thất: 3 ngày...
- Điều kiện chậm giao = 2,5 lần tiền cước chỉ Hamburg có

Chậm giao được qui định trong nguồn luật nào?

- VN tham gia tổ chức gì của HK? IATA, ICAO
- Mua FOB được nên chọn cái j
- a. FI
- b. FO
- c. FIO
- Phạt liên, thưởng tùy: cho trường hợp xếp hàng chậm rồi bất tính thời gian phạt
- Thưởng phạt, giới hạn trách nhiệm : nhiều
- Hải cẩu, súc vật sống(hàng đặc biệt) cước là bao nhiêu (50% GCR)
- Khi khiếu nại, bước 1 làm j: lập thư dự kháng
- Cước hàng bách hoá
- Ôtô: không cầu nào
- Gửi hàng kết hợp gồm
- a. FCL/FCL
- b. FCL/LCL
- c. LCL/FCL
- d. LCL/LCL

1. Khi thuê tàu chợ theo điều kiện cơ sở giao hàng FOB, người thuê tàu nên quy định mức cước phí tối thiểu như thế nào:

A. FI

B. FO

C. FIS

D. FIO

Cái này em chọn A, vì trách nhiệm xếp hàng lên tàu thuộc về người xuất khẩu, nên người nhập khẩu khi thuê tàu nên miễn xếp hàng (free in) để tránh trả tiền xếp hàng 2 lần.

2. Dung tích đăng ký toàn phần DWT là

- A. Dung tích tất cả các khoảng trống trên tàu
- B. Dung tích tất cả các khoảng trống chứa hàng trên tàu
- C. Dung tích (ko nhớ).

D. Dung tích tất cả các khoảng trống khép kín trên tàu.

Em chọn D, phân vân mãi đây ạ . Check rồi, mình đúng, he he.

3. Người nào trong những người sau đây có trách nhiệm giao hàng xuất khẩu:

A. Chủ hàng

- B. Người giao nhận
C. Cảng biển
D. Không ai trong 3 người trên
Em chọn B, người giao nhận. Nhiều bạn chọn chủ hàng. Cơ mà chủ hàng thường ở nước xuất khẩu, rất xa nước nhập khẩu, sao giao hàng được ă? Đây là lý luận của em .
4. Tàu đi từ Anh đến Hồng Kông, đến kênh đào Suez thì không thấy tàu nữa. Vậy theo luật Anh, sau bao lâu tàu sẽ được coi là mất tích:
A. 1 tháng
B. 3 tháng
C. 6 tháng
D. 12 tháng
Em chọn C, nhiều bạn chọn D. Chỉ Fuku chọn C. Cái này vô đoán, hẹ hẹ.
5. Súc vật sống và hàng trên boong được quy định trong văn bản nào sau đây:
A. Quy tắc Hague
B. Quy tắc Hague - Visby
C. Quy tắc Hamburg
D. Công ước Vac-xa-va
6. Luật hàng hải Việt Nam 2005 quy định giới hạn trách nhiệm đối với hàng hóa là:
A. 666.67SDR/kiện
B. 835SDR/kiện
C. ko nhớ
D. 10.000fr/kiện
Em chọn D vì nhớ là Luật hàng hải VN quy định giống quy tắc Hague-visby
7. Trong hợp đồng thuê tàu quy định ngày xếp dỡ là WWDSHEX. Số ngày chậm dỡ hàng là 5 ngày. Trong đó có 3 ngày lễ, 1 ngày thời tiết xấu. Mức phạt mỗi ngày là 3000\$. Vậy số tiền phạt là:
A. 3000
B. 12000
C. 15000
D. Ko nhớ
Em chọn C, vì đã phạt thì phải liên tục, ko kể ngày lễ và chủ nhật. Thế mà có bạn sai câu này chứ .
8. Trong Incoterms 2000, có mấy điều kiện cơ sở giao hàng mà người xuất khẩu dành được quyền vận tải:
A. 2
B. 4
C, D: Ko nhớ.
Cơ mà câu này thì 4(rõ), trong sách nó thể gồm: CPT, CIP, DDU, DDP .
9. Trong các ĐKCSGH dưới đây, ĐK nào người xuất khẩu có quyền thuê tàu:
A. CFR
B. FAS
C. FOB
D. Cả a, b, c
10. Có mấy Điều kiện cơ sở giao hàng dùng trong VT Container. Câu này là 7 nhể, tính cả DAF nữa nhể
1. VT đường sắt liên vận qt của VN được điều chỉnh bởi nguồn luật nào sau đây:
a. Công ước CIM
b. Công ước COTIF
c. SMGS
câu này em chọn bừa là SMGS vì có thấy loáng thoáng trong sách, may mà đúng. Đây là câu hỏi duy nhất về chương đường sắt, thế mà cô Trinh Hương thì bảo học cả chương, cô Trang thì bảo ko học vì từ trước đến giờ cô chưa thấy câu nào về đường sắt.
2. Hợp đồng thuê tàu định hạn có tính chất giống:
a. hợp đồng thuê tài sản
b. hợp đồng thuê tàu chuyển.
một cái nữa thì em ko nhớ

3. Đặc trưng của vận tải:

a. sp vận tải tồn tại ngoài ngành sản xuất ra nó

b. sp vận tải ko dự trữ được

c. vận tải là ngành đặc biệt vì có công cụ lao động, tư liệu sx...(chuỗi quá)

một số cái nữa em ko nhớ vì em chỉ nhớ câu trả lời là b

4. Do hãng HK cũng là người bảo hiểm nên trong cước phí FH đã bao gồm cước bảo hiểm?

a. Đúng

b. sai

5. bài tập về 2 tàu đâm va nhau cùng có lỗi, giống trong bài cô Hương đã dạy chỉ khác % phân chia trách nhiệm.

6. FBL có thể dùng cho mọi công ty giao nhận? Đ/S

7. về việc giành quyền vận tải, về CIF, FOB em quên mất rồi, em chỉ nhớ câu trả lời là CFR vì trong đó ko có I nên hợp lý nhất,

Khoảng chừng này cần là em nhớ được vì nó ko nằm trong số đồng để quên như thời hạn khiếu kiện, khiếu nại...Ngoài những câu này và một số câu mọi người đã post các câu còn lại là về các Công ước...

Số lượng: 60 câu

Thời lượng: 40 phút

Các chủ điểm:

1- Incoterm (chương 1)

Chỉ cần nhớ 4 dòng sau là đủ là đúng chục câu:

Người xuất khẩu dành quyền vận tải: DDU, DDP, CIP, CPT, CIF, CFR, DES, DEQ

Người nhập khẩu dành quyền vận tải: EXW, FCA, FAS, FOB, FAF

Người xuất khẩu dành quyền thuê tàu: CFR, CIF, DES, DEQ

Người nhập khẩu dành quyền thuê tàu: FAS, FOB

2- Thông số kỹ thuật của tàu biển (chương 2)

Lưu ý: hệ số xếp hàng của tàu, hệ số xếp hàng của hàng, thể tích toàn phần/tĩnh v.v..

3- Các loại vận đơn tàu biển (chương 2)

4- Giới hạn trách nhiệm; thời hạn trách nhiệm (tất cả các chương)

Học theo đúng 4 chủ điểm rất nhỏ phía trên là đủ để được 6 điểm 1 cách cực kỳ ngon lành rồi. Các chương còn lại sẽ rơi vào phần 4 điểm.

Nên làm thêm trong đề 2007. Mặc dù vừa rồi các thầy đã cập nhật bộ đề mới, nhưng vẫn có một số câu trùng với bộ đề cũ, cách ra đề cũng tương tự.

- học kĩ incoterms vào, chắc chắn có khoảng 10 câu về giành quyền vận tải

- các câu liên quan đến thời gian

- tên các tổ chức viết tắt

- còn có câu nó hỏi là nên mua hàng hóa có giá FOB thấp nhất, cao

nhất, giá CIF thấp nhất, cao nhất.

- các câu thường phạt, chủ ý là phạt thì là phạt liên tiếp

- các câu về thông số của tàu

1. Vận tốc tàu biển: 14 – 20 hải lý/ h

2. Căn cứ vào phạm vi phục vụ, vận tải chia làm?

Vận tải nội bộ xí nghiệp và vận tải công cộng

3. Phân loại tàu buôn: theo chức năng, theo kích thước, theo quốc tịch...

* Theo công dụng: tàu chở hàng và tàu chở khách

- Tàu chở hàng: tàu chở hàng khô và tàu chở hàng lỏng

- + Tàu chở hàng khô: tàu chở hàng bách hóa, tàu chở hàng khô có khối lượng lớn, tàu kết hợp, tàu container, tàu chở xá lon, tàu chở hàng đông lạnh
 - + Tàu chở hàng lỏng: tàu chở dầu, tàu chở các hàng lỏng khác, tàu chở hơi đốt thiên nhiên hóa lỏng, tàu chở khí hóa lỏng
 - * Theo cỡ tàu: tàu cỡ treo bình thường và tàu treo cờ phượng tiện
 - * Theo phạm vi kinh doanh của tàu: tàu chạy vùng biển xa, tàu chạy vùng biển gần
 - * Theo phương thức kinh doanh: Tàu chợ, tàu chạy rỗng (kiểu cho thuê chuyến và cho thuê định hạn)
4. Việt Nam đã tham gia tổ chức nào:

A. FIATA, B. IATA, C. ICAO, **D. Cả 3**

5. Điều chỉnh của các công ước đồ

6. Combine Doc do ai phát hành? (người chuyên chở đường biển), mẫu của ?
do BIMCO – hội đồng hàng hải và Baltic quốc tế soạn thảo, dành cho VO.MTO

7. Trách nhiệm chứng minh lỗi thuộc về người chuyên chở theo quy tắc nào ?

Quy tắc Hamburg

8. Người giao nhận có thể là người nào?

a. MTO, b. Người chuyên chở, c. Đại lý IATA, **d. Cả 3**

9. Người chuyên chở luôn mua ở thị trường nào CIF lon' , vào đây nhớ xem quyền vận tải thuộc về thẳng nào thì thẳng đây thích giá cao

a. giá FOB thấp, b. Giá FOB cao.

10. Phát triển vận tải biển tăng thu ngoại tệ do?

a. chuyên chở hàng xuất nhập khẩu trong nước, b. **chuyên chở hàng cho nước ngoài**, c. chuyên chở hàng hoá nội địa, d....(do không phải thuê bọn nước ngoài chở hàng cho mình)

11. Tương tự phát triển vận tải biển giảm chi ngoại tệ do?

(a.

12. Vận tải quốc tế thể hiện chức năng gì?

Phục vụ nhu cầu chuyên chở HH XNK và kinh doanh thể hiện trong việc XK spVT

13. Hệ số xếp hàng của tàu (CL), hệ số xếp hàng của hàng (SF), mối quan hệ

Tấn dụng được dung tích chứa hàng khi $SF = CL$

14. 2.5 (giao hàng chậm)

15. Cước tàu chợ luôn cao vì

a. bao gồm cả chi phí xếp dỡ, b. ổn định, c. đa phần tàu không đầy hàng, **d. cả 3**

16. Người giao hàng xuất nhập khẩu là ai?

a. Cảng biển, b. Chủ hàng, c. Người chuyên chở, d. Người kinh doanh vận tải ĐPT

17. Vận tải đa phương thức kết hợp lợi ích của?

vận tải chở suốt, vận chuyển = container và dịch vụ gom hàng

18. VIFAS là gì

Hiệp hội giao nhận và kho vận Việt Nam

19. NOR, ETA,... là gì

NOR là thông báo sẵn sàng xếp dỡ

ETA là thời gian dự kiến đến tàu của cảng

LOR là thư dự kháng

ROROC là biên bản kết toán nhận hàng với tàu

COR: biên bản đó hàng

20. Theo công ước của Liên hiệp quốc người chuyên chở chịu trách nhiệm từ khi nào đến khi nào

Theo công ước của LHQ 1980 và Bản quy tắc UNCTAD/ICC thì trách nhiệm của MTO đối với HH

bao gồm khoảng thời gian từ khi MTO đã nhận hàng để chở cho đến khi giao xong hàng.

21. Trách nhiệm cung cấp tàu đủ khả năng đi biển là?

a. trước và lúc bắt đầu quá trình chuyên chở theo quy tắc Hague 1924,

b. trong quá trình chuyên chở theo quy tắc Hague-Visby 1968,

c. trong toàn bộ quá trình chuyên chở theo quy Hamburg....) (không nhớ rõ phương án)

21. WWDXSHEU là gì? bài tập tính phạt xếp dỡ chậm (trong tài liệu photo có)

WWD : ngày làm việc thời tiết tốt

WWDSh : ngày làm việc thời tiết tốt, tính cả chủ nhật và ngày lễ

WWDShEX : ngày làm việc thời tiết tốt, chủ nhật, ngày lễ không tính

WWDShEXU : ngày làm việc thời tiết tốt, chủ nhật ngày lễ không tính trừ phi có làm (tức là có

làm thì có tính)

WWDSHEXEU : ngày làm việc thời tiết tốt, chủ nhật ngày lễ không tính, dù có làm hay không
Nên chọn cái cuối cùng là WWDSHEXEU vì khi sát đến ngày hết hạn xếp dỡ hàng hóa, có thể làm cả chủ nhật, ngày lễ để kịp tiến độ mà những ngày đó lại không bị tính vào thời gian làm hàng ^^

22. Giới hạn trách nhiệm của MTO của người chuyển chở theo bản quy tắc cao hơn so với (không phương án nào)

Theo bản quy tắc, giới hạn trách nhiệm của MTO với HH thấp hơn so với công ước

23. Hợp đồng thuê tàu chuyển tải theo? (thường theo luật Anh, tùy theo thỏa thuận)

Thường theo luật Anh xét xử tại London hoặc theo luật Mỹ xét xử tại NewYork, các quy định này không có lợi cho VN nên không nên chọn.

24. Congen Bill ứng với (tàu chuyên)

Trong thương mại hàng hải quốc tế thường lưu hành phổ biến 2 loại vận đơn: vận đơn loại thông thường (gọi là Conline bill) và vận đơn cấp theo hợp đồng thuê tàu (gọi là Congen bill).

25. Người chuyển chở chịu trách nhiệm đóng hàng vào container theo LCL/LCL

26. Người mua, người bán giành được quyền vận tải trong 1 số điều kiện theo Incoterm (có 1 số câu: người bán thuê tàu: a.FOB, b.FAS, c. DEF....., có khoảng vài câu tương tự như vậy)

27. Các tổ chức chính phủ nào trong các tổ chức sau

a. ICAO tổ chức CP

b. IATA là tổ chức phi CP

c. FIATA là tổ chức phi CP

28. Có mấy bản chính của AWB - 3 bản chính

29. AWB do ai làm, ai kí

AWB do người gửi hàng lập và người gửi hàng khi đã kí phải chịu toàn bộ trách nhiệm về nội dung AWB

30. Vận đơn chủ do ai phát hành

người chuyển chở thực tế

31. Trong vận tải đa phương thức người kí phát vận đơn có thể là

a. người chuyển chở thực tế, b. người chuyển chở hợp đồng, c. cả 2, d. ko ai cả

32. Ai là người phát hành vận đơn đa phương thức? MTO

33. Theo Vaccava, chậm giao hàng xảy ra14 ngày, thiệt hại hàng hoá.....7 ngày, thiệt hại hành lý.....3 ngày

34. Thời gian khiếu kiện trong vận tải hàng không? 2 năm

35. Khi kí hợp đồng thuê tàu chợ không quan tâm đến phí xếp dỡ, san cào

36. Trọng tải toàn phần là gì (khái niệm, phải thuộc lòng theo sgk)

Trọng tải toàn phần bằng tổng trọng lượng HHTM, trọng lượng nhiên liệu, nước ngọt, lương thực, thực phẩm, vật liệu chèn lót và đồ dự trữ khác tính bằng tấn dài. Đây cũng chính là chênh lệch giữa trọng lượng khi tàu ko chở hàng (LD) và trọng lượng khi tàu chở đầy hàng (HD): $DWC = HD - LD$

37. Trọng tải tịnh của tàu (DWCC) là trọng lượng HHTM mà tàu có thể chở được. Trọng tải tịnh của tàu chính bằng trọng tải toàn phần trừ đi trọng lượng nhiên liệu, nước ngọt, lương thực, thực phẩm, vật liệu chèn lót và đồ dự trữ khác.

Trọng tải tịnh của tàu là một đại lượng thay đổi, nó phụ thuộc vào trọng lượng nhiên liệu, nước ngọt, lương thực, thực phẩm, vật liệu chèn lót và đồ dự trữ khác chứa trên tàu.

38. Trong hợp đồng thuê tàu chợ, ghi FI để tránh

a. trả 2 lần cước phí, b. trả 2 lần phí dỡ hàng, c. trả 2 lần phí xếp hàng.....

39. 400 kg, thiệt hại theo Hague Visby mức bồi thường là $400 \times 30 \text{ fr} = 12000 \text{ fr}$

40. 1 container có 20 kiện hàng theo Hague-Visby, mức bồi thường cao nhất là 20 kiện, container của người chuyển chở

41. Năm thành lập của ICAO(1947, vn tham gia 1980), IATA(1945, vn 2/2007), FIATA(1926,

VIFAS 1994), AFFA(1991, VIFAS 11/2000), AAPA(1965, vn 11/1997), VIFAS(1994)

Ngày có hiệu lực của các công ước trong vận tải ĐPT:

- Công ước LHQ ra đời 24/5/1980 và chưa có hiệu lực

- Bản quy tắc UNCTAD/ICC có hiệu lực 1992

Vận tải hàng không: công ước Vaccava 1929; nghị định thư Hague 1955

42. Nguyên nhân chính ra đời của vận tải container :

rút ngắn thời gian chuyển chở, đảm bảo an toàn và giảm chi phí.

a. tạo việc làm, b. cải tiến kỹ thuật, c. giảm chi phí, d. tiết kiệm thời gian....

43. Trách nhiệm của MTO?

44. Nguyên nhân chính sự ra đời của vận tải đa phương thức?

- kết quả tất yếu của quá trình phát triển ngành vận tải
- nhu cầu hoàn thiện của các hệ thống phân phối vật chất, sx, kinh doanh trong xh.
- Yêu cầu của cuộc cách mạng container

45. Sự khác nhau giữa Hague, Hague-Visby, Hamburg

46. Giới hạn trách nhiệm

47. Thường phạt xếp dỡ

49. UNTAD/ICC có hiệu lực 1992, VN chưa có hiệu lực

50. Cước đặc biệt, CCR=50% GCR

51. Vận tải là gì?

Với ý nghĩa kinh tế hẹp, vận tải chỉ bao gồm những sự di chuyển của vật phẩm và con người khi thoả mãn đồng thời hai tính chất: là một hoạt động sx vật chất và là một hoạt động kinh tế độc lập.

52. Phân loại vận tải:

Phân loại vận tải:

- Căn cứ vào phạm vi phục vụ: vt nội bộ xí nghiệp và vt công cộng
- Căn cứ vào môi trường và đk sx: đường ô tô, sắt, biển, sông, ống, vụ trụ
- Căn cứ vào đối tượng chuyên chở: HH, HK, HH-HK
- Căn cứ vào khoảng cách hoạt động phục vụ: gần, xa
- Căn cứ vào cách tổ chức chuyên chở: đơn phương thức, đa phương thức, đứt đoạn

Phân loại vận đơn đường biển.

- căn cứ vào việc đã xếp hàng hay chưa: vd đã xếp, vd nhận để xếp
- căn cứ vào khả năng lưu thông: vd theo lệnh, vd đích danh, vd cho người cầm
- căn cứ vào nhận xét, ghi chú trên vd: vd hoàn hảo, vd ko hoàn hảo
- căn cứ vào hành trình vận chuyển: vd đi thẳng, vd chờ suốt, vd đa phương thức
- một số loại vd khác:
- + vd do người giao nhận cấp: vd vt DPT của FIATA (FBL); FCT - giấy chứng nhận vt; house B/L – vd gom hàng
- + vd theo hợp đồng thuê tàu: phát hành khi HH được chuyên chở theo một hợp đồng thuê tàu chuyển. Vd này ko còn tính độc lập và phải phụ thuộc vào hợp đồng thuê tàu.
- CONGENBILL phát hành để sử dụng cùng với hợp đồng thuê tàu mẫu GENCON. Vd theo hợp đồng thuê tàu do chủ tàu hoặc thuyền trưởng hoặc đại diện của họ ký phát.
- + vd đã xuất trình tại cảng gửi (surrendered B/L): khi cấp vd này người chuyên chở hoặc đại lý đóng thêm dấu “đã xuất trình” đồng thời diễn báo cho đại lý tại cảng đến biết để đại lý giao hàng cho người nhận mà ko cần xuất trình vd gốc.
- + giấy gửi hàng đường biển (Sea waybill): là từ ko thể lưu thông, có ưu điểm là người nhận có thể nhận hàng khi xuất trình giấy tờ, từ để nhận dạng chứ ko cần phải xuất trình bản thân Giấy gửi hàng đường biển. Nhược điểm của nó là ko dùng để khống chế HH được, dùng với ban hàng tin cậy
- + vd bên thứ 3 (Third Party B/L): là vd mà trên đó ghi người hưởng lợi L/C ko phải là người gửi hàng mà là người khác
- + biên lai thuyền phó (Mate's Receipt): là biên lai ghi chép việc xếp hàng lên tàu do thuyền trưởng hoặc phó lập. Biên lai này ghi số lượng, khối lượng tình trạng hàng hoá xếp lên tàu và là cơ sở để cấp vd
- + vd có thể thay đổi (Switch B/L): cho phép thay đổi một số chi tiết trên vd

53. Vận đơn nào có thể kí hậu thông thường? (theo lệnh)

54. Vận đơn điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở và người cầm giữ vận đơn

55. Trong chuyên chở bằng cont sử dụng FCA thay cho FOB

56. ICD là cảng gì

a. cảng đất liền, b. cảng khô....

57. Vận đơn theo lệnh có thể là

a. vận đơn hoàn hảo, b. vận đơn nhận để xếp, c. cả 2, d. ko

58. Cái nào là vận đơn không hoàn hảo

1. Cách nói sau đây đúng :

- quy tắc Hague = công ước Brussels 1924
- quy tắc Hague – Visby = nghị định thư Visby 1968

- quy tắc Hamburg = công ước Hamburg 1978
- 2. Vận tải là môn học ... (đối tượng sản xuất ,,...)
- 3. Cảng dỡ hàng là cảng thế nào : an toàn về chính trị xã hội, đủ điều kiện xã hội, ko có chiến tranh...
blah blah
- Tuỳ theo yêu cầu của người thuê tàu, cảng xếp dỡ có thể là một hay nhiều cảng và có thể xếp dỡ tại một hay nhiều cầu cụ thể trong cảng. Phải quy định thứ tự xếp dỡ.
- Cảng an toàn là cầu, cảng có độ sâu (món nước) thích hợp để tàu có thể ra vào, neo đậu một cách an toàn và luôn luôn nổi hoặc chạm đất những vấn an toàn. Cảng xếp dỡ còn phải an toàn về mặt chính trị, tức là ko có chiến tranh chiến sự xảy ra, và nếu có thì chủ tàu sẽ ko chịu trách nhiệm về những thiệt hại xảy ra do chiến tranh chiến sự đó.
- 4. MULTIDOC do tổ chức nào ban hành ? do hội nghị của LHQ về buôn bán và phát triển soạn thảo trên cơ sở Công ước LHQ (do V.O.MTO và N.V.O.MTO phát hành)
- 5. Tổ chức nào là tổ chức chính phủ : AF1A , AF1FA... blah blah....
- 6. Việt Nam đã tham gia vào tổ chức nào, đã thông qua công ước nào?
 - quy tắc Hague = công ước Brussel 1924
 - có cái cầu: VTDB có đặc điểm gì:
 - + VTDB có năng lực vận chuyển lớn
 - + thích hợp cho việc vận chuyển hầu hết các loại HH trong chuyên chở quốc tế
 - + chi phí đầu tư xây dựng các tuyến đường hàng hải thấp
 - + giá thành VT biển rất thấp
 - + tiêu thụ nhiên liệu thấp
 - + phụ thuộc nhiều vào đk thiên nhiên, đk hàng hải
 - + tốc độ các loại tàu biển tương đối thấp: 14-20 hải lý/giờ
 - còn mấy câu kiểu, phân phối AWB
 - Vận đơn theo lệnh có thể là vận đơn nào? - Suốt- Clean- Unclean- cá 3
 - mua FOB, có thể chọn điều kiện giá FI-FIO
 - bán CIF: FO-FIO
 - Tổ chức cấp chính phủ? ICAO
 - Vận đơn đường biển do ai ký- thuyền trưởng
 - trường hợp nào, người giao hàng ko chịu trách nhiệm chuyên chở:
 - Người chuyên chở có thể đóng vai trò nào?(người giao nhận, người gửi hàng..)
 - mấy cái khái niệm C/O, NOR, COR... là gì
 - bài tập phết xếp dỡ là 12000
 - cái gì mà PCTN 1980
 - có cái gì mà luật HK VN quy định là 2 năm
 - nói chung ra vào Incoterm tầm 8-10 câu
 - 10-15 câu vào các công ước, trách nhiệm, bồi thường trong Biển và Container, 1-2 câu MTO
 - cái MTO khá dễ nhầm, không phải vì khó, mà là vì nó ở cuối sách, đọc đến đấy là mệt

Cách nói nào đúng?

: a. Công ước Hague, b. Công ước Hamburg c. Quy tắc Hague d. Quy tắc Hamburg

1. Điều kiện nào sau đây người nhập khẩu giành được quyền thuê tàu:

DES
CIF
FOB
DDU

2. Việt Nam đã gia nhập vào công ước hay tổ chức nào rồi?

Chưa gia nhập công ước hay tổ chức nào cả

3. ETA là gì? ETA là dự kiến tàu đến

4. Việt Nam phê chuẩn công ước nào?

Sdr
Hague (còn gọi là công ước Bruxelles)
Hague Visby

Không phê chuẩn công ước nào

5. The công ước Braxelle, xử phạt chậm là bao nhiêu?

Không bao nhiêu cả, vì công ước Bruxelles không quy định xử phạt chậm, chỉ có công ước Hamburg quy định thời.

6. Các miễn trách của MTO:

- Công ước 1980: chứng minh được đã áp dụng mọi biện pháp để phòng ngừa sự cố vẫn xảy ra; lỗi hàng vận (hành vi, sơ suất hoặc lỗi lầm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hoặc người làm công của người chuyên chở trong việc điều khiển và quản lý tàu); cháy do nguyên nhân KQ
- Nghị định 125: bất khả kháng; do lỗi của chủ hàng; do chiến tranh, đình công.

7. LOR: thư dự kháng gửi cho người chuyên chở trong thời hạn:

- 3 ngày kể từ ngày giao hàng theo quy tắc Hague, Hague & Visby
- 15 ngày liên tục từ ngày giao hàng theo quy tắc Hamburg

8. COR: biên bản do hàng

9. ROROC là gì? Roroc là biên bản kết toán nhận hàng

10. Biên lai thuyền phó dùng làm gì? **Làm cơ sở để lập vận đơn**

11. Trong công ước vacsava, người chuyên chở chịu trách nhiệm trong vòng mấy ngày?

**Thời hạn trách nhiệm đối với tổn thất? 3 ngày đối với hành lý, 7 ngày đối với hàng hóa
Thời hạn trách nhiệm đối với chậm hàng? 14 ngày kể từ ngày máy bay cất cánh đến nơi**

12. Theo công ước quốc tế về vận tải đa phương thức, bồi thường như thế nào?

Tổng nhất

Cả hai

Không câu nào đúng

13. Giới hạn trách nhiệm trong vận tải đa phương thức?

666.67 SDR/ kiện; 2SDR/kg HH (theo UNCTAD)

920 SDR/ kiện; 2.75 SDR/kg HH (theo LHQ)

14. Có mấy điều kiện cơ sở giao hàng trong Incoterm? 13

15. Có thể thay FOB, CIF, CIP bằng điều kiện nào? **FCA thay FOB, CIP thay CIF, CPT thay CFR**

16. Cái gì thay cho House B/L? **Forwarder B/L và Neutral airway bill**

17. CP điều chỉnh mối quan hệ giữa ai với ai? **Người chuyên chở và người thuê tàu**

18. Vận đơn đường biển điều chỉnh mối quan hệ giữa ai với ai? **Người chuyên chở và người cầm vận đơn (cần phân biệt chủ tàu và người chuyên chở, chủ tàu có thể không phải là người chuyên chở)**

19. Trách nhiệm chứng minh lỗi thuộc về người chuyên chở là trong công ước nào? **Hamburg**

20. Cước theo FIOS là bao nhiêu? Cước là 15 \$ không phải xếp, dỡ, sắp xếp (mỗi loại 1 \$) còn lại là 12 \$

21. Tiền phạt 3000 \$ một ngày, chậm xếp 5 ngày, trong đó 3 ngày thời tiết xấu, chủ nhật, hỏi phạt bao tiền? 15 000 \$

22. Công ước vận tải đa phương thức của Liên Hợp Quốc được phê chuẩn ngày tháng năm nào?
24/5/1980 thông qua tại Geneva gồm 84 nước tham gia
23. VIFAS là gì? Hiệp hội giao nhận - Kho vận VN
24. Tổ chức nào là tổ chức chính phủ? (tra lại nhé)
IATA
AFA
FIATA
ICAO
AAPA
25. Máy bay chở khách chở cái gì ở khoang bụng?
Hành khách và một ít hàng hóa (chủ yếu là hàng hóa có giá trị lớn)
26. Muốn xếp đồ vào ngày thứ bảy chủ nhật mà không bị tính vào ngày làm việc thì dùng điều kiện nào?
WWDSHEXEU : ngày làm việc thời tiết tốt, chủ nhật ngày lễ không tính, có làm cũng không tính
27. Ai là người ký phát AWB? Trách nhiệm lập AWB là người gửi hàng
28. C/P được điều chỉnh bởi luật nào? Tùy theo thỏa thuận, thương theo luật Anh hoặc luật Mỹ
1. Căn cứ vào phạm vi phục vụ, vận tải chia làm? Vận tải nội bộ xí nghiệp và vận tải công cộng
2. Tàu chở hàng khô bao gồm? tàu chở hàng bách hóa, tàu chở hàng khô có khối lượng lớn, tàu kết hợp, tàu container, tàu chở xà lan, tàu chở hàng đông lạnh
3. Phát triển vận tải biển tăng thu ngoại tệ do? nước xuất khẩu vận tải
4. Đặc điểm của vận tải quốc tế?
5. Người giao hàng xuất nhập khẩu là ai?
a. Cảng biển, b. Chủ hàng, c. Người chuyên chở, d. Người kinh doanh vận tải ĐPT
6. VIFAS là gì? Hiệp hội giao nhận và kho vận Việt Nam
7. Giới hạn trách nhiệm của MTO của người chuyên chở theo bản quy tắc cao hơn so với (không phương án nào)
8. Hợp đồng thuê tàu chuyển tải theo? (tùy theo thỏa thuận)
9. Người chuyên chở chịu trách nhiệm đóng hàng vào container? LCL/LCL
10. Thời gian khiếu kiện trong vận tải hàng không? 2 năm
11. Khi ký hợp đồng thuê tàu chợ bao gồm cả ước phí thuê tàu, phí xếp dỡ, sắp xếp, cào san hàng
12. Ngày có hiệu lực của các công ước trong vận tải ĐPT? 24/5/1980
13. Nguyên nhân chính ra đời của vận tải container :
a. tạo việc làm, b. cải tiến kỹ thuật, c. giảm chi phí, d. tiết kiệm thời gian....
14. Vận tải là gì? Với ý nghĩa kinh tế hẹp, vận tải chỉ bao gồm những sự di chuyển của vật phẩm và con người khi thỏa mãn đồng thời hai tính chất: là một hoạt động sx vật chất và là một hoạt động kinh tế độc lập.
15. Tuyến đường nào được ưu tiên ko ktra thu tục hải quan: đường biển- oto – sat (tuyến nào có đường biển là đúng)
16. ICD(cảng khô, cảng thông quan nội địa, cảng đất liền?...) còn có tên gọi khác là gì? Ko đáp an nào đúng
a. cảng đất liền, b. cảng khô....
17. Vận đơn theo lệnh có thể là
a. vận đơn hoàn hảo, b. vận đơn nhận để xếp, c. cả 2, d. ko
18. Cái nào là vận đơn không hoàn hảo?
19. Đặc trưng của vận tải:
a. sp vận tải tồn tại ngoài ngành sản xuất ra nó
b. sp vận tải ko đư trữ được
c. vận tải là ngành đặc biệt vì có công cụ lao động, tư liệu sx...(chuỗi quá)



20. Cảng dỡ hàng là cảng thế nào : an toàn về chính trị xã hội, đủ điều kiện xã hội, ko có chiến tranh...
21. MULTIDOC do tổ chức nào ban hành ? do hội nghị của LHO về buôn bán và phát triển soạn thảo trên cơ sở Công ước LHO(do VO.MTO và NYO.MTO phát hành)
22. Vận đơn theo lệnh có thể là vận đơn nào? -Suốt- Clean-Unclean- CẢ 3
23. mua FOB. có thể chọn điều kiện giá FI-FIO
24. bán CIF: FO-FIO
25. Điều kiện nào sau đây người nhập khẩu giành được quyền thuê tàu:
DES
CIF
FOB
DDU
26. Theo công ước quốc tế về vận tải đa phương thức, bồi thường như thế nào?
Từng chặng
Thống nhất
Cả hai
27. Giới hạn trách nhiệm trong nghị định thư SCR 1979: 666.67SDR
28. Có thể thay FOB, CIF, CIP bằng điều kiện nào? FCA thay FOB, CPT thay CIF, CFR thay CIF (nghe ngớ đẽ sai vì thực tế là CIP thay cho CIF)
29. VCP hết hiệu lực khi tàu giao hết hàng vào ngày cuối cùng
30. Tiền phạt 3000 \$ một ngày, chậm xếp 5 ngày, trong đó 3 ngày thời tiết xấu, chủ nhật, hỏi phạt bao tiền? 15 000 \$
31. Máy bay chở khách chở cái gì ở khoang bụng?
Hành khách và một ít hàng hóa (chủ yếu là hàng hóa có giá trị lớn)
32. Môn nước của tàu phụ thuộc vào gì? Vùng biển kinh doanh, mùa và đồ vật xếp trên tàu
33. AWB luôn luôn là chứng từ hải quan.
34. Hiệp định mọtet ra đời? năm 1966
35. Tiền cước theo Guatemala? 250 SDR
36. Sự sắp xếp nào là đúng? F.....(vạch xếp hàng của môn nước)
37. Hàng lẻ được bốc, dỡ ở đâu:
a) ICD b) CY c) CFS d) cơ sở của người giao nhận?
38. GRT là cách ghi đơn vị của đúng tích đăng ký của tàu
39. Vận tải chở suốt là vận tải có chuyên tải dọc đường
40. Hague và Hague visby không có phát giao hàng chậm
41. Chiều dài của tàu là khoảng cách thẳng góc từ mũi tàu đến đuôi tàu.
42. Trọng tải tịnh của tàu thay đổi phụ thuộc vào?
43. Cước hàng nhanh trong vận tải hàng không là cước được thanh toán trong vòng 3 giờ kể từ khi giao hàng cho hãng hàng không.
44. Vận tốc TB của tàu biển: 14-20 hải lý/h
45. Không nên giành quyền thuê tàu trong trường hợp nào? Khó thuê hoặc ko thuê được; Sự chênh lệch giữa giá FOB và giá CFR. giá FCA và giá CPT là không có lợi; quá cân bán hoặc quá cân mua một loại hàng nào đó trong khi đối phương muốn dành quyền vận tải; do luật pháp từng nước hay phong tục tập quán của cảng
46. Hague và Hague – visby được miễn trách với? án ti của tàu, án ti của hàng hóa, nội ti
EXW, CIP, CPT, FCA, DDU, DDP, DAF phù hợp với VTĐPT, VT container; FOB → FCA, CIF → CIP, CFR → CPT.

- Hệ số xếp hàng của tàu, của hàng
- 40/20/20 : tỷ lệ phân chia đơn vị nước XK, NK và qua cảng
- B/L được đ/c bởi quy tắc nào (Vắcxava, Hague – Visby, Hamburg)
- Thời hạn hủy hợp đồng trong thuê tàu chuyển (Muốn nhất thời gian tàu đến cảng xếp hàng, 1 (2,3) ngày sau thời hạn tàu đến cảng xếp hàng)
- B/L hoàn hảo có thể là (dịch danh, vô danh, ĐPT, đã xếp)
- B/L dịch danh có thể là (hoàn hảo, ko hoàn hảo....)
- Trách nhiệm theo các công ước VTĐPT (cầu – cầu; kho- kho; lan can – lan can; xếp hàng – dỡ hàng)

- ICD (cảng khô, cảng thông quan nội địa, cảng đất liền, cảng xếp...)
- V.C/P được điều chỉnh bởi luật nào? Tuy thỏa thuận
- Trọng tải toàn phần của tàu
- Nơi xếp dỡ hàng hóa trong chuyên chở hàng container
- Ai phát B/L (người chuyên chở, chủ tàu, chủ hàng)
- MTO được miễn trách đối với lỗi hàng vận khi hành trình gồm (đường biển +...)
- Công ước LHO có hiệu lực chưa? Chưa
- Hàng hóa nào ko phù hợp với VT hàng không (cồng kềnh, dung tích nhỏ, lớn...)
- ĐPT kết hợp ưu điểm của (container + chở suốt + gom hàng)
- Người giao nhận có thể là (người chuyên chở + gửi hàng +...)
- Làm hàng tính như thế nào có lợi? (WWSHEXEU)
- Phạt đến muộn (5*4000)
- Giá tàu chợ thường cao vì (bao gồm IOST; có ổn định; ghé qua nhiều cảng; thường k chờ dỡ, hàng)
- Giới hạn trách nhiệm của Montra (17SDR)
- B/L surrendered? (tây hàng ko cần B/L gốc; ...thương mại điện tử)
- Ghi chú nào mất tính hoàn hảo của B/L (kê ký ko rõ mã hiệu, nghe nói là..., bao bì cũ, dùng lại)
- ICAO – tổ chức CP
- AWB có 3 bản gốc, ai phải ký? (người chuyên chở + gửi hàng)
- Tôn thất rõ rệt, thời hạn thông báo theo Hamburg (trong khi dỡ, sau khi dỡ, muộn nhất là ngày làm việc sau ngay giao hàng...)
- Nghe nói nhiều câu miễn trách.

Các câu sau là câu đúng sai:

Thư bảo đảm là sự thỏa thuận giữa người chuyển chở và người nhận hàng.

1. Trên AWB luôn có tên sân bay chuyển tải. s
2. WWSHEX(EU) có nghĩa là xếp hay dỡ vào những ngày đẹp trời 24h liên tục cả chủ nhật và ngày lễ nếu thời tiết tốt. *Chỉ trong ngoặc là ko nhìn rõ. d*
3. Trong C/P mẫu không có thỏa thuận về trọng tải và luật áp dụng khi có tranh chấp. s
4. Theo Visby 1968 về B/L người chuyển chở phải bồi thường trong trường hợp mất mát và giao hàng chậm. s
5. Trách nhiệm của MTO với hàng hóa được quy định trong Bản quy tắc năm 1997.... SDR/Kiến hoặc đơn vị hàng hóa.
6. Nhập FAS Incoterm 1990 điều kiện chi phí xếp dỡ C/P có thể thỏa thuận được.
7. Khi đi thuê tàu để chở hàng luôn phải thông qua người môi giới. s
8. Mục đích của C/P là tạo ra 1 nguồn luật quốc tế để điều chỉnh các bên có liên quan.
9. Phải luôn đấu tranh trong mọi trường hợp giành quyền vận tải để phát triển ngành vận tải trong nước. s
10. Theo Hamburg 1978 người chuyển trở chịu trách nhiệm bồi thường với hàng hóa...CY hoặc CFS.
11. Cơ sở phân chia vận tải trong ngoại thương là Incoterm 1989(1990). s
12. B/L hoàn hảo thể hiện tình trạng tốt của hàng hóa về bề ngoài khi người chuyển chở... s
13. Vận tải là ngành sản xuất đặc biệt vì sản phẩm tồn tại độc lập so với quá trình sản xuất. s
14. Quy tắc Hague quy định giới hạn trách nhiệm của người chuyển chở là... s
15. Tàu chợ áp dụng khi chuyển chở hàng hóa khối lượng tùy ý và (không thay đổi lịch) trình chạy tàu. d
16. Quy ước Vacsava về vận tải hàng không quy định giới hạn trách nhiệm của người chuyển chở với 1 kiện hàng là 920 SDR. s
17. C/P(C/F) điều chỉnh mối quan hệ giữa người thuê tàu và người nhận hàng. s
18. C/P phản ánh số hiệu và quốc tịch của tàu. d
19. FCL/LCL là nhận nguyên giao lễ. d
20. Quy tắc Huage 1924 về B/L quy định người chuyển chở có trách nhiệm với hàng hóa... s
21. Trên thế giới có 2 nguồn luật cùng có hiệu lực điều chỉnh vận tải đa phương thức là UNCTAD/TCC Rules và UN Convention 1980. s
22. B/L theo lệnh chỉ có thể ký hậu theo lệnh. d
23. Mua bán hàng hóa theo CFR phải lấy được B/L, đã xếp. s
24. Lỗi hàng vận là lỗi sơ xuất trong quá trình chăm sóc và bảo quản hàng hóa. s
25. COR được gửi đi vào trước hoặc trong khi giao hàng theo Hamburg 1977. s
26. ULD là thiết bị xếp hàng hóa của vận tải đường biển. s
27. Thời hạn khiếu nại của người chuyển chở hàng không là 2 năm theo công ước Vacsava. d

28. Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở đường biển theo quy tắc Hamburg là từ móc cầu đến móc cầu.s
29. DWT là đơn vị dung tích của tàu.s
30. B/L sạch phải là B/L đã xếp.s
31. Có thể mua bán hàng hóa bằng cách ký hậu AWB.s