

CHƯƠNG II: CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Tài liệu tham khảo chương 2:

- Bộ luật HHVN 2005 và các CƯQT về vận tải biển
- LS. Ngô Khắc Lễ, 2009, Thuật ngữ hàng hải, NXB GTVT
- Các mẫu vận đơn đường biển, mẫu hợp đồng thuê tàu chuyển
- PGS. TS, Nguyễn Như Tiến, 2001 “Hướng dẫn sử dụng vận đơn đường biển trong TM và HHQT”, NXB GTVT
- Tạp chí: T/C hàng hải Việt Nam, T/C thương mại hàng hải (Hiệp hội cảng biển Việt Nam), T/C chủ hàng Việt Nam (Vietnam Shipper), T/C Vietnam Logistics Review
- Website: vietship.vn, vietforward.com, worldshipping.org, maerskline.com, mscgva.ch, cma-cgm.com, fiata.com...

1

CHƯƠNG II: CHUYÊN CHỖ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Nội dung chính:

1. **Khái quát về vận tải biển**
2. **Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải biển**
3. **Các phương thức thuê tàu vận chuyển hàng hóa bằng đường biển**

2

1. Khái quát về vận tải biển

1.1. Đặc điểm của vận tải biển

1.2. Vai trò của vận tải biển đối với buôn bán quốc tế

3

1.1. Đặc điểm của vận tải biển

> Ưu điểm về mặt kinh tế, kỹ thuật:

- Các tuyến đường tự nhiên
- Năng lực chuyên chở lớn
- Cự ly chuyên chở dài, khoảng cách lớn
- Khả năng thông qua cao
- Giá thành vận tải biển thấp
- Thích hợp với hầu hết các loại hàng hoá trong thương mại quốc tế
- Nhiên liệu tiêu thụ trên 1 tấn trọng tải thấp

4

1.1. Đặc điểm của vận tải biển

> Nhược điểm:

- Tốc độ của tàu biển tương đối thấp
- Phải đối mặt với nhiều rủi ro, hiểm họa của biển do phụ thuộc nhiều vào điều kiện tự nhiên, khí hậu, địa chất trên biển
- Thời gian giải phóng hàng khỏi tàu/cảng chậm

5

1.2. Vai trò của vận tải biển đối với buôn bán quốc tế

- Thương mại quốc tế và vận tải nói chung, vận tải biển nói riêng có mối quan hệ chặt chẽ và hữu cơ với nhau
- Thích hợp với việc chuyên chở hàng hoá trong buôn bán quốc tế: >80% khối lượng hàng hóa XNK
- Góp phần mở rộng quan hệ buôn bán quốc tế
- Làm thay đổi cơ cấu hàng hoá và cơ cấu thị trường trong buôn bán quốc tế
- Ảnh hưởng đến cán cân thanh toán quốc tế
- Ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh xuất nhập khẩu

6

2. Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải biển

2.1. Phương tiện vận chuyển đường biển (Vessel/ Ship)

2.2. Cảng biển (Seaport)

2.3. Các tuyến đường biển (Shipping route)

7

2.1. Phương tiện vận chuyển đường biển (Vessel/ Ship)

2.1.1. Khái niệm tàu biển/ tàu buôn

2.1.2. Các đặc trưng kinh tế, kỹ thuật của tàu buôn

2.1.3. Phân loại tàu buôn

2.1.4. Đội tàu buôn thế giới và xu hướng phát triển

8

2.1.1. Khái niệm tàu biển/ tàu buôn

➤ **Tàu biển (Vessel/ Ship):** là tàu hoặc cấu trúc nổi di động khác chuyên dùng hoạt động trên biển (**Đ.11 Bộ luật HHVN 2005**)

→ Đối tượng điều chỉnh của BL HHVN 2005: tàu buôn

➤ **Tàu buôn (Merchant vessel):** là những tàu chở hàng và chở khách vì mục đích thương mại (**Viện kinh tế hàng hải và logistics**)

→ Đối tượng nghiên cứu của môn học: tàu buôn chở hàng hóa xuất nhập khẩu (freighter)

9

2.1.2. Các đặc trưng kinh tế, kỹ thuật của tàu buôn

1	Tên tàu	Name of ship/vessel
2	Cấp hạng tàu	Ship's class
3	Cảng đăng ký của tàu	Port of Registry
4	Chủ tàu	Shipowner
5	Cờ tàu	Flag of ship
6	Kích thước của tàu	Dimension of ship
7	Mớn nước	Draft/ draught
8	Trọng lượng của tàu	Displacement
9	Trọng tải của tàu	Carry Capacity
10	Dung tích đăng ký của tàu	Registered tonnage
11	Dung tích chứa hàng	Cargo Space
12	Hệ số xếp hàng	Coefficient of loading - Stowage factor

10

(1) Tên tàu (Name of Ship/ Vessel)



Ý nghĩa: định danh tàu, lưu trữ hồ sơ, theo dõi hoạt động của tàu

11

(2) Chủ tàu (shipowner/ owner)

➤ Khái niệm: theo Bộ luật HHVN 2005, điều 13:

1. Chủ tàu là người sở hữu tàu biển.

2. Doanh nghiệp nhà nước được Nhà nước giao quản lý, khai thác tàu biển cũng được áp dụng các quy định của Bộ luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan như đối với chủ tàu.

➤ Phân biệt: Chủ tàu thực sự (Actual Owner) – chủ tàu đăng ký (Registered Owner) và Chủ tàu danh nghĩa (Disponent Owner)

12

(2) Chủ tàu (shipowner/ owner)

- Phân biệt: Chủ tàu (Owner) và Người chuyên chở (Carrier)
- Đ.72, Bộ luật HHVN 2005: Người vận chuyển là người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển với người thuê vận chuyển.
- Người chuyên chở ≡ chủ sở hữu tàu
- Người chuyên chở ≡ chủ tàu danh nghĩa

13

(3) Cấp hạng tàu (Ship's Class)

- Là một thông số quan trọng về tình trạng kỹ thuật của tàu biển.
 - Ý nghĩa: cho biết tàu đáp ứng các yêu cầu/ tiêu chuẩn về mặt kỹ thuật, đảm bảo đủ khả năng hành hải → Giấy chứng nhận cấp hạng (Certificate of Classification).
 - Các cơ quan phân cấp hạng và đăng kiểm tàu nổi tiếng:
- Cơ quan đăng kiểm của Anh: Lloyd's Register of Shipping (London)
- Cơ quan đăng kiểm của Pháp: Bureau Veritas → BR
- Cơ quan đăng kiểm của Nhật: Nippon Keiji Kyokai → NKK/NK
- Cơ quan đăng kiểm của Mỹ: American Bureau of Shipping → ABS
- Cơ quan đăng kiểm Việt Nam: Vietnam Register → VR

14

(4) Cảng đăng ký của tàu (Port of Registry)

- Là nơi tàu làm thủ tục đăng ký với cơ quan có thẩm quyền cho phép tàu hoạt động hợp pháp và mang quốc tịch của nước/ vùng lãnh thổ có cảng đó.
- Tàu được cấp giấy chứng nhận đăng ký (Certificate of Registry) và giấy chứng nhận sở hữu (Certificate of Ownership).

15

(5) Cờ tàu (flag of ship)

- Khái niệm: Là cờ quốc tịch của tàu.
- Hai loại cờ tàu:
 - Cờ thường (National Flag)
 - Cờ phươg tiện (Flag Of Convenience – FOC/ Foreign flag)
- Chế độ đăng ký mở (Open Registry Shipping)
- Ý nghĩa cờ phươg tiện???
- Bộ luật HHVN 2005:
 - Tàu cấm cờ Việt Nam: tàu biển Việt Nam (Đ.12.3), tàu nước ngoài do Việt Nam thuê theo hình thức thuê tàu trần/ thuê mua tàu (Đ.14.1)
 - Tàu biển Việt Nam có thể cấm cờ nước ngoài (Đ.14.2)

16

(6) Kích thước của tàu (Dimension of Ship)

- Chiều dài (length)
- Chiều rộng (breadth)
- Chiều sâu (depth)

17

Chiều dài của tàu (length)

- Chiều dài tổng thể/ toàn phần (Length Over All – LOA): chiều dài tối đa của thân tàu, được đo song song với mặt nước từ điểm xa nhất của mũi tàu đến điểm xa nhất của đuôi tàu.
- Chiều dài giữa hai đường vuông góc (Length Between Perpendiculars – LBP): khoảng cách giữa hai đường vuông góc trước và sau (Forward & Aft Perpendicular) = khoảng cách từ điểm xa nhất trên sống mũi tàu tới vị trí mặt sau của bánh lái và được đo tại điểm giao cắt với đường mớn nước trọng tải mùa hè (Summer Load Line).
- Chiều dài đường nước (Length On Waterline/ Load Waterline Length – LWL): khoảng cách từ điểm giao cắt giữa đường mớn nước trọng tải mùa hè với sống mũi tàu và sườn đuôi tàu.

18

Chiều rộng (Breadth) và chiều sâu (Depth)

➤ Chiều rộng tối đa của tàu (Breadth Extreme/ Beam): là khoảng cách thẳng góc lớn nhất theo chiều ngang của tàu, đo bằng chiều dài của đoạn thẳng nối hai điểm tại vị trí chính giữa của tàu (amidships) trên hai thành tàu.

➤ Chiều sâu/ chiều cao:

→ Mớn nước (draft/ draught)

→ Chiều cao mạn khô (freeboard)

19

(7) Mớn nước (draft/ draught)

➤ KN: Là chiều cao thẳng đứng từ đáy tàu lên mặt nước (m/ft)

➤ Ý nghĩa của mớn nước???

➤ Có hai loại mớn nước:

- Mớn nước cấu tạo/ tối thiểu (Light Draft)

- Mớn nước tối đa (Loaded/ Laden Draft)

➤ Mớn nước phụ thuộc vào những yếu tố nào???

20

Vạch xếp hàng (Load Line Mark – Plimsoll's Mark)

- TF: Vạch xếp hàng ở vùng nước ngọt nhiệt đới (Tropical Fresh water load line)
- F: Vạch xếp hàng ở vùng nước ngọt (Fresh water load line)
- T: Vạch xếp hàng ở vùng nhiệt đới (Tropical load line)
- S: Vạch xếp hàng về mùa hè (Summer load line)
- W: Vạch xếp hàng về mùa đông (Winter load line)
- WNA: vạch xếp hàng vào mùa đông ở vùng Bắc Đại Tây Dương (Winter North Atlantic load line)

→ Ý nghĩa của vạch Plimsoll:

- cho biết mớn nước cho phép của tàu theo mùa và vùng biển KD → thể hiện tải trọng tương ứng với mức mớn nước
- tính sức chở ở mớn nước tối đa an toàn của tàu

21

Vạch xếp hàng (Load Line Mark – Plimsoll's Mark)

- Mớn nước tối đa ở vùng nước ngọt nhiệt đới (vạch TF): 11,2m
- Mớn nước tối đa ở vùng nước ngọt (vạch F): 11m
- Mớn nước tối đa ở vùng nhiệt đới (vạch T): 10,9m
- Mớn nước tối đa vào mùa hè (vạch S): 10,7m
- Mớn nước tối đa vào mùa đông (vạch W): 10,5m

22

Chiều cao mạn khô (freeboard)

Là khoảng cách từ đường mớn nước tới mặt boong chính của tàu, được đo bằng khoảng cách từ đầu vạch xếp hàng có liên quan được vẽ trên thành tàu đến đường boong tàu (deck line)

23

(8) Trọng lượng của tàu - Displacement

➤ KN: Trọng lượng của tàu = lượng giãn nước của tàu = trọng lượng của khối nước bị tàu chiếm chỗ (tấn dài - long ton).

➤ Công thức xác định???

➤ Có hai loại:

- Trọng lượng tàu không hàng (Light Displacement - LD)

- Trọng lượng tàu đầy hàng (Heavy Displacement - HD)

24

(8) Trọng lượng của tàu - Displacement**Trọng lượng tàu không hàng
(Light Displacement - LD):**

là trọng lượng nhỏ nhất, gồm:

- Vỏ tàu, máy móc thiết bị, nồi hơi và nước trong nồi hơi, phụ tùng
- Trọng lượng của thủy thủ đoàn và hành lý

**Trọng lượng tàu đầy hàng
(Heavy Displacement - HD):**

là trọng lượng lớn nhất, gồm:

- Trọng lượng tàu không hàng
- Trọng lượng của hàng hóa và vật phẩm cung ứng cần thiết cho hành trình mà tàu có thể chở được ở mức nước tối đa

25

(9) Trọng tải của tàu - Carrying Capacity (Tonnage)

➤ KN: Là sức chở của tàu tính theo đơn vị tấn trọng tải (Deadweight Tonnes - DWT) ở mức nước tối đa theo mùa và vùng.

➤ Có hai loại:

- Trọng tải toàn phần (Deadweight Capacity - DWC hay Deadweight All Told - DWAT)
- Trọng tải tịnh (Deadweight Cargo Capacity - DWCC)

26

(9) Trọng tải của tàu - Carrying Capacity (Tonnage)**Trọng tải toàn phần
DWC/ DWAT**

Là tổng trọng lượng của hàng hóa và vật phẩm cung ứng cần thiết cho hành trình.

**Trọng tải tịnh/ thực dụng
DWCC**

Là trọng lượng của hàng hóa thương mại mà tàu có thể chở được ở mức nước tối đa.

27

(10) Dung tích đăng ký của tàu (Registered Tonnage)

➤ KN: Là thể tích các khoang trống khép kín trên tàu (m³/cft/ tấn đăng ký).

➤ Có hai loại:

- Dung tích đăng ký toàn phần (Gross Registered Tonnage GRT) hay còn gọi là dung tích toàn phần (Gross Tonnage GT)
- Dung tích đăng ký tịnh (Net Registered Tonnage - NRT)

28

(10) Dung tích đăng ký của tàu (Registered Tonnage)**Dung tích toàn phần - GT/ GRT**

Bao gồm toàn bộ dung tích của các khoang trống khép kín trên tàu, tính từ boong trên cùng trở xuống.

→ trừ: khoang chứa nước dằn tàu, lối đi lại, buồng vệ sinh, buồng tắm, buồng lái, buồng hải đồ, phòng sửa chữa, kho và dung tích đáy đôi (nếu có)

→ GT/GRT = hầm hàng + buồng máy, buồng hoa tiêu + khoang chứa nhiên liệu, dầu mỡ, nước ngọt và thực phẩm + phòng ăn ngủ, giải trí của thuyền viên.

Ý nghĩa: dùng để thống kê tàu; biên chế sỹ quan, thủy thủ; đôi lúc để tính các loại phí

**Dung tích đăng ký tịnh/ thực dụng
NRT**

Là dung tích các khoang trống khép kín dùng để chứa hàng trên tàu.

NRT = GT/GRT - dung tích buồng máy, buồng hoa tiêu - dung tích khoang chứa nhiên liệu, dầu mỡ, nước ngọt và thực phẩm - dung tích phòng ăn, ngủ, giải trí của thủy thủ đoàn

Ý nghĩa: dùng để tính phí qua kênh đào, phí ra vào cảng, phí hoa tiêu.

29

(11) Dung tích chứa hàng của tàu (Cargo Space - CS)

➤ KN: Là khả năng xếp của các loại hàng hóa khác nhau trong các hầm tàu của một con tàu (m³ = CBM - cubic meter hoặc cft).

➤ Có hai loại:

- Dung tích chứa hàng bao kiện (Bale Space/ Bale Capacity): Bale
- Dung tích chứa hàng rời (Grain/ Grain Space/ Grain Capacity): Grain

30

(11) Dung tích chứa hàng của tàu (Cargo Space - CS)**Dung tích chứa hàng bao kiện
Bale**

- Là khả năng xếp các loại hàng có bao gói trong hầm tàu

→ xác định bằng tổng thể tích của tất cả các hầm hàng

$$\text{Bale} = \sum (L * W * H) \text{ của mỗi hầm tàu}$$

L (length): chiều dài (m)

W (wide): chiều rộng (m)

H (high): chiều cao (m)

**Dung tích chứa hàng rời
Grain**

- Là khả năng xếp hàng rời của các hầm tàu

31

(12) Hệ số xếp hàng**Hệ số xếp hàng của tàu
(Coefficient of Loading - CL)**

- Là tỷ lệ giữa dung tích chứa hàng của tàu và trọng tải tịnh của tàu:

➢ Ý nghĩa???

- Có hai loại: hệ số xếp hàng rời và hệ số xếp hàng bao kiện

SF than đá = 40-45cf/lt,

SF yền mạch = 70cf/lt,

Hàng công kênh: SF > 70 cf/lt

Hàng nặng (deadweight cargo): SF ≤ 40 cf/lt

**Hệ số xếp hàng của hàng
(Stowage Factor - SF)**

- Là tỷ lệ giữa thể tích và trọng lượng của 1 loại hàng khi hàng đó được xếp trong hầm tàu:

➢ Ý nghĩa???

- Phụ thuộc vào từng loại hàng: X càng lớn, X càng nhỏ: SF càng cao

SF lúa mạch = 56cf/lt,

SF quặng sắt + xi măng = 28cf/lt

Hàng nhẹ (measurement cargo): SF > 40cf/lt

32

Mối quan hệ giữa CL và SF

- SF = CL???
- SF < CL???
- SF > CL???

→ Phải xếp hàng thế nào để tận dụng tối đa trọng tải và dung tích của tàu???

33