

**3.1.4.4. Nội dung**

- Khuôn mẫu giống nhau: mặt trước (trang 1) và mặt sau (trang 2)
- Mặt trước của B/L (the face/ the front of B/L or page 1): gồm các hộp được để trống để khi cấp B/L, người lập B/L sẽ điền các thông tin chi tiết tương ứng vào các hộp đó.

**Nội dung mặt trước của B/L**

1. Người gửi hàng (Shipper)		1. Tên vận đơn (code name) và Tổ chức phát hành		
2. Người nhận hàng (Consignee)		2. Số vận đơn (B/L No.)		
3. Bên thông báo (Notify party)		3. Chủ thích		
4. Thông tin về hành trình				
Phương thức vận chuyển ban đầu (mode of initial carriage: pre-carriage by)	Nơi nhận hàng ban đầu (place of initial receipt)			
Cảng xếp hàng (Port of loading)	Cảng chuyển tải (Port of Transhipment):			
Cảng dỡ hàng (Port of discharging)	Nơi giao hàng tại nơi đến (Place of delivery/ Destination)			
5. Thông tin về tàu				
Tên tàu (Name vessel)	Số hiệu chuyến (Voyage No.)	4. Số bản vận đơn gốc được phát hành (No. of Original B/L)		
10. Thông tin về hàng hóa: "Particulars declared by shipper but not acknowledge by carrier"				
Ký mã hiệu (Marks & Number)/ Số Container và số chỉ (Container No. & Seal No.)	Số lượng kiện/đơn vị hàng hóa (No. of Packages or Units)	Mô tả hàng hóa (Description of Goods)	Trọng lượng tổng (Gross Weight)	Thể tích (Measurement)
Kể khai giá trị của hàng hóa (Declared Value)				
11. Các phí và chi phí (Freight and Charges)				
Đơn giá (Rate)	Đồng tiền tính cước (Units)	Trả trước (Prepaid)	Trả sau (Collect)	Nơi thanh toán (Payable at)
12. Xác nhận của người chuyên chở				
Nơi phát hành (Place of issue)	Ngày phát hành (Date of Issue)	Ký và đóng dấu Signed by Vetrfracht as the Carrier Signed by Mr. A as the Master Signed by Mr. B on Behalf of Mr. A as the Master		

**3.1.4.4. Nội dung**

- Mặt sau của B/L (the back of B/L or page 2): in sẵn điều kiện, điều khoản chuyên chở (terms and condition of Carriage) như:
  - các định nghĩa/ khái niệm (definitions)
  - điều khoản tối cao (clause paramount)
  - trách nhiệm của người chuyên chở (liability of carrier)
  - Cước phí và các chi phí (freight and charges)
  - Xếp dỡ hàng hóa (loading and discharging)
  - Ký mã hiệu, mô tả và kiểm tra hàng (Marks and Description, Inspection of Goods)
  - Thay thế tàu (substitution of vessel)
  - Chuyển tải (transhipment)
- ➔ chủ hàng phải mặc nhiên chấp nhận, không được sửa đổi bổ sung

**3.1.4.4. Nội dung**

- Mặt sau của B/L (the back of B/L or page 2):
  - điều khoản hai tàu đâm va nhau cùng có lỗi (both-to-blame collision clause)
  - Điều khoản New Jason (New Jason Clause)
  - Tồn thất chung và cứu hộ (General Average and Salvage)
  - Cầm giữ hàng hóa (lien/ detention)
  - Chiến tranh, đình công (war & strikes)
  - Thông báo tổn thất và thời hạn khiếu nại
  - Điều khoản giải quyết tranh chấp/ trọng tài
  - điều khoản về hàng dễ vỡ, nguy hiểm, hàng đóng trong container, hàng xếp trên boong và súc vật sống...
- ➔ chủ hàng phải mặc nhiên chấp nhận, không được sửa đổi bổ sung

**3.1.4.5. Nguồn luật điều chỉnh**

- Luật hàng hải quốc tế:
  - Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển. Ký kết tại Brussels ngày 25/08/1924 gọi tắt là Công ước Brussels hay Quy tắc Hague 1924. Có hiệu lực từ năm 1931.
  - Nghị định thư Visby sửa đổi công ước Hague 1924, được thông qua ngày 23/02/1968 tại Visby (Thụy Điển). Cùng với Quy tắc Hague tạo thành Quy tắc Hague-Visby và có hiệu lực từ 23/06/1977.
  - NĐT SDR 1979 sửa đổi Hague và Hague Visby.
  - Công ước của Liên Hiệp Quốc về chuyên chở bằng đường biển, được ký kết ngày 31/03/1978 gọi tắt là Công ước hay Quy tắc Hamburg. Có hiệu lực từ ngày 01/11/1992.
  - Công ước của Liên Hợp Quốc về hợp đồng vận chuyển hàng hoá toàn bộ hoặc một phần bằng đường biển, ký kết ngày 23/9/2009, tại Rotterdam, gọi tắt là Công ước hay quy tắc Rotterdam (chưa có hiệu lực).
- Luật hàng hải quốc gia: Bộ Luật hàng hải VN 1990 → Bộ Luật hàng hải VN 2005 có hiệu lực từ 1/1/2006.
- Hiệp định đa biên/ song biên, Tập quán thương mại hàng hải QT và các cảng

**3.1.4.5. Nguồn luật điều chỉnh**

- Phạm vi áp dụng của các nguồn luật:
  - o Quy tắc Hague 1924: áp dụng cho tất cả vận đơn phát hành ở một nước tham gia Công ước Brussels 1924 (điều 10).
  - o Quy tắc Hague-Visby: 3 trường hợp áp dụng (điều 5):
    - Cho mọi vận đơn phát hành ở một nước tham gia Quy tắc này,
    - Áp dụng cho hàng hóa được chuyên chở từ 1 cảng của nước tham gia Công ước
    - Vận đơn quy định rằng Quy tắc này là nguồn luật điều chỉnh.
  - o Quy tắc Hamburg: áp dụng cho tất cả các hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển giữa hai nước nếu (điều 2):
    - Cảng xếp hoặc dỡ nằm ở nước tham gia Công ước
    - Vận đơn đường biển được phát hành ở nước tham gia Công ước,
    - Vận đơn đường biển hoặc chứng từ chứng minh cho 1 hợp đồng vận tải đường biển quy định Quy tắc này là nguồn luật điều chỉnh.

### 3.1.4.5. Nguồn luật điều chỉnh

- Đối tượng hàng hóa điều chỉnh:
  - Quy tắc Hague và Hague Visby: áp dụng cho tất cả các loại hàng hoá trừ súc vật sống và hàng hoá chở trên boong.
  - Quy tắc Hamburg:
    - Cho tất cả hàng hoá kể cả súc vật sống và hàng xếp trên boong (on deck B/L)
    - Các dụng cụ sử dụng trong chuyên chở không phải do người chuyên chở cung cấp (như container, pallet....)
  - Bộ luật HHVN 1990: giống Hague và Hague Visby
  - Bộ luật HHVN 2005: giống Hamburg

### 3.1.5. Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo vận đơn

- ➔ Khái niệm về trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa:
  - Cơ sở trách nhiệm (Basic of Liability): Trách nhiệm về mất mát, hư hỏng của hàng hóa.
  - Thời hạn trách nhiệm (Period of Responsibility): trách nhiệm đối với hàng hóa về mặt không gian và thời gian.
  - Giới hạn trách nhiệm (Limit of Liability): số tiền tối đa phải bồi thường cho một đơn vị hàng hóa khi hàng bị tổn thất thuộc trách nhiệm của người chuyên chở mà giá trị hàng không được kê khai trên vận đơn.

#### 3.1.5.1. CƠ SỞ TRÁCH NHIỆM

- (1) CSTN theo Hague 1924 và Hague Visby 1968
- (2) CSTN theo Hamburg 1978
- (3) CSTN theo Bộ luật HHVN

#### (1) CSTN theo Hague 1924 và Hague Visby 1968

- ➔ liệt kê 3 trách nhiệm + 17 miễn trách
- 3 Trách nhiệm:
  1. Cung cấp tàu có đủ khả năng đi biển: Trước và vào lúc bắt đầu hành trình:
    - + bền, chắc, kín nước, vỏ tàu, máy tàu không có khuyết tật
    - + Tàu phải được trang bị những máy móc, phương tiện cần thiết cho việc đi biển;
    - + Biên chế đủ thủy thủ đoàn
    - + Tàu được cung ứng đầy đủ về dầu mỡ, nước ngọt, lương thực, thực phẩm và các đồ dự trữ khác
    - + Hầm tàu, buồng lạnh và các nơi chứa hàng phải sạch sẽ, thích hợp cho việc chuyên chở an toàn hàng hóa liên quan.
  2. Trách nhiệm thương mại
  3. Trách nhiệm cấp vận đơn đường biển

#### (1) CSTN theo Hague 1924 và Hague Visby 1968

- 17 Miễn trách:
  1. Lỗi hàng vận (Nautical fault)
  2. Cháy, trừ phi do lỗi thực sự hoặc cố ý của người chuyên chở gây ra
  3. Tai họa, nguy hiểm, tai nạn của biển (peril, danger and accident of the sea)
  4. Thiên tai (Act of God)
  5. Chiến tranh và hành động chiến tranh (Act of War);
  6. Hành động thù địch (Act of public enemies);
  7. Bị bắt hoặc kiểm chế của vua chúa hay nhân dân hoặc bị tịch thu của tòa án.
  8. Hạn chế vì kiểm dịch;
  9. Đình công, cấm xưởng, ngừng trệ hoặc hạn chế về lao động

#### (1) CSTN theo Hague 1924 và Hague Visby 1968

- 17 Miễn trách:
  10. Bạo động và nổi loạn của dân chúng;
  11. Cứu hoặc cố ý cứu sinh mạng và tài sản trên biển;
  12. Hành vi hay thiếu sót của người gửi hàng hoặc đại diện, đại lý của họ;
  13. Bao bì không đầy đủ;
  14. Kỹ mã hiệu không đầy đủ.
  15. Hao hụt về khối lượng, trọng lượng, thể tích hoặc hư hỏng do nội tạng hay ẩn tạng của hàng hóa;
  16. Ẩn tạng của tàu không phát hiện được cho dù đã cẩn mẫn hợp lý;
  17. Mọi nguyên nhân khác không phải do lỗi thực sự hay cố ý của người chuyên chở, người làm công hoặc đại lý của họ gây ra.

(2) *CSTN theo Hamburg 1978*

- Nguyên tắc “suy đoán lỗi”/ “lỗi hoặc sơ suất suy đoán” (presumed fault or neglect)
- Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về:
- Mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng trừ phi chứng minh được đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết hợp lý để ngăn ngừa sự cố và hậu quả
  - Chậm giao hàng: hàng không được giao tại cảng dỡ trong thời gian thỏa thuận/ thời gian hợp lý
  - Mất hàng: nếu không được giao trong vòng 60 ngày liên tục tiếp sau ngày hết hạn giao hàng.
  - Mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng do cháy gây ra khi người khiếu nại chứng minh được rằng cháy là do lỗi lầm hoặc sơ suất của người chuyên chở, người làm công hay đại lý của họ gây ra.
  - Mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng do lỗi lầm hoặc sơ suất của người chuyên chở, người làm công và đại lý của họ trong khi thi hành mọi biện pháp cần thiết để hạn chế hậu quả của cháy

13

(2) *CSTN theo Hamburg 1978*

➢ Miễn trách:

- Đưa ra bằng chứng chứng minh đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết hợp lý để tránh sự cố và hậu quả của nó;
- Cháy nhưng nguyên nhân là khách quan;
- Chuyên chở súc vật sống;
- Do biện pháp cứu người và tài sản trên biển.

14

(3) *CSTN theo Bộ luật HHVN*

- Quy định 3 trách nhiệm (Đ75.1,2 và Đ86.1) và 17 miễn trách (Đ78): Giống Hague, Hague – Visby.
- Người chuyên chở muốn được miễn trách thì phải chứng minh không có lỗi (Đ78) → nguyên tắc suy đoán lỗi: giống Hamburg
- Chịu trách nhiệm đối với chậm giao hàng (Đ78) → Giống Hamburg

15

3.1.5.2. *THỜI HẠN TRÁCH NHIỆM*

- (1) Quy tắc Hague và Hague Visby: từ *móc cầu đến móc cầu* (Tackle to tackle)
- (2) Quy tắc Hamburg: từ khi nhận hàng để chở (take in charge of the goods) đến khi giao xong hàng (deliver).

Người chuyên chở coi như đã nhận hàng để chở kể từ khi nhận hàng từ:

- Người gửi hàng hay người thay mặt người gửi hàng;
- Một cơ quan có thẩm quyền/ một bên thứ ba khác mà theo luật lệ hay quy định tại cảng xếp hàng, hàng hóa phải giao qua những người này.

Người chuyên chở coi như đã giao hàng khi:

- Đã giao cho người nhận, hoặc
- Đặt hàng hóa dưới sự định đoạt của người nhận phù hợp với hợp đồng hay luật lệ hoặc tập quán buôn bán tại cảng dỡ, trong trường hợp người nhận không nhận hàng tức tiếp từ người chuyên chở, hoặc
- Đã giao hàng cho một cơ quan có thẩm quyền hay bên thứ ba mà theo luật lệ hay quy định tại cảng dỡ, hàng hóa phải được giao cho những người này.

(3) Bộ luật HHVN 1990/ 2005: giống Hamburg

16

3.1.5.3. *GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM*

➢ Quy tắc Hague 1924:

GHTN = 100 GBP/kiện hoặc đơn vị

→ Hiện nay: Anh: 200 GBP/kiện hoặc đơn vị

Mỹ: 500USD/kiện – đơn vị

➢ Quy tắc Hague Visby 1968:

- GHTN = 10.000 Fr vàng / kiện hay đơn vị hàng

30 Fr vàng/kg hàng hóa cả bì

→ tùy cách tính nào cao hơn

(1Fr vàng = 65,5 mg vàng có độ nguyên chất 900/1000)

17

3.1.5.3. *GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM*

➢ Quy tắc Hague Visby 1968:

- NDT SDR 1979 sửa đổi Hague Visby về đồng tiền tính GHTN:

666,67 SDR / kiện hoặc đơn vị hàng hóa

2 SDR / kg hàng hóa cả bì tùy cách tính nào cao hơn.

- Hàng vận chuyển bằng các công cụ vận tải như: container, trailer, pallet...:

- Có kê khai số lượng kiện, bao gói... hàng hóa trong công cụ vận tải trên vận đơn: 1 kiện, bao, gói = 1 kiện/ đơn vị bồi thường
- Không kê khai: một công cụ vận tải = 1 kiện/ đơn vị bồi thường

18

### 3.1.5.3. GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM

- Quy tắc Hamburg:
- GHTN đối với hư hỏng hoặc mất mát hàng hóa:  
835 SDR / kiện hoặc một đơn vị chuyên chở  
2,5 SDR/kg hàng hóa cả bị mất tùy cách tính nào cao hơn.
- ➔ Đối với các nước không phải là thành viên của IMF hoặc luật lệ cấm sử dụng đồng SDR thì sử dụng đơn vị tiền tệ MU (Monetary Unit) với mức tương ứng là:  
12.500 MU/ kiện hoặc đơn vị  
37,5 MU/kg hàng hóa cả bị mất tùy cách tính nào cao hơn.  
(1 MU = 1 Fr vàng = 65,5 mg vàng với độ nguyên chất 900/1000)

19

### 3.1.5.3. GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM

- Quy tắc Hamburg:
- GHTN đối với chậm giao hàng: 2,5 lần tiền cước của số hàng giao chậm nhưng không vượt quá tổng số tiền cước theo hợp đồng.
- Hàng hóa vận chuyển bằng các công cụ vận tải (container, Pallet, trailer...):
  - Có kê khai: 1 kiện/ bao/ gói... = 1 kiện/ đơn vị bồi thường
  - Không kê khai: 1 công cụ vận tải = 1 đơn vị bồi thường
  - 1 công cụ vận tải không do người chuyên chở cung cấp = 1 đơn vị bồi thường.

20

### 3.1.5.3. GIỚI HẠN TRÁCH NHIỆM

- Bộ luật HHVN 2005:
- + Đối với tổn thất và mất mát: giống NĐT SDR 1979 → Đ79.1  
666,67 SDR/ một đơn vị hàng hoá  
hoặc 2 SDR/ 1kg cả bị tùy cách tính nào cao hơn.
- + Đối với hàng đóng trong công cụ vận tải (container, pallet...): giống Hague Visby 1968 → Đ79.2
- + Đối với chậm giao: giống Hamburg: 2,5 lần tiền cước → Đ79.4
- + Người chuyên chở mất quyền hưởng GHTN: giống Hamburg → Đ80

21

### 3.1.6. Thông báo tổn thất và khiếu nại người chuyên chở đường biển

#### 3.1.6.1. Thông báo tổn thất

- Khái niệm
- Cách thức và thời hạn thông báo tổn thất
- 3.1.6.2. Khiếu nại người chuyên chở đường biển
  - Người có thẩm quyền khiếu nại
  - Hồ sơ khiếu nại
  - Thời hạn khiếu nại
- 3.1.6.3. Xét xử tranh chấp

22

#### 3.1.6.1 Thông báo tổn thất

- Khái niệm:  
Thông báo tổn thất (Notice of Loss or Damage): là thông báo bằng văn bản của người nhận hàng gửi cho người chuyên chở trong một thời gian quy định nói rõ tình trạng tổn thất của hàng hóa để bảo lưu quyền khiếu nại với người chuyên chở.
- Cách thức và thời hạn thông báo tổn thất:
  - ✓ **Tổn thất rõ rệt:**
    - Là tổn thất có thể nhìn thấy được bằng mắt thường
    - Thể hiện bằng Biên bản dỡ hàng (Cargo Outturn Report – COR) do cảng và người nhận hàng lập, có chữ ký xác nhận của thuyền trưởng
    - Thời hạn lập COR:
      - Hague và Hague Visby: ngay trước hoặc trong khi giao hàng
      - Hamburg: không muộn hơn ngày làm việc sau ngày giao hàng
      - Bộ luật HHVN 2005: giống Hague và Hague Visby

23

#### 3.1.6.1 Thông báo tổn thất

- Cách thức và thời hạn thông báo tổn thất:
  - ✓ **Tổn thất không rõ rệt:**
    - Là những tổn thất khó có thể phát hiện bằng mắt thường hay những nghi ngờ có tổn thất.
    - Thể hiện bằng Thư dự kháng (Letter of Reservation – LOR) do người nhận hàng gửi cho người chuyên chở
    - Thời hạn gửi LOR:
      - Hague và Hague Visby: 3 ngày kể từ ngày giao hàng
      - Hamburg: 15 ngày liên tục kể từ ngày giao hàng
      - Bộ luật HHVN 2005: giống Hague và Hague Visby

24

### 3.1.6.1 Thông báo tổn thất

➤ Cách thức và thời hạn thông báo tổn thất:

✓ Chậm giao hàng:

- Hague và Hague Visby: không có quy định về chậm giao hàng
- Hamburg: gửi thông báo trong vòng 60 ngày liên tục sau ngày hàng đã giao cho người nhận.
- Bộ luật HHVN 2005: chậm giao và mất hàng đều trong vòng 60 ngày liên tục kể từ ngày hàng đáng lẽ phải được giao (Đ.96)

25

### 3.1.6.2. Khiếu nại người chuyên chở đường biển

➤ Người có thẩm quyền khiếu nại:

- Người gửi hàng (shipper)
- Người cầm giữ vận đơn hợp pháp (holder of B/L)/ người nhận hàng (consignee)
- Người bảo hiểm cho lô hàng được vận chuyển theo VD (insurer)

26

### 3.1.6.2. Khiếu nại người chuyên chở đường biển

➤ Hồ sơ khiếu nại:

1. Vận đơn đường biển (B/L)
2. Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)
3. Phiếu đóng gói (Packing List)
4. Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (Report on Receipt of Cargo - ROROC)
5. Biên bản kết toán lần hai (Correction Sheet)
6. Giấy chứng nhận hàng thiếu (Certificate of Shortlanded Cargo)
7. Biên bản dỡ hàng (Cargo Outturn Report - COR)/ Thư dự kháng (Letter of Reservation - LOR)
9. Biên bản giám định (Survey Report)
10. Biên bản, giấy tờ.... chứng minh lỗi của người chuyên chở.

27

### 3.1.6.2. Khiếu nại người chuyên chở đường biển

➤ Thời hạn khiếu nại:

- ✓ Hague: 1 năm kể từ ngày giao hàng hoặc kể từ ngày hàng đáng lẽ phải giao.
- ✓ Hague-Visby: 1 năm. Các bên có thể thỏa thuận kéo dài thời hạn này
- ✓ Hamburg: 2 năm kể từ ngày giao hàng hoặc ngày hàng hóa đáng lẽ phải giao. Bên kiện có thể đề nghị kéo dài thời hạn khiếu nại.
- ✓ Bộ luật HHVN 2005:
  - Hàng vận chuyển theo vận đơn (Tàu chợ): 1 năm (Đ.97)
  - Hợp đồng thuê tàu chuyến: 2 năm (Đ.118)

28

### 3.1.6.3. Xét xử tranh chấp

✓ Hague và Hague-Visby:

- Nếu việc tranh chấp không giải quyết được bằng thương lượng thì theo yêu cầu của một trong các bên thì được đưa ra trọng tài.
- Trong vòng 6 tháng kể từ ngày có yêu cầu về trọng tài các bên không thỏa thuận được việc tổ chức trọng tài thì một trong các bên nói trên có thể đưa tranh chấp ra Tòa án quốc tế.

29

### 3.1.6.2. Khiếu nại người chuyên chở đường biển

✓ Hamburg:

- Các bên thỏa thuận bằng văn bản rằng khi có tranh chấp sự việc sẽ được giải quyết tại Trọng tài hoặc Tòa án.
- Trọng tài hay tòa án tùy vào sự lựa chọn của bên nguyên có thể tiến hành tại một trong những địa điểm sau:
  - nơi kinh doanh chính hay nơi cư trú thường xuyên của bên bị
  - nơi ký kết hợp đồng với điều kiện có trụ sở kinh doanh, đại lý hay chi nhánh của bên bị mà qua đó hợp đồng được ký kết.
  - cảng xếp hàng hay cảng dỡ hàng theo hợp đồng.
  - bất kỳ một địa điểm nào được điều khoản trọng tài hay thỏa thuận quy định
- ✓ Bộ luật HHVN 2005 (Đ.259): thương lượng, thỏa thuận, trọng tài hoặc tòa án có thẩm quyền.

30