

Chương 2. Vận chuyển hàng hóa XNK bằng đường biển

****Câu 11:** Ưu nhược điểm của vận tải biển?

Ưu điểm

- Các tuyến đường vận tải hầu hết là các tuyến đường giao thông tự nhiên
- Năng lực vận chuyển rất lớn
- Giá thành thấp
- Thích hợp với việc vận chuyển hầu hết các loại hàng hóa trong buôn bán quốc tế
- Tiêu thụ nhiên liệu trên một tấn trọng tải thấp

Nhược điểm

- Phụ thuộc nhiều vào điều kiện tự nhiên và điều kiện hàng hải
- Tốc độ vận chuyển chậm và việc tăng tốc độ khai thác của tàu biển còn bị hạn chế

Câu 7: Vai trò của vận tải biển đối với buôn bán quốc tế: Đóng vai trò quan trọng nhất trong vận chuyển hàng hóa ngoại thương chiếm tới hơn 80% trong buôn bán quốc tế :

- Vận tải đường biển là **yếu tố không tách rời** buôn bán quốc tế
- Vận tải đường biển **thúc đẩy** buôn bán quốc tế phát triển.
- Vận tải đường biển phát triển góp phần làm **thay đổi cơ cấu** hàng hoá và cơ cấu thị trường trong buôn bán quốc tế.
- Vận tải đường biển tác động tới **cán cân thanh toán quốc tế**.

Câu 8: Vận tải đường biển với các điều kiện cơ sở giao hàng trong thương mại quốc tế

Tóm tắt trang 58-59 giáo trình

Câu 9: Khái niệm tàu buôn và các cách phân loại tàu buôn

1. Tàu buôn

1.1. Định nghĩa

Theo Viện kinh tế hàng hải và Logistics: “Tàu buôn là những tàu chở hàng và chở khách vì mục đích thương mại”

● Phân loại : Căn cứ vào công dụng

- Nhóm tàu chở hàng khô- Dry Cargo Ships: dùng trong chuyên chở hàng hóa ở thể rắn có bao bì hoặc không có bao bì và hàng hóa ở thể lỏng có bao bì:
 - Tàu chở hàng bách hóa
 - Tàu container
 - Tàu chở xà lan
 - Tàu chở hàng khô có khối lượng lớn
 - Tàu chở hàng kết hợp
- Nhóm tàu chở hàng lỏng: gồm các tàu chở hàng hóa ở thể lỏng không có bao bì:
 - Tàu chở dầu
 - Tàu chở hàng lỏng khác
 - Tàu chở hơi đốt thiên nhiên
 - Tàu chở dầu khí hóa lỏng
- Nhóm tàu chở hàng đặc biệt: gồm những tàu chuyên chở những loại hàng hóa có nhu cầu xếp dỡ và bảo quản đặc biệt
- Căn cứ theo cỡ tàu:
 - Tàu cực lớn- Ultra Large Crude Carrier (ULCC): tàu chở dầu thô có trọng tải 350 000 DWT trở lên
 - Tàu rất lớn (VLCC): tàu chở dầu có trọng tải 200 000 đến 350 000 DWT
 - Tàu có trọng tải trung bình: các tàu chở hàng rời và hàng bách hóa có trọng tải tính dưới 200 000DWT
 - Tàu nhỏ: tàu có trọng tải và dung tích đăng ký nhỏ (nhưng trọng tải toàn phần phải từ 300 DWT hoặc dung tích đăng ký phải từ 100GRT trở lên)
- Căn cứ theo cỡ tàu
 - Tàu treo cờ thường
 - Tàu treo cờ phương tiện

- Căn cứ vào phạm vi kinh doanh
- Tàu chạy vùng biển xa
- Tàu chạy vùng biển gần
- Căn cứ vào phương thức kinh doanh:
- Tàu chợ
- Tàu chạy rộng
- Căn cứ vào động cơ
- Tàu chạy động cơ diezen
- Tàu chạy động cơ hơi nước
- Căn cứ vào tuổi tàu
- Tàu trẻ
- Tàu trung bình
- Tàu già
- Tàu rất già

Câu 10: Đặc trưng kinh tế kỹ thuật tàu buôn

- Tên tàu- Ship's name
- Cảng đăng ký của tàu (Port of Registry): thông thường là một cảng thuộc nước sở hữu con tàu
- Cờ tàu- Flag: là cờ quốc tịch của tàu:
 - Cờ thường- Conventional Flag
 - Cờ phương tiện- Flag of Convenience
- Chủ tàu- Shipowner
- Kích thước của tàu- Dimension of Ship:
 - Chiều dài của tàu- Length overall
 - Chiều rộng của tàu- Breadth Extreme

- Mớn nước của tàu- Draught/Draft:
- Trọng lượng của tàu- Displacement Tonnage: bằng trọng lượng khối nước bị tàu chiếm chỗ
 - Đơn vị tính: long ton
 - $D = M/35$
 - Trọng lượng tàu không hàng- Light Displacement (LD): là trọng lượng nhỏ nhất của tàu, bao gồm trọng lượng vỏ tàu, máy móc thiết bị trên tàu, nồi hơi, nước trong nồi hơi, phụ tùng, thuyền viên và hành lý của họ.
 - Trọng lượng tàu đầy hàng- Heavy Displacement (HD): bao gồm trọng lượng tàu không hàng, trọng lượng hàng hóa thương mại và trọng lượng các vật phẩm cần thiết cung ứng cho một hành trình mà tàu có thể chở được ở mớn nước tối đa.
 - $HD = LD + \text{hàng hóa} + \text{vật phẩm}$
- Trọng tải của tàu- Carrying Capacity: là sức chở của tàu tính bằng tấn dài ở mớn nước tối đa:
 - Trọng tải toàn phần- Dead Weight Capacity (DWC): bằng hiệu số giữa trọng lượng tàu đầy hàng với trọng lượng tàu không hàng
$$DWC = HD - LD = \text{hàng hóa} + \text{vật phẩm}$$
 - Trọng tải tịnh- Dead Weight Cargo Capacity (DWCC): bằng trọng tải toàn phần trừ đi trọng lượng các vật phẩm cần thiết cung ứng cho hành trình
$$DWCC = DWC - \text{vật phẩm} = \text{hàng hóa}$$
- Dung tích đăng ký- Register Tonnage: là thể tích các khoang trống khép kín trên tàu tính bằng m³, cubic feet(c.ft) hoặc tấn dung tích đăng ký (register ton)
 - Dung tích đăng ký toàn phần- Gross Register Tonnage (GRT): bao gồm toàn bộ dung tích các khoang trống khép kín trên tàu, tính từ boong trên cùng trở xuống
 - Dung tích đăng ký tịnh- Net Register Tonnage (NRT): bao gồm toàn bộ dung tích các khoang trống dùng để chứa hàng trên tàu
- Cấp hạng của tàu- Class of Ship

- Dung tích chứa hàng- Cargo Space: là khả năng xếp các loại hàng hóa khác nhau trong hầm tàu của con tàu đó, tính bằng m³ hoặc c.ft:
 - Dung tích chứa hàng rời- Grain Space
 - Dung tích chứa hàng bao kiện- Bale Space
- Hệ số xếp hàng
 - Hệ số xếp hàng của tàu- Coefficient of Loading(CL):
 - Hệ số xếp hàng của hàng- Stowage Factor (SF):

Câu 11: Mớn nước của tàu: khái niệm và ý nghĩa?

- Mớn nước của tàu- Draught/Draft: là chiều cao thẳng góc từ đáy tàu lên mặt nước (đo bằng m hoặc feet)
 - Mớn nước cấu tạo/ mớn nước tối thiểu- Light Draught
 - Mớn nước tối đa- Loaded Draught

=> Là một đại lượng thay đổi tùy theo khối lượng hàng hóa chuyên chở, mùa và vùng biển tàu đi qua.

Ý nghĩa : Căn cứ vào mớn nước của tàu vào mùa và vùng biển đi qua người ta kẻ lên thành tàu các vạch gọi là vạch xếp hàng (Load line) để căn cứ vào đó mà xếp hàng nhằm đảm bảo an toàn cho tàu VD: TF (xếp hàng ở nước ngọt nhiệt đới).

F(vạch xếp hàng ở vùng nước ngọt)

T (Vạch xếp hàng về mùa hè)

S (

Điều cần ghi nhớ ở đây là khi tàu đi từ vùng biển này sang vùng biển khác có vạch xếp hàng khác nhau thì tàu phải xếp hàng như thế nào để khi tàu đi qua các vùng biển đó mớn nước của nó không lớn hơn mớn nước tối đa ở vùng biển khác đó.

Câu 12: Cờ tàu là gì? Ý nghĩa của việc cắm cờ thường và cắm cờ phương tiện

- Cờ tàu- Flag: là cờ quốc tịch của tàu:
 - Cờ thường- Conventional Flag: Cờ của nước nào thì đăng kí và treo cờ của nước đó
 - Cờ phương tiện- Flag of Convenience: là tàu của nước này nhưng lại đăng kí tại nước khác và treo cờ của nước đó. Do nhiều nước áp dụng

chính sách đăng kí mở (open registry): Thu phí và tạo điều kiện sử dụng nhân lực thừa của nước mình.(VD : Liberia, Panama, Bahamas, Sip, Bermuda, Malta....

- Về kinh tế:Việc đăng kí tại nước thứ ba cũng thu được rất nhiều lợi nhuận do chi phí đăng kí , tiền lương thủy thủ thấp, yêu cầu về điều kiện sinh hoạt và an toàn lao động không cao, tránh được các nước phát triển.
- Về chính trị : Treo cờ phương tiện có thể khắc phục đc chính sách bao vây , phong tỏa các nước thù địch.

Câu 13: Khái niệm và ý nghĩa của hệ số xếp hàng của hàng và hệ số xếp hàng của tàu

● Hệ số xếp hàng

- Hệ số xếp hàng của tàu- Coefficient of Loading(CL): mối quan hệ giữa dung tích chứa hàng của tàu và trọng tải tịnh của tàu

$$CL = CS/DWCC$$

=> Cho biết một tấn trọng tải tịnh của tàu tương đương với bao nhiêu đơn vị dung tích chứa hàng của tàu đó Từ đó nếu chọn đc mặt hàng có mối quan hệ tỷ lệ giữa thể tích và trọng lượng đúng bằng hệ số xếp hàng của tàu thì sẽ tận dụng đc trọng tải và dung tích của tàu .Có 2 loại :

+ hệ số xếp hàng dời

+ Hệ số xếp hàng bao kiện

- Hệ số xếp hàng của hàng- Stowage Factor (SF): mối quan hệ tỷ lệ giữa thể tích và trọng lượng của hàng khi loại hàng này được xếp trong hầm tàu . Nó sẽ nói rõ một tấn dài của hàng hóa chiếm bao nhiêu đơn vị thể tích trong hầm tàu kể cả dung sai cho phép khi xếp.Chia làm 2 loại :Hàng nặng (SF<40)

Hàng nhẹ (SF >40)

Ý nghĩa :Khi xếp hàng xuống hầm tàu, muốn tận dụng được hết trọng tải và dung tích của tàu thì nên lựa chọn các mặt hàng thỏa mãn:

$$X1 + X2 ++ Xn = DWCC$$

$$X1.SF1 + X2.SF2 + ... + Xn.SFn = CS$$

Trong đó: X1, X2, ... , Xn là khối lượng của các mặt hàng

SF1, SF2, ... , SFn là hệ số xếp hàng tương ứng của các mặt hàng trên

DWCC là trọng tải tịnh của tàu

CS là dung tích chứa hàng của tàu

Câu 14: Nêu khái niệm cảng biển, chức năng cảng biển, các trang thiết bị cơ bản của một cảng biển

- **Khái niệm:** Cảng biển là nơi ra vào, neo đậu của tàu biển, là nơi phục vụ tàu bè và hàng hóa, là đầu mối giao thông quan trọng của các quốc gia có biển
- **Chức năng**
 - Phục vụ tàu biển
 - Phục vụ hàng hóa
- **Trang thiết bị:**
 - Nhóm trang thiết bị phục vụ tàu ra vào cảng và chờ đợi xếp dỡ hàng: cầu tàu, luồng lạch, ke, đê đập chắn sóng, hệ thống báo hiệu, hệ thống cầu tàu,...
 - Nhóm trang thiết bị phục vụ việc vận chuyển, xếp dỡ hàng hóa tại cảng: cần cẩu, xe nâng hàng, máy bơm hút hàng, băng chuyền, đầu máy...
 - Nhóm trang thiết bị kho bãi của cảng sử dụng để chứa đựng và bảo quản hàng hóa: hệ thống kho bãi, kho ngoại quan, bể chứa dầu, các trang thiết bị kho bãi..
 - Hệ thống đường giao thông và các công cụ vận tải của cảng: hệ thống đường sắt, đường bộ, đường nội thủy...
 - Nhóm trang thiết bị nổi của cảng: cầu tàu, cần cẩu...
 - Nhóm trang thiết bị khác: điện, hệ thống đèn chiếu sáng, đèn hiệu, hệ thống thông tin liên lạc, máy vi tính...

Câu 15: Khái niệm, đặc điểm và phương thức thuê tàu chợ

- **Khái niệm:** Tàu chợ là tàu chạy thường xuyên trên một tuyến đường nhất định, ghé qua những cảng nhất định và theo một lịch trình định trước.
 - **Đặc điểm:**
 - Tàu chạy giữa các cảng theo một lịch trình định trước
 - Chứng từ điều chỉnh các mối quan hệ trong thuê tàu chợ là vận đơn đường biển
 - Khi thuê tàu chợ, chủ hàng phải mặc nhiên chấp nhận các điều kiện, điều khoản do hãng tàu đặt ra
 - Giá cước tàu chợ do các hãng tàu quy định và được công bố sẵn trên biểu cước
- ➔ Các chủ tàu thường cùng nhau thành lập các công hội tàu chợ (liner conference) hay công hội cước phí (freight conference) để khống chế thị trường và nâng cao khả năng cạnh tranh

Câu 16: Trình bày khái niệm của phương thức thuê tàu chợ và trình tự các bước thuê tàu.

- **Khái niệm:** thuê tàu chợ/ lưu cước tàu chợ (booking shipping space) là việc chủ hàng liên hệ với chủ tàu hoặc đại lý của chủ tàu để dành chỗ trên tàu để chuyên chở hàng hóa từ một cảng này đến một cảng khác
- **Trình tự các bước thuê tàu chợ:**
 - Chủ hàng yêu cầu người môi giới tìm tàu vận chuyển hàng hóa cho mình
 - Người môi giới chào tàu, hỏi tàu (gửi booking note cho người chuyên chở)
 - Người môi giới và người chuyên chở đàm phán với nhau một số điều kiện và điều khoản: tên hàng, số lượng hàng hóa, cảng xếp, cảng dỡ, chứng từ cung cấp
 - Người môi giới thông báo cho người thuê tàu biết về kết quả thuê tàu
 - Chủ hàng vận chuyển hàng hóa ra cảng giao cho người chuyên chở
 - Người chuyên chở phát hành vận đơn/ chứng từ vận tải cho người gửi hàng

Câu 17: Khái niệm và các chức năng vận đơn đường biển

- **Khái niệm:** vận đơn đường biển là chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường biển do người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở cấp phát cho người gửi hàng sau khi hàng hóa được xếp lên tàu hoặc sau khi nhận hàng để xếp.
- **Chức năng**
 - Vận đơn đường biển là bằng chứng xác nhận một hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển đã được ký kết
 - Vận đơn đường biển là biên lai nhận hàng để chở của người chuyên chở phát hành cho người gửi hàng
 - Vận đơn đường biển là chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hóa ghi trên vận đơn

Câu 18: Phân biệt giữa vận đơn đã xếp hàng lên tàu và vận đơn nhận hàng để xếp.

- **Vận đơn đã xếp hàng (shipped on board B/L):** là loại B/L được cấp sau khi hàng hóa đã được xếp lên tàu. Trên B/L thường thể hiện:
 - Shipped On Board
 - On Board
 - Shipped

➔ Có giá trị chứng cứ rất lớn- chứng tỏ hàng hóa đã được xếp lên tàu và người bán đã hoàn thành trách nhiệm giao hàng cho người mua theo hợp đồng mua bán, đặc biệt khi mua bán theo các điều kiện FOB, CIF, CFR (incoterms 2000)

- **Vận đơn nhận hàng để xếp (Received for shipment B/L):** là loại B/L được phát hành sau khi người chuyên chở nhận hàng, cam kết sẽ xếp hàng và vận chuyển hàng hóa bằng con tàu ghi trên B/L

Thường được phát hành:

⇒ Hàng hóa đã được giao cho người chuyên chở nhưng tàu chưa đến hoặc tàu đã đến nhưng chưa đủ điều kiện để xếp hàng

⇒ Việc bán hàng thông qua nhiều người trung gian: người gom hàng, người giao nhận

Câu 19: Phân biệt vận đơn đích danh, vận đơn theo lệnh, vận đơn vô danh.

- **Vận đơn đích danh (Straight B/L):** là loại vận đơn trên đó người ta ghi rõ tên và địa chỉ người nhận hàng

⇒ Chỉ người nào có tên và địa chỉ đúng như trên B/L mới nhận được hàng

⇒ Không chuyển nhượng được cho người khác bằng cách ký hậu chuyển nhượng

⇒ Chỉ được sử dụng trong 1 số ít trường hợp: hàng cá nhân gửi cá nhân, hàng quà biếu, hàng triển lãm, hàng công ty mẹ gửi công ty con.

- **Vận đơn theo lệnh (To order B/L):** là loại B/L trên đó không ghi tên và địa chỉ người nhận hàng mà chỉ ghi “theo lệnh” (to order) hoặc có ghi tên của người nhận hàng nhưng đồng thời ghi thêm “hoặc theo lệnh” (or to order)

⇒ Người nào được quyền đi nhận hàng là tùy thuộc vào người ra lệnh

Tại mục người nhận hàng (Consignee) có thể ghi:

- To order of shipper- theo lệnh của người gửi hàng

- To order of consignee- theo lệnh của người nhận hàng

- To order of bank- theo lệnh của ngân hàng thanh toán

⇒ Vận đơn theo lệnh được dùng rất phổ biến trong buôn bán và vận tải quốc tế, có thể chuyển nhượng được bằng cách ký hậu.

- **Vận đơn vô danh (to bearer B/L):** là loại B/L trên đó không ghi tên người nhận hàng, hoặc ghi rõ là vô danh, hoặc phát hành theo lệnh nhưng không ghi rõ là theo lệnh của ai, hoặc phát hành theo lệnh cho một người hưởng lợi nhưng người đó đã ký hậu vận đơn và không chỉ định một người hưởng lợi khác .

Câu 20: Ký hậu chuyển nhượng chứng từ vận tải là gì ? Có những cách ký hậu chuyển nhượng nào ?

- **Ký hậu (endorsement):** là một thủ tục chuyển nhượng quyền sở hữu hàng hóa ghi trên B/L từ người hưởng lợi này sang người hưởng lợi khác.

- **Các cách ký hậu:**

- Ký hậu đích danh: mặt sau của B/L gốc, người ký hậu ghi rõ tên người hưởng lợi, ký và đóng dấu xác nhận
- Ký hậu theo lệnh: mặt sau của B/L gốc, người ký hậu ghi “theo lệnh của...”
- Ký hậu vô danh/để trống: mặt sau của B/L gốc, người ký hậu chỉ ghi tên mình, ký và đóng dấu xác nhận hoặc ghi rõ là để trống
- Ký hậu miễn truy đòi (without recourse)

Câu 21: Phân biệt vận đơn đi thẳng, vận đơn chở suốt, vận đơn (chứng từ) vận tải đa phương thức (vận tải liên hợp)

- **Vận đơn đi thẳng (Direct B/L):** là loại B/L được cấp khi hàng hóa được chuyên chở thẳng từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng mà không có chuyển tải dọc đường
- **Vận đơn chở suốt (Through B/L):** là loại B/L được cấp khi hàng hóa được chuyên chở qua nhiều chặng (bằng hai hay nhiều con tàu của hai hay nhiều người chuyên chở) nhưng do một người phát hành và chịu trách nhiệm về hàng hóa từ điểm đầu đến điểm cuối của hành trình chuyên chở
- **Vận đơn vận tải đa phương thức (Multimodal Transport B/L):** là loại B/L được cấp khi hàng hóa được chuyên chở từ nơi này đến nơi khác bằng hai hay nhiều phương thức vận tải khác nhau

Câu 22: Trình bày về Surrendered Bill of Lading và Sea Way Bill.

(Sách giáo khoa cũ trang 74-75)

- Surrendered B/L : trong trường hợp hàng đã đến cảng mà vận đơn chưa tới nơi. Vận đơn đã xuất trình tại cảng gửi là loại vận đơn thông thường, tuy nhiên có một điểm khác biệt là khi cấp vận đơn này, người chuyên chở hoặc đại lý đóng thêm dấu « đã xuất trình » đồng thời điện báo « express release » cho đại lý tại cảng đến biết để đại lý giao hàng cho người nhận mà không cần xuất trình B/L gốc. Người gửi hàng chỉ cần Fax bản vận đơn này đến người nhận là người nhận có thể nhận được hàng.
- Sea way bill : trong vận tải, tốc độ đưa hàng ngày một nhanh chóng. Nhiều trường hợp hàng đến cảng đích nhưng vận đơn vẫn chưa gửi tới → người nhận không nhận được hàng. Hơn nữa, do phát triển công nghệ thông tin liên lạc đã tạo nên một khả năng buôn bán thông qua trao đổi dữ liệu điện tử mà không cần chứng từ, kể cả vận đơn đường biển. Vì vậy, để làm một bước đệm cho một nền thương mại quốc tế không cần chứng từ trong tương lai, người ta đã đề nghị sử dụng một chứng từ không lưu thông (non- negotiable) để thay thế vận đơn truyền thống : « giấy gửi hàng đường biển ». giấy này có ưu điểm là người nhận có thể nhận hàng khi xuất trình

giấy tờ, chứng từ để nhận dạng, chứ không cần xuất trình bản thân B/L. nhược điểm của nó là không thể sử dụng để khống chế hàng hóa.

Câu 23: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa theo Quy tắc Hague. (giáo trình cũ trang 78-79)

3 trách nhiệm chính:

- Cung cấp tàu có đủ khả năng đi biển:
 - Tàu phải bền chắc, kín nước, chịu được sóng gió trong điều kiện thông thường
 - Tàu phải thích hợp cho việc chuyên chở hàng hóa
 - Tàu được cung ứng đầy đủ về nhiên liệu, biên chế đầy đủ về thủy thủ
 - Trách nhiệm thương mại: người chuyên chở phải tiến hành một cách thích hợp và cẩn thận việc xếp, dịch chuyên, sắp xếp, chuyên chở, coi giữ, chăm sóc và dỡ những hàng hóa được chuyên chở
 - Trách nhiệm cung cấp B/L: sau khi nhận hàng từ người gửi hàng tại cảng xếp hàng quy định phải phát hành B/L cho người gửi hàng
1. Thời hạn trách nhiệm : người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa khi hàng hóa còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở
 2. Miễn trách: 17 trường hợp
 3. Giới hạn trách nhiệm (Limit of Liability): Theo Công ước Brusse (quy tắc Hague): 100GBP/ kiện hay đơn vị hàng hóa bị mất mát, hư hỏng

Câu 24: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa theo Quy tắc Hague-Visby.

Giống trên về thời hạn tn và miễn trách, nhưng khác ở giới hạn trách nhiệm :

Quy tắc Hague – Visby quy định: 10 000Franc vàng /kiện, đơn vị hàng hóa hoặc 30 Franc vàng/ kg hàng hóa cả bị mất mát hư hỏng tùy theo cách tính nào có lợi chủ hàng lựa chọn

-Franc vàng là đồng tiền có chứa 65.5 mg vàng với độ nguyên chất là 900/1000

-Đối với hàng hóa chuyên chở trong Container:

- Đơn vị hàng hóa là đơn vị tính cước
- Nếu có kê khai trên B/L số lượng gói, bao, kiện... đóng trong các đơn vị đó thì các kiện, bao, gói đó được coi là đơn vị tính cước (số bồi thường = số kê khai)
- Nếu không kê khai thì tất cả Container được tính là một đơn vị để bồi thường.

Câu 25: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa theo Quy tắc Hamburg.

1. **Thời hạn trách nhiệm** : người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa và chậm giao hàng khi hàng hóa còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở

Hàng hóa bị coi là chậm giao nếu không được giao tại cảng dỡ hàng quy định trong hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển trong thời gian đã thỏa thuận rõ ràng hoặc nếu không có thỏa thuận như vậy thì là trong thời gian hợp lý một người chuyên chở cần mẫn phải giao, có tính đến hoàn cảnh của sự việc.

Hàng bị coi là mất nếu không được giao như trên trong thời hạn 60 ngày liên tục kể từ ngày hết thời hạn giao hàng quy định

2. **Miễn trách** : không liệt kê các trường hợp miễn trách cho người chuyên chở mà dựa trên nguyên tắc suy đoán lỗi=> người chuyên chở được miễn trách nếu chứng minh được mình đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết hợp lý nhằm ngăn ngừa tổn thất và tổn thất không do lỗi làm hay sơ suất của mình gây nên.
→ Trách nhiệm chứng minh lỗi thuộc về người chuyên chở

3. **Giới hạn trách nhiệm** : Hàng hóa bị mất mát, hư hỏng: 835 SDR/kiện, đơn vị hoặc 2.5SDR/kg hàng hóa cả bì tùy theo cách tính nào có lợi chủ hàng lựa chọn.

- Đối với các nước không phải là thành viên của IMF hoặc những nước luật lệ không cho phép sử dụng đồng SDR thì có thể tuyên bố giới hạn trách nhiệm theo đơn vị tiền tệ (mu- monetary unit): 12 500mu/kiện, đơn vị hoặc 37.5 mu/kg hàng hóa
- Đối với hàng chuyên chở trong Container: quy định giống NDT Visby 1968, bổ sung thêm: nếu bản thân vỏ Container hoặc công cụ vận tải tương tự bị mất mát, hư hại thì container đó được tính là một đơn vị hàng hóa để bồi thường nếu không thuộc sở hữu của người chuyên chở hoặc không do người chuyên chở cung cấp.
- Chậm giao hàng: giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở là một số tiền tương đương với 2.5 lần tiền cước của số hàng chậm giao nhưng không vượt quá tổng tiền cước của toàn bộ hợp đồng vận chuyển đường biển.

Câu 26: Trình bày các nguồn luật điều chỉnh trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo vận đơn và so sánh nội dung về thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở theo các nguồn luật đó.

- Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển (International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of lading)- Công ước Brussel 1924/ Quy tắc Hague
- Nghị định thư sửa đổi Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển- Quy tắc Hague Visby 1968

- Nghị định thư SDR 1979
- Công ước của Liên hiệp quốc về chuyên chở hàng hóa bằng đường biển (United Nation Convention on the carriage of goods by sea)- Công ước/ Quy tắc Hamburg 1978
- Bộ luật hàng hải Việt nam

2.5.1. Thời hạn trách nhiệm (Period of Responsibility): là một khoảng thời gian và không gian mà người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng của hàng hóa

- Theo Công ước Brussel 1924 và NĐT Visby 1968:
 - Người chuyên chở chịu trách nhiệm đối với hàng hóa kể từ khi hàng hóa được xếp lên tàu tại cảng đi cho đến khi hàng hóa được dỡ ra khỏi tàu tại cảng đến

=> Thời hạn trách nhiệm từ móc câu đến móc câu (from tackle to tackle)

- Theo Công ước Hamburg 1978:
 - Người chuyên chở chịu trách nhiệm đối với hàng hóa kể từ khi nhận hàng để chở ở cảng xếp hàng cho đến khi giao xong hàng ở cảng dỡ hàng
 - Thời hạn trách nhiệm từ khi nhận đến khi giao
 - Người chuyên chở được coi như đã nhận hàng để chở khi nhận hàng từ:
 - Người gửi hàng hoặc người thay mặt người gửi hàng
 - Một cơ quan có thẩm quyền hoặc một người thứ ba mà theo luật lệ hoặc quy định tại cảng xếp hàng thì hàng hóa phải giao cho người đó
 - Người chuyên chở được coi như đã giao hàng cho người nhận khi giao hàng cho:
 - Người nhận hàng hoặc người thay mặt người nhận hàng
 - Đặt hàng hóa dưới sự định đoạt của người nhận hàng phù hợp với hợp đồng, luật lệ hay tập quán buôn bán mặt hàng đó tại cảng dỡ
 - Một cơ quan có thẩm quyền hoặc một người thứ ba mà theo luật lệ hoặc quy định tại cảng dỡ hàng thì hàng hóa phải nhận từ người đó

Câu 27: Trình bày các nguồn luật điều chỉnh trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo vận đơn và so sánh nội dung về cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở theo các nguồn luật đó.

Cơ sở trách nhiệm (basis of liability): trách nhiệm của người chuyên chở về những mất mát, hư hỏng của hàng hóa

- Theo Công ước Brussel 1924 và NĐT Visby 1968: người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa khi hàng hóa còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở

- Theo Công ước Hamburg 1978: người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa và chậm giao hàng khi hàng hóa còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở
 - Hàng hóa bị coi là chậm giao nếu không được giao tại cảng dỡ hàng quy định trong hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển trong thời gian đã thỏa thuận rõ ràng hoặc nếu không có thỏa thuận như vậy thì là trong thời gian hợp lý một người chuyên chở cần mẫn phải giao, có tính đến hoàn cảnh của sự việc.
 - Hàng bị coi là mất nếu không được giao như trên trong thời hạn 60 ngày liên tục kể từ ngày hết thời hạn giao hàng quy định

Câu 28: Trình bày các nguồn luật điều chỉnh trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo vận đơn và so sánh nội dung về giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở theo các nguồn luật đó.

Giới hạn trách nhiệm (Limit of Liability): là số tiền tối đa mà 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 trên B/L hay chứng từ vận tải.

- Theo Công ước Brussel 1924: 100GBP/ kiện hay đơn vị hàng hóa bị mất mát, hư hỏng
- Theo NĐT Visby 1968: 10 000Franc vàng /kiện, đơn vị hàng hóa hoặc 30 Franc vàng/ kg hàng hóa cả bì bị mất mát hư hỏng tùy theo cách tính nào có lợi chủ hàng lựa chọn
 - Franc vàng là đồng tiền có chứa 65.5 mg vàng với độ nguyên chất là 900/1000
 - Đối với hàng hóa chuyên chở trong Container:
 - Đơn vị hàng hóa là đơn vị tính cước
 - Nếu có kê khai trên B/L số lượng gói, bao, kiện... đóng trong các đơn vị đó thì các kiện, bao, gói đó được coi là đơn vị tính cước (số bồi thường = số kê khai)
 - Nếu không kê khai thì tất cả Container được tính là một đơn vị để bồi thường.
- NĐT SDR 1979: 666.67 SDR/kiện, đơn vị hàng hóa, hoặc 2SDR/kg hàng hóa cả bì bị mất mát hư hỏng tùy theo cách tính nào có lợi chủ hàng lựa chọn
- Theo Công ước Hamburg 1978:
- Hàng hóa bị mất mát, hư hỏng: 835 SDR/kiện, đơn vị hoặc 2.5SDR/kg hàng hóa cả bì tùy theo cách tính nào có lợi chủ hàng lựa chọn.

- Đối với các nước không phải là thành viên của IMF hoặc những nước luật lệ không cho phép sử dụng đồng SDR thì có thể tuyên bố giới hạn trách nhiệm theo đơn vị tiền tệ (mu- monetary unit): 12 500mu/kiện, đơn vị hoặc 37.5 mu/kg hàng hóa
- Đối với hàng chuyên chở trong Container: quy định giống NDT Visby 1968, bổ sung thêm: nếu bản thân vỏ Container hoặc công cụ vận tải tương tự bị mất mát, hư hại thì container đó được tính là một đơn vị hàng hóa để bồi thường nếu không thuộc sở hữu của người chuyên chở hoặc không do người chuyên chở cung cấp.
- Chậm giao hàng: giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở là một số tiền tương đương với 2.5 lần tiền cước của số hàng chậm giao nhưng không vượt quá tổng tiền cước của toàn bộ hợp đồng vận chuyển đường biển.
- Khi chuyên chở hàng hóa bằng đường biển thì trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa được quy định bởi 3 quy tắc: Hague, Hague- Visby và Hamburg
- Quy tắc Hamburg quy định trách nhiệm của người chuyên chở rộng nhất, nhiều nhất, đảm bảo quyền lợi của chủ hàng nhiều hơn nên chưa được áp dụng nhiều trong thực tế
- Những điểm tiến bộ của Hamburg:
- Quy định trách nhiệm của người chuyên chở là hợp lý, bảo vệ quyền lợi của chủ hàng nhiều hơn
- Điều chỉnh cả việc chuyên chở hàng xếp trên boong và súc vật sống, cả hàng hóa đóng trong container, pallet và các công cụ vận tải tương tự
- Quy định trách nhiệm của cả người chuyên chở và người chuyên chở thực tế:
- Người chuyên chở là bất kỳ người nào tự mình hoặc thông qua một người khác ký kết một hợp đồng chuyên chở hàng hóa với người gửi hàng
- Người chuyên chở thực tế là bất kỳ người nào thực hiện một phần hoặc toàn bộ hành trình theo sự ủy thác của người chuyên chở

Câu 29: Trình bày nội dung về thông báo tổn thất và khiếu nại người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo vận đơn theo các nguồn luật quốc tế hiện hành (Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby, Quy tắc Hamburg)

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

- Nếu tổn thất rõ rệt: là những tổn thất có thể nhìn thấy được bằng mắt thường

- Thông báo tổn thất được thể hiện bằng COR (biên bản hàng đồ vỡ hư hỏng)
- Theo Công ước Brussel và NĐT Visby: COR phải được lập trước hoặc vào lúc giao hàng
- Theo Công ước Hamburg: COR phải được lập không muộn hơn ngày làm việc sau ngày giao hàng cho người nhận
- Nếu tổn thất không rõ rệt: là những tổn thất khó có thể phát hiện được bằng mắt thường hay là những nghi ngờ có tổn thất.
 - Thông báo tổn thất được thể hiện bằng LOR (Letter of Reservation- thư dự kháng) cho người chuyên chở hoặc đại lý của họ.
 - Theo Công ước Brussel và NĐT Visby: phải thông báo trong vòng 3 ngày sau khi nhận được hàng
 - Theo Công ước Hamburg: phải thông báo trong vòng 15 ngày liên tục sau khi nhận được hàng
- Chậm giao hàng (chỉ áp dụng riêng cho Công ước Hamburg): người nhận hàng phải thông báo bằng văn bản cho người chuyên chở trong vòng 60 ngày liên tục sau ngày hàng hóa được giao cho người nhận.
- 2.6.2. Khiếu nại người chuyên chở
- Những người có thể khiếu nại người chuyên chở:
 - Người gửi hàng
 - Người nhận hàng
 - Người cầm giữ vận đơn
 - Người bảo hiểm
 - Hồ sơ khiếu nại:
 - Nhằm mục đích:
 - Chứng minh cho lợi ích của người khiếu nại đối với hàng hóa
 - Chứng minh cho thiệt hại xảy ra và mức độ thiệt hại
 - Chứng minh thiệt hại xảy ra là do lỗi của người chuyên chở
 - Gồm các giấy tờ, chứng từ:
 - Vận đơn đường biển
 - Hóa đơn thương mại

- Phiếu đóng gói
- Biên bản hàng đồ vỡ hư hỏng (COR)
- Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC)
- Giấy chứng nhận hàng thiếu (Certificate of Shortlanded Cargo)
- Thư dự kháng (LOR)
- Biên bản giám định (Survey Report)
- Các giấy tờ, chứng từ chứng minh lỗi của người chuyên chở
- Thời hạn khiếu nại
- Công ước Brussel: 1 năm kể từ ngày giao hàng hoặc từ ngày hàng hóa đáng lẽ phải được giao
- NDT Visby: 1 năm và các bên có thể thỏa thuận kéo dài thêm nhưng thời hạn kéo dài không được quá 3 tháng
- Công ước Hamburg: 2 năm và các bên cũng có thể thỏa thuận kéo dài thêm

Câu 30: Trình bày trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo vận đơn theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005

Bộ luật hàng hải Việt Nam :

- Thời hạn trách nhiệm: Điều 74: “Trách nhiệm của người vận chuyển phát sinh từ khi người vận chuyển nhận hàng tại cảng nhận hàng, được duy trì trong suốt quá trình vận chuyển và chấm dứt khi kết thúc việc trả hàng tại cảng trả hàng.”
- Cơ sở trách nhiệm: người chuyên chở chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng của hàng hóa và chậm giao hàng.
 - Quy định 3 trách nhiệm chính của người chuyên chở
 - Quy định 17 trường hợp miễn trách cho người chuyên chở, nhưng người chuyên chở muốn được miễn trách thì phải chứng minh mình không có lỗi.
- Giới hạn trách nhiệm:
 - Hàng có kê khai giá trị: bồi thường theo giá trị kê khai
 - Hàng không kê khai giá trị: 666.67 SDR/ kiện, đơn vị hàng hóa hoặc 2SDR/kg hàng hóa cả bì tùy theo cách tính nào có lợi chủ hàng lựa chọn. Tiền bồi thường được chuyển đổi thành tiền Việt nam theo tỷ giá chính thức do Ngân hàng Ngoại thương Việt nam công bố ở thời điểm thanh toán tiền bồi thường.

- Đối với hàng hóa chuyên chở trong Container và các công cụ vận tải tương tự: quy định giống NDT Visby 1968
- Chậm giao hàng: quy định giống Hamburg

	Hague	Hague - Visby	Hamburg
Thời hạn trách nhiệm	người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa khi hàng hóa còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở	người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa khi hàng hóa còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở	người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa và chậm giao hàng khi hàng hóa còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở
Miễn trách	17 trường hợp	17 trường hợp	suy đoán lỗi
Giới hạn trách nhiệm	100GBP/ kiện hay đơn vị hàng hóa bị mất mát, hư hỏng	10.000Franc vàng /kiện, đơn vị hàng hóa hoặc 30 Franc vàng/kg hàng hóa cả bì bị mất mát hư hỏng tùy theo cách tính nào có lợi chủ hàng lựa chọn	Hàng hóa bị mất mát, hư hỏng: 835 SDR/kiện, đơn vị hoặc 2.5SDR/kg hàng hóa cả bì tùy theo cách tính nào có lợi chủ hàng lựa chọn. hoặc: 12 500mu/kiện, đơn vị; 37.5 mu/kg hàng hóa. Container: coi như một đơn vị hàng hóa. Chậm giao: 2,5 lần cước phần hàng chậm giao nhưng nhỏ hơn tổng cước.

Câu 31: Khái niệm và đặc điểm của tàu chuyên

Khái niệm

- Tàu chuyên là tàu chuyên chở hàng hóa giữa hai hoặc nhiều cảng theo yêu cầu của chủ hàng trên cơ sở một hợp đồng thuê tàu.
- Tàu chuyên là tàu không chạy thường xuyên trên một tuyến đường nhất định, không ghé qua những cảng nhất định và không theo một lịch trình định trước.

Đặc điểm

- Thường được dùng để chuyên chở hàng hóa có khối lượng lớn, tính chất hàng hóa tương đối thuần nhất và người thuê tàu thường có đủ hàng để xếp đầy tàu.
- Thường có 1 boong, miệng hầm rộng để thuận tiện cho việc xếp dỡ hàng hóa lên xuống tàu.
- Tốc độ tàu chuyên chở tương đối chậm hơn so với tàu chợ
- Điều kiện chuyên chở, cước phí, chi phí bốc xếp hàng hóa được quy định cụ thể trong hợp đồng thuê tàu do hai bên thỏa thuận ký kết.

Câu 32: Khái niệm phương thức thuê tàu chuyên, trình tự các bước thuê tàu chuyên và các hình thức thuê tàu chuyên

Khái niệm :

- Thuê tàu chuyên là việc chủ hàng dành cho người thuê thuê toàn bộ hay một phần con tàu để chuyên chở hàng hóa từ một cảng này đến một cảng khác.

Trình tự các bước thuê tàu chuyên :

- Bước 1: người thuê tàu nhờ người môi giới tìm tàu, hỏi tàu
- Bước 2: người môi giới chào tàu, hỏi tàu
- Bước 3: người môi giới và người chuyên chở đàm phán với nhau tất cả các điều kiện, điều khoản của hợp đồng thuê tàu
- Bước 4: người môi giới thông báo kết quả thuê tàu cho người thuê
- Bước 5: người thuê tàu và người chuyên chở ký hợp đồng thuê tàu
- Bước 6: thực hiện hợp đồng thuê tàu:
 - Người thuê tàu vận chuyển hàng hóa ra cảng giao cho người chuyên chở
 - Người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở phát hành bộ vận đơn cho người gửi hàng

Câu 33: Quy định về chủ thể của hợp đồng thuê tàu chuyên

- Điều khoản về chủ thể hợp đồng
 - Chủ thể của hợp đồng: người chuyên chở, người thuê tàu
 - Cần ghi rõ tên, địa chỉ, số điện thoại, số Fax của các bên

- Nếu ký hợp đồng thông qua đại lý hoặc công ty môi giới cần ghi rõ “as agent only” ở cuối hợp đồng

Câu 34: Quy định về tàu của hợp đồng thuê tàu chuyên

- Điều khoản về con tàu: quy định một cách cụ thể các đặc trưng cơ bản của con tàu:
 - Tên tàu
 - Quốc tịch tàu
 - Chất lượng tàu
 - Động cơ tàu
 - Cấp hạng tàu
 - Trọng tải
 - Dung tích
 - Mớn nước
 - Vị trí của tàu

Câu 35: Quy định về thời gian tàu đến cảng xếp hàng của hợp đồng thuê tàu chuyên

- Điều khoản thời gian tàu đến cảng xếp hàng: là thời gian tàu phải đến cảng xếp hàng nhận hàng để chở theo quy định của hợp đồng
 - Các cách quy định:
 - Quy định ngày cụ thể “ngày 25/11/2008 tàu phải đến cảng Hải phòng nhận hàng để xếp”
 - Quy định một khoảng thời gian: “tàu phải đến cảng Tiên Sa để nhận hàng từ ngày 22 đến 25 tháng 11 năm 2008”

* Lưu ý: Khi ký hợp đồng, nếu con tàu được thuê đang ở một khu vực lân cận hoặc gần cảng xếp hàng thì có thể thỏa thuận theo các điều khoản:

- Prompt: tàu đến cảng xếp hàng vài ba ngày sau ngày ký hợp đồng
- Promptísimo: tàu đến cảng xếp hàng ngay trong ngày ký hợp đồng
- Spot prompt: tàu đến cảng xếp hàng một vài giờ sau khi ký hợp đồng.

⇒ Dù quy định theo cách nào thì người chuyên chở cũng phải thông báo cho người thuê tàu thời gian dự kiến tàu đến cảng xếp hàng quy định (ETA- Estimated Time of Arrival)

- Một con tàu được coi như đã đến cảng và sẵn sàng xếp hàng hoặc dỡ hàng khi:
 - Tàu đã đến được vùng thương mại của cảng
 - Tàu sẵn sàng xếp dỡ về mọi mặt:
 - Làm xong các thủ tục vào cảng (hải quan, biên phòng, vệ sinh y tế)
 - Sẵn sàng các điều kiện kỹ thuật cho việc xếp hàng
 - Tàu đã trao thông báo sẵn sàng xếp dỡ (NOR- Notice of Readiness) cho người thuê tàu hoặc người nhận hàng một cách thích hợp.

Câu 36: Quy định về hàng hóa của hợp đồng thuê tàu chuyển

- Điều khoản về hàng hóa (Cargo Clause)
 - Tên hàng:
 - ghi rõ tên hàng hóa chuyên chở
 - Nếu chủ hàng muốn chuyên chở hai loại hàng hóa trên cùng một chuyến tàu thì phải ghi “và/ hoặc tên hàng hóa thay thế”: “1000 MT of rice and/or maize”
 - Nếu vào lúc ký hợp đồng thuê tàu chưa xác định được tên hàng thì có thể quy định chung “giao một mặt hàng hợp pháp”: “rubber and/or any lawful goods”
 - Bao bì hàng hóa: quy định loại bao bì cụ thể, ghi rõ ký mã hiệu
 - Số lượng hàng hóa: tùy theo từng mặt hàng có thể quy định chở theo trọng lượng hoặc thể tích, nên quy định kèm theo một tỷ lệ dung sai:
 - Khoảng (about)
 - Số lượng tối đa, tối thiểu (max, min)
 - Ghi chính xác số lượng + dung sai: 10 000 MT more or less 5% at Master's option

Câu 37: Quy định về cảng xếp dỡ của hợp đồng thuê tàu chuyển

- Điều khoản cảng xếp, cảng dỡ hàng (Loading/Discharging Port)

2 cách quy định:

- Cụ thể cảng nào, cầu cảng số mấy

=> Nếu xếp dỡ tại nhiều cảng, cầu thì phải quy định thứ tự xếp dỡ và chi phí chuyển cầu (shifting expense)

- Chung chung: “one safe berth, Haiphong Port)

Cảng xếp dỡ phải an toàn:

- Về hàng hải
- Về chính trị

Chú ý: “or so near thereto as ship may safely get and she always afloat

Câu 38: Quy định về chi phí xếp dỡ của hợp đồng thuê tàu chuyển

- Điều khoản chi phí xếp dỡ
 - Điều kiện tàu chợ (Liner terms/Gross terms/Berth terms)
 - Điều kiện miễn chi phí xếp dỡ cho người chuyên chở (FIO- Free In and Out, FIOS, FIOT, FIOST)
 - Điều kiện miễn chi phí xếp hàng cho người chuyên chở (FI- Free In, FIS, FIT, FIST)
 - Điều kiện miễn chi phí dỡ hàng cho người chuyên chở (FO- Free Out, FOS, FOT, FOST)
 - Các thuật ngữ trên phải đi kèm với giá cước trong hợp đồng
 - Phải lựa chọn điều kiện chi phí xếp dỡ phù hợp để:
 - ⇒ Tránh trả hai lần chi phí xếp dỡ hai lần cho người chuyên chở hoặc người bán
 - ⇒ Tạo điều kiện thuận lợi cho việc xếp dỡ hàng
 - ⇒ Tiết kiệm ngoại tệ

Câu 39: Quy định về cước phí thuê tàu của hợp đồng thuê tàu chuyển

- Điều khoản cước phí thuê tàu: là số tiền mà người thuê tàu phải trả cho việc vận chuyển hàng hóa hoặc những dịch vụ có liên quan đến việc vận chuyển
 - Mức cước: là số tiền cước tính trên một đơn vị hàng hóa
 - Đơn vị tính cước:
 - Hàng nặng: MT, long ton, short ton
 - Hàng nhẹ, cồng kênh: m3, cubic feet, tấn thể tích (measurement ton) = 40c.ft
 - Số lượng hàng hóa tính cước:
 - Theo số lượng hàng hóa thực xếp lên tàu tại cảng đi (On taken quantity)
 - Theo số lượng hàng thực giao tại cảng đến (Delivery Quantity)
 - Thời gian thanh toán:
 - Tiền cước trả trước: Freight Prepaid/ Freight payable at Loading port
 - Tiền cước trả sau: Freight to Collect
 - Trả khi bắt đầu dỡ hàng (Freight payable on commencement of discharge)
 - Trả đồng thời với việc dỡ hàng (Freight payable concurrent with discharge)
 - Trả khi dỡ hàng xong (Freight payable on completion of discharge)
 - Trả khi hàng hóa được giao thực sự và đúng đắn (freight payable on actual and proper completion of discharge)
 - Lưu ý: Đối với tàu chở dầu thì người chuyên chở phải giao hàng xong mới được thanh toán tiền cước

Câu 40: Trình bày điều khoản quy định về thưởng/phạt xếp dỡ trong hợp đồng thuê tàu chuyển.

- Điều khoản thưởng phạt xếp dỡ nhanh chậm

- Tiền thưởng xếp dỡ nhanh (Despatch money): là khoản tiền người chuyên chở phải trả cho người thuê tàu về việc người thuê tàu xếp dỡ hàng hóa nhanh hơn so với thời gian quy định trong hợp đồng
 - Mức thưởng = $\frac{1}{2}$ mức phạt:
 - Thưởng cho toàn tàu trong 1 ngày
 - Thưởng cho 1 đơn vị trọng tải/dung tích
 - Thời gian thưởng:
 - Tính cho toàn bộ thời gian tiết kiệm được (for all time saved)
 - Chỉ thưởng cho thời gian làm việc tiết kiệm được (all working time saved)
 - Tổng tiền thưởng = mức thưởng X thời gian thưởng
- Tiền phạt xếp dỡ chậm (demurrage money): là khoản tiền mà người thuê tàu phải trả cho người chuyên chở về việc xếp dỡ hàng hóa chậm hơn so với thời gian quy định của hợp đồng
 - Mức phạt = 2 mức thưởng
 - Phạt cho toàn tàu trong 1 ngày
 - Phạt cho 1 đơn vị trọng tải/dung tích
 - Thời gian phạt: một khi đã bị phạt thì luôn luôn bị phạt (once on demurrage, always on demurrage)
 - Tổng tiền phạt = mức phạt X thời gian phạt
- Cách tính thưởng phạt:
 - Tính bù trừ: thời gian thưởng – thời gian phạt
 - Tính riêng: tiền thưởng riêng, tiền phạt riêng
- Để xem xét vấn đề thưởng phạt xếp dỡ nhanh chậm cần thực hiện:
 - Nghiên cứu C/P để xem thời gian xếp, dỡ được quy định là bao nhiêu, mốc tính thời gian xếp dỡ từ khi nào, khoảng thời gian nào không tính vào thời gian xếp dỡ

- Tính toán để biết thực tế xếp, dỡ hết bao nhiêu ngày, giờ căn cứ vào biên bản sự kiện (Statement of Facts- là một chứng từ do đại lý tàu lập ra trong đó ghi lại tất cả các sự kiện có liên quan đến con tàu kể từ khi tàu đến cảng cho đến khi tàu hoàn thành việc xếp dỡ)
- Trên cơ sở biên bản sự kiện lập bảng tính thời gian xếp dỡ (Time Sheet) để tính xem bao nhiêu ngày bị phạt, bao nhiêu ngày được thưởng.

Câu 41: Khái niệm, đặc điểm, các hình thức thuê tàu định hạn và các trường hợp áp dụng thuê tàu định hạn.

Trang 125 – 126

phải là trong trường hợp hàng có khối lượng lớn, cần thu gom trong 1 thời gian nhất định nhưng chỉ gói gọn chở trong 1 chuyến. khi thị trường thuê tàu nhận nhện giá cước có xu hướng tăng , việc thuê tàu khó khăn.Ở Vn hiện nay ít dùng phương pháp này .

Câu 42: Hãy quy định các điều khoản: thời gian xếp dỡ, thưởng phạt xếp dỡ để chuyên chở 1 lô hàng 10.000 tấn gạo từ Việt Nam ra nước ngoài

Câu 43: Hãy quy định các điều khoản: cước phí, luật lệ giải quyết tranh chấp, để chuyên chở 1 lô hàng 10.000 tấn gạo từ Việt Nam ra nước ngoài

Câu 44: Hãy quy định các điều khoản: hàng hóa, con tàu, để chuyên chở 1 lô hàng 10.000 tấn gạo từ Việt Nam ra nước ngoài

Câu 45: Hãy quy định các điều khoản: chi phí xếp dỡ, thời gian tàu đến cảng xếp hàng, để chuyên chở 1 lô hàng 10.000 tấn gạo từ Việt Nam ra nước ngoài

Câu 46: Phân biệt B/L hoàn hảo và không hoàn hảo

Trang 87-88

- **Vận đơn hoàn hảo (Clean B/L):** Là vận đơn không có ghi chú khiếm khuyết Những nhận xét xấu hoặc những bảo lưu về tình trạng bên ngoài của hàng hóa hay bao bì.

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

Câu 47: So sánh cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở đường biển theo Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg.: Xem lại câu trên

Bảng so sánh trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hóa vận chuyển theo B/L			
	Công ước Brussel 1924	NDT Visby 1968	Công ước Hamburg 1978
Thời hạn trách nhiệm	Từ móc cầu tới móc cầu		Từ khi nhận tới khi giao
Cơ sở trách nhiệm	thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa		thiệt hại do mất mát, hư hỏng của hàng hóa và chậm giao hàng
Những trách nhiệm chính	có 3 TN chính: - cung cấp tàu có đủ khả năng đi biển - trách nhiệm thương mại - trách nhiệm cung cấp B/L		dựa trên nguyên tắc "lỗi hay sơ suất suy đoán"
Miễn trách cho người chuyên chở	17 trường hợp miễn trách		dựa trên nguyên tắc suy đoán lỗi
Giới hạn trách nhiệm	100GBP/kiện	10 000 Franc Vàng/kiện or 30 Franc Vàng /kg hàng hóa	835 SDR/kiện or 2.5 SDR/kg
Thông báo tổn thất	Tổn thất rõ rệt: COR phải được lập trước hoặc vào lúc giao hàng Tổn thất không rõ rệt: LOR phải thông báo trong vòng 3 ngày sau khi nhận được hàng		Tổn thất rõ rệt: COR phải được lập không muộn hơn ngày làm việc sau ngày giao hàng cho người nhận Tổn thất không rõ rệt: phải thông báo trong vòng 15 ngày liên tục sau khi nhận được hàng Chậm giao hàng: văn bản 60 ngày liên tục sau khi hàng hóa được giao cho người nhận
Khiếu nại người chuyên chở	1 năm kể từ ngày giao hàng hoặc từ ngày hàng hóa lẽ ra phải được giao	1 năm và các bên có thể thỏa thuận kéo dài thêm nhưng thời hạn kéo dài không được quá 3 tháng	2 năm và các bên cũng có thể thỏa thuận kéo dài thêm
	Hamburg 1978 : quy định TN người chuyên chở rộng nhất, nhiều nhất, đảm bảo quyền lợi của chủ hàng nhiều hơn nên được áp dụng nhiều hơn trong thực tế		

Câu 48: So sánh thời trách nhiệm của người chuyên chở đường biển theo Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg. Xem lại câu trên

Câu 49: So sánh giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở đường biển theo Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg. Xem lại câu trên

Câu 50: So sánh phương thức thuê tàu chợ và phương thức thuê tàu chuyên

So sánh hình thức vận chuyển bằng tàu chợ và tàu chuyên:

Tiêu thức so sánh	TÀU CHỢ	TÀU CHUYÊN
1. Hành trình chuyên chở	- Tàu chạy thường xuyên - Theo 1 lịch trình đã được định sẵn, ghé qua các cảng nhất định	- Tàu không chạy thường xuyên - Không theo 1 lịch trình nhất định mà theo yêu cầu của người thuê tàu.

2. Cước phí	- Quy định sẵn, ổn định trong 1 thời gian. - Dựa trên biểu suất, cước phí hay biểu cước, chịu sự khống chế của Hội vận tải tàu chợ. Do đó, thực hiện đơn giản, tốn ít thời gian. - Trong cước phí tàu chợ bao gồm cả chi phí bốc dỡ hàng nên giá cước cao.	- Biến động theo quy luật cung cầu. - Do người thuê và người cho thuê thỏa thuận. Do đó, phức tạp và tốn nhiều thời gian đàm phán. - Cước phí bốc dỡ được quy định riêng trong hợp đồng chuyên chở do 2 bên người thuê và chủ tàu thỏa thuận
-------------	--	--

3. Mối quan hệ giữa người cho thuê tàu và người thuê	- Dựa trên B/L hàng hải do hãng tàu in sẵn.	- Dựa trên hợp đồng thuê tàu chuyên do hai bên thỏa thuận.
4. Loại hàng hóa chuyên chở	- Hàng bách hóa có đóng gói, đóng kiện- Khối lượng nhỏ, lẻ <i>Vd: 300 tấn cà phê; 300 tấn hạt điều..</i>	- Hàng được chở rời- Khối lượng lớn, khối lượng chuyên chở bằng trọng tải tàu. <i>Vd: Gạo, xi măng...</i>

5. Tiền thưởng phạt xếp/dỡ	- Không có tiền thưởng hoặc phạt về xếp dỡ nhanh hay chậm	- Có tiền thưởng phạt về mức xếp dỡ nhanh hay chậm để giải phóng tàu
6. Cấu tạo tàu	- Cấu tạo tàu phức tạp	- Tàu thường có cấu tạo một boong, miệng hầm để thuận tiện cho việc bốc hàng