

Vận đơn đường biển – Ocean Bill of Lading – B/L

Vận đơn đường biển là chứng từ chuyên chở hàng hoá bằng đường biển do người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở phát hành cho người gửi hàng sau khi hàng hoá đã được xếp lên tàu hoặc sau khi nhận hàng để xếp.

Các chức năng của vận đơn

Theo điều 81 Bộ Luật hàng hải, vận đơn có 3 chức năng chính sau đây:

* Thứ nhất, vận đơn là “bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận lên tàu số hàng hoá với số lượng, chủng loại, tình trạng như ghi rõ trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng”. Thực hiện chức năng này, vận đơn là biên lai nhận hàng của người chuyên chở cấp cho người xếp hàng. Nếu không có ghi chú gì trên vận đơn thì những hàng hoá ghi trong đó đương nhiên được thừa nhận có “Tình trạng bên ngoài thích hợp” (In apparent good order and condition). Điều này cũng có nghĩa là người bán (người xuất khẩu) đã giao hàng cho người mua (người nhập khẩu) thông qua người chuyên chở và người chuyên chở nhận hàng hoá như thế nào thì phải giao cho người cầm vận đơn gốc một cách hợp pháp như đã ghi trên vận đơn ở cảng dỡ hàng.

* Thứ hai, “vận đơn gốc là chứng từ có giá trị, dùng để định đoạt và nhận hàng” hay nói đơn giản hơn vận đơn là chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hoá ghi trong vận đơn. Vì vậy, vận đơn có thể mua bán, chuyển nhượng được. Việc mua bán, chuyển nhượng có thể được thực hiện nhiều lần trước khi hàng hoá được giao. Cứ mỗi lần chuyển nhượng như vậy, người cầm vận đơn gốc trong tay là chủ của hàng hoá ghi trong vận đơn, có quyền đòi người chuyên chở giao hàng cho mình theo điều kiện đã quy định trong vận đơn tại cảng đến.

* Thứ ba, vận đơn đường biển là bằng chứng xác nhận hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng đường biển đã được ký kết.

* Trong trường hợp thuê tàu chuyến, trước khi cấp vận đơn đường biển, người thuê tàu và người cho thuê tàu đã ký kết với nhau một hợp đồng thuê tàu chuyến (charter party). Khi hàng hoá được xếp hay được nhận để xếp lên tàu, người chuyên chở cấp cho người gửi hàng vận đơn đường biển. Vận đơn được cấp xác nhận hợp đồng vận tải đã được ký kết.

Trong trường hợp thuê tàu chợ thì không có sự ký kết trước một hợp đồng thuê tàu như thuê tàu chuyến mà chỉ có sự cam kết (từ phía tàu hay người chuyên chở) sẽ dành chỗ xếp hàng cho người thuê tàu. Sự cam kết này được ghi thành một văn bản, gọi là giấy lưu cước (booking note). Vậy vận đơn được cấp là bằng chứng duy nhất xác nhận hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển đã được ký kết. Nội dung của vận đơn là cơ sở pháp lý để giải quyết mọi tranh chấp xảy ra sau này giữa người phát hành và người cầm giữ vận đơn.

Tác dụng của vận đơn

Vận đơn đường biển có những tác dụng chủ yếu sau đây:

- * Thứ nhất, vận đơn là cơ sở pháp lý điều chỉnh mối quan hệ giữa người xếp hàng, nhận hàng và người chuyên chở.
- * Thứ hai, vận đơn là căn cứ để khai hải quan và làm thủ tục xuất nhập khẩu hàng hoá.
- * Thứ ba, vận đơn là căn cứ để nhận hàng và xác định số lượng hàng hoá người bán gửi cho người mua và dựa vào đó để ghi sổ, thống kê, theo dõi xem người bán (người chuyên chở) đã hoặc không hoàn thành trách nhiệm của mình như quy định trong hợp đồng mua bán ngoại thương (vận đơn).
- * Thứ tư, vận đơn cùng các chứng từ khác của hàng hoá lập thành bộ chứng từ thanh toán tiền hàng.
- * Thứ năm, vận đơn là chứng từ quan trọng trong bộ chứng từ khiếu nại người bảo hiểm, hay những người khác có liên quan.
- * Thứ sáu, vận đơn còn được sử dụng làm chứng từ để cầm cố, mua bán, chuyển nhượng hàng hoá ghi trên vận đơn

Phân loại vận đơn

Vận đơn đường biển rất đa dạng, phong phú, được sử dụng vào những công việc khác nhau tuỳ theo nội dung thể hiện trên vận đơn. Trong thực tiễn buôn bán quốc tế, có rất nhiều căn cứ để phân loại vận đơn, cụ thể như sau:

- Nếu căn cứ vào tình trạng xếp dỡ hàng hoá thì vận đơn được chia thành 2 loại: vận đơn đã xếp hàng (shipped on board bill of lading) và vận đơn nhận hàng để xếp (received for shipment bill of lading).
- Nếu căn cứ vào quyền chuyển nhượng sở hữu hàng hoá ghi trên vận đơn thì vận đơn lại được chia thành 3 loại: vận đơn đích danh (straight bill of lading), vận đơn vô danh hay còn gọi là vận đơn xuất trình (bill of lading to bearer) và vận đơn theo lệnh (bill of lading to order of...).
- Nếu căn cứ vào phê chú của thuyền trưởng trên vận đơn, người ta lại có vận đơn hoàn hảo (Clean bill of lading) và vận đơn không hoàn hảo (unclean of lading).
- Nếu căn cứ vào hành trình của hàng hoá thì vận đơn lại được chia thành: vận đơn đi thẳng (direct bill of lading), vận đơn chở suốt (through bill of lading) và vận đơn vận tải liên hợp hay vận đơn đa phương thức (combined transport bill of lading or multimodal transport bill of lading).
- Nếu căn cứ vào phương thức thuê tàu chuyên chở lại có vận đơn tàu chợ (liner bill of lading) và vận đơn tàu chuyến (voyage – Nếu căn cứ vào giá trị sử dụng và lưu thông ta có vận đơn gốc (original bill of lading) và vận đơn copy (copy of lading).

Ngoài ra còn có Surrendered B/L Seaway bill, Congen bill... Tuy nhiên theo Bộ luật hàng hải Việt nam vận đơn được ký phát dưới 3 dạng: vận đơn đích danh, vận đơn theo lệnh, vận đơn xuất trình.

Nội dung của vận đơn

Vận đơn có nhiều loại do nhiều hãng tàu phát hành nên nội dung vận đơn cũng khác nhau. Vận đơn được in thành mẫu, thường gồm 2 mặt, có nội dung chủ yếu như sau:

* Mặt thứ nhất thường gồm những nội dung:

- Số vận đơn (number of bill of lading)
- Người gửi hàng (shipper)
- Người nhận hàng (consignee)
- Địa chỉ thông báo (notify address)
- Chủ tàu (shipowner)
- Cờ tàu (flag)
- Tên tàu (vessel hay name of ship)
- Cảng xếp hàng (port of loading)
- Cảng chuyển tải (via or transshipment port)
- Nơi giao hàng (place of delivery)
- Tên hàng (name of goods)
- Kỹ mã hiệu (marks and numbers)
- Cách đóng gói và mô tả hàng hoá (kind of packages and descriptions of goods)
- Số kiện (number of packages)
- Trọng lượng toàn bộ hay thể tích (total weight or measurement)
- Cước phí và chi phí (freight and charges)
- Số bản vận đơn gốc (number of original bill of lading)
- Thời gian và địa điểm cấp vận đơn (place and date of issue)
- Chữ ký của người vận tải (thường là master's signature)

Nội dung của mặt trước vận đơn do người xếp hàng điền vào trên cơ sở số liệu trên biên lai thuyền phó.

* Mặt thứ hai của vận đơn

Gồm những quy định có liên quan đến vận chuyển do hãng tàu in sẵn, người thuê tàu không có quyền bổ sung hay sửa đổi mà mặc nhiên phải chấp nhận nó. Mặt sau thường gồm các nội dung như các định nghĩa, điều khoản chung, điều khoản trách nhiệm của người chuyên chở, điều khoản xếp dỡ và giao nhận, điều khoản cước phí và phụ phí, điều khoản giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở, điều khoản miễn trách của người chuyên chở...

Mặt hai của vận đơn mặc dù là các điều khoản do các hãng tàu tự ý quy định, nhưng thường nội dung của nó phù hợp với quy định của các công ước, tập quán quốc tế vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.

Qui tắc quốc tế điều chỉnh vận đơn đường biển

Hiện nay có 2 nguồn luật quốc tế chính về vận tải biển, đó là:

- Công ước quốc tế để thống nhất một số thể lệ về vận đơn đường biển, gọi tắt là Công ước Brussels 1924 và hai Nghị định thư sửa đổi Công ước Brussels 1924 là : + Nghị định thư sửa đổi Công ước Brussels 1924 gọi tắt là nghị định thư 1968. (Visby Rules – 1968) Nghị định thư năm 1978
- Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, gọi tắt là Công ước Hamburg 1978.

Những lưu ý khi sử dụng vận đơn đường biển

Vận đơn đường biển là một chứng từ quan trọng trong giao nhận vận chuyển, bảo hiểm, thanh toán và khiếu nại (nếu có). Trong thực tiễn sử dụng vận đơn phát sinh nhiều tranh chấp gây ảnh hưởng đến các bên liên quan do các bên chưa thực sự hiểu hoặc có những cách hiểu khác nhau về giá trị pháp lý của vận đơn, về nội dung và hình thức của vận đơn... Vì vậy khi lập và sử dụng vận đơn cần lưu ý những điểm sau đây:

* Giá trị pháp lý của vận đơn:

Theo thông lệ Hàng hải Quốc tế (công ước Brussels 1924, điều 1 khoản b) và Bộ luật Hàng hải Việt nam (điều 81 khoản 3) thì vận đơn là cơ sở pháp lý điều chỉnh quan hệ giữa người nhận hàng và người chuyên chở. Khi xảy ra thiếu hụt, hư hỏng, tổn thất... đối với hàng hoá ở cảng đến thì người nhận hàng phải đứng ra giải quyết với người chuyên chở căn cứ vào vận đơn. Trên lý thuyết thì như vậy nhưng trong thực tế có rất nhiều tranh chấp phát sinh xung quanh vấn đề này. Cụ thể là:

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). Điểm khác nhau cơ bản của 2 loại vận đơn này là: Conline bill chức đầy đủ mọi quy định để điều chỉnh quan hệ giữa người nhận hàng và người chuyên chở như phạm vi trách nhiệm, miễn trách, thời hiệu tố tụng, nơi giải quyết tranh chấp và luật áp dụng, mức giới hạn bồi thường, các quy định về chuyển tải, giải quyết tổn thất chung, những trường hợp bất khả kháng.... Thông thường loại vận đơn này có đầy đủ 3 chức năng như điều 81 Bộ luật Hàng hải Việt nam quy định.

Ngược lại, Congen bill được cấp phát theo một hợp đồng thuê tàu chuyên nào đó. Loại này thường chỉ có chức năng là một biên nhận của người chuyên chở xác nhận đã nhận lên tàu số hàng hoá được thuê chở như đã ghi trên đó. Nội dung của loại vận đơn này rất ngắn gọn và bao giờ cũng phải ghi rõ: phải sử dụng cùng với hợp đồng thuê tàu (to be used with charter parties). Ngoài ra trong vận đơn loại này bao giờ cũng có câu: mọi điều khoản, mọi quy định miễn trách nhiệm cho người chuyên chở đã ghi trong hợp đồng thuê tàu kể cả các điều khoản luật áp dụng và trọng tài phải được áp dụng cho vận đơn (All terms and conditions, liberties and exceptions of the charter party, dated as overleaf, including the law and arbitration clause, are herewith incorporated).

Trong trường hợp xảy ra mất mát, hư hỏng, thiếu hụt hoặc chậm giao hàng... ở cảng dỡ hàng thì chỉ

phải sử dụng vận đơn để giải quyết tranh chấp (nếu là Conline bill), nhưng sẽ phải sử dụng cả vận đơn và hợp đồng thuê tàu (nếu là Congen bill). ở đây có thể xảy ra khả năng có mâu thuẫn giữa quy định của vận đơn và quy định trong hợp đồng thuê tàu. Lúc này ưu tiên áp dụng những quy định của vận đơn để giải quyết tranh chấp. Trong trường hợp cả vận đơn và hợp đồng đều không có quy định gì (khả năng thứ 2) thì áp dụng luật do vận đơn chỉ ra trước, luật do hợp đồng chỉ ra sau nhưng phải xét đến các mối quan hệ liên quan. Vấn đề là ở chỗ các doanh nghiệp Việt nam hay mua hàng theo điều kiện CIF hoặc C&F thì hợp đồng thuê tàu do người bán ký với chủ tàu, người mua (người nhận hàng) Việt nam khó lòng biết được. Để hạ giá bán, thường là bằng cách hạ giá cước (phần F trong giá C&F và CIF) người bán hàng nước ngoài sẵn sàng chấp nhận những quy định khắt khe của chủ tàu, k? có các quy định về luật áp dụng và trọng tài. Có khi họ thuê cả những tàu già, cũ, rách nát hay hỏng hóc. Nếu có hư hỏng mất mát thiệt hại về hàng hoá thì việc khiếu nại chủ tàu rất khó khăn vì người mua hàng không có hợp đồng thuê tàu trong tay hoặc có những hợp đồng toàn những quy định bất lợi cho người mua hàng. Đôi khi lấy được hợp đồng thuê tàu từ người bán thì thời hiệu tố tụng không còn nữa hoặc hợp đồng quy định tranh chấp (nếu có) sẽ xét xử theo luật Anh và ở trọng tài hàng hải London.... Những quy định này hết sức bất lợi cho người mua Việt Nam.

* Vận đơn là loại vận đơn chủ (Master bill of lading) hay vận đơn nhà (house bill of lading).

Vận đơn chủ hay vận đơn đường biển là vận đơn do người chuyên chở chính thức (effective carrier) phát hành còn vận đơn nhà hay vận đơn thứ cấp do người chuyên chở không chính thức (contracting carrier) hay còn gọi là người giao nhận phát hành trên cơ sở vận đơn chủ. Đây là cơ sở pháp lý điều chỉnh quan hệ giữa người cung cấp dịch vụ giao nhận kho vận với khách hàng.

Muốn phân biệt một vận đơn là Master bill hay House bill phải căn cứ vào nội dung và hình thức của vận đơn.

Thứ nhất, vận đơn đường biển thường có dẫn chiếu một số công ước quốc tế phổ biến như Hague Rules, Hague Visby Rules hoặc Hamburge Rules. Ngược lại, trên thế giới không có một công ước nào điều chỉnh vận đơn thứ cấp.

Thứ hai, vận đơn đường biển chỉ quy định các quyền và nghĩa vụ người vận tải biển liên quan tới việc bốc xếp, chuyên chở, dỡ hàng và trả hàng phát sinh từ hợp đồng thuê tàu. Ngược lại vận đơn thứ cấp còn chứa đựng những quy định pháp lý về chuyên chở bằng đường bộ, đường sông, đường sắt. Vì vậy, không gian pháp lý của vận đơn thứ cấp rộng hơn vận đơn đường biển.

Thứ ba, trong vận đơn thứ cấp thường ghi địa điểm nhận hàng để chở (place of receipt) và địa điểm trả hàng (place of delivery) chứ không đơn thuần cảng bốc hàng và cảng dỡ hàng.

Thứ tư, vận đơn đường biển bao giờ cũng ghi rõ: đã bốc hàng lên tàu (shipped on board) hoặc đã nhận để bốc lên tàu (received for shipment). Ngược lại, vận đơn thứ cấp thường ghi: nhận để vận chuyển (taken in charge for transport) vì có thể chở bằng đường biển, đường sông, đường bộ...

Thứ năm, trong vận đơn đường biển, người gửi hàng gọi là shipper còn trong vận đơn thứ cấp, người

gửi hàng gọi là consignor. Trong vận đơn đường biển luôn ghi người nhận hàng (consignee) hoặc đích danh hoặc theo lệnh nhưng trong vận đơn thứ cấp luôn ghi là: hàng được giao nhận theo lệnh (consigned to order of....)

Thứ sáu, vận đơn đường biển luôn có chức năng là chứng từ nhận quyền định đoạt hàng hoá nhưng với vận đơn thứ cấp, tính chất này có hay không do hai bên thoả thuận khi phát hành.

Thứ bảy, người chuyên chở đường biển không chịu trách nhiệm về hàng đến chậm nhưng người giao nhận lại phải chịu trách nhiệm về việc này. Có khi họ phải đền gấp đôi số tiền cước cho thiệt hại do giao hàng chậm.

Thứ tám, thời hiệu khiếu nại trong vận đơn đường biển là 1 năm, trong khi đó ở vận đơn thứ cấp chỉ là 9 tháng. Số thời gian chênh lệch là dành cho người giao nhận khiếu nại lại người vận tải chính thức.

Thứ chín, vận đơn đường biển chỉ cần 1 con dấu và 1 chữ ký vì nó chỉ được cấp sau khi hàng đã bốc lên tàu. Trong khi đó, vận đơn thứ cấp do được phát hành khi nhận hàng để chở nên phải có thêm 1 con dấu và 1 chữ ký nữa xác nhận rằng hàng đã được bốc lên tàu (ngày cấp vận đơn thứ cấp và ngày bốc hàng có thể khác nhau).

Tuy nhiên trong thực tế sự phân biệt giữa 2 loại vận đơn này chỉ là tương đối. Điều quan trọng là khi có một vận đơn trong tay phải xem xét xem nó là loại gì và ai là người phát hành để khi có tổn thất có thể giải quyết kịp thời, đúng đối tượng.

* Nội dung và hình thức của vận đơn

- Về nội dung:

+ Mục số lượng, trọng lượng, bao bì, ký mã hiệu mô tả hàng hoá phải ghi phù hợp với số lượng hàng thực tế xếp lên tàu và phải ghi thật chính xác.

Khi nhận hàng theo vận đơn, phải lưu ý số hàng thực nhận so với số hàng ghi trong vận đơn, nếu thấy thiếu, sai hoặc tổn thất thì phải yêu cầu giám định để khiếu nại ngay. Nếu tổn thất không rõ rệt thì phải yêu cầu giám định trong 3 ngày kể từ ngày dỡ hàng.

+ Mục người nhận hàng: Nếu là vận đơn đích danh thì phải ghi rõ họ tên và địa chỉ người nhận hàng, nếu là vận đơn theo lệnh thì phải ghi rõ theo lệnh của ai (ngân hàng, người xếp hàng hay người nhận hàng). Nói chung, mục này ta nên ghi theo yêu cầu của thư tín dụng (L/C) nếu áp dụng thanh toán bằng tín dụng chứng từ.

+ Mục địa chỉ người thông báo: Nếu L/C yêu cầu thì ghi theo yêu cầu của L/C, nếu không thì để trống hay ghi địa chỉ của người nhận hàng.

+ Mục cước phí và phụ phí: phải lưu ý đến đơn vị tính cước và tổng số tiền cước.

Nếu cước trả trước ghi: “Freight prepaid”

Nếu cước trả sau ghi: “Freight to collect hay Freight payable at destination”. Có khi trên vận đơn ghi : “Freight prepaid as arranged” vì người chuyên chở không muốn tiết lộ mức cước của mình.

+ Mục ngày ký vận đơn: Ngày ký vận đơn thường là ngày hoàn thành việc bốc hàng hoá lên tàu và

phải trong thời hạn hiệu lực của L/C.

+ Mục chữ ký vận đơn: Chữ ký trên vận đơn có thể là trưởng hãng tàu, đại lý của hãng tàu.

Khi đại lý ký thì phải ghi rõ hay đóng dấu trên vận đơn “chỉ là đại lý (as agent only)”.

- Về hình thức

Hình thức của vận đơn do các hãng tự lựa chọn và phát hành để sử dụng trong kinh doanh. Vì vậy, mỗi hãng khác nhau phát hành vận đơn có hình thức khác nhau. Tuy nhiên hình thức phát hành không quyết định giá trị pháp lý của vận đơn.

Những hình thức thể hiện của vận đơn:

Hình thức phổ biến nhất là loại vận đơn đường biển thông thường, chỉ sử dụng trong chuyên chở hàng hoá bằng đường biển (trên vận đơn chỉ ghi “Bill of lading”. Loại vận đơn này là loại vận đơn truyền thống đang dần được thay thế bởi loại vận đơn phát hành dùng cho nhiều mục đích, nhiều phương thức chuyên chở. Đó là:

- Loại vận đơn dùng cho cả vận tải đơn phương thức và đa phương thức: trên vận đơn ghi: “bill of lading for combined transport shipment or port shipment”. Loại chứng từ này được hiểu là vận đơn đường biển và có thể chuyển nhượng được trừ phi người phát hành đánh dấu vào ô “Seaway bill, non negotiable”.

- Vận đơn dùng cho cả lưu thông và không lưu thông: “bill of lading not negotiable unless consigned to order” (vận đơn này không chuyển nhượng được trừ phi phát hành theo lệnh)....

Như vậy nhìn vào hình thức vận đơn chúng ta không biết được nó là loại nào, giá trị pháp lý như thế nào. Muốn xác định cụ thể ta lại phải xem xét đến các nội dung thể hiện trên vận đơn.

Giấy gửi hàng đường biển (seaway bill)

Vận đơn là một trong những chứng từ quan trọng nhất của mua bán quốc tế khi hàng hoá được vận chuyển bằng đường biển. Tuy vậy, dần dần vận đơn đã bộc lộ nhiều nhược điểm như:

- Thứ nhất, nhiều khi hàng hoá đã đến cảng dỡ hàng nhưng người nhận không có vận đơn (B/L) để nhận hàng vì thời gian hành trình của hàng hoá trên biển ngắn hơn thời gian gửi bill từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng.

- Thứ hai, B/L không thích hợp với việc áp dụng các phương tiện truyền số liệu hiện đại tự động (fax, teleax...) bởi việc sử dụng B/L trong thanh toán, nhận hàng.... đòi hỏi phải có chứng từ gốc.

- Thứ ba, việc in ấn B/L đòi hỏi nhiều công sức và tốn kém bởi chữ in mặt sau của B/L thường rất nhỏ, khoảng 0,3mm để chống làm giả.

- Thứ tư, việc sử dụng B/L có thể gặp rủi ro trong việc giao nhận hàng hoá (nếu đơn vị bị mất cắp) vì B/L là chứng từ sở hữu hàng hoá....

Như vậy một loại chứng từ mới có thể thay thế được cho B/L và có chức năng tương tự như B/L đã ra đời. Đó là giấy gửi hàng đường biển (seaway bill). Sử dụng seaway bill có thể khắc phục được những tồn tại đã phát sinh của B/L.

Thứ nhất, khi sử dụng seaway bill người nhận hàng có thể nhận được hàng hoá ngay khi tàu đến cảng dỡ hàng hoá mà không nhất thiết phải xuất trình vận đơn đường biển gốc vì seaway bill không phải là chứng từ sở hữu hàng hoá. Hàng hoá sẽ được người chuyên chở giao cho người nhận hàng trên cơ sở những điều kiện của người chuyên chở hoặc một tổ chức quản lý hàng hoá tại cảng đến.

Thứ hai, seaway bill không phải là chứng từ sở hữu hàng hoá, do đó người ta không nhất thiết phải gửi ngay bản gốc cho người nhận hàng ở cảng đến mà có thể gửi bản sao qua hệ thống truyền số liệu tự động. Như vậy đồng thời với việc xếp hàng lên tàu, người xuất khẩu có thể gửi ngay lập tức seaway bill cho người nhận hàng trong vòng vài phút. Người nhận hàng cũng như người chuyên chở không phải lo lắng khi giao nhận mà không có chứng từ.

Thứ ba, khi sử dụng seaway bill, việc in các điều khoản bằng chữ rất nhỏ ở mặt sau được thay thế bằng việc dẫn chiếu đến các điều kiện, quy định liên quan đến vận chuyển ở mặt trước bằng một điều khoản ngắn gọn. Mặt khác người chuyên chở chỉ cần phát hành 1 bản gốc seaway bill trong khi phải phát hành tối thiểu 1 bộ 3 bản gốc nếu sử dụng B/L.

Thứ tư, seaway bill cho phép giao hàng cho một người duy nhất khi họ chứng minh họ là người nhận hàng hợp pháp. Điều này giúp cho các bên hữu quan hạn chế được rất nhiều rủi ro trong việc giao nhận hàng, không những thế, vì seaway bill không phải là chứng từ sở hữu hàng hoá nên khi bị mất hay thất lạc thì cũng không ra hậu quả nghiêm trọng nào.

Tuy nhiên, seaway bill không phải là không có những hạn chế như seaway bill cản trở mua bán quốc tế (vì seaway bill là rất phức tạp và khó khăn khi người chuyên chở và người nhận hàng là những người xa lạ, mang quốc tịch khác nhau; luật quốc gia của một số nước và công ước quốc tế chưa thừa nhận seaway bill như một chứng từ giao nhận hàng....

Ở Việt nam, việc áp dụng seaway bill vẫn còn rất mới mẻ, mặc dù đã có cơ sở pháp lý để áp dụng seaway bill. Mục C – điều 80 Bộ luật Hàng hải Việt nam quy định. Người vận chuyển và người giao nhận hàng có thể thoả thuận việc thay thế B/L bằng giấy gửi hàng hoặc chứng từ vận chuyển hàng hoá tương đương và thoả thuận về nội dung, giá trị của các chứng từ này theo tập quán Hàng hải quốc tế.

Phân biệt giữa vận đơn Master B/L và House B/L

Muốn phân biệt một vận đơn là Master bill hay House bill phải căn cứ vào nội dung và hình thức của vận đơn.

Thứ nhất, vận đơn đường biển thường có dẫn chiếu một số công ước quốc tế phổ biến như Hague Rules, Hague Visby Rules hoặc Hamburge Rules. Ngược lại, trên thế giới không có một công ước nào điều chỉnh vận đơn thứ cấp.

Thứ hai, vận đơn đường biển chỉ quy định các quyền và nghĩa vụ người vận tải biển liên quan tới việc bốc xếp, chuyên chở, dỡ hàng và trả hàng phát sinh từ hợp đồng thuê tàu. Ngược lại vận đơn thứ cấp còn chứa đựng những quy định pháp lý về chuyên chở bằng đường bộ, đường sông, đường sắt. Vì vậy,

không gian pháp lý của vận đơn thứ cấp rộng hơn vận đơn đường biển.

Thứ ba, trong vận đơn thứ cấp thường ghi địa điểm nhận hàng để chở (place of receipt) và địa điểm trả hàng (place of delivery) chứ không đơn thuần cảng bốc hàng và cảng dỡ hàng.

Thứ tư, vận đơn đường biển bao giờ cũng ghi rõ: đã bốc hàng lên tàu (shipped on board) hoặc đã nhận để bốc lên tàu (received for shipment). Ngược lại, vận đơn thứ cấp thường ghi: nhận để vận chuyển (taken in charge for transport) vì có thể chở bằng đường biển, đường sông, đường bộ...

Thứ năm, trong vận đơn đường biển, người gửi hàng gọi là shipper còn trong vận đơn thứ cấp, người gửi hàng gọi là consignor. Trong vận đơn đường biển luôn ghi người nhận hàng (consignee) hoặc đích danh hoặc theo lệnh nhưng trong vận đơn thứ cấp luôn ghi là: hàng được giao nhận theo lệnh (consigned to order of....)

Thứ sáu, vận đơn đường biển luôn có chức năng là chứng từ nhận quyền định đoạt hàng hoá nhưng với vận đơn thứ cấp, tính chất này có hay không do hai bên thoả thuận khi phát hành.

Thứ bảy, người chuyên chở đường biển không chịu trách nhiệm về hàng đến chậm nhưng người giao nhận lại phải chịu trách nhiệm về việc này. Có khi họ phải đền gấp đôi số tiền cước cho thiệt hại do giao hàng chậm.

Thứ tám, thời hiệu khiếu nại trong vận đơn đường biển là 1 năm, trong khi đó ở vận đơn thứ cấp chỉ là 9 tháng. Số thời gian chênh lệch là dành cho người giao nhận khiếu nại lại người vận tải chính thức.

Thứ chín, vận đơn đường biển chỉ cần 1 con dấu và 1 chữ ký vì nó chỉ được cấp sau khi hàng đã bốc lên tàu. Trong khi đó, vận đơn thứ cấp do được phát hành khi nhận hàng để chở nên phải có thêm 1 con dấu và 1 chữ ký nữa xác nhận rằng hàng đã được bốc lên tàu (ngày cấp vận đơn thứ cấp và ngày bốc hàng có thể khác nhau).

Tuy nhiên trong thực tế sự phân biệt giữa 2 loại vận đơn này chỉ là tương đối. Điều quan trọng là khi có một vận đơn trong tay phải xem xét xem nó là loại gì và ai là người phát hành để khi có tổn thất có thể giải quyết kịp thời, đúng đối tượng.

Do House Bill là vận đơn do người giao nhận cấp (freight forwarder), khi họ cung cấp dịch vụ gom hàng trong vận tải đường biển cũng như vận tải hàng không. Vận đơn này chưa được Phòng Thương mại quốc tế thông qua và người cấp thông thường không là người chuyên chở thực sự (người kinh doanh vận tải không có tàu). Vì vậy trong nhiều trường hợp nó không đáp ứng yêu cầu của L/C, nên nó có xu hướng bị thay thế bằng FBL (FIATA bill of lading) và Neutral Air waybill (trong vận tải hàng không)...

Quy định về B/L trong UCP

Trừ khi có sự quy định khác trong Tín dụng, nếu một tín dụng yêu cầu một vận tải đơn từ cảng tới cảng, các Ngân hàng sẽ chấp nhận một chứng từ dù được gọi tên như thế nào, mà:

1. Bộ đầy đủ các bản gốc:

Điều khoản 23 UCP về chứng từ vận tải phải quy định số lượng các bản gốc phát hành. Các chứng từ

vận tải có ghi chú “bản gốc thứ nhất” (Original), “bản gốc thứ hai” (Duplicate), “bản gốc thứ ba” (triplicate), “bản gốc thứ nhất”, “bản gốc thứ hai như nhau”, “bản gốc thứ ba như nhau” v.v.... hoặc các ghi chú tương tự đều là bản gốc. B/L không nhất thiết là phải có chữ “Original” mới được chấp nhận như là bản gốc.

2. Ký vận đơn:

Trên bề mặt của vận đơn ghi rõ tên của người chuyên chở và đã ký tên hoặc được chứng thực

- * Bởi người chuyên chở hoặc người đại lý đích danh hoặc đại diện của người chuyên chở.

- * Bởi thuyền trưởng hoặc một người đại lý đích danh hoặc đại diện của thuyền trưởng.

Bất cứ chữ ký hay chứng thực nào của người chuyên chở hoặc thuyền trưởng phải được nhận biết họ đích thực là người chuyên chở hoặc thuyền trưởng. Tuỳ từng trường hợp một người đại lý ký tên hoặc chứng thực cho người chuyên chở hoặc thuyền trưởng cũng phải ghi rõ tên và năng lực của họ, người chuyên chở hoặc thuyền trưởng mà người đại lý thay mặt để hành động.

Nếu L/C quy định “Vận đơn của người giao nhận cũng chấp nhận” hooswcj sử dụng một nhóm từ tương tự thì người giao nhận có thể ký BL với tư cách của người giao nhận mà không cần phải thể hiện anh ta là người chuyên chở hay đại lý của người chuyên chở đích danh. Cũng không cần thiết phải nêu tên người chuyên chở.

3. Ghi chú đã bốc hàng:

Việc bốc hàng lên tàu hoặc giao hàng lên một con tàu đích danh có thể được chỉ ra bằng từ ngữ đã được in từ trước trên mặt vận tải đơn rằng hàng đã được bốc xong lên tàu hoặc giao trên một con tàu đích danh. Trường hợp này, ngày phát hành vận tải đơn được coi là ngày bốc hàng lên tàu và là ngày giao hàng.

Trong tất cả các trường hợp khác, bốc hàng lên một con tàu đích danh phải được chứng minh rằng sự ghi nhận trên vận tải đơn và ngày ghi nhận bốc hàng được coi là ngày giao hàng.

Nếu vận tải đơn có ghi “tàu dự kiến” hoặc những từ tương tự có liên quan đến người chuyên chở, việc bốc hàng lên tàu trên con tàu đích danh phải được ghi chú trên vận tải đơn, ngoài việc ghi rõ ngày mà hàng hoá đã được bốc lên tàu còn phải ghi tên của con tàu đó, thậm chí cả ngay khi hàng hoá đã được bốc lên một con tàu gọi là “con tàu dự định”.

Nếu vận tải đơn nơi nhận hàng hoặc nơi nhận hàng để gửi khác với cảng bốc hàng việc ghi chú hàng đã bốc lên tàu cũng phải ghi rõ cảng bốc qui định trên Tín dụng và tên tàu nhận hàng, thậm chí ngay cả khi hàng hoá đã được bốc xong trên con tàu được ghi tên trên vận tải đơn. Điều khoản này cũng được áp dụng ngay cả khi trên vận tải đơn đã in trước chữ hàng đã bốc xong lên tàu.

4. Cảng bốc hàng và dỡ hàng:

- * Một khi cảng bốc hàng chỉ định theo yêu cầu của L/C phải thể hiện ở ô cảng bốc hàng trên B/L, thì có thể nó lại được ghi vào ô “Nơi nhận hàng” hoặc tương tự nếu biết rõ ràng là hàng hóa đã được vận chuyển từ nơi nhận hàng đó bằng tàu biển và với điều kiện là có ghi chú chứng minh rằng hàng hóa đã

được bốc lên tàu tại cảng quy định ở “Nơi nhận hàng” hoặc tương tự.

* Một khi cảng dỡ hàng chỉ định theo yêu cầu của L/C phải thể hiện ở ô cảng bốc hàng trên B/L, thì có thể nó lại được ghi vào ô “Nơi đến cuối cùng” hoặc tương tự nếu biết rõ ràng là hàng hóa đã được vận chuyển đến nơi đến cuối cùng bằng tàu biển và với điều kiện là có ghi chú chứng minh rằng cảng dỡ hàng là cảng quy định ở “Nơi đến cuối cùng” hoặc tương tự.

* Nếu CY, trạm giao nhận hoặc kho CFS được ghi là nơi nhận hàng và nơi đó trùng với cảng bốc hàng chỉ sinhj thì những nơi này được coi là như nhau, và do đó việc quy định cảng bốc hàng và tên tàu ở trong ghi chú về hàng đã bốc lên tàu là không cần thiết.

* Nếu L/C quy định 1 khu vực địa lý hoặc 1 loạt cảng bố và cảng dỡ thì B/L phải ghi cảng bốc và dỡ thực tế và các cảng này phải nằm trong khu vực địa lý hoặc các cảng đã nêu ở trên.

5. Người nhận hàng, bên ra lệnh, người gửi hàng và ký hân, bên thông báo:

* Nếu 1 L/C yêu cầu 1 B/L ghi hàng hóa được giao cho 1 bên đích danh mà không phải “theo lệnh (to order)” hoặc “theo lệnh của (to order of)” thì B/L không được ghi từ ” theo lệnh” hoặc ” theo lệnh của” trước tên bên đích danh đó. Tương tự như vậy nếu L/C yêu cầu hàng hóa giao “theo lệnh” hoặc “theo lệnh của” một bên đích danh thì B/L không được ghi hàng hóa giao trực tiếp cho bên đích danh.

* Nếu B/L được phát hành theo lệnh của người gửi hàng thì nó phải được ký hậu bởi người gửi hàng. Việc ký hậu thể hiện vì hay là thay mặt người gửi hàng có thể chấp nhận.

* Nếu L/C không quy định là thông báo cho ai thì ô đó trên B/L có thể để trống hoặc có thể điền vào bất cứ cách nào.

6. Chuyển tải hàng hóa:

Chuyển tải có nghĩa là dỡ hàng xuống và bốc dỡ hàng từ con tàu này sang con tàu khác từ một hành trình vận tải biển từ cảng bốc tới cảng dỡ hàng quy định trong Tín dụng.

Trừ khi các điều kiện ghi trong Tín dụng cấm chuyển tải, các Ngân hàng sẽ chấp nhận các vận tải đơn có ghi hàng hoá sẽ được chuyển tải, miễn là toàn bộ hành trình chuyên chở đường biển chỉ dùng cùng một vận tải đơn. Ngay cả khi Tín dụng cấm chuyển tải, các Ngân hàng sẽ chấp nhận một vận tải đơn, trên đó:

* Có ghi là sẽ chuyển tải chừng nào mà những hàng hoá liên quan được chuyên chở bằng contơ, các móc và/hoặc các sà lan LASH đã ghi trên vận tải đơn, miễn là toàn bộ hành trình đường biển chỉ dùng cùng một vận tải đơn mà thôi.

Và/hoặc

* Có ghi điều khoản người chuyên chở bảo lưu quyền chuyển tải.

7. B/L hoàn hảo:

Các điều khoản ghi chú trên B/L tuyên bố một cách rõ ràng về tình trạng khuyết tật của hàng hóa và/hoặc của bao bì là không thể chấp nhận. Các điều khoản hoặc ghi chú trên B/L không tuyên bố rõ ràng về tình trạng khuyết tật của hàng hóa và/hoặc của bao bì thì không coi là có sai biệt. Từ hoàn hảo

không nhất thiết phải thể hiện trên B/L cho dù L/C có thể yêu cầu. Nếu từ hoàn hảo xuất hiện trên B/L và được xóa đi thì B/L sẽ không được coi là hoàn hảo hay không sạch trừ khi B/L có điều khoản hoặc ghi chú là hàng hóa hoặc bao bì có khuyết điểm.

8. Mô tả hàng hóa:

Mô tả hàng hóa trên bill có thể thể hiện một cách chung chung không mâu thuẫn với mô tả trong L/C.

9. Các sửa chữa và thay đổi:

Những sửa chữa và thay đổi trên B/L phải được xác nhận. Những xác nhận như thế phải được thể hiện là so người chuyên chở, thuyền trưởng hoặc bất kỳ người đại lý nào của họ thực hiện

Các bản sao lưu không lưu thông được của B/L không cần phải có chữ ký hoặc xác nhận bất cứ những thay đổi hoặc sửa chữa nào có thể đã được thực hiện trên bản gốc.

10. Cước phí và phụ phí:

* Nếu L/C yêu cầu B/L phải ghi rõ cước phí PP hay CC thì B/L phải ghi chú cho phù hợp.

* Những người yêu cầu và các ngân hàng phát hành phải ghi rõ ràng các yêu cầu của các chứng từ để thể hiện là cước phí trả trước hay trả sau.

* Nếu L/C quy định không chấp nhận các phụ phí thì B/L không được thể hiện là phụ phí đã hoặc sẽ có. Việc thể hiện như vậy có thể nói một cách rõ ràng về phụ phí hoặc có thể sử dụng các thuật ngữ mà đề cập các chi phí gắn liền với việc xếp dỡ hàng hóa như: Miễn xếp(FI), miễn dỡ(FO), miễn xếp dỡ(FIO), miễn xếp dỡ và sắp xếp(FIOS).

11. Hàng hóa được cấp nhiều B/L:

Nếu B/L ghi là trong một cont được vận chuyển theo B/L đó cộng với một hoặc nhiều B/L khác hoặc các từ có ý nghĩa tương tự, điều này có nghĩa là toàn bộ cont sẽ phải được giao cho ng nhận hàng và do đó tất cả B/L liên quan đến cont đó phải được xuất trình để được giải tỏa cont. Một B/L như thế không được chấp nhận, trừ khi tất cả đc xuất trình theo cùng một L/C

Vận đơn là một trong những chứng từ quan trọng nhất của mua bán quốc tế khi hàng hoá được vận chuyển bằng đường biển. Tuy vậy, dần dần vận đơn đã bộc lộ nhiều nhược điểm như:

- Thứ nhất, nhiều khi hàng hoá đã đến cảng dỡ hàng nhưng người nhận không có vận đơn (B/L) để nhận hàng vì thời gian hành trình của hàng hoá trên biển ngắn hơn thời gian gửi bill từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng.
- Thứ hai, B/L không thích hợp với việc áp dụng các phương tiện truyền số liệu hiện đại tự động (fax, teleax...) bởi việc sử dụng B/L trong thanh toán, nhận hàng.... đòi hỏi phải có chứng từ gốc.
- Thứ ba, việc in ấn B/L đòi hỏi nhiều công sức và tốn kém bởi chữ in mặt sau của B/L thường rất nhỏ, khoảng 0,3mm để chống làm giả.
- Thứ tư, việc sử dụng B/L có thể gặp rủi ro trong việc giao nhận hàng hoá (nếu đơn vị bị mất cắp) vì B/L là chứng từ sở hữu hàng hoá....

Như vậy một loại chứng từ mới có thể thay thế được cho B/L và có chức năng tương tự như B/L đã ra đời. Đó là giấy gửi hàng đường biển (seaway bill). Sử dụng seaway bill có thể khắc phục được những tồn tại đã phát sinh của B/L.

- Thứ nhất, khi sử dụng seaway bill người nhận hàng có thể nhận được hàng hoá ngay khi tàu đến cảng dỡ hàng hoá mà không nhất thiết phải xuất trình vận đơn đường biển gốc vì seaway bill không phải là chứng từ sở hữu hàng hoá. Hàng hoá sẽ được người chuyên chở giao cho người nhận hàng trên cơ sở những điều kiện của người chuyên chở hoặc một tổ chức quản lý hàng hoá tại cảng đến.

- Thứ hai, seaway bill không phải là chứng từ sở hữu hàng hoá, do đó người ta không nhất thiết phải gửi ngay bản gốc cho người nhận hàng ở cảng đến mà có thể gửi bản sao qua hệ thống truyền số liệu tự động. Như vậy đồng thời với việc xếp hàng lên tàu, người xuất khẩu có thể gửi ngay lập tức seaway bill cho người nhận hàng trong vòng vài phút. Người nhận hàng cũng như người chuyên chở không phải lo lắng khi giao nhận mà không có chứng từ.

- Thứ ba, khi sử dụng seaway bill, việc in các điều khoản bằng chữ rất nhỏ ở mặt sau được thay thế bằng việc dẫn chiếu đến các điều kiện, quy định liên quan đến vận chuyển ở mặt trước bằng một điều khoản ngắn gọn. Mặt khác người chuyên chở chỉ cần phát hành 1 bản gốc seaway bill trong khi phải phát hành tối thiểu 1 bộ 3 bản gốc nếu sử dụng B/L.

- Thứ tư, seaway bill cho phép giao hàng cho một người duy nhất khi họ chứng minh họ là người nhận hàng hợp pháp. Điều này giúp cho các bên hữu quan hạn chế được rất nhiều rủi ro trong việc giao nhận hàng, không những thế, vì seaway bill không phải là chứng từ sở hữu hàng hoá nên khi bị mất hay thất lạc thì cũng không ra hậu quả nghiêm trọng nào.

Tuy nhiên, seaway bill không phải là không có những hạn chế như seaway bill cản trở mua bán quốc tế (vì seaway bill là rất phức tạp và khó khăn khi người chuyên chở và người nhận hàng là những người xa lạ, mang quốc tịch khác nhau; luật quốc gia của một số nước và công ước quốc tế chưa thừa nhận seaway bill như một chứng từ giao nhận hàng.... ở Việt nam, việc áp dụng seaway bill vẫn còn rất mới mẻ, mặc dù đã có cơ sở pháp lý để áp dụng seaway bill. Mục C – điều 80 Bộ luật Hàng hải Việt nam quy định : Người vận chuyển và người giao nhận hàng có thể thoả thuận việc thay thế B/L bằng giấy gửi hàng hoặc chứng từ vận chuyển hàng hoá tương đương và thoả thuận về nội dung, giá trị của các chứng từ này theo tập quán Hàng hải quốc tế.

Switch B/L là gì?

Switch B/L không phải là một dạng vận đơn mà đó chỉ là một thuật ngữ về cách sử dụng vận đơn bằng cách chuyển đổi từ bộ vận đơn này thành bộ vận đơn khác theo yêu cầu của Người gửi và Người nhận hàng.

Việc switch B/L này thường được sử dụng trong các trường hợp mua bán tay ba ” Cross trade” hay còn gọi là “Triangle” nhằm mục đích thuận lợi cho việc thanh toán tiền hàng, che giấu xuất xứ hàng hoá,

che giấu người bán hàng (thường là nhà sản xuất), đôi khi nó còn được dùng vào việc tránh thuế, hoặc tìm cách giảm thuế với hàng hoá xuất khẩu và hàng hoá nhập khẩu cũng như các qui định khác của các quốc gia mà hàng được luân chuyển.

Để cụ thể hoá việc Switch B/L tôi xin đưa ra một vài ví dụ cụ thể như sau :

- A : Người bán hàng / Shipper: Người này là nhà sản xuất và bán cho nhà buôn trung gian tại Singapore

- B : Nhà buôn / Trader : Nhà buôn này lại bán hàng cho Người mua tại Châu Âu

- C : Người mua hàng / Consignee : Người này sẽ nhận hàng ở Châu Âu

1. Tránh lộ thông tin về người bán hàng :

Hàng sẽ được vận chuyển trực tiếp bằng container đường biển từ quốc gia mà nhà sản xuất đến địa điểm giao hàng tại Châu Âu nhưng để tránh cho Người mua hàng cuối cùng tại Châu Âu biết về nguồn gốc hàng hoá và đề phòng việc người mua hàng cuối cùng sẽ liên lạc với nhà sản xuất để mua hàng trực tiếp thì Nhà buôn trung gian yêu cầu hãng tàu đổi bộ vận đơn khác cho mình và trong đó có thay đổi một số thông tin như cảng xếp hàng, tên shipper,....

2. Thuận tiện cho việc thanh toán :

Nhà buôn trung gian thanh toán cho Người bán hàng và Người mua cuối cùng thanh toán cho Nhà buôn trung gian vì vậy phải có ít nhất 2 bộ vận đơn mới thanh toán được (đặc biệt là việc thanh toán sử dụng phương thức L/C) nhưng trong thực tiễn thì hãng tàu chỉ có thể chấp nhận phát hành đồng thời một lúc 1 bộ vận đơn duy nhất mà thôi. Vì vậy, phải dùng biện pháp switch B/L có nghĩa là sau khi Nhà buôn trung gian đã thanh toán tiền hàng cho Người bán hàng thì Nhà buôn này sẽ có được bộ vận đơn trong tay và giao nộp bộ vận đơn này cho hãng tàu rồi yêu cầu hãng tàu đổi sang (switch) bộ vận đơn khác với tên Shipper và tên Consignee khác để dùng nó thanh toán với Người mua hàng ở Châu Âu.

3. Giảm thuế và các qui định khác :

Trong nhiều trường hợp do các chính sách về thuế và các qui định khác của các quốc gia, Người mua hàng và Người bán hàng phải tìm cách “lách luật” bằng biện pháp switch B/. Ví như hàng của quốc gia A khi bán vào quốc gia C sẽ bị đánh thuế với thuế xuất cao nhưng hàng của quốc gia B bán cho quốc gia C thì lại được ưu đãi về thuế quan nên nhiều khi Người bán và Người mua hàng thường sử dụng cách này để giảm thuế. Đây là cách switch B/L không chính thức nhưng có thể lại là phương pháp mà nhiều người muốn sử dụng nhất.

Trên đây chỉ là ví dụ minh họa về thế nào thì được gọi là switch B/L và người ta dùng switch B/L để làm gì. Ngoài các ví dụ ở trên thì có thể sẽ còn nhiều phương thức khác tùy theo yêu cầu của mỗi người nhưng một điểm rất chú ý là việc sử dụng switch B/L có thể là hành vi vi phạm pháp luật và nhất thiết phải được đồng ý của hãng tàu (Shipping line) nếu sử dụng Master B/L và của đại lý giao nhận (Freight Forwarder) vì họ có thể không chấp nhận switch B/L để tránh rủi ro cho mình.

Charter Party Bill of Lading ?

Theo cách hiểu thông thường, một vận đơn ký phát theo hợp đồng thuê tàu (C/P Bill of Lading) là loại vận đơn mà trong nội dung của nó có tham chiếu đến các điều khoản nằm trong một hợp đồng thuê tàu nào đó. Do đó, nó không sử dụng độc lập được mà phải đi kèm với hợp đồng thuê tàu mà nó dẫn chiếu. Một số cụm từ thể hiện sự tham chiếu trong vận đơn này, thí dụ: “All terms and conditions as per charter party” hoặc ” To be used with charter party”.

Vận đơn Congenbill của BIMCO sử dụng phổ biến trong phương thức tàu chuyển là dạng tiêu biểu của Charter Party Bill of Lading.

Dưới góc độ pháp lý, sử dụng một vận đơn C/P độc lập (không kèm theo hợp đồng thuê tàu) sẽ phát sinh nhiều vấn đề liên quan đến việc xác định chính xác người vận chuyển là chủ tàu đích thực hay chủ tàu danh nghĩa, và trách nhiệm của các bên liên quan theo vận đơn đặc biệt khi nội dung/trách nhiệm trong hợp đồng thuê tàu có khác biệt (mẫu thuẫn) với nội dung/trách nhiệm theo vận đơn. Tình huống này thường xảy ra khi chủ tàu đích thực cho thuê định hạn và người thuê định hạn (chủ tàu danh nghĩa) cho bên thứ ba thuê lại dưới hình thức tàu chuyển. Vận đơn tàu chuyển do chủ tàu danh nghĩa phát hành. Giả sử, chủ tàu danh nghĩa vì lý do nào đó không thanh toán đủ tiền thuê tàu khiến chủ tàu thực phải cầm giữ hàng hoá vận chuyển trên tàu để đòi nợ theo đúng hợp đồng time charter, thì chủ hàng (người cầm giữ vận đơn gốc) khó có thể mang Charter Party Bill of Lading gốc ra đòi hàng mặc dù vận đơn ghi “freight prepaid”. Đây là lý do khiến các L/C thường ít chấp nhận loại vận đơn này vì e ngại rủi ro.

“Charter party B/L is acceptable” nghĩa là hợp đồng mua bán chấp nhận cả “charter party B/L”, khi đó ngân hàng lúc xem xét bộ chứng từ sẽ không loại trừ vận đơn dạng này, nhờ đó giảm thiểu lỗi bộ chứng từ không phù hợp với L/C. Tuy nhiên, nếu không cẩn thận, rủi ro cho phía mua hàng bắt nguồn từ việc đồng ý loại vận đơn này là không nhỏ. Do vậy, cần tham khảo thêm phần quy định sau đây của UCP600 liên quan đến dạng vận đơn này

Những vấn đề cần lưu ý đối với vận đơn đường biển theo tập quán ngân hàng tiêu chuẩn quốc tế số 681 năm 2007 (ISBP – International Standard Banking Practice)

Trong vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, trách nhiệm cấp vận đơn cho người gửi hàng thuộc về người vận chuyển. Ở khoản 3, Điều 3, Công ước Brussels ngày 25/8/1924 quy định: Sau khi nhận hàng để chở, người vận chuyển hoặc thuyền trưởng hoặc đại lý của người vận chuyển sẽ theo yêu cầu của người gửi hàng, cấp cho họ một vận đơn đường biển... Vậy, vận đơn đường biển là gì?

Vận đơn đường biển (Ocean Bill of Lading) là chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường biển, do người vận chuyển (carrier) hoặc đại lý của người vận chuyển (Agent of carrier) phát hành cho người gửi hàng (Shipper) sau khi hàng hóa đã được xếp lên tàu (shipped on board) hoặc sau khi nhận hàng để xếp (received for shipment).

Trong thương mại và hàng hải quốc tế, vận đơn đường biển không chỉ dùng trong giao nhận và vận chuyển hàng hóa mà được dùng để điều chỉnh nhiều mối quan hệ, ở nhiều lĩnh vực khác nhau. Vận đơn đường biển là chứng từ không thể thiếu được trong bộ chứng từ thanh toán tiền hàng, đặc biệt là phương thức thanh toán bằng tín dụng thư (Letter of Credit – L/C). Vì là chứng từ hết sức quan trọng trong bộ chứng từ thanh toán nên khi nhận được bộ chứng từ xuất trình, các ngân hàng có liên quan bao giờ cũng thận trọng trong việc kiểm tra các chứng từ, đặc biệt là vận đơn đường biển. Bỏ qua những yêu cầu khác, thông thường một bộ chứng từ chỉ được các ngân hàng chấp nhận thanh toán khi có vận đơn hợp lệ. Điều đó có nghĩa, muốn được thanh toán tiền hàng, chủ hàng xuất khẩu phải xuất trình vận đơn hợp lệ. Vậy thế nào là một vận đơn đường biển hợp lệ?

Những nội dung trên vận đơn được coi là hợp lệ theo tập quán ngân hàng tiêu chuẩn quốc tế thể hiện như thế nào? Đây là vấn đề mà các chủ hàng xuất nhập khẩu cần quan tâm nhằm tránh những tranh chấp có thể phát sinh, bảo vệ được quyền lợi của mình trong mọi trường hợp.

Trên thực tế, khi tờ vận đơn xuất trình được các ngân hàng chấp nhận là hợp lệ có thể chia thành hai trường hợp:

Trường hợp tín dụng thư có quy định về chứng từ vận tải

Khi tín dụng thư có quy định về chứng từ vận tải thì vận đơn xuất trình phải đáp ứng đầy đủ các yêu cầu của tín dụng thư về hình thức, nội dung, số bản gốc, các thông tin trên chứng từ... Nếu vận đơn khi xuất trình không đáp ứng được đầy đủ các yêu cầu theo quy định thì vận đơn đó coi như không hợp lệ và như vậy bộ chứng từ sẽ không được chấp nhận thanh toán. Vì vậy, khi kiểm tra L/C (người nhập khẩu mở cho người xuất khẩu hưởng), nếu thấy yêu cầu nào đó trên L/C không thể đáp ứng được thì người xuất khẩu phải yêu cầu sửa đổi hoặc hủy bỏ... Người xuất khẩu chỉ giao hàng khi L/C đã sửa đổi và các yêu cầu trên L/C có thể đáp ứng được. Có như vậy mới đảm bảo khả năng bộ chứng từ được chấp nhận thanh toán khi xuất trình tại ngân hàng.

Trường hợp hợp đồng mua bán và tín dụng thư không quy định về chứng từ vận tải

Nếu hợp đồng mua bán và L/C không có quy định gì về chứng từ vận tải, khi xuất trình bộ chứng từ tại ngân hàng để thanh toán tiền hàng, vận đơn sẽ được coi là hợp lệ theo tập quán ngân hàng tiêu chuẩn quốc tế (ISBP số 681 năm 2007) dùng để kiểm tra chứng từ trong phương thức thanh toán bằng tín dụng thư phải đáp ứng các yêu cầu sau:

Về hình thức của tờ vận đơn

Trong vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, vận đơn có thể được phát hành dưới dạng giấy hoặc bằng dữ liệu điện tử. Nếu vận đơn được phát hành dưới dạng giấy thì gọi là vận đơn giấy, phát hành dưới dạng điện tử thì gọi là vận đơn điện tử (electronic Bill of Lading). Về hình thức của tờ vận đơn đường biển, mỗi hãng tàu khác nhau có thể phát hành khác nhau, song tính hợp lệ của tờ vận đơn đường biển về hình thức theo ISBP số 681 năm 2007 có thể khái quát lại như sau:

+ Vận đơn phải thể hiện được dùng cho việc vận chuyển hàng hóa từ cảng đến cảng (to covers a port to port shipment). Và trên tờ vận đơn không nhất thiết phải có tiêu đề như: “Vận đơn hàng hải – marine bill of lading” hay “vận đơn đường biển – ocean bill of lading” hoặc “vận đơn từ cảng đến cảng – port to port bill of lading” hay các tiêu đề tương tự khác.

+ Vận đơn phải được làm thành văn bản và do người vận chuyển phát hành.

+ Vận đơn bao giờ cũng bao gồm hai mặt (trừ vận đơn điện tử – E.B/L). Mặt trước bao gồm các ô, cột, dòng in sẵn để điền những thông tin cần thiết khi sử dụng; mặt sau của vận đơn phải chứa đựng các điều kiện và điều khoản chuyên chở hoặc dẫn chiếu tới các nguồn luật có quy định những điều kiện và điều khoản chuyên chở (đối với vận đơn rút gọn hay vận đơn trắng lưng).

+ Ngôn ngữ sử dụng trong tờ vận đơn phải là ngôn ngữ thống nhất (thường sử dụng tiếng Anh).

+ Hình thức thể hiện của tờ vận đơn không quyết định giá trị pháp lý của vận đơn.

Về nội dung thể hiện của tờ vận đơn

Theo tập quán ngân hàng tiêu chuẩn quốc tế, để kiểm tra chứng từ trong bộ chứng từ thanh toán bằng thư tín dụng – số 681 của ICC tuân thủ UCP 600 năm 2007, thì tính hợp lệ về nội dung của tờ vận đơn được khái quát như sau:

* Bộ vận đơn gốc phát hành

Điều 20 UCP 600 năm 2007 của ICC (các quy tắc thực hành thống nhất về tín dụng chứng từ của Phòng Thương mại quốc tế) quy định số lượng các bản gốc phát hành phải được thể hiện cụ thể trên vận đơn.

Vận đơn gốc (original B/L) có thể được thể hiện bằng nhiều hình thức khác nhau, như: “Bản gốc thứ nhất – first original”, “bản gốc thứ hai – second original”, “bản gốc thứ ba – third original” hoặc “original”, “Duplicate”, “triplicate”... hay các ghi chú tương tự (similar expressions) đều là bản gốc.

Theo ISBP số 681 năm 2007 nêu rõ, một vận đơn đường biển gốc không nhất thiết trên đó phải có chữ “original” mới được chấp nhận là gốc. Miễn là tờ vận đơn đó được lập hoặc thể hiện là được lập bằng các phương pháp theo quy định như đánh máy, viết tay... hay mẫu chứng từ chính thức của người phát hành và được ghi chú là chứng từ gốc. Theo ISBP số 681 năm 2007 thì ngân hàng sẽ coi là chứng từ gốc một khi trên chứng từ đó thể hiện có chữ ký, ký hiệu, dấu hoặc nhãn gốc chân thực của người phát hành chứng từ (trừ trường hợp trên chứng từ chỉ rõ không phải là bản gốc).

* Chữ ký và người ký vận đơn

Vận đơn đường biển do người vận chuyển phát hành khi nhận hàng để chở. Vì vậy trên bề mặt của tờ vận đơn phải có tên của người vận chuyển và được ghi rõ là người vận chuyển (as the carrier), và trên các tờ vận đơn gốc phải có chữ ký của người vận chuyển hoặc những người được phép ký theo quy định. Theo Điều 94 – ISBP số 681 năm 2007, người ký vận đơn trên thực tế có thể là:

- Người vận chuyển ký vận đơn: Người vận chuyển ký và ghi rõ tên đồng thời phải thể hiện là người vận chuyển.

- Đại lý của người vận chuyển ký vận đơn: Đại lý của người vận chuyển ký vận đơn phải ghi rõ tên đồng thời thể hiện là đại lý thay mặt người vận chuyển.
- thuyền trưởng ký vận đơn: Thuyền trưởng ký vận đơn phải thể hiện rõ là thuyền trưởng.
- Đại lý thay mặt thuyền trưởng ký vận đơn: Khi ký vận đơn phải thể hiện là đại lý và ghi rõ tên của thuyền trưởng mà đại lý thay mặt.

Các chữ ký của người vận chuyển, thuyền trưởng hoặc đại lý phải xác định được đích thực chữ ký đó là của người vận chuyển, của thuyền trưởng hoặc đại lý đã ký thay hoặc đại diện cho người vận chuyển, thuyền trưởng. Trường hợp nếu L/C quy định “vận đơn của người giao nhận cũng chấp nhận-freight for warrder’s bill of lading is acceptable” thì người giao nhận có thể ký vận đơn với tư cách của người giao nhận mà không cần phải thể hiện anh ta là người vận chuyển hay đại lý cho người vận chuyển và cũng không cần thiết phải nêu tên người vận chuyển thực tế.

* Những ghi chú bốc hàng lên tàu

Khi giao hàng bằng đường biển, vận đơn xuất trình tại ngân hàng phải có ghi chú “đã bốc hàng – shipped on board”. Nếu trên tờ vận đơn đã in sẵn từ “đã bốc hàng” được xuất trình thì ngày phát hành vận đơn được coi là ngày bốc hàng lên tàu và cũng chính là ngày giao hàng.

Trường hợp trên tờ vận đơn lại ghi chú ngày bốc hàng lên tàu riêng biệt, khác với ngày phát hành vận đơn, thì ngày bốc hàng lên tàu vẫn được coi là ngày giao hàng cho dù ngày bốc hàng lên tàu có thể trước hoặc sau ngày phát hành vận đơn. Vận đơn thể hiện hàng đã được bốc lên tàu trên thực tế có thể được diễn đạt bằng nhiều cụm từ khác nhau:

- “Đã bốc hàng lên tàu – Laden on board”;
- “Đã bốc hàng lên tàu, hoàn hảo – Clean on board”;
- “Đã bốc hàng – shipped”;
- “Đã bốc lên tàu – on board”...

Các cụm từ thể hiện như trên đều cùng nghĩa với cụm từ “shipped on board – đã bốc hàng lên tàu”.

Trường hợp trên tờ vận đơn có ghi “con tàu dự kiến – intended vessel” hoặc quy định tương tự liên quan đến tên tàu vận chuyển thì ghi chú xếp hàng lên tàu nào phải ghi rõ tên tàu, ngay cả khi xếp hàng lên chính con tàu dự kiến vận chuyển.

* Cảng bốc và cảng dỡ hàng

Theo ISBP số 681 năm 2007, khi tín dụng thư quy định cảng bốc (hoặc cảng dỡ) là một cảng cụ thể thì trên tờ vận đơn cảng làm hàng cụ thể phải được thể hiện ở ô cảng bốc (hoặc cảng dỡ) hàng. Hoặc cũng có thể ghi vào ô “nơi nhận hàng” (hoặc “nơi đến cuối cùng”) với điều kiện có ghi chú chứng minh rằng hàng hóa đã được bốc lên tàu tại cảng chỉ định ở “nơi nhận hàng” (hoặc hàng hóa đã được dỡ ra khỏi tàu tại cảng chỉ định ở “nơi đến cuối cùng”).

Trường hợp nếu L/C quy định một khu vực địa lý hay một loạt cảng bốc (hoặc dỡ) thì cảng bốc (hoặc dỡ) thực tế phải được thể hiện trên vận đơn và các cảng trên vận đơn phải nằm trong khu vực địa lý

hoặc trong số các cảng đã quy định trong tín dụng thư.

* Chuyển tải

Điều 104-ISBP số 681 năm 2007 quy định: Chuyển tải là việc dỡ hàng từ tàu biển này và lại bốc hàng lên tàu biển khác trong một hành trình vận chuyển từ cảng bốc hàng đến cảng dỡ hàng theo quy định của tín dụng thư. Như vậy, chuyển tải có nghĩa trong hành trình có sự thay đổi tàu và người vận chuyển.

Trường hợp L/C quy định “cấm chuyển tải – transhipment not allowed” thì tất cả các vận đơn có phê chú chuyển tải đều là không hợp lệ, trừ khi hàng được vận chuyển bằng container, xe rơ-moóc hay tàu Lash đã ghi trên vận đơn.

* Giao hàng từng phần

Điều 105-ISBP số 681 năm 2007 quy định, nếu một tín dụng thư cấm giao hàng từng phần và có nhiều bộ vận đơn gốc được xuất trình cho lô hàng từ một hay nhiều cảng bốc hàng thì các chứng từ đó vẫn được ngân hàng chấp nhận, miễn là chúng dùng cho việc giao hàng trên cùng một con tàu, trên cùng một hành trình và được chở đến cùng một cảng dỡ hàng. Nếu trên các bộ vận đơn được xuất trình có ngày giao hàng khác nhau thì ngày giao hàng muộn nhất trong các ngày đó được dùng để xác định thời hạn xuất trình theo yêu cầu của tín dụng thư.

Giao hàng từng phần là giao hàng trên nhiều con tàu, ngay cả khi những con tàu này rời cảng cùng một ngày và đến cùng cảng đến.

Người nhận hàng, bên ra lệnh, người gửi hàng và ký hậu, bên thông báo

Tín dụng thư yêu cầu vận đơn phát hành dưới dạng đích danh, ví dụ “consigned to V.C.B”, thì trên tờ vận đơn không được ghi từ “theo lệnh – to order” hoặc “theo lệnh của – to order of” trước tên của bên đích danh đó cho dù đánh máy hay in sẵn. Nếu tín dụng thư yêu cầu hàng hóa phải giao “theo lệnh – to order” hoặc “theo lệnh của – to order of” một bên đích danh thì trên tờ vận đơn không được ghi hàng hóa được giao trực tiếp cho bên đích danh đó.

Khi vận đơn được phát hành “theo lệnh – to order” hoặc “theo lệnh của người gửi hàng – to order of the Shipper” thì vận đơn phải được người gửi hàng ký hậu. Người gửi hàng có thể cho phép hoặc ủy quyền cho người khác ký hậu vận đơn thay mình, đều có thể chấp nhận được.

* Tính hoàn hảo của vận đơn

Trường hợp tín dụng thư không quy định gì, vận đơn xuất trình tại ngân hàng được coi là hợp lệ phải là vận đơn hoàn hảo (clean bill of lading). Vận đơn hoàn hảo là vận đơn mà trên đó không có phê chú xấu về hàng hóa cũng như tình trạng hàng hóa lúc giao. Như vậy, một vận đơn hoàn hảo không nhất thiết phải có từ “hoàn hảo – clean” trên đó, kể cả khi từ “hoàn hảo” trên tờ vận đơn bị xóa đi cũng không làm mất tính hoàn hảo của tờ vận đơn. Hay trên vận đơn có những phê chú chung chung như: “bao bì dùng lại – second hand cases”, “nghe nói cân được – said to weight” hoặc “bao bì có thể không thích hợp cho vận tải đường biển – packaging may not be sufficient for the sea journey”... thì các ngân hàng

vẫn cho rằng những phê chú đó không phải là những phê chú xấu – vận đơn vẫn được coi là hợp lệ.

* Sửa chữa và thay đổi trên vận đơn

Một tờ vận đơn sau khi đã phát hành, thực tế vẫn có thể được sửa chữa và thay đổi. Song những sửa chữa và thay đổi trên vận đơn, ngân hàng chỉ chấp nhận khi có xác nhận của người vận chuyển, thuyền trưởng hay đại lý của người vận chuyển hoặc thuyền trưởng. Riêng đối với vận đơn copy, những thay đổi hay sửa chữa trên vận đơn như bản vận đơn gốc đã được thực hiện thì không cần thiết phải có chữ ký hay xác nhận của người vận chuyển, thuyền trưởng hoặc đại lý của họ.

* Cước và phụ phí

Cước và phụ phí cũng là nội dung mà các ngân hàng thường chú ý kiểm tra khi vận đơn được xuất trình. Nếu tín dụng thư yêu cầu vận đơn phải ghi rõ cước phí đã trả hoặc sẽ trả ở cảng đến thì trên tờ vận đơn phải thể hiện rõ ràng. Nếu không đáp ứng như yêu cầu thì vận đơn xuất trình coi như là không hợp lệ.

Nếu tín dụng thư quy định không chấp nhận các phụ phí thì vận đơn không được thể hiện là phụ phí đã hoặc sẽ có...

Tóm lại, một tờ vận đơn khi xuất trình được coi là hợp lệ theo tập quán ngân hàng tiêu chuẩn quốc tế – ISBP số 681 năm 2007 về hình thức cũng như nội dung phải đáp ứng các yêu cầu như đã phân tích. Ngân hàng khi kiểm tra chứng từ trong phương thức thanh toán bằng tín dụng thư thường căn cứ vào yêu cầu của tín dụng thư, nếu chứng từ đáp ứng đầy đủ yêu cầu của tín dụng thư thì ngân hàng chấp nhận thanh toán tiền hàng. Trường hợp tín dụng thư không có quy định thì ngân hàng sẽ kiểm tra chứng từ theo tập quán của ngân hàng tiêu chuẩn quốc tế. Tập quán này đã được Ủy ban Ngân hàng của Phòng Thương mại quốc tế thông qua (ISBP 681 năm 2007 của ICC) có hiệu lực từ 01/7/2007.

Cấp lại một bộ vận đơn ?

Hỏi: Người giao hàng (người gửi hàng, người cầm giữ vận đơn) bị mất (hay thất lạc) vận đơn và đề nghị người vận chuyển (chủ tàu) cấp lại một bộ vận đơn mới thì thủ tục cấp lại như thế nào và cần lưu ý những gì để vừa an toàn cho người cấp vừa giúp được khách hàng?

Đáp: Như nhiều người đã biết, chức năng quan trọng nhất của vận đơn là “chứng từ về quyền sở hữu” (document of title). Vì vậy, việc cấp lại vận đơn phải được thực hiện rất thận trọng sao cho vừa giúp được người có yêu cầu, vừa tự bảo vệ được mình (chủ tàu, người vận chuyển) một cách tốt nhất.

Đề nghị cấp lại vận đơn có thể được gửi trực tiếp cho người vận chuyển/chủ tàu, nhưng phần nhiều là thông qua đại lý. Không có thủ tục chung cho việc cấp lại vận đơn. Mỗi hãng tàu, người vận chuyển có quy định riêng về việc này và căn cứ vào từng trường hợp cụ thể (mức độ tín nhiệm của khách hàng, giá trị của lô hàng...) mà giải quyết cho phù hợp.

Dưới đây xin giới thiệu một số yêu cầu mà đại lý/người vận chuyển/chủ tàu cần lưu ý khi cấp lại vận đơn để bạn đọc tham khảo.

1. Khi nhận được văn bản đề nghị cấp lại vận đơn, đại lý báo ngay cho người vận chuyển/chủ tàu kèm theo toàn văn nội dung đơn đề nghị đó.
2. Tìm hiểu xem lô hàng đang ở đâu (trên đường vận chuyển, đang ở trong kho...) và đã được trả cho người nhận hàng chưa.
3. Nếu hàng đã được trả cho người nhận, thì từ chối đơn đề nghị cấp lại vận đơn. Nếu hàng chưa được trả cho người nhận, thì thông báo và chuyển nội dung đơn đó cho đại lý tại cảng nhận hàng/cảng trả hàng và yêu cầu họ (đại lý) thông báo sự việc cho các bên liên quan.
4. Yêu cầu người đề nghị cấp lại vận đơn làm các thủ tục pháp lý theo quy định ở địa phương của nước sở tại về việc bị mất vận đơn (có nước yêu cầu phải gửi văn bản cho tòa án để tòa ra quyết định về quyền sở hữu của vận đơn, trách nhiệm của người đang giữ vận đơn chính...; có nước yêu cầu làm tờ khai với cơ quan công an, đăng báo, làm bản cam đoan, gửi thông báo cho các bên liên quan...).
5. Người đề nghị cấp lại vận đơn phải làm thư bảo đảm, cam kết bồi thường thiệt hại do việc xin cấp lại vận đơn (theo mẫu của người vận chuyển/chủ tàu). Có hãng tàu quy định ngoài chữ ký của người đề nghị, còn có chữ ký của người giao hàng, người nhận hàng
6. Ngoài đơn đề nghị nói trên, phải có thư bảo lãnh của ngân hàng. Thư bảo lãnh có thể làm thành một thư riêng hoặc ngân hàng có thể ký ngay trên thư bảo đảm (của người đề nghị cấp lại vận đơn) cam kết bồi thường với tư cách là người bảo lãnh. Số tiền bảo lãnh, thời gian bảo lãnh tùy theo tính chất vụ việc (ví dụ: có thể không hạn chế về số tiền và thời gian bảo lãnh để đề phòng khiếu kiện kéo dài...).
7. Kiểm tra tính hợp pháp (giá trị pháp lý) thư bảo lãnh của ngân hàng theo luật, quy định tại địa phương (chức danh ký, bản chính, bản fax, thư điện tử).
8. Đăng báo địa phương một vài số liên tục (nói rõ hoàn cảnh, thời gian... mất vận đơn, ví dụ như mất sau khi xem triển lãm tại..., ngày...) và đính kèm những bản chụp đăng báo này vào đơn đề nghị.
9. Những ghi chú sau đây nên ghi lên bộ vận đơn được cấp lại:
 - a. “Cấp lại” (re-issued).
 - b. “Nếu hàng đã được trả theo bộ vận đơn đã cấp, thì bộ vận đơn được cấp lại này sẽ tự động vô hiệu”.
 - c. “Sau khi hàng đã được trả theo bộ vận đơn cấp lại, thì các bản chính của bộ vận đơn (thứ nhất) sẽ bị coi là không còn giá trị”.
 - d. “Hàng chỉ được trả theo bộ vận đơn cấp lại này nếu hàng chưa được trả theo bộ vận đơn thứ nhất”.
10. Sau khi được chủ tàu/người vận chuyển cho phép, đại lý sẽ cấp bộ vận đơn mới và thông báo cho chủ tàu, các đại lý và cơ quan tại các cảng có liên quan để chuẩn bị trả hàng theo bộ vận đơn mới. Tuy vậy, nếu đại lý tại cảng trả hàng (discharging port) nhận được thông báo của đại lý tại cảng nhận hàng (loadingport) rằng vận đơn cấp lại (re-issued B/L) đã được xuất trình cho họ (đại lý tại cảng nhận hàng) nhưng sau đó lại có yêu cầu trả hàng của người giữ bộ vận đơn thứ nhất thì đại lý (tại cảng trả hàng) phải ngừng làm thủ tục trả hàng, thông báo ngay sự việc cho người vận chuyển/chủ tàu và đại lý tại cảng nhận hàng để chờ mệnh lệnh tiếp theo chứ dứt khoát không được trả hàng.