

**BỘ CÔNG THƯƠNG
TRƯỜNG CAO ĐẲNG THƯƠNG MẠI VÀ DU LỊCH**



GIÁO TRÌNH

**MÔN HỌC: NGHIỆP VỤ VẬN TẢI, GIAO NHẬN
VÀ BẢO HIỂM TRONG THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ
NGÀNH: THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ
TRÌNH ĐỘ: TRUNG CẤP**

(Ban hành kèm theo Quyết định số 404/QĐ- CĐTMDL ngày 05 tháng 07 năm 2022 của Hiệu trưởng Trường Cao đẳng Thương mại và Du lịch)

Lưu hành nội bộ

Thái Nguyên, năm 2022

LỜI GIỚI THIỆU

Vấn đề vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong TMĐT đã trở nên thông dụng với hầu hết mọi người trong xã hội. Ngày nay kỹ năng vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong TMĐT rất được quan tâm và đã trở thành môn học chuyên ngành của sinh viên ngành thương mại điện tử trong nhiều trường trên cả nước. Tuy nhiên, việc biên soạn tài liệu giáo trình còn gặp nhiều điều khó khăn. Với mong muốn đóng góp vào sự nghiệp đào tạo và nghiên cứu trong lĩnh vực này, chúng tôi biên soạn cuốn tài liệu kỹ năng vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong TMĐT dựa trên đề cương môn học đã được duyệt.

Cuốn tài liệu tập trung vào các vấn đề cơ bản của kỹ năng vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong TMĐT nhằm cung cấp một nền tảng kỹ năng đầy đủ và chọn lọc nhằm giúp người đọc có thể tự tìm hiểu và xây dựng các chương trình tác nghiệp liên quan đến kỹ năng vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong TMĐT.

Trong quá trình biên soạn, mặc dù nhóm tác giả đã giành nhiều thời gian và công sức cho việc hoàn thiện tài liệu, nhưng do hạn chế về thời gian và kiến thức nên tài liệu chắc chắn sẽ không tránh khỏi những nhầm lẫn và sai sót. Nhóm biên soạn rất mong nhận được các góp ý từ phía các thầy giáo, cô giáo và bạn đọc để tài liệu được hoàn thiện hơn. Mọi ý kiến đóng góp xin gửi về Khoa Quản trị kinh doanh, trường Cao đẳng Thương mại và Du lịch – số 478 đường Thống Nhất, phường Tân Thịnh, TP Thái Nguyên

Chân thành cảm ơn!

NHÓM TÁC GIẢ

MỤC LỤC

LỜI GIỚI THIỆU.....	1
MỤC LỤC.....	3
CHƯƠNG 1.....	12
NGHIỆP VỤ VẬN TẢI.....	12
1. Vận tải hàng hóa bằng đường biển.....	14
1.1.Thị trường thuê tàu.....	14
1.1.1. Định nghĩa và phân loại	14
1.1.2. Giá cước thuê tàu	14
1.1.3. Nghiệp vụ thuê tàu	15
1.2. Nghiệp vụ thuê tàu chợ	23
1.2.1. Khái niệm và đặc điểm của phương thức thuê tàu chợ.....	23
1.2.2. Trình tự các bước thuê tàu	23
1.2.3. Vận đơn đường biển.....	24
1.3. Nghiệp vụ thuê tàu chuyển.....	26
1.3.1. Khái niệm và đặc điểm của phương thức thuê tàu chuyển	26
1.3.2. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu chuyển	28
1.3.3. Các loại hợp đồng mẫu.....	29
1.4. Nghiệp vụ thuê tàu định hạn	30
1.4.1. Đặc điểm của phương thức thuê tàu định hạn.....	30
1.4.2. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu định hạn.....	31
1.5. Nghiệp vụ chuyên chở hàng hoá bằng container.....	31
1.5.1. Gửi hàng nguyên container	31
1.5.2. Gửi hàng lẻ.....	32
1.5.3. Gửi hàng kết hợp (FCL/LCL- LCL/FCL).....	33
1.5.4. Giá cước và chi phí chuyên chở hàng hoá bằng container	33
2.Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không.....	34
2.1. Đặc điểm vận tải hàng không.....	34
2.1.1. Đối tượng vận chuyển hàng không	34
2.1.2. Cước hàng không	36
2.2. Chứng từ vận tải hàng không - khiếu nại và bồi thường	36
2.2.1. Chứng từ dùng trong vận tải hàng không	37

2.2.2. Khiếu nại và bồi thường.....	38
2.3. Trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hoá theo luật hàng không dân dụng Việt nam	40
2.3.1. Trách nhiệm của người chuyên chở.....	40
2.3.2. Trách nhiệm yêu cầu lập và cấp vận đơn.....	43
2.3.3. Trách nhiệm giao hàng.....	44
2.4. Các tổ chức hàng không quốc tế	45
3. Vận tải hàng hóa bằng đường bộ và đường sắt.....	46
3.1. Vận tải hàng hoá bằng đường bộ.	46
3.1.1. Ký kết và thực hiện hợp đồng vận tải	46
3.1.2. Trách nhiệm của người chuyên chở.....	53
3.1.3. Khiếu kiện	57
3.2. Vận tải bằng đường sắt	59
3.2.1. Thẻ lệ chuyên chở đường sắt Việt nam.....	59
3.2.2. Liên vận đường sắt quốc tế	60
4. Vận tải đa phương thức/Vận tải liên hợp.....	62
4.1. Cơ sở pháp lý	62
4.2. Người kinh doanh vận tải đa phương thức	63
4.2.1. Định nghĩa	63
4.2.2. Các loại MTO.....	63
4.2.3. Trách nhiệm của MTO đối với hàng hoá.....	65
4.3. Chứng từ vận tải liên hợp.....	66
4.3.1. Hình thức.....	66
4.3.2. Nội dung.....	66
4.3.3. Các loại.....	66
CHƯƠNG 2.....	69
NGHIỆP VỤ GIAO NHẬN.....	69
1. Tổng quan về giao nhận hàng hóa.....	71
1.1. Khái niệm.....	71
1.2. Địa vị pháp lý của người giao nhận	71
1.3. Quyền hạn trách nhiệm của người giao nhận	72
1.4. Các tổ chức giao nhận trên thế giới và ở Việt nam.....	73

2. Nghiệp vụ giao nhận	73
2.1. Giao nhận hàng hoá xnk tại cảng biển	73
2.2. Giao nhận hàng hoá xnk bằng container	76
2.3. Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường hàng không	79
2.4. Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường bộ, đường sắt	83
2.5. Những lưu ý khi xếp hàng vào container	86
3. Kiểm tra	87
CHƯƠNG 3	90
NGHIỆP VỤ BẢO HIỂM	90
1. Khái niệm chung	92
1.1. Bảo hiểm	92
1.1.1. Khái niệm	92
1.1.2. Các nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm	93
1.2. Rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa	93
1.2.1. Khái niệm	93
1.2.2. Các loại rủi ro	94
1.3. Tổn thất trong bảo hiểm hàng hóa	97
1.3.1. Khái niệm	97
1.3.2. Các loại tổn thất	97
2. Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa	97
2.1. Khái niệm	98
2.2. Tính chất của hợp đồng bảo hiểm	98
2.3. Các loại hợp đồng bảo hiểm	98
2.4. Nội dung hợp đồng bảo hiểm hàng hóa	99
2.5. Nghĩa vụ của các bên theo hợp đồng bảo hiểm	101
2.6. Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm, phí bảo hiểm	102
2.7. Quy trình kỹ thuật mua bảo hiểm hàng hóa	102
3. Các điều kiện bảo hiểm hiện hành trên thị trường	103
3.1. Các điều kiện bảo hiểm hàng hoá xnk.	103
3.2. Các điều kiện bảo hiểm hàng hoá vận chuyển nội địa	103
4. Những công việc cần làm để được bồi thường khi có tổn thất	105
4.1. Các bước tiến hành khiếu nại đòi bồi thường	105

4.2. Các chứng từ cần xuất trình cho công ty bảo hiểm.....	107
CHƯƠNG 4.....	109
VẬN TẢI, GIAO NHẬN VÀ BẢO HIỂM TRONG THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ	109
1. Vận tải, giao nhận truyền thống và vận tải, giao nhận trong thương mại điện tử	111
2. Bảo hiểm truyền thống và bảo hiểm trong thương mại điện tử	123
3. Kiểm tra.....	Lỗi! Thẻ đánh dấu không được xác định.

GIÁO TRÌNH MÔN HỌC

1. Tên môn học: **Nghiệp vụ vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong TMĐT**

2. Mã số môn học: MH16

3. Vị trí, tính chất của môn học

3.1. Vị trí:

Môn học nghiệp vụ vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong TMĐT thuộc nhóm các môn học kiến thức chuyên ngành Thương mại điện tử

3.2. Tính chất:

Nghiệp vụ vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong TMĐT là môn học nghiệp vụ trang bị những kiến thức chuyên môn cơ bản trong các lĩnh vực vận tải, giao nhận và bảo hiểm hàng hóa.

4. Mục tiêu của môn học:

4.1. Về kiến thức:

- Trình bày được nghiệp vụ thuê phương tiện vận tải, quyền lợi và nghĩa vụ của các bên tham gia trong các hợp đồng thuê phương tiện vận tải;

- Trình bày được những kiến thức cơ bản về nghiệp vụ giao nhận, trách nhiệm, quyền hạn và nghĩa vụ của người giao nhận;

- Trình bày được những kiến thức cơ bản về bảo hiểm hàng hóa, thủ tục mua bảo hiểm cũng như thủ tục khiếu nại đòi công ty bảo hiểm bồi thường khi hàng hóa bị tổn thất.

4.2. Về kỹ năng:

- Vận dụng kiến thức của môn học để có thể giao dịch đàm phán được hợp đồng thuê phương tiện vận tải, hiểu và lập được hợp đồng vận tải, các chứng từ vận tải trong thực tiễn;

- Trình bày được quy trình giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu. Vận dụng kiến thức môn học để áp dụng vào thực tế và thực hiện đúng quy trình các công việc giao nhận hàng hóa một cách nhanh gọn và chính xác;

- Phân biệt được các loại rủi ro và tổn thất và các điều kiện bảo hiểm hàng hóa trong vận chuyển nội địa và xuất nhập khẩu; Hiểu và lập được các chứng từ bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm hàng hóa trong kinh doanh thương mại, cũng như các chứng từ cần thiết để tiến hành khiếu nại công ty bảo hiểm đòi bồi thường khi hàng hóa bị tổn thất.

4.3. Về năng lực tự chủ và trách nhiệm:

Học sinh có khả năng tự học, tự nghiên cứu ngoài các giờ học trên lớp, chủ động tư duy, sáng tạo, tham gia vào các công trình nghiên cứu khoa học.

Học sinh có thái độ nghiêm túc khi nghiên cứu học phần, tích cực, chủ động, sáng tạo trong học tập; rèn luyện được tác phong công nghiệp, lễ lối làm việc của người lao động tốt.

5. Nội dung của môn học

5.1. Chương trình khung

Mã MH	Tên môn học	Số tín chỉ	Thời gian học tập (giờ)			
			Tổng số	Trong đó		
				Lý thuyết	Thực hành/ thực tập/ bài tập/thảo luận	Kiểm tra
I	Các môn học chung	12	255	94	148	13
MH01	Chính trị	2	30	15	13	2
MH02	Pháp luật	1	15	9	5	1
MH03	Giáo dục thể chất	1	30	4	24	2
MH04	Giáo dục quốc phòng và an ninh	2	45	21	21	3
MH05	Tin học	2	45	15	29	1
MH06	Ngoại ngữ	4	90	30	56	4
II	Các môn học chuyên môn	64	1590	511	1035	44
II.1	Môn học cơ sở	15	225	184	31	10
MH07	Kinh tế vi mô	3	45	43	-	2
MH08	Thương mại điện tử căn bản	3	45	43	-	2
MH09	Pháp luật thương mại điện tử	2	30	28	-	2
MH10	Mạng máy tính	2	30	15	14	1
MH11	Marketing điện tử	2	30	28	-	2
MH12	Quản trị cơ sở dữ liệu	3	45	27	17	1
II.2	Các môn học chuyên môn	47	1335	298	1004	33
MH13	Tiếng Anh thương mại	4	60	57	-	3
MH14	Nghiệp vụ kinh doanh TM dịch vụ	4	60	57	-	3
MH15	Quản trị tác nghiệp TMĐT	4	60	57	-	3
MH16	Nghiệp vụ vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong TMĐT	3	45	43	-	2
MH17	Khai báo hải quan điện tử	2	30	28	-	2
MH18	Thanh toán điện tử	2	30	28	-	2
MH19	An toàn hệ thống thông tin	2	30	28	-	2
MH20	Thực hành mạng và quản trị mạng	3	90	-	86	4
MH21	TH tác nghiệp TMĐT	3	90	-	86	4
MH22	TH vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong TMĐT	2	60	-	56	4
MH23	TH khai báo hải quan ĐT	2	60	-	56	4
MH24	Thực tập tốt nghiệp	16	720		720	
II.3	Các môn học, mô đun tự chọn	2	30	28	-	2
MH25	Kỹ năng bán hàng trực tuyến	2	30	28	-	2
MH26	Khởi sự kinh doanh	2	30	28	-	2
	Tổng cộng	76	1845	605	1183	57

5.2. Chương trình chi tiết môn học

Số TT	Tên chương, mục	Thời gian (giờ)			
		Tổng số	Lý thuyết	Thực hành, thí nghiệm, thảo luận, bài tập	Tổng số
I	Nghiệp vụ vận tải	13	13	0	0
II	Nghiệp vụ giao nhận	12	11	0	1
III	Nghiệp vụ bảo hiểm	12	12	0	0
IV	Vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử	8	7	0	1
Cộng		45	43	0	2

6. Điều kiện thực hiện môn học:

6.1. Phòng học Lý thuyết/Thực hành: Đáp ứng phòng học chuẩn

6.2. Trang thiết bị dạy học: Projector, máy vi tính, bảng, phấn

6.3. Học liệu, dụng cụ, mô hình, phương tiện: Giáo trình, mô hình học tập,...

6.4. Các điều kiện khác: Người học tìm hiểu thực tế về công tác xây dựng phương án khắc phục và phòng ngừa rủi ro tại doanh nghiệp.

7. Nội dung và phương pháp đánh giá:

7.1. Nội dung:

- Kiến thức: Đánh giá tất cả nội dung đã nêu trong mục tiêu kiến thức

- Kỹ năng: Đánh giá tất cả nội dung đã nêu trong mục tiêu kỹ năng.

- Năng lực tự chủ và trách nhiệm: Trong quá trình học tập, người học cần:

+ Nghiên cứu bài trước khi đến lớp.

+ Chuẩn bị đầy đủ tài liệu học tập.

+ Tham gia đầy đủ thời lượng môn học.

+ Nghiêm túc trong quá trình học tập.

7.2. Phương pháp:

Người học được đánh giá tích lũy môn học như sau:

7.2.1. Cách đánh giá

- Áp dụng quy chế đào tạo trình độ trung cấp hệ chính quy ban hành kèm theo Thông tư số 04/2022/TT-LĐTBXH, ngày 30/3/2022 của Bộ trưởng Bộ Lao động – Thương binh và Xã hội

- Hướng dẫn thực hiện quy chế đào tạo áp dụng tại Trường Cao đẳng Thương mại và Du lịch như sau:

Điểm đánh giá	Trọng số
+ Điểm kiểm tra thường xuyên (Hệ số 1)	40%
+ Điểm kiểm tra định kỳ (Hệ số 2)	
+ Điểm thi kết thúc môn học	60%

7.2.2. Phương pháp đánh giá

Phương pháp đánh giá	Phương pháp tổ chức	Hình thức kiểm tra	Thời điểm kiểm tra
Thường xuyên	Viết/ Thuyết trình	Tự luận/ Trắc nghiệm	Sau 10 giờ.
Định kỳ	Viết/ Thuyết trình	Tự luận/ Trắc nghiệm	Sau 14 giờ
Kết thúc môn học	Viết	Tự luận và trắc nghiệm	Sau 29 giờ

7.2.3. Cách tính điểm

- Điểm đánh giá thành phần và điểm thi kết thúc môn học được chấm theo thang điểm 10 (từ 0 đến 10), làm tròn đến một chữ số thập phân.

- Điểm môn học là tổng điểm của tất cả điểm đánh giá thành phần của môn học nhân với trọng số tương ứng. Điểm môn học theo thang điểm 10 làm tròn đến một chữ số thập phân, sau đó được quy đổi sang điểm chữ và điểm số theo thang điểm 4 theo quy định của Bộ Lao động Thương binh và Xã hội về đào tạo theo tín chỉ.

8. Hướng dẫn thực hiện môn học

8.1. Phạm vi, đối tượng áp dụng: Đối tượng trung cấp Thương mại điện tử

8.2. Phương pháp giảng dạy, học tập môn học

8.2.1. Đối với người dạy

* Lý thuyết: Áp dụng phương pháp dạy học tích cực bao gồm: thuyết trình ngắn, nêu vấn đề, hướng dẫn đọc tài liệu, bài tập tình huống, câu hỏi thảo luận....

* Thảo luận: Phân chia nhóm nhỏ thảo luận theo nội dung đề ra.

* Hướng dẫn tự học theo nhóm: Nhóm trưởng phân công các thành viên trong nhóm tìm hiểu, nghiên cứu theo yêu cầu nội dung trong bài học, cả nhóm thảo luận, trình bày nội dung, ghi chép và viết báo cáo nhóm.

8.2.2. Đối với người học: Người học phải thực hiện các nhiệm vụ như sau:

- Nghiên cứu kỹ bài học tại nhà trước khi đến lớp. Các tài liệu tham khảo sẽ được cung cấp nguồn trước khi người học vào học môn học này (trang web, thư viện, tài liệu...)

- Tham dự tối thiểu 80% các buổi giảng lý thuyết. Nếu người học vắng >20% số tiết lý thuyết phải học lại môn học mới được tham dự kì thi lần sau.

- Tự học và thảo luận nhóm: là một phương pháp học tập kết hợp giữa làm việc theo nhóm và làm việc cá nhân. Một nhóm gồm 8-10 người học sẽ được cung cấp chủ đề thảo luận trước khi học lý thuyết, thực hành. Mỗi người học sẽ chịu trách nhiệm về 1 hoặc một số nội dung trong chủ đề mà nhóm đã phân công để phát triển và hoàn thiện tốt nhất toàn bộ chủ đề thảo luận của nhóm.

- Tham dự đủ các bài kiểm tra thường xuyên, định kỳ.

- Tham dự thi kết thúc môn học.

- Chủ động tổ chức thực hiện giờ tự học.

9. Tài liệu tham khảo:

[1]. Bộ Thương mại, *Quy chế siêu thị, trung tâm thương mại*, 2004.

[2]. Tạ Thị Hồng Hạnh, *Hành vi khách hàng*, NXB Đại học Mở Tp Hồ Chí Minh, 2009.

[3]. Thierry Lefeuvre, *Quản lý thương mại đại cương*, NXB Giáo dục Việt Nam, 2013.

[4]. Lê Thị Hà Phương, *Luận văn: Khảo sát hành vi mua hàng của khách hàng tại 3 siêu thị: Hapro Mart, Big C, Co.op Mart và một số khuyến nghị cho các siêu thị bán lẻ tại Hà Nội*, 2011.

CHƯƠNG 1

NGHIỆP VỤ VẬN TẢI

GIỚI THIỆU CHƯƠNG

Chương 1 là chương giới thiệu một số nội dung cơ bản về nghiệp vụ vận tải như: Vận tải hàng hóa bằng đường biển, vận tải hàng hóa bằng đường hàng không, vận tải hàng hóa bằng đường bộ và đường sắt để người học có được kiến thức nền tảng và dễ dàng tiếp cận nội dung môn học ở những chương tiếp theo.

MỤC TIÊU

1. Về kiến thức:

- Nắm được đặc điểm của các nghiệp vụ thuê tàu và trình tự các bước thuê tàu để vận dụng vào thực tiễn;
- Hiểu được những nội dung cơ bản và phân biệt được các chứng từ vận tải, hợp đồng thuê tàu và các loại vận đơn đường biển, vận đơn đường sắt và đường hàng không;
- Có khả năng soạn thảo và lập được các chứng từ vận tải, hợp đồng vận tải, vận đơn để thực hiện trong thực tiễn.

2. Về kỹ năng:

- Có khả năng soạn thảo và lập được các chứng từ vận tải, hợp đồng vận tải, vận đơn để thực hiện trong thực tiễn.
- Vận dụng kiến thức của môn học để có thể giao dịch đàm phán được hợp đồng thuê phương tiện vận tải, hiểu và lập được hợp đồng vận tải, các chứng từ vận tải trong thực tiễn;
- Vận dụng được các kiến thức về nghiệp vụ vận tải vào thực tế công việc;

3. Về năng lực tự chủ và trách nhiệm:

- Ý thức được tầm quan trọng và ý nghĩa thực tiễn của việc nghiên cứu nghiệp vụ vận tải trong thực tiễn công việc.
- Thái độ học tập nghiêm túc, tích cực trong thảo luận các nội dung giảng viên nêu ra.

PHƯƠNG PHÁP GIẢNG DẠY VÀ HỌC TẬP CHƯƠNG 1

- Đối với người dạy: sử dụng phương pháp giảng dạy tích cực (diễn giảng, vấn đáp, dạy học theo vấn đề); yêu cầu người học thực hiện câu hỏi thảo luận 1 (cá nhân hoặc nhóm).
- Đối với người học: chủ động đọc trước giáo trình (chương 1) trước buổi học; hoàn thành đầy đủ câu hỏi thảo luận chương 1 theo cá nhân hoặc nhóm và nộp lại cho người dạy đúng thời gian quy định.

ĐIỀU KIỆN THỰC HIỆN CHƯƠNG 1

- Phòng học chuyên môn hóa/nhà xưởng: Không
- Trang thiết bị máy móc: Máy chiếu và các thiết bị dạy học khác
- Học liệu, dụng cụ, nguyên vật liệu: Chương trình môn học, giáo trình, tài liệu tham khảo, giáo án, phim ảnh, và các tài liệu liên quan.
- Các điều kiện khác: Không có

KIỂM TRA VÀ ĐÁNH GIÁ CHƯƠNG 1

- Nội dung:
 - + Kiến thức: Kiểm tra và đánh giá tất cả nội dung đã nêu trong mục tiêu kiến thức
 - + Kỹ năng: Đánh giá tất cả nội dung đã nêu trong mục tiêu kỹ năng.
 - + Năng lực tự chủ và trách nhiệm:
 - Trong quá trình học tập, người học cần:
 - Nghiên cứu bài trước khi đến lớp
 - Chuẩn bị đầy đủ tài liệu học tập.
 - Tham gia đầy đủ thời lượng môn học.
 - Nghiêm túc trong quá trình học tập.
- Phương pháp:
 - + Điểm kiểm tra thường xuyên: không có
 - + Kiểm tra định kỳ lý thuyết: không có

NỘI DUNG

1. Vận tải hàng hóa bằng đường biển

1.1. Thị trường thuê tàu.

1.1.1. Định nghĩa và phân loại

Thị trường thuê tàu là một trong những thị trường mà Jevons đã phải bận tâm khi ông ta viết định nghĩa được đưa ra ở phần trước. Thị trường thuê tàu đầu tiên, Baltic Shipping Exchange, được mở ra tại London năm 1883, tuy nhiên chức năng của nó được thực hiện trong một thời gian dài, trong cách tổ chức nhỏ hơn, bởi Baltic Coffee House. Baltic hoạt động đúng như cách mà Jevons đã mô tả. Với trường hợp này các nhà buôn tìm kiếm vận tải gặp những chủ tàu tìm kiếm hàng hoá. Thị trường thuê tàu ngày nay vẫn giữ nguyên hoạt động của nó khi mà vận tải biển được mua và bán, tuy nhiên công việc kinh doanh chủ yếu bằng điện thoại và bằng telex nhiều hơn là trên sàn giao dịch của Baltic. Ngày nay có một thị trường cước quốc tế duy nhất mà, không như những khu vực dành cho bò và lợn ở thị trường nông thôn, mà có những thị trường riêng dành cho những tàu khác nhau trong thị trường thuê tàu. Trong thời gian ngắn mức cước đối với tàu dầu, tàu vận chuyển hàng rời, tàu vận chuyển container là hoàn toàn khác nhau, nhưng bởi vì đây là nhóm buôn bán tương tự nhau, cái gì xảy ra trong một lĩnh vực thì sẽ ảnh hưởng tới cái khác. Cũng bởi vì, trong thời gian tàu đi vòng quanh thế giới, có những thị trường thuộc nhiều vùng khác nhau mà dễ làm ảnh hưởng tới tàu trong việc xếp dỡ hàng hoá ở những khu vực đó. Điều này trở nên quan trọng khi chúng ta thảo luận học thuyết về cách xác định mức cước trong việc thuê ngắn hạn và dài hạn ở phần 4 của chương sau.

Trên thị trường thuê tàu có hai nhóm giao dịch khác nhau, hợp đồng cước ở đó người gửi hàng thuê vận tải từ chủ tàu tại mức cước vận chuyển một tấn hàng đã được ấn định và hợp đồng thuê tàu định hạn theo đó có thể biết số ngày thuê tàu. Hợp đồng thuê tàu phù hợp với những người gửi hàng mà thích trả toàn bộ số tiền đã thoả thuận và giao việc quản lý vận chuyển cho chủ tàu, trong khi đó hợp đồng thuê tàu định hạn dành cho những người gửi hàng có kinh nghiệm những người này thích tự quản lý việc vận chuyển.

1.1.2. Giá cước thuê tàu

Chủ tàu, người gửi hàng và người thuê tàu quan tâm lớn đến thống kê cho thấy xu hướng trong mức cước và mức thuê. Ba đơn vị đo lường khác nhau thường được sử dụng. Thống kê cước theo chuyến đối với hàng khô thường được thông báo bằng usd/tấn cho chuyến đi chuẩn. Theo truyền thống đây là mức cước thoả thuận bù đắp toàn bộ chi phí vận chuyển. Cách đo này thường được sử dụng trong thương mại hàng khô khi, ví dụ, những người môi giới như Clarksons thông báo mức cước bình quân trên 26 tuyến hàng tuần. Ví dụ 12 usd/tấn ngũ cốc vận chuyển từ US Gulf tới Rotterdam hoặc 5,5 usd/tấn than từ Queensland tới Nhật Bản. Ngược lại mức thuê tàu định hạn thường đo bằng nghìn usd/ngày. Mức thuê tàu

định hạn thường được thông báo đối với một hành trình (chuyến đi vòng tròn), 6 tháng, 12 tháng hoặc 3 năm.

Giá cước thuê tàu là giá cả sản phẩm vận tải đường biển được hình thành trên cơ sở quan hệ cung cầu và mối quan hệ về quyền lợi của chủ tàu và chủ hàng.

"Freight" là giá trị của sản phẩm vận tải đường biển được biểu hiện bằng tiền.

Giá cước thuê tàu trên thị trường thuê tàu thế giới biến động xoay quanh giá cả sản xuất trong vận tải biển bao gồm: chi phí sản xuất và lợi nhuận bình quân.

1.1.3. Nghiệp vụ thuê tàu

a. Khái niệm phương thức thuê tàu chuyến:

Thuê tàu chuyến (Voyage) là chủ tàu (Ship-owner) cho người thuê tàu (Charterer) thuê toàn bộ hay một phần chiếc tàu để chuyên chở hàng hóa từ cảng này đến cảng khác. Trong phương thức thuê tàu chuyến, mối quan hệ giữa người thuê tàu (chủ hàng) với người cho thuê tàu (chủ tàu) được điều chỉnh bằng một văn bản gọi là hợp đồng thuê tàu chuyến (Voyage charter party) viết tắt là C/P. Hợp đồng thuê tàu do hai bên thoả thuận ký kết.

b. Trình tự các bước tiến hành thuê tàu chuyến

Thuê tàu chuyến có thể chia ra thành sáu bước như sau:

+ Bước 1: Người thuê tàu thông qua người môi giới (Broker) yêu cầu thuê tàu để vận chuyển hàng hoá cho mình.

Ở bước này người thuê tàu phải cung cấp cho người môi giới tất cả các thông tin về hàng hoá như: tên hàng, bao bì đóng gói, số lượng hàng, hành trình của hàng... để người môi giới có cơ sở tìm tàu.

Bước 2: Người môi giới chào hỏi tàu

Trên cơ sở những thông tin về hàng hoá do người thuê tàu cung cấp, người môi giới sẽ tìm tàu, chào tàu thuê cho phù hợp với nhu cầu chuyên chở hàng hoá.

+ Bước 3: Người môi giới đàm phán với chủ tàu

Sau khi chào hỏi tàu, chủ tàu và người môi giới sẽ đàm phán với nhau tất cả các điều khoản của hợp đồng thuê tàu như điều kiện chuyên chở, cước phí, chi xếp dỡ....

+ Bước 4: Người môi giới thông báo kết quả đàm phán với người thuê tàu:

Sau khi có kết quả đàm phán với chủ tàu, người môi giới sẽ thông báo kết quả đàm phán cho người thuê tàu để người thuê tàu biết và chuẩn bị cho việc ký kết hợp đồng thuê tàu.

+ Bước 5: Người thuê tàu với chủ tàu ký kết hợp đồng

Trước khi ký kết hợp đồng người thuê tàu phải rà soát lại toàn bộ các điều khoản của hợp đồng. Hai bên sẽ gạch bỏ hoặc bổ sung những điều đã thoả thuận cho phù hợp vì thuê tàu chuyến, hợp đồng mẫu mới chỉ nêu những nét chung.

+ Bước 6: Thực hiện hợp đồng

Sau khi hợp đồng đã được ký kết, hợp đồng thuê tàu sẽ được thực hiện Người thuê tàu vận chuyển hàng hoá ra cảng để xếp lên tàu. Khi hàng hoá đã được xếp lên tàu, chủ tàu hoặc đại lý của tàu sẽ cấp vận đơn cho người thuê tàu, vận đơn này được gọi là vận đơn theo hợp đồng thuê tàu (bill of lading to charter party).

3. Hợp đồng thuê tàu chuyến

a. Khái quát về hợp đồng thuê tàu chuyên

Hợp đồng thuê tàu chuyên là một dạng của hợp đồng thuê tàu, chúng ta có thể đưa ra khái niệm về hợp đồng thuê tàu chuyên như sau:

Hợp đồng thuê tàu chuyên là hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng đường biển, trong đó người chuyên chở cam kết sẽ chuyên chở hàng hoá từ một hay một số cảng này đến một hay một số cảng khác giao cho người nhận còn người thuê tàu cam kết sẽ thanh toán cước phí theo đúng như thoả thuận của hợp đồng.

Người chuyên chở (carrier) trong hợp đồng thuê tàu chuyên có thể là chủ tàu (ship-owner) nhưng cũng có thể không phải là chủ tàu mà chỉ là người thuê tàu của người khác để kinh doanh lấy cước. Còn người thuê tàu để chuyên chở hàng hoá có thể là người xuất khẩu và cũng có thể là người nhập khẩu theo điều kiện và cơ sở giao hàng được áp dụng trong hợp đồng mua bán ngoại thương.

Song trên thực tế người thuê tàu và người cho thuê tàu rất ít khi trực tiếp ký hợp đồng với nhau. Trong thuê tàu nói chung và thuê tàu chuyên nói riêng, người ta hay thông qua đại lý hoặc người môi giới để tiến hành việc thuê tàu. Người môi giới hay đại lý thường là những người có chuyên môn, am hiểu về thị trường thuê tàu, luật hàng hải, tập tục của các cảng... chính vì vậy khi thay mặt cho người thuê hay người cho thuê tàu để ký kết hợp đồng chuyên chở sẽ bảo đảm quyền lợi cho người uỷ thác tốt hơn

b. Mối quan hệ giữa hợp đồng thuê tàu chuyên với vận đơn

Khi chuyên chở hàng hoá bằng tàu chuyên, chúng ta cần phân biệt hợp đồng thuê tàu (C/P) với vận đơn theo hợp đồng thuê tàu. Hai loại chứng từ này đều liên quan tới hàng hoá chuyên chở nhưng có sự khác nhau. Theo thông lệ Hàng hải quốc tế và bộ luật Hàng hải của Việt nam (điều 61-1), hợp đồng thuê tàu là cơ sở pháp lý xác định trách nhiệm và nghĩa vụ giữa người thuê tàu và người chuyên chở. Sau khi hàng hoá được xếp lên tàu, người chuyên chở hoặc đại diện của họ có nghĩa vụ ký phát vận đơn (B/L) cho người giao hàng. Người giao hàng (người bán) dùng vận đơn để có cơ sở đòi tiền người mua. Trong luật Hàng hải quốc tế cũng như điều 81-3 bộ luật Hàng hải Việt nam thì vận đơn là cơ sở pháp lý để điều chỉnh quan hệ giữa người chuyên chở và người nhận hàng ở cảng đến.

Như vậy, khi chuyên chở hàng hoá được bán theo điều kiện CIF hay CFR người chuyên chở trở thành chủ thể của hai mối quan hệ pháp lý khác nhau và độc lập với nhau. Theo cuốn “Carriage by sea” (trang 350 - London 1973) của luật sư người Anh (Carver) thì người nhận hàng nhận vận đơn từ người bán hàng và vận đơn đó quy định trách nhiệm của chủ tàu với người cầm giữ vận đơn (ở cảng đích), nó độc lập với hợp đồng thuê tàu, trừ trường hợp hai bên quy định rõ trong vận đơn có ghi chú và đưa nội dung hợp đồng thuê tàu vào đó. Chính vì vậy mặc dù người cầm giữ vận đơn có thể nhận biết qua vận đơn rằng có tồn tại một hợp đồng thuê tàu như thế nhưng vận đơn khi đã chuyên cho người nhận hàng (người cầm giữ vận đơn) thì nó sẽ tạo ra một hợp đồng mới ràng buộc chủ tàu với người có vận đơn theo các điều kiện ghi trên vận đơn. Thông thường, trong hợp đồng thuê tàu quy định nếu có tranh chấp sẽ giải quyết tại Trọng tài nước nào. Ngược lại trong vận đơn cũng có điều khoản trọng tài nói rõ khi có tranh chấp giữa người chuyên

chở và người nhận hàng, tranh chấp đó sẽ được giải quyết ở đâu, theo luật nào (thường dẫn chiếu tới quy tắc Hague - Visby).

Như vậy không thể lấy điều khoản trọng tài trong hợp đồng thuê tàu để giải quyết tranh chấp phát sinh từ vận đơn và ngược lại (trừ vận đơn có quy định áp dụng điều khoản của hợp đồng thuê tàu) vì điều khoản trọng tài trong hai chứng cứ pháp lý này điều chỉnh hai loại quan hệ và chủ thể pháp lý khác nhau.

Thực tế trong quá trình chuyên chở, nếu có tranh chấp phát sinh thì người ta sẽ giải quyết tranh chấp đó dựa vào vận đơn hoặc dựa vào hợp đồng thuê tàu tùy theo các trường hợp sau đây:

+ Trường hợp 1: Người nhận hàng đồng thời là người ký hợp đồng thuê tàu, khi có tranh chấp phát sinh đối với người chuyên chở sẽ lấy hợp đồng thuê tàu để giải quyết tranh chấp.

+ Trường hợp 2: Người nhận hàng không phải là người ký hợp đồng thuê tàu, khi có tranh chấp phát sinh đối với người chuyên chở sẽ lấy vận đơn để giải quyết tranh chấp.

+ Trường hợp 3: Vận đơn đã chuyển nhượng cho người khác, khi có tranh chấp phát sinh giữa người chuyên chở với người cầm vận đơn sẽ lấy vận đơn để giải quyết tranh chấp.

+ Trường hợp 4: Vận đơn có dẫn chiếu đến các điều khoản của hợp đồng thuê tàu thì sẽ lấy các điều khoản của hợp đồng thuê tàu để giải quyết tranh chấp. Đối với loại vận đơn này thường trên vận đơn người ta ghi rõ “vận đơn dùng với hợp đồng thuê tàu” - Bill of lading to be used with charter party,.

c. Nguồn luật điều chỉnh hợp đồng thuê tàu.

Hợp đồng thuê tàu chuyên là kết quả đàm phán giữa người thuê và người cho thuê tàu. Trong hợp đồng người ta quy định rất rõ và cụ thể quyền lợi và nghĩa vụ của người thuê và người cho thuê bằng các điều khoản ghi trên hợp đồng. Chính vì thế, trong quá trình thực hiện hợp đồng nếu có tranh chấp xảy ra giữa người chuyên chở và người thuê người ta sẽ lấy hợp đồng để giải quyết các tranh chấp. Tất cả các điều khoản quy định trong hợp đồng đều có giá trị pháp lý để điều chỉnh hành vi giữa các bên. Các điều khoản này buộc các bên ký kết phải thực hiện đúng như nội dung của nó. Bên nào thực hiện không đúng những quy định của hợp đồng có nghĩa là vi phạm hợp đồng. Khi vi phạm những điều khoản đã cam kết, bên vi phạm sẽ phải chịu hoàn toàn trách nhiệm đối với những hậu quả do hành động vi phạm của mình gây ra.

Nguồn luật điều chỉnh CP là luật quốc gia chứ không phải các quy tắc quốc tế điều chỉnh vận đơn.

Trong các mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên đều có điều khoản quy định rằng nếu có những tranh chấp phát sinh ngoài hợp đồng thì sẽ tham chiếu đến luật hàng hải của nước nào đó; tham chiếu đến luật hàng hải nước nào và xử tại hội đồng Trọng tài nào do hai bên thoả thuận. Thường các mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên dẫn chiếu đến luật hàng hải Anh hoặc Mỹ.

d. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu chuyên

Hợp đồng thuê tàu chuyến là hợp đồng rất phức tạp có nhiều điều khoản khác nhau để xác định rõ trách nhiệm và quyền lợi của các bên. Hợp đồng thuê tàu chuyến có nhiều loại, song nhìn chung nội dung của hợp đồng bao gồm các điều khoản chủ yếu sau đây:

* Chủ thể của hợp đồng:

Chủ thể của hợp đồng thuê tàu chuyến bao gồm: chủ tàu (hoặc người chuyên chở) và người thuê tàu (người xuất khẩu hoặc người nhập khẩu).

Trong hợp đồng thuê tàu cần ghi rõ tên, địa chỉ của các bên. Những đại lý hoặc người môi giới là người được uỷ thác để ký hợp đồng thuê tàu thì phải ghi rõ ở cuối hợp đồng chữ “chỉ là đại lý - as Agent Only” mục đích để xác định tư cách của người ký hợp đồng.

* Điều khoản về tàu

Tàu là công cụ để vận chuyển hàng hoá nên ở điều khoản này người ta quy định cụ thể các đặc trưng cơ bản của con tàu mà hai bên đã thoả thuận như: tên tàu, quốc tịch tàu, chất lượng, động cơ, trọng tải, dung tích, mớn nước, vị trí của tàu....

Trường hợp chủ tàu muốn giành được quyền thay thế tàu thì bên cạnh tên con tàu sẽ ghi thêm: “hoặc một tàu được thay thế khác - or/and Subssitute sister ship”. Khi phải thay thế tàu, chủ tàu phải báo trước cho người thuê biết và đảm bảo tàu thay thế phải có những đặc điểm kỹ thuật tương tự như tàu đã quy định trong hợp đồng.

* Điều khoản về thời gian tàu đến cảng xếp hàng

Là thời gian tàu phải đến cảng xếp hàng nhận hàng để chuyên chở theo quy định.

Như vậy ở điều khoản này chủ tàu phải có trách nhiệm điều tàu đến cảng xếp hàng đúng thời gian quy định trong tư thế sẵn sàng nhận hàng để xếp. Có nhiều cách quy định thời gian tàu đến cảng xếp hàng như: quy định cụ thể, quy định khoảng hoặc quy định sau.

Trường hợp tàu đến trước thời gian quy định, người thuê tàu không nhất thiết phải giao hàng, nhưng nếu giao hàng thời gian sẽ tính vào thời gian làm hàng, ngược lại tàu đến mà chưa có hàng để giao thì số ngày tàu phải chờ đợi sẽ tính vào thời gian làm hàng. Khi ký hợp đồng, tàu được thuê đang ở gần cảng xếp hàng, hai bên có thể thoả thuận theo các điều khoản sau:

Prompt: Nghĩa là tàu sẽ đến cảng xếp hàng vài ba ngày sau khi ký hợp đồng.

Promptismo: Nghĩa là tàu sẽ xếp hàng ngay trong ngày ký hợp đồng.

Spot prompt: Nghĩa là tàu sẽ xếp hàng ngay một vài giờ sau khi ký hợp đồng.

Chủ tàu phải thông báo cho người thuê tàu biết dự kiến thời gian tàu đến cảng xếp hàng (extimated time of arrival- ETA)

+ Ngày huỷ hợp đồng:

Ngày huỷ hợp đồng thường là ngày cuối cùng của thời gian tàu phải đến cảng xếp hàng. Cũng có trường hợp người ta quy định ngày huỷ hợp đồng muộn hơn một chút.

Về mặt pháp lý việc tàu đến muộn là vi phạm hợp đồng, mọi chi phí đưa tàu đến cảng xếp hàng là chủ tàu phải tự gánh chịu. Song thực tế không phải tàu đến muộn

là người thuê tàu huỷ hợp đồng, việc huỷ hợp đồng hay không người ta còn căn cứ vào từng trường hợp cụ thể

* Điều khoản về hàng hoá:

Khi thuê tàu chuyên chở một khối lượng hàng hoá nhất định, thì hai bên phải quy định rõ tên hàng, loại bao bì, các đặc điểm của hàng hoá. Người thuê chở hai loại hàng hoá trên cùng một chuyến tàu thì chú ý ghi chú vào hoặc tránh việc tranh chấp sau này. Quy định như vậy có nghĩa là người đi thuê tàu muốn giành quyền lựa chọn hàng (cargo option).

Về số lượng hàng hoá, có thể thuê chở theo trọng lượng hoặc theo thể tích, tùy đặc điểm của mặt hàng. Rất ít khi người ta quy định chính xác về số lượng hàng hoá thuê chuyên chở, mà thường ghi kèm theo tỷ lệ hơn kém (dung sai). Khi gửi thông báo sẵn sàng xếp hàng, thuyền trưởng sẽ tuyên bố chính thức số lượng hàng hoá chuyên chở. Người thuê tàu có trách nhiệm xếp đầy đủ toàn bộ số lượng hàng hoá đã được thông báo (Full and complete cargo).

Nếu giao và xếp lên tàu ít hơn số lượng quy định, người chuyên chở sẽ thu tiền cước không (Dead freight). Ngược lại, người chuyên chở không nhận hết số lượng quy định thì người thuê tàu có quyền lợi đòi bồi thường những chi phí liên quan đến việc tàu bỏ lại hàng.

* Điều khoản về cảng bốc dỡ

Hai bên thỏa thuận tên một cảng hoặc một vài cảng xếp hàng (loading port). Cảng bốc dỡ quy định trong hợp đồng phải là cảng an toàn (safe port) đối với tàu về mặt hàng hải và chính trị xã hội. Để mở rộng quyền hạn của mình về việc thay đổi cảng xếp dỡ khi cần thiết, chủ tàu thường đưa thêm câu hoặc nơi nào gần đây mà tàu có thể đến được một cách an toàn và luôn luôn đậu nổi vào hợp đồng (or so near thereto as ship may safely get and lie always afloat). Khi ký kết hợp đồng, ta nên thỏa thuận gạch bỏ bớt đoạn này. Riêng thuật ngữ always afloat (luôn luôn đậu nổi) nên thêm vào or safe aground (chạm đất an toàn) nhất là khi cảng bốc/ dỡ chịu ảnh hưởng của phù sa bồi lấp và thủy triều. Trong trường hợp chưa xác định được cảng bốc/ dỡ thì có thể quy định cảng bốc dỡ theo sự lựa chọn của người thuê tàu.

Nếu quy định một số cảng bốc dỡ hoặc khu vực cảng bốc dỡ (Range of port), thì phải quy định thêm thứ tự địa lý của cảng xếp dỡ (port to be in Geographical rotain) để giảm thời gian và chi phí đi lại của tàu, thứ tự địa lý của cảng xếp phụ thuộc vào luồng tàu chạy và sự lựa chọn của chủ tàu.

Số lượng cảng bốc dỡ có ảnh hưởng trực tiếp đến mức cước thuê tàu. Vì vậy, người thuê tàu cần cố gắng xác định rõ cảng xếp dỡ cụ thể, tránh ký kết chung chung về cảng xếp dỡ

* Điều khoản về cước phí thuê tàu:

Cước phí thuê tàu chuyên (Freight) do chủ tàu và người thuê tàu thương lượng và quy định rõ trong hợp đồng thuê tàu. đây là một điều khoản quan trọng của hợp đồng thuê tàu chuyên. Hai bên thỏa thuận những nội dung sau:

+ Mức cước (Rate of freight): là tiền cước tính cho mỗi đơn vị cước (Freight unit). Đơn vị tính cước có thể là đơn vị trọng lượng (tấn phổ thông, tấn Anh, tấn Mỹ) đối với hàng nặng (weight cargo) hay đơn vị thể tích (mét khối, cubic feet) đối

với hàng công kênh (measurement cargo) hoặc một đơn vị tính cước khác như: Standard (hàng gỗ), gallon (dầu mỡ), Bushels (lúa mì) v.v., mức cước thuê bao (lumpsum freight) không phụ thuộc vào loại và số lượng hàng hoá chuyên chở mà tính theo đơn vị trọng tải hoặc dung tích tàu. Bên cạnh mức cước thuê tàu, hai bên còn phải thoả thuận chi phí xếp dỡ thuộc về ai.

+ Số lượng hàng hoá tính tiền cước: Tiền cước có thể tính theo số lượng hàng hoá xếp lên tàu ở cảng gửi hàng (intaken quantity) hay còn gọi là tiền cước tính theo số lượng hàng hoá ghi trên vận đơn (Bill of lading quantity), hoặc tính theo số lượng hàng giao tại cảng (Delivery quantity). Khi chuyên chở hàng rời, giá trị thấp như quặng sắt, than đá việc cân lại hàng ở bến cảng đến rất tốn kém, nên trong hợp đồng thường quy định cước phí tính theo số lượng ghi trên vận đơn nhưng khấu trừ 1- 2% tổng tiền cước phí để dùng cho chi phí không cân lại hàng (2% discount in lieu of weighting)

+ Thời gian thanh toán tiền cước: cước phí thanh toán tại cảng bốc hàng (Freight payable at port of loading), tức là toàn bộ chi phí phải thanh toán khi ký vận đơn (on signing of loading) hoặc sau khi ký vận đơn vài ngày. Cước phí thanh toán tại cảng dỡ hàng (Freight payable at the port of desination) hay còn gọi là cước phí trả sau (Freight to collect). Thời gian thanh toán cước phí cảng dỡ có thể quy định cụ thể hơn như: cước phí trả trước khi dỡ hàng (Freight payable before breaking bulk); cước phí trả sau khi dỡ hàng xong (Freight payable after complete of discharge); cước phải trả cùng với việc bốc dỡ hàng trong mỗi ngày (Freight payable concurrent with discharge)v.v..

Nhưng cách tốt nhất là quy định cước phí thuê tàu, cước phí trả trước một phần, trả sau một phần. Với quy định này, người thuê tàu giữ lại được một phần cước phí để sau này bù trừ vào việc tính tiền thưởng phạt (nếu có).

Về nguyên tắc, người chuyên chở chỉ được thanh toán cước phí thuê tàu khi hàng hoá thực sự được chuyên chở đến cảng dỡ hàng quy định. Nhưng trong vận đơn hoặc hợp đồng thuê tàu thường ghi câu: cước phí được coi như tiền thu nhập về chuyên chở khi bốc hàng lên tàu và trả không phụ thuộc vào việc tàu hoặc hàng hoá bị mất hay không mất. (Freight to be considered as earned upon shipment and must be paid ship and/ or cargo lost or not lost).

+ Ngoài ra trong điều khoản cước phí hai bên còn thoả thuận về địa điểm thanh toán, tỷ giá hối đoái của đồng tiền thanh toán, phương thức thanh toán, tiền cước phí ứng trước (advance freight)v.v....

* Điều khoản về chi phí bốc dỡ:

Chi phí bốc dỡ chiếm một tỷ trọng khá lớn trong giá cước chuyên chở hàng hoá. Trong trường hợp thuê tàu chuyến bao giờ cũng có điều khoản quy định về phân chia chi phí bốc dỡ giữa chủ tàu và người đi thuê tàu, trong thực tiễn đi thuê tàu, thường áp dụng nhiều công thức mẫu về phân chia chi phí bốc dỡ. Song các điều kiện dưới đây thường được áp dụng phổ biến nhất:

+ Theo điều kiện miễn chi phí bốc dỡ hàng (Free in = FI), tức là chủ tàu được miễn chi phí xếp hàng lên tàu, nhưng chịu chi phí bốc dỡ hàng khỏi tàu. Để phân định chính xác và cụ thể hơn đối với chi phí sắp đặt (Stowage) và san hàng

(Trimming) trong hầm tàu cần ghi “Free in and Stowage” (F.I.S) hoặc “Free in and Trimming” (F.I.T)

+ Theo “điều kiện miễn chi phí dỡ hàng” (Free out = FO), tức là chủ tàu được miễn chi phí dỡ hàng khỏi tàu, nhưng phải chịu chi phí bốc hàng lên tàu. Người nhận hàng phải chịu toàn bộ chi phí dỡ hàng từ hầm tàu lớn của cảng. Cụ thể thường ghi “Cargo to be taken by receivers out of ship’s free expense to the vessel”.

+ Theo “điều kiện miễn cả chi phí xếp dỡ hàng” (Free in and out - FIO) tức là chủ tàu được miễn chi phí bốc dỡ hàng lên tàu, lẫn chi phí dỡ hàng khỏi tàu. Ngoài ra còn quy định miễn thêm cả chi phí sắp đặt, san hàng bằng cách ghi: F.I.O.S hoặc F.I.O.T.

Việc lựa chọn điều kiện và chi phí bốc dỡ nào trong hợp đồng thuê tàu, trước hết phải phụ thuộc vào điều kiện cơ sở giao hàng trong hợp đồng mua bán ngoại thương. Mục đích của việc lựa chọn này là để phân định rõ ràng trách nhiệm của các bên tránh trả chi phí bốc dỡ hàng hai lần (cho người chuyên chở và người bán hàng); trả những chi phí không thuộc trách nhiệm của mình, thuận lợi cho công việc tổ chức bốc dỡ hàng ở cảng.

* Điều khoản về thời gian bốc dỡ:

Là khoảng thời gian do hai bên thỏa thuận dành cho người đi thuê tàu tiến hành công việc bốc dỡ hàng lên tàu hoặc dỡ hàng khỏi tàu gọi là “thời gian cho phép” (allowed time). Nếu người đi thuê tàu hoàn thành công việc bốc hàng hoặc dỡ hàng sớm hơn thời gian cho phép, thì được hưởng tiền thưởng bốc hoặc dỡ hàng nhanh (Despatch money). Ngược lại, người đi thuê tàu hoàn thành công việc bốc hoặc dỡ hàng chậm hơn thời gian cho phép, thì bị phạt bốc dỡ hàng chậm (Demurrage).

Để tính thời gian cho phép bốc dỡ hàng, trong hợp đồng có thể quy định: một số ngày cố định (ví dụ: 15 ngày bốc và 12 ngày dỡ) hoặc quy định mức bốc dỡ trung bình (loading/and/discharging rate) cho cả tàu trong một ngày.

Khái niệm về “ngày” trong việc tính thời gian bốc dỡ hàng của hợp đồng thuê tàu chuyên được hiểu theo nghĩa sau đây:

+ Ngày (days) là ngày theo lịch.

+ Ngày liên tục (Running days), những ngày kế tiếp nhau trên lịch kể cả ngày lễ, ngày chủ nhật.

+ Ngày làm việc (working days) là những ngày làm việc chính thức tại các cảng do luật pháp của từng nước quy định.

+ Ngày làm việc 24 giờ liên tục (Working days of 24 consecutive hours) là ngày làm việc 24 giờ, chứ không phải là ngày làm việc 8 giờ. Một ngày làm việc liên tục được tính từ nửa đêm hôm trước đến nửa đêm hôm sau.

+ Ngày làm việc tốt trời (Weather working days) là những ngày thời tiết tốt cho phép tiến hành công việc bốc hoặc dỡ hàng. Ngày mưa, gió, bão là thời tiết xấu không thể tiến hành bốc hoặc dỡ hàng nên không tính.

+ Ngày chủ nhật (Sundays) là ngày nghỉ cuối tuần do luật pháp của từng nước quy định. Ngày chủ nhật thường là ngày nghỉ làm việc, nhưng cũng có thể tiến hành bốc dỡ được, tùy theo quy định của hợp đồng.

+ Ngày lễ (holidays) bao gồm những ngày lễ quốc gia và ngày lễ quốc tế. Trong ngày lễ này thường nghỉ làm việc, nhưng cũng có thể tiến hành bốc dỡ hàng tùy theo quy định của hợp đồng.

Từ những khái niệm về ngày nói trên, ta thấy được thời gian cho phép bốc dỡ hàng khác hẳn so với ngày tính trên lịch thông thường. Chẳng hạn quy định thời gian cho phép bốc dỡ hàng trong hợp đồng thuê tàu chuyển theo các cách sau:

- Thời gian cho phép bốc và dỡ hàng là 10 ngày làm việc tốt trời 24 giờ liên tục, không kể chủ nhật và ngày lễ, trừ phi có sử dụng (cargo to be loaded and discharge in 10 weather working days of 24 consecutive hours, Sundays, holidays excepted, unless used= WWD, S, H, E, X, U, U).

- Thời gian cho phép có thể quy định riêng cho bốc dỡ hàng, tức là tính thưởng phạt riêng cho từng cảng, hoặc quy định thời gian cho phép chung cả bốc dỡ hàng, tức là sau khi hoàn thành việc dỡ hàng mới tính thưởng phạt.

Thời gian cho phép bốc dỡ hàng bắt đầu tính từ khi nào? Mốc để bắt đầu tính thời gian cho phép bốc dỡ mỗi hợp đồng thuê tàu quy định một khác nhưng đều căn cứ vào thời gian đưa hoặc chấp nhận thông báo sẵn sàng bốc dỡ theo quy định của hợp đồng.

Trong hợp đồng cũng phải quy định rõ: thời gian tàu phải chờ bến đậu (time lost in waiting for berth) có tính vào thời gian cho phép bốc dỡ hay không?

Tiền thưởng bốc dỡ nhanh (despatch money) là số tiền mà chủ tàu thưởng cho người đi thuê tàu khi họ hoàn thành công việc bốc dỡ hàng trước thời gian cho phép. Tiền phạt bốc dỡ chậm (Demurrage money) là tiền mà người đi thuê tàu bị phạt khi họ hoàn thành việc bốc dỡ hàng sau thời gian cho phép.

Mức tiền thưởng thông thường chỉ bằng 1/2 mức tiền phạt.

Nguyên tắc của phạt bốc dỡ chậm là “Khi bị phạt thì luôn luôn bị phạt” (once on demurrage, always on demurrage), tức là một khi đã phạt thì những ngày tiếp theo kể cả ngày chủ nhật, ngày lễ, ngày xấu trời đều bị phạt.

Nhưng tiền thưởng lại quy định theo 2 trường hợp: thưởng cho tất cả thời gian tiết kiệm được (all time saved) hoặc chỉ thưởng cho thời gian làm việc tiết kiệm được (working time saved).

* Điều khoản về trách nhiệm và miễn trách của người chuyên chở:

Trong hợp đồng thuê tàu đều quy định người chuyên chở có trách nhiệm đối với những hư hỏng, mất mát của hàng hoá trong các trường hợp sau:

- Do thiếu sự cẩn mẫn hợp lý (Due Deligence) làm cho tàu không đủ khả năng đi biển.

- Do xếp đặt hàng hoá không tốt (Bad stowage), do bảo quản hàng hoá không chu đáo.

Người chuyên chở cũng được miễn trách nhiệm (exemptions from liability) đối với những hư hỏng, mất mát của hàng hoá do các nguyên nhân và trường hợp sau:

- Do thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển, cướp biển

- Do ẩn tỳ của tàu và máy móc
- Do bản chất của hàng hoá
- Do cháy, nhưng không do lỗi của sĩ quan thuỷ thủ trên tàu.
- Do chiến tranh và các hoạt động bị bắt, tịch thu của chính phủ.
- * Các điều khoản khác

Trong hợp đồng thuê tàu, có nhiều các điều khoản khác trong đó cần lưu ý: điều khoản về Trọng tài (arbitration clause), điều khoản về hai tàu đâm và nhau cùng có lỗi (Both to blame collision clause), điều kiện thông báo tàu ETA (expected time of arrival), điều khoản kiểm đếm (tally clause).

e. Các loại hợp đồng mẫu:

Hợp đồng thuê tàu chuyển là một văn bản pháp lý ký kết giữa chủ tàu và người đi thuê tàu để chuyên chở hàng hoá. Hợp đồng thuê tàu chuyển ký kết nhằm thực hiện hợp đồng mua bán ngoại thương. Vì vậy nội dung, các điều khoản qui định của hợp đồng thuê tàu chuyển phải phù hợp với những quy định về thuê tàu của hợp đồng mua bán. Nghiệp vụ thuê tàu chuyển khá phức tạp như đã trình bày ở trên. Chính vì vậy để đi đến việc ký kết hợp đồng chủ tàu cũng như người thuê tàu phải tốn phí nhiều thời gian để giao dịch đàm phán.

Để đơn giản hoá các thủ tục hành chính, giảm bớt thời gian giao dịch đàm phán, đồng thời hạn chế các tranh chấp xảy ra trong quá trình thực hiện, các tổ chức hàng hải quốc tế và quốc gia, các luật sư đã quan tâm đặc biệt đến việc tiêu chuẩn hoá hợp đồng thuê tàu, phát hành những hợp đồng thuê tàu chuyển mẫu để sử dụng trong thuê tàu. Sau khi thống nhất, người lập hợp đồng chỉ cần điền thêm những điều khoản cụ thể vào chỗ trống đồng thời để gạch đi những câu những từ không có thoả thuận và bổ sung theo những điều không có trong mẫu. Hợp đồng thuê tàu chuyển mẫu chỉ mang tính bắt buộc khi hai bên đã thống nhất ký kết quốc tế.

1.2. Nghiệp vụ thuê tàu chợ

1.2.1. Khái niệm và đặc điểm của phương thức thuê tàu chợ.

+ Khái niệm tàu chợ đặc điểm thuê tàu chợ

Tàu chợ là tàu chạy thường xuyên trên một tuyến đường nhất định, ghé qua những cảng nhất định theo một lịch trình định trước.

Tàu chợ hoạt động trên tuyến đường nhất định nên người ta còn gọi là tậu định tuyến. Lịch chạy tàu thường được các hãng tàu công bố trên các phương tiện thông tin đại chúng để phục vụ khách hàng.

+ Đặc điểm tàu chợ

Căn cứ vào hoạt động của tàu chợ, chúng ta có thể rút ra những đặc điểm cơ bản của tàu chợ như sau:

- * Tàu chợ thường chở hàng bách hoá có khối lượng nhỏ.
- * Cấu tạo của tàu chợ phức tạp hơn các loại tàu khác
- * Điều kiện chuyên chở do các hãng tàu quy định và in sẵn trên vận đơn đường biển để phát hành cho người gửi hàng.

1.2.2. Trình tự các bước thuê tàu

Trình tự các bước tiến hành thuê tàu chợ

Quy trình thuê tàu chợ có thể khái quát thành các bước cụ thể như sau:

+ Bước 1: Chủ hàng thông qua người môi giới, nhờ người môi giới tìm tàu hỏi tàu để vận chuyển hàng hoá cho mình.

+ Bước 2: Người môi giới chào tàu hỏi tàu bằng việc gửi giấy lưu cước tàu chợ (liner booking note)

Giấy lưu cước thường được in sẵn thành mẫu, trên đó có các thông tin cần thiết để người ta điền vào khi sử dụng, việc lưu cước tàu chợ có thể cho một lô hàng lẻ và cũng có thể cho một lô hàng lớn thường xuyên được gửi. Chủ hàng có thể lưu cước cho cả quý, cả năm bằng một hợp đồng lưu cước với hãng tàu.

+ Bước 3: Người môi giới với chủ tàu thoả thuận một số điều khoản chủ yếu trong xếp dỡ và vận chuyển.

+ Bước 4: Người môi giới thông báo cho chủ hàng kết quả lưu cước với chủ tàu.

+ Bước 5: Chủ hàng đón lịch tàu để vận chuyển hàng hoá ra cảng giao cho tàu.

+ Bước 6: Sau khi hàng hoá đã được xếp lên tàu, chủ tàu hay đại diện của chủ tàu sẽ cấp cho chủ hàng một bộ vận đơn theo yêu cầu của chủ hàng.

Qua các bước tiến hành thuê tàu chợ chúng ta thấy người ta không ký hợp đồng thuê tàu. Khi chủ hàng có nhu cầu gửi hàng bằng tàu chợ chỉ cần thể hiện trên giấy lưu cước với hãng tàu và khi hãng tàu đồng ý nhận hàng để chở thì khi nhận hàng, hãng tàu sẽ phát hành vận đơn cho người gửi hàng. Vận đơn khi đã phát hành nghĩa là chủ tàu có trách nhiệm thực hiện việc vận chuyển lô hàng.

1.2.3. Vận đơn đường biển

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.

a. 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 apperent 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 chuyên, 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 chuyên (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 chuyên 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.

b. 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

c. Phân loại vận đơn

Vận đơn đường biển rất đa dạng, phong phú, được sử dụng vào những công việc khác nhau tùy 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 chuyên (voyage bill of lading) hay vận đơn container (container of lading).

- 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.

1.3. Nghiệp vụ thuê tàu chuyên

1.3.1. Khái niệm và đặc điểm của phương thức thuê tàu chuyên

Trong hàng hải quốc tế hiện nay phổ biến có ba hình thức kinh doanh tàu: Kinh doanh tàu chợ, kinh doanh tàu chuyên và kinh doanh tàu định hạn. Việc phân chia các hình thức như trên là dựa vào đặc điểm hoạt động kinh doanh của mỗi loại tàu. Đối với tàu chuyên thường không chuyên chở hàng hoá trên một tuyến đường nhất định, không ghé qua những cảng nhất định và không theo một lịch trình định trước.

Tàu chuyên thường chở hàng có khối lượng lớn, tính chất hàng chuyên chở tương đối thuần nhất và thường chở đầy tàu nên cấu tạo có đơn giản hơn tàu chợ. Tàu chuyên thường có cấu tạo một boong, miệng hầm rộng để thuận tiện cho việc bốc dỡ hàng lên xuống tàu. Tàu chuyên có thể là tàu chuyên dụng (chuyên dùng để chở một mặt hàng nào đó) hoặc có thể là tàu vận chuyển tổng hợp (dùng để chở nhiều loại hàng hoá khác nhau). Tốc độ chạy tàu chậm hơn so với tàu chợ, tốc độ trung bình của tàu chuyên khoảng 14 đến 16 hải lý/giờ.

a. Khái niệm thuê tàu chuyên

Thuê tàu chuyên (Voyage charter) là chủ tàu (Ship Owner) cho người thuê tàu (Charterer) thuê toàn bộ hay một phần chiếc tàu để chuyên chở hàng hoá từ cảng này đến cảng khác và được hưởng tiền cước chuyên chở (freight) theo quy định của hợp đồng thuê tàu do hai bên thoả thuận ký kết.

Trong phương thức thuê tàu chuyên, mối quan hệ giữa người thuê tàu (chủ hàng) với người cho thuê tàu (chủ tàu hoặc người chuyên chở) được điều chỉnh bằng một văn bản gọi là hợp đồng thuê tàu chuyên (Voyage charter party).

Nội dung của hợp đồng thuê tàu chuyển do hai bên thoả thuận ký kết. Hợp đồng thuê tàu chuyển được viết vắn tắt là V.C/P trong các giấy tờ, chứng từ liên quan.

b. Đặc điểm và phương thức thuê tàu chuyển

Từ khái niệm trên ta thấy, phương thức thuê tàu chuyển có những đặc điểm đặc trưng rất khác biệt so với các phương thức thuê tàu khác như:

- Tàu chuyển không chạy theo một hành trình hoặc một lịch trình sẵn.

- Văn bản điều chỉnh giữa các bên gồm có hợp đồng thuê tàu chuyển và vận đơn đường biển. Trong đó mối quan hệ giữa người đi thuê tàu (chủ hàng) và người cho thuê tàu (chủ tàu) được điều chỉnh bằng hợp đồng thuê tàu chuyển (Voyage Charter party = C/P). Mặc dù đã có hợp đồng nhưng khi nhận hàng để chở, người chuyên chở vẫn phát hành vận đơn (Charter Party Bill of Lading - vận đơn theo hợp đồng thuê tàu chuyển). Vận đơn điều chỉnh mối quan hệ giữa người chuyên chở với người cầm giữ vận đơn khi người này không phải là người ký hợp đồng thuê tàu.

- Các bên trong hợp đồng thuê tàu chuyển có thể tự do thoả thuận các điều khoản, điều kiện chuyên chở, giá cước...

- Cước phí: khác với tàu chợ, cước tàu chuyển do người đi thuê và người cho thuê thoả thuận và được ghi rõ trong hợp đồng thuê tàu, nó có thể bao gồm chi phí xếp dỡ hay không là tùy quy định. Có thể tính cước theo khối lượng, giá cước thuê bao hoặc theo tấn dung tích đăng ký tịnh (net register tonnage = NRT).

c. Ưu nhược điểm của phương thức thuê tàu chuyển

Đối với người chủ hàng (người thuê tàu), phương thức thuê tàu chuyển có những ưu điểm chủ yếu sau:

- Giá cước thuê tàu chuyển tương đối rẻ. Nó phụ thuộc vào thị trường tàu, tàu chuyên chở, khối lượng hàng chuyên chở và độ dài tuyến đường.

- Người thuê tàu không bị ràng buộc bởi những điều kiện quy định sẵn, trái lại họ được tự do thương lượng, thoả thuận với người cho thuê tàu về các điều kiện thuê, mức cước, nhằm bảo vệ quyền lợi của mình. Điều này càng đúng khi người đi thuê tàu có kinh nghiệm, am hiểu tường tận thị trường thuê tàu.

- Do tàu chuyên thường chạy thẳng từ cảng xếp hàng tới cảng dỡ hàng nên hàng hoá được vận chuyển một cách nhanh chóng, chủ hàng tiết kiệm được thời gian hành trình trên biển.

Tuy vậy phương thức thuê tàu chuyển cũng thường có những nhược điểm đối với người đi thuê tàu, đó là:

- Giá cước trên thị trường thuê tàu thường xuyên biến động. Nếu người đi thuê tàu không thông thạo tình hình thị trường thì rất dễ bị động và buộc phải thuê với cước phí cao.

- Nghiệp vụ thuê tàu chuyển rất phức tạp, đòi hỏi nhiều thời gian giao dịch, đàm phán ký kết hợp đồng.

d. Trường hợp áp dụng

Với tư cách là chủ hàng, ta thường sử dụng phương thức thuê tàu chuyên khi cần chuyên chở những loại hàng hoá có khối lượng lớn, tính chất của hàng hoá chuyên chở tương đối thuần nhất và thường chở đầy tàu.

Các loại hàng thường được chuyên chở bằng tàu chuyên như:

- Than đá
- Ngũ cốc
- Các loại quặng, dầu mỏ
- Gỗ
- Đường
- Sắt thép, xi măng

1.3.2. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu chuyên

+ Khái niệm về hợp đồng thuê tàu chuyên

Trước đây, khi việc thuê tàu chuyên chở là sự cam kết thoả thuận bằng miệng giữa người đi thuê và người cho thuê, rất dễ nảy sinh những mâu thuẫn trong quá trình thực hiện bởi lẽ việc thoả thuận bằng miệng không thể là bằng chứng đầy đủ để ràng buộc trách nhiệm của các bên. Chính vì vậy, một văn bản ghi nhận sự cam kết trong thuê tàu đã ra đời, gọi là hợp đồng thuê tàu. Cụm từ "Charter Party - Hợp đồng thuê tàu" có nguồn gốc tiếng Latinh là "Carta partita" tức là "Văn bản chia đôi". Sở dĩ có ý nghĩa như thế là vì lúc đó người ta chỉ ký hợp đồng một bản gốc rồi sau đó cắt ra làm đôi, mỗi bên giữ một nửa làm bằng chứng pháp lý.

Hợp đồng thuê tàu chuyên là một dạng của hợp đồng chuyên chở. Chúng ta có thể đưa ra khái niệm về hợp đồng thuê tàu chuyên như sau:

Hợp đồng thuê tàu chuyên là một loại hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng đường biển, trong đó người chuyên chở cam kết chuyên chở hàng hoá từ một hay nhiều cảng này và giao cho người nhận ở một hay nhiều cảng khác, còn người đi thuê tàu cam kết trả tiền cước thuê tàu đúng như hai bên đã thoả thuận trong hợp đồng.

Như vậy, hợp đồng thuê tàu chuyên là một văn bản cam kết giữa người đi thuê và người cho thuê tàu. Sự cam kết đó là kết quả của một quá trình hai bên tự do, tự nguyện thoả thuận. Do vậy hợp đồng thuê tàu chuyên là văn bản pháp lý điều chỉnh trực tiếp quyền và nghĩa vụ của người chuyên chở và người thuê chở.

Người chuyên chở (Carrier) trong hợp đồng thuê tàu có thể là chủ tàu (Shipowner) hoặc người kinh doanh chuyên chở bằng tàu thuê của người khác. Còn người đi thuê tàu có thể là người xuất khẩu hoặc là người nhập khẩu tùy thuộc điều kiện cơ sở giao hàng đã quy định trong hợp đồng mua bán ngoại thương.

Trong thực tế người đi thuê tàu và người cho thuê tàu rất ít khi giao dịch ký hợp đồng trực tiếp với nhau, mà thường thông qua các đại lý hoặc người môi giới của mình. Người đại lý và người môi giới thường là những người có chuyên môn, nghiệp vụ, rất thông thạo về thị trường thuê tàu, luật Hàng hải, tập quán của các cảng. Chính vì vậy khi người đại lý, môi giới thường được người đi thuê tàu và người cho thuê tàu uỷ thác ký kết hợp đồng chuyên chở điều này sẽ đảm bảo quyền lợi cho người uỷ thác tốt hơn.

Hợp đồng thuê tàu chuyên quy định rất rõ và cụ thể quyền lợi và nghĩa vụ của các bên ký kết bằng những điều khoản, buộc các bên phải thực hiện đúng như nội dung của nó. Nếu có bên nào thực hiện không đúng những thoả thuận đã cam kết trong hợp đồng sẽ bị coi là vi phạm hợp đồng. Khi đó đương nhiên bên vi phạm phải hoàn toàn chịu trách nhiệm đối với những hậu quả do hành động vi phạm của mình gây ra.

1.3.3. Các loại hợp đồng mẫu

+ Các mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên.

Mặc dù hợp đồng thuê tàu chuyên là kết quả của một quá trình thương lượng thoả thuận giữa hai bên rồi sau đó được ghi chép lại, song để tiết kiệm thời gian đàm phán và có cơ sở khi đàm phán, các tổ chức hàng hải quốc gia, quốc tế... đã soạn thảo các hợp đồng mẫu (Standard Charter Party) và khuyến cáo các nhà kinh doanh nên dùng các mẫu này trong thuê tàu chuyên.

Trên thế giới hiện nay có trên 60 loại hợp đồng thuê tàu chuyên mẫu và được phân chia thành 2 nhóm:

a. Mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên mang tính chất tổng hợp

Mẫu hợp đồng này thường được dùng cho việc thuê tàu chuyên chở các loại hàng bách hoá (general cargo). Phổ biến là các loại mẫu sau:

- Mẫu hợp đồng GENCON

Hợp đồng thuê tàu chuyên GENCON là hợp đồng mẫu đã được sử dụng từ nhiều năm để áp dụng cho những tàu chuyên chở hàng bách hoá do Hội đồng hàng hải quốc tế Baltic (BIMCO) soạn thảo năm 1922 và đã qua nhiều lần sửa đổi, tu chỉnh vào những năm 1974, 1976, 1994. Mục đích của việc phát hành loại hợp đồng này là cố gắng loại trừ tối đa những chỗ mập mờ, nước đôi để dẫn đến tranh chấp để bảo vệ quyền lợi các bên một cách tốt hơn.

- Mẫu hợp đồng NUVOY

Hợp đồng thuê tàu chuyên NUVOY là hợp đồng mẫu do Hội nghị đại diện các cơ quan thuê tàu và chủ tàu các nước hội đồng tương trợ kinh tế (trước đây) phát hành năm 1964.

- Mẫu hợp đồng SCANCON

Hợp đồng thuê tàu chuyên SCANCON là hợp đồng mẫu cũng do hiệp hội hàng hải quốc tế và Baltic phát hành năm 1956...

b. Mẫu hợp đồng thuê tàu chuyên mang tính chất chuyên dụng

Mẫu hợp đồng này được sử dụng khi thuê hàng hoá có khối lượng lớn như: than, quặng, xi măng, ngũ cốc, gỗ trên một luồng hàng nhất định. Có các mẫu chuyên dụng như:

- Mẫu hợp đồng NOGRAIN 89 của Hiệp hội môi giới và đại lý Mỹ dùng thuê chở ngũ cốc.

- Mẫu hợp đồng SOVCOAL của Liên Xô (cũ) phát hành năm 1962, mẫu hợp đồng POLCOAL của Ba Lan phát hành năm 1971 dùng để thuê tàu chở than và mẫu AMWELSH phát hành năm 1993 dùng để chở than.

- Mẫu hợp đồng SOVORECON của Liên Xô (cũ) phát hành năm 1950 để thuê tàu chuyên chở quặng.

- Mẫu hợp đồng CEMENCO của Mỹ phát hành năm 1922 dùng để thuê tàu chở xi măng.
- Mẫu hợp đồng CUBASUGAR của Cuba phát hành dùng để chở đường.
- Mẫu hợp đồng EXONVOY, MOBIVOY 96, SHELLVOY do Mỹ phát hành dùng để thuê tàu chở dầu.
- Mẫu hợp đồng RUSSWOOD của Liên Xô (cũ) phát hành năm 1933 dùng để thuê tàu chở gỗ từ Liên Xô đi các nước.

Trong kinh doanh hàng hải, việc tiêu chuẩn hóa và thống nhất mẫu hợp đồng thuê tàu chuyển vẫn đang tiếp tục theo hai hướng:

- + Thống nhất nội dung hợp đồng trên phạm vi thế giới.
- + Đơn giản hóa nội dung hợp đồng.

Hợp đồng thuê tàu chuyển mẫu thường rất phong phú và đa dạng, do đó tùy thuộc vào từng mặt hàng cụ thể mà người đi thuê tàu có thể chọn mẫu hợp đồng cho phù hợp. Mỗi mẫu hợp đồng đều có các điều khoản riêng. Vì vậy người thuê tàu cần phải tính toán kỹ từng điều khoản, không nên bỏ qua một điều khoản nào. Có như vậy quá trình thực hiện hợp đồng mới hạn chế được những tranh chấp phát sinh tránh được những tổn thất do sơ suất về nghiệp vụ gây ra.

1.4. Nghiệp vụ thuê tàu định hạn

1.4.1. Đặc điểm của phương thức thuê tàu định hạn

Phương thức thuê tàu định hạn có đặc điểm:

- Người thuê tàu được quyền quản lý và sử dụng con tàu trong 1 thời gian nhất định. Người thuê tàu phải tìm hàng hóa để chở và có thể phải chở nhiều chuyến trong thời gian thuê.
- Hợp đồng định hạn (Time Charter Party) là văn bản điều chỉnh mối quan hệ giữa chủ tàu và người thuê tàu.
- Hợp đồng thuê tàu định hạn là một hợp đồng thuê tài sản, được ký kết giữa chủ tàu và người thuê tàu.
- Người thuê tàu phải trả tiền thuê cho chủ tàu chứ không phải trả tiền cước (Freight). Tiền thuê tàu được tính theo ngày hoặc tháng cho toàn bộ con tàu hoặc theo một đơn vị trọng tải hay dung tích của tàu.
- Ngoài tiền thuê tàu thì người thuê tàu còn phải chịu các phí hoạt động của con tàu như: nhiên liệu, cảng phí, nước ngọt, hoa hồng môi giới...
- Chủ tàu không đóng vai trò là người chuyên chở. Khi đi chở thuê theo chuyến thì người thuê tàu sẽ đóng vai trò là người chuyên chở chứ không phải chủ tàu.
- Người thuê tàu sử dụng phương thức thuê tàu định hạn khi thị trường thuê tàu nhộn nhịp, việc thuê tàu chuyển khó khăn, giá cước có xu hướng tăng.

1.4.2. Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu định hạn

Thuê tàu định hạn có thể chia ra thành sáu bước như sau:

+ **Bước 1:** Người thuê tàu thông qua người môi giới (**Broker**) yêu cầu thuê tàu để khai thác trên vùng nào đó.

Ở bước này người thuê tàu phải cung cấp cho người môi giới tất cả các thông tin về loại tàu, kích cỡ, tiêu chuẩn kỹ thuật, hàng hóa dự kiến vận chuyển, vùng khai thác, ... để người môi giới có cơ sở tìm tàu.

+ **Bước 2:** Người môi giới chào hỏi tàu

Trên cơ sở những thông tin về tàu và vùng khai thác do người thuê tàu cung cấp, người môi giới sẽ tìm tàu, chào tàu thuê cho phù hợp với nhu cầu của người thuê tàu.

+ **Bước 3:** Người môi giới đàm phán với chủ tàu

Sau khi chào hỏi tàu, chủ tàu và người môi giới sẽ đàm phán với nhau tất cả các điều khoản của hợp đồng thuê tàu như trang bị kỹ thuật, việc sửa chữa, mức tiêu hao nhiên liệu, mức cước phí/ngày tàu, thời gian thuê, nơi giao nhận tàu, vùng khai thác, tình trạng thuyền viên,...

+ **Bước 4:** Người môi giới thông báo kết quả đàm phán với người thuê tàu:

Sau khi có kết quả đàm phán với chủ tàu, người môi giới sẽ thông báo kết quả đàm phán cho người thuê tàu để người thuê tàu biết và chuẩn bị cho việc ký kết hợp đồng thuê tàu.

+ **Bước 5:** Người thuê tàu với chủ tàu ký kết hợp đồng

Trước khi ký kết hợp đồng người thuê tàu phải rà soát lại toàn bộ các điều khoản của hợp đồng.

+ **Bước 6:** Thực hiện hợp đồng

Sau khi hợp đồng đã được ký kết, hợp đồng thuê tàu sẽ được thực hiện

1.5. Nghiệp vụ chuyên chở hàng hoá bằng container.

1.5.1. Gửi hàng nguyên container

Phương thức gửi hàng đầy (nguyên) container

Phương thức gửi hàng đầy container được sử dụng khi người gửi hàng có lượng hàng đủ chứa đầy một hay nhiều container hoặc hàng hoá có tính chất đòi hỏi phải chứa trong một container, nên thuê cả một hay nhiều container để gửi hàng.

Quy trình

- Chủ hàng đóng hàng vào container tại kho riêng hoặc tại bãi. Sau khi làm thủ tục hải quan kiểm hoá, container được niêm phong kẹp chì.

- Chủ hàng hay công ty giao nhận vận chuyển container đến bãi chứa container (C/Y) để chờ xếp lên tàu.

- Tại cảng đến, người vận tải sắp xếp và chịu chi phí vận chuyển container vào bãi chứa của mình.

- Từ bãi chứa container, người nhận hàng hoặc công ty giao nhận sắp xếp và làm thủ tục hải quan, vận chuyển về kho riêng và rút hàng

Trách nhiệm của các bên:

* Người gửi hàng (Shipper)

- Vận tải hàng từ kho hay nơi chứa hàng trong nước đến bãi chứa container của cảng gửi hàng.

- Đóng hàng vào container, kể cả chất xếp và chèn lót.

- Ghi ký mã hiệu (markings) và dấu hiệu chuyên chở.

- Niêm phong và cặp chì container theo quy chế xuất khẩu và làm thủ tục hải quan.

- Chịu mọi chi phí liên quan.

Việc đóng hàng vào container có thể thực hiện tại bãi chứa container hoặc tại kho riêng của người gửi hàng nếu có yêu cầu, nhưng người gửi hàng phải đảm bảo an toàn và chịu chi phí điều vận container đi và về bãi chứa.

* Người nhận hàng (Consignee)

- Xin giấy phép nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.

- Xuất trình B/L hợp lệ cho người vận chuyển để nhận hàng.

- Rút hàng tại bãi chứa hoặc tại kho của mình để hoàn trả container rỗng cho người chuyên chở kịp thời, tránh bị phạt.

* Người vận chuyển (Carrier)

- Chăm sóc, giữ gìn, bảo quản hàng xếp trong container kể từ khi nhận từ người gửi tại bãi chứa của cảng gửi cho đến khi giao trả hàng cho người nhận tại bãi chứa ở cảng đến.

- Xếp hàng từ bãi chứa ở cảng gửi lên tàu kể cả việc xếp hàng trên tàu.

- Dỡ hàng từ tàu xuống bãi chứa ở cảng đến.

- Giao hàng cho người nhận có vận đơn hợp pháp.

- Chịu mọi chi phí xếp dỡ container lên xuống tàu.

1.5.2. Gửi hàng lẻ

Phương thức gửi hàng lẻ

Phương thức gửi hàng lẻ được sử dụng khi người gửi hàng không đủ lượng hàng để xếp đầy một container.

Quy trình

- Người gom hàng đóng nhiều lô hàng lẻ của các chủ hàng khác nhau vào cùng một container bằng chi phí của mình.

- Người vận chuyển xếp container lên tàu.

- Tại cảng đến, đại lý giao nhận nhận container được dỡ từ tàu xuống, vận chuyển về trạm làm hàng lẻ để rút hàng.

- Các lô hàng được tách ra riêng biệt và giao cho người nhận (người NK)

Trách nhiệm của các bên:

* Người gửi hàng:

- Vận chuyển hàng từ kho hay nơi chứa hàng của mình đến trạm làm hàng lẻ của cảng gửi giao cho người gom hàng và phải chịu chi phí vận chuyển này.

- Chuyển các chứng từ cần thiết liên quan đến thương mại, vận tải, thủ tục xuất khẩu cho người gom hàng.

- Nhận vận đơn và trả cước hàng lẻ.

* Người nhận hàng:

- Xin giấy phép nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.
- Xuất trình vận đơn hợp lệ cho người nhận hàng.
- Nhanh chóng nhận hàng tại trạm CFS.

* Người vận chuyển hàng lẻ:

Có thể là người vận chuyển thực sự (effective carrier) tức hãng tàu hoặc có thể là người thuê vận chuyển hàng lẻ nhưng lại không có tàu (NVOCC: Non Vessel Operating Common Carrier).

- Người vận chuyển thực sự (hãng tàu) vận chuyển hàng lẻ với tư cách người gom hàng, ký phát vận đơn thực (Master B/L) cho người gửi hàng, xếp hàng lên tàu, chuyên chở đến cảng đích và dỡ hàng xuống cảng, giao hàng cho người nhận tại trạm CFS cảng đến.

- Người thuê vận chuyển hàng lẻ (NVOCC) thường do công ty giao nhận đảm trách với tư cách người gom hàng, là người chuyên chở theo hợp đồng vận chuyển (Contracting Carrier) chứ không phải là đại lý (agent).

Người thuê vận chuyển hàng lẻ chịu trách nhiệm suốt quá trình vận chuyển hàng từ khi nhận hàng tại cảng gửi đến khi giao trả hàng xong tại cảng đích. Vận đơn họ ký phát cho người gửi hàng có thể là vận đơn tập thể (House Bill of Lading) hoặc vận đơn do Hiệp hội những người giao nhận quốc tế soạn thảo (FIATA Bill of Lading) nếu họ là thành viên của hội này.

1.5.3. Gửi hàng kết hợp (FCL/LCL- LCL/FCL)

Phương pháp gửi hàng này là sự kết hợp của phương pháp FCL và LCL. Tùy theo điều kiện cụ thể, chủ hàng có thể thỏa thuận với người chuyên chở để áp dụng phương pháp gửi hàng kết hợp. Phương pháp gửi hàng kết hợp có thể là:

- Gửi nguyên, giao lẻ (FCL/LCL)
- Gửi lẻ, giao nguyên (LCL/FCL)

Khi giao hàng bằng phương pháp kết hợp, trách nhiệm của chủ hàng và người chuyên chở cũng có sự thay đổi phù hợp. Ví dụ: Gửi nguyên, giao lẻ (FCL/LCL) thì trách nhiệm của chủ gửi và người chuyên chở khi gửi như là phương pháp gửi nguyên nhưng khi nhận, trách nhiệm của chủ nhận và người chuyên chở như phương pháp gửi hàng lẻ.

1.5.4. Giá cước và chi phí chuyên chở hàng hoá bằng container

Trong chuyên chở hàng hóa bằng container, cước phí container được ấn định thành biểu cước như biểu cước của tàu chợ. Cước phí vận chuyển container thường bao gồm; chi phí vận tải nội địa; chi phí chuyên chở container ở chặng đường chính.; chi phí bến, bãi container ở cảng xếp, dỡ; chi phí khác...

Mức cước phí container phụ thuộc vào những yếu tố sau:

- Loại, cỡ container (lớn hay nhỏ, chuyên dụng hay không chuyên dụng).
- Loại hàng hóa xếp trong container, nghĩa là căn cứ vào cấp hạng hàng hóa.
- Mức độ sử dụng trọng tải container.
- Chiều dài và đặc điểm của tuyến đường chuyên chở.

Vận chuyển container ra đời đã nhanh chóng làm thay đổi nhiều mặt trong vận tải nội địa cũng như vận tải quốc tế. Từ điều kiện giao nhận, trang thiết bị bốc

dỡ, đến phương thức vận chuyển đều thay đổi. Để phù hợp với phương pháp vận chuyển tiên tiến này, các công ty vận tải container đã đưa ra biểu cước của mình để phục vụ khách hàng, cước container gồm 3 loại:

+ Cước vận chuyển container tính theo mặt hàng (CBR: Commodity Box Rate).

Đây là mức cước khoán gộp cho việc chuyên chở một container chứa một mặt hàng riêng biệt. Người chuyên chở căn cứ vào khả năng sử dụng trung bình của container mà tính toán để ấn định mức cước (ví dụ: 14 tấn container loại 20 feet). Với cách tính này nếu chủ hàng đóng thêm được hàng sẽ có lợi. thường chủ hàng lớn thích loại cước này còn chủ hàng nhỏ lại không thích. Đối với người chuyên chở, cách tính cước tròn container đơn giản hơn và giảm được những chi phí hành chính.

+ Cước phí container tính chung cho mọi loại hàng (FAK: Freight all kinds Rate)

Theo cách tính này, mọi mặt hàng đều phải đóng một giá cước cho cùng một chuyến container mà không cần tính đến giá trị của hàng hóa trong container. Người chuyên chở về cơ bản căn cứ vào tổng chi phí dự tính của chuyến đi chia cho số container dự tính vận chuyển. Đối với cước phí loại CBR, cước phí FAK hợp lý hơn vì đơn vị xếp, dỡ hàng và chiếm chỗ trên tàu là container. Đối với người chuyên chở áp dụng loại cước này sẽ đơn giản trong việc tính toán. Nhưng ở loại cước này lại cũng có những bất cập ở chỗ chủ hàng có hàng hóa giá trị cao hơn thì lợi, còn chủ hàng có giá trị thấp lại bất lợi.

+ Cước phí hàng chở lẻ.

Cước phí hàng chở lẻ, cũng giống như tàu chợ, loại cước này được tính theo trọng lượng, thể tích hoặc giá trị của hàng hóa đó (tùy theo sự lựa chọn của người chuyên chở), cộng với các loại dịch vụ làm hàng lẻ như phí bên bãi container (container freight station charges), phí nhồi, rút hàng ra khỏi container (Less than container load charges). Chính vì thế nên mức cước container hàng lẻ bao giờ cũng cao hơn các loại cước khác.

Tóm lại, vận chuyển hàng hóa bằng container giữ vị trí quan trọng trong hệ thống vận tải phục vụ nền kinh tế quốc dân. Đây là phương thức vận tải tiên tiến đã đang mang lại hiệu quả cao trong chuyên chở đặc biệt là vận chuyển bằng đường biển. Chính vì vậy, so với lịch sử phát triển của vận tải đường biển, vận tải container mới ra đời song tốc độ phát triển khá nhanh. Để tạo khả năng áp dụng phương thức chuyên chở hiện đại này, nhiều nước trên thế giới đã xây dựng đội tàu chuyên dụng có trọng tải lớn để chuyên chở container. Xây dựng các cảng container với các trang thiết bị xếp dỡ hiện đại, tự động hóa cùng với hệ thống kho tàng, bến bãi đầy đủ tiện nghi nhằm khai thác triệt để ưu thế của vận chuyển hàng hóa trong container bằng đường biển.

2. Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không

2.1. Đặc điểm vận tải hàng không

2.1.1. Đối tượng vận chuyển hàng không

Thời hạn trách nhiệm

Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở là điều khoản quy định trách nhiệm của người chuyên chở về mặt thời gian và không gian đối với hàng hoá. Theo công ước Vác-sa-va, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm đối với hàng hoá trong quá trình vận chuyển bằng máy bay. Vận chuyển bằng máy bay bao gồm giai đoạn mà hàng hoá nằm trong sự bảo quản của người chuyên chở hàng không ở cảng hàng không, ở trong máy bay, hoặc ở bất cứ nơi nào nếu máy bay phải hạ cánh ngoài cảng hàng không.

Vận chuyển bằng máy bay không mở rộng tới bất kỳ việc vận chuyển nào bằng đường bộ, đường biển hoặc đường sông tiến hành ngoài cảng hàng không. Tuy nhiên, nếu việc vận chuyển như vậy xảy ra trong khi thực hiện hợp đồng vận chuyển bằng máy bay nhằm mục đích lấy hàng, giao hoặc chuyên tải hàng thì thiệt hại được coi là kết quả của sự kiện xảy ra trong quá trình vận chuyển bằng máy bay.

Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

Theo công ước Vac-sa-va 1929, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về thiệt hại trong trường hợp mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hàng hoá trong quá trình vận chuyển hàng không.

Người chuyên chở cũng phải chịu trách nhiệm về thiệt hại xảy ra do chậm trong quá trình vận chuyển hàng hoá bằng máy bay.

Tuy nhiên, người chuyên chở không phải chịu trách nhiệm nếu anh ta chứng minh được rằng anh ta và đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết để tránh thiệt hại hoặc đã không thể áp dụng được những biện pháp như vậy trong khả năng của mình.

Người chuyên chở cũng không phải chịu trách nhiệm bồi thường nếu anh ta chứng minh được rằng thiệt hại xảy ra do lỗi trong việc hoa tiêu, chỉ huy hoặc vận hành máy bay hoặc trong mọi phương tiện khác mà anh ta và đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết nhưng thiệt hại vẫn xảy ra.

Như vậy theo công ước Vác-sa-va, người chuyên chở hàng không phải chịu trách nhiệm bồi thường trong hai trường hợp sau: hàng hoá bị mất mát hư hại và hàng hoá bị giao chậm trong thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở. Nhưng, theo công ước thì người chuyên chở được hưởng miễn trách nhiệm không phải bồi thường khi tổn thất của hàng hoá là do lỗi trong việc hoa tiêu, chỉ huy vận hành máy bay hoặc trong trường hợp người chuyên chở hay người thay mặt họ cố gắng hết sức trong khả năng có thể nhưng tổn thất về hàng hoá vẫn xảy ra.

Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở là điều khoản quy định số tiền lớn nhất mà người chuyên chở phải bồi thường cho một đơn vị hàng hoá trong trường hợp tính chất và trị giá không được kê khai trên vận đơn hàng không. Theo công ước Vác-sa-va 1929, trách nhiệm của người chuyên chở được giới hạn ở một khoản 250 Frãng/kg trừ phi người gửi hàng đã có tờ kê khai đặc biệt trị giá ở nơi giao hàng, vào lúc hàng hoá được giao cho người chuyên chở và một khoản phí bổ sung nếu người chuyên chở yêu cầu.

Trong trường hợp trị giá hàng hoá đã được kê khai trên vận đơn thì giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở là trị giá kê khai trên vận đơn.

Nếu trị giá hàng hoá mà người gửi hàng kê khai trên vận đơn lớn hơn giá trị thực tế của hàng hoá lúc giao hàng thì người chuyên chở chỉ phải bồi thường tới giá trị của hàng hoá lúc giao hàng nếu họ chứng minh được như vậy. Đồng Frăng nói ở đây là đồng Frăng Pháp có hàm lượng vàng là 65,5 mg vàng, độ tinh khiết 900/1000. Khoản tiền này có thể đổi ra bất kỳ đồng tiền quốc gia nào theo số tròn.

Trong trường hợp người chuyên chở cố ý gây tổn thất cho hàng hoá thì họ không được hưởng giới hạn trách nhiệm nói trên.

2.1.2. Cước hàng không

Cước hàng bách hoá

Là loại cước áp dụng cho những hàng hoá thông thường vận chuyển giữa hai sân bay mà không áp dụng bất kỳ một loại cước đặc biệt nào. Cước này cao hay thấp phụ thuộc vào trọng lượng của hàng hoá, khối lượng hàng: càng nhiều thì giá cước càng hạ.

Cước tối thiểu (Minimum Charges- M)

Là giá cước thấp nhất mà một hãng hàng không có thể vận chuyển một lô hàng, có tính đến các chi phí cố định mà hãng hàng không phải chi ra để vận chuyển.

Cước đặc biệt (Specific Commodity Rates- SCR)

Là loại cước áp dụng cho những hàng hoá đặc biệt xuất phát từ một địa điểm cụ thể đến một nơi đến cụ thể. Cước này thường thấp hơn cước hàng bách hoá và được công bố cho những hàng đặc biệt hay hàng hoá chuyên chở trên những tuyến đường đặc biệt. Mục đích của cước này là dành cho chủ hàng một giá cước cạnh tranh nhằm khuyến khích họ gửi hàng bằng máy bay để tận dụng khả năng chuyên chở của hãng hàng không.

Cước phân loại hàng (Class Rates/ Commodity Classification Rates) Cước này thường được thể hiện bằng số phần trăm của cước bách hoá hoặc một khoản phụ thêm vào cước bách hoá và được áp dụng cho một số ít mặt hàng ở trong hoặc giữa các khu vực quy định. Cước này được áp dụng khi không có cước đặc biệt cho hàng hoá nào đó. Các mặt hàng thường được áp dụng loại cước này là: Động vật sống (150% GCR); hàng giá trị cao; vàng bạc, đá quý(200% GCR); sách báo, tạp chí, catalô. sách cho người mù(50%), hải cẩu...

Cước áp dụng cho tất cả mặt hàng (Freight All Kinds- FAK)

Giá cước loại này tính theo khối lượng và áp dụng cho tất cả các mặt hàng trong một container không phân biệt đó là hàng gì. Cước này không áp dụng cho các mặt hàng như hàng dễ hư hỏng, động vật sống, hàng giá trị cao...

Cước container (Container Rates)

Nếu hàng được đóng trong container thích hợp với việc vận chuyển bằng máy bay thì hãng hàng không sẽ áp dụng một giá cước hạ hơn.

2.2. Chứng từ vận tải hàng không - khiếu nại và bồi thường

2.2.1. Chứng từ dùng trong vận tải hàng không

Chứng từ lưu khoang (Booking note):

Là chứng từ xác nhận việc đặt chỗ trên máy bay đã được chấp nhận. Mỗi hãng hàng không có mẫu chứng từ lưu khoang riêng.

Nội dung: người gửi hàng, người nhận hàng, nơi đi – nơi đến, thông tin về hàng hóa, số hiệu máy bay, ngày giờ bay,...

Bản kê khai gửi hàng của người gửi hàng (Shipper's Letter of Instruction for issued Airwaybill)

Đây là chứng từ do người gửi hàng kê khai theo mẫu của hãng hàng không vận chuyển, nhằm ủy quyền cho đại lý thay mặt mình lập vận đơn và xác định nội dung lô hàng vận chuyển được kê khai đầy đủ.

Hướng dẫn gửi hàng (Shipper instructions of despatch)

Đây là chứng từ được lập khi tiến hành kiểm tra và cân hàng tại sân bay. Mục đích là kiểm tra thực tế lô hàng có đúng với khai báo hay không và xác định trọng lượng tính cước chuyên chở.

Theo quy ước của IATA, trọng lượng tính cước (Chargeable weight) sẽ được tính theo:

+ Trọng lượng cả bì thực tế (Gross weight)

+ Thể tích (Volume)

Cách quy đổi thể tích sang trọng lượng theo thể tích (volume weight) theo IATA:

$6,000 \text{ cm}^3 = 1 \text{ kg}$

Đối với những loại hàng hóa đặc biệt: người gửi hàng phải kê khai chi tiết đặc điểm hàng hóa, cách đóng gói bảo quản theo mẫu riêng.

- Tờ khai của người gửi hàng về hàng nguy hiểm (Shipper's Declaration for Dangerous Goods)

- Giấy chứng nhận về súc vật sống (Shipper's Certification for Live animals)

- Giấy chứng nhận về vũ khí, đạn dược

Danh mục hàng hóa chuyên chở (Air cargo Manifest)

Là bản liệt kê tóm tắt tất cả các lô hàng hóa chở trên máy bay, do người vận tải lập ra. Có hai loại manifest:

- Manifest chính do hãng hàng không lập (Master AirManifest)

- Manifest của FORWARDER (House AirManifest)

Vận đơn hàng không (Airwaybill)

Là một chứng từ vận tải đường hàng không do người chuyên chở or người đại diện của họ cấp phát cho người gửi hàng sau khi hàng đã xếp lên mâm và lên máy bay

Chức năng:

+ Hợp đồng chuyên chở

+ Bảng chứng việc nhận hàng

+ Hoá đơn cước phí

+ Giấy chứng nhận bảo hiểm

+ Giấy hải quan

+ Là hướng dẫn đối với nhân viên hàng không

Các loại vận đơn hàng không:

* Vận đơn chủ và vận đơn nhà:

+ Hãng hàng không sẽ cấp vận đơn chủ (Master Airway Bill – MAWB) cho cả lô hàng cho người giao nhận hàng hóa, địa chỉ người nhận hàng là đại lý chia lẻ (Break Bull Agent).

+ Người giao nhận lập vận đơn riêng cho mình – vận đơn nhà (House Airway Bill – HAWB) cho từng lô hàng lẻ, và giao cho người gửi hàng. Loại vận đơn này do hãng hàng không cấp cho người giao nhận làm dịch vụ gom hàng (Consolidation).

Vận đơn của hãng hàng không (Airline AWB)

Vận đơn trung lập (Neutral AWB)

Nội dung vận đơn:

- Tên người gửi hàng / người nhận hàng
- Mô tả về hàng hóa chuyên chở
- Ký mã hiệu vận chuyển
- Số vận đơn
- số chuyến bay, ngày bay
- Nơi đi – nơi đến
- Hành trình yêu cầu
- Số tiền bảo hiểm khai báo
- Giá trị kê khai
- Những yêu cầu phục vụ
- Cước phí và phụ phí, cách thức thanh toán cước

Thông báo hàng đến (Notice Of Arrival):

Là chứng từ do hãng hàng không hoặc đại lý gửi cho người nhận hàng khi máy bay đến sân bay đến, nhằm giúp người nhận hàng chuẩn bị nhận hàng, lấy vận đơn và lệnh giao hàng.

Lệnh giao hàng (Delivery Order - D/O):

Là chứng từ giao hàng do hãng hàng không hoặc đại lý cấp phát cho người nhận hàng để đến sân bay nhận hàng. Là căn cứ cho người phụ trách kho bãi giao hàng cho người nhận.

2.2.2. Khiếu nại và bồi thường

Nghĩa vụ của người được bảo hiểm khi xảy ra tổn thất.

Khi phương tiện chuyên chở bị tai nạn và đe dọa đến sự an toàn cho hàng hoá của người được bảo hiểm thì người được bảo hiểm phải có trách nhiệm thông báo cho các cơ quan chức năng nơi gần nhất như cơ quan hàng hải, cơ quan bảo hiểm... để các cơ quan này có biện pháp phối hợp theo dõi, phòng bị cho tàu và hàng hoá. Nếu được thông tin hay phát hiện thấy thực tế hàng hoá bị tổn thất thì người được bảo hiểm cần làm ngay các công việc sau:

- Thông báo cho người bảo hiểm biết và nếu thấy tình hình hàng hoá tổn thất hoặc nghi ngờ có tổn thất thì cần làm giấy yêu cầu đề nghị người giám định ngay. Việc giám định hàng hoá được bảo hiểm bị tổn thất phải do người bảo hiểm tiến

hành theo đơn đề nghị của người được bảo hiểm. Nếu vụ tổn thất không được giám định viên của người bảo hiểm giám định thì sẽ không được chấp nhận bồi thường.

- Thực hiện các biện pháp đề phòng và hạn chế tổn thất. Thực ra, việc đề phòng và hạn chế tổn thất cho hàng hoá nói chung trong hợp đồng bảo hiểm là để chỉ những trường hợp hàng hoá bị rủi ro (thuộc phạm vi bảo hiểm như: cháy, nổ, mất cắp...) đe dọa tàu khi tàu chở hàng đang trên đường hành trình hoặc neo đậu tại bến cảng dọc đường.

Bảo lưu quyền khiếu nại cho người bảo hiểm tức là đơn khiếu nại ngay bên gây ra tổn thất hàng hoá và gọi là khiếu nại người thứ ba, người đứng ngoài hợp đồng bảo hiểm. Ở đây cần lưu ý nếu người thứ ba là chủ tàu, người chuyên chở hoặc chủ kho hàng đều có quy định riêng về thời gian cho phép khiếu nại theo luật trong nước, luật quốc tế hay các văn bản dưới luật.

Việc bảo vệ tài sản trước những tình huống có nguy cơ thuộc phạm vi trách nhiệm của hợp đồng bảo hiểm đều đòi hỏi sự nỗ lực của cả hai bên và khi đó chưa cần xét đến biện pháp giải quyết bồi thường của người bảo hiểm. Xuất phát từ những đặc điểm này, người bảo hiểm có quy định việc người bảo hiểm tham gia vào các biện pháp cứu hộ và bảo vệ hàng hoá đều không thể coi là dấu hiệu của sự khước từ hay chấp nhận việc từ bỏ hàng hoá.

Thủ tục khiếu nại đòi bồi thường.

Khiếu nại là sự thỉnh cầu hay yêu cầu người bảo hiểm bồi thường trên cơ sở những chứng cứ do người được bảo hiểm đưa ra. Hồ sơ khiếu nại để đòi người bảo hiểm bồi thường gồm nhiều loại giấy tờ khác nhau những phải chứng minh được:

- Người khiếu nại có lợi ích bảo hiểm;
- Hàng hoá đã được bảo hiểm;
- Tổn thất thuộc một rủi ro được bảo hiểm;
- Mức độ tổn thất;
- Thực hiện nguyên tắc thế quyền để người bảo hiểm có thể đòi được người

thứ ba bồi thường.

Hồ sơ khiếu nại đòi bồi thường phải bao gồm các loại giấy tờ sau đây:

- 1- Đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm (bản gốc)
- 2- Vận đơn đường biển (bản gốc) và hợp đồng thuê tàu (nếu có)
- 3- Hoá đơn thương mại
- 4- Hoá đơn về các chi phí khác (nếu có)
- 5- Giấy chứng nhận trọng lượng, số lượng
- 6- Biên bản kết toán nhận hàng với tàu
- 7- Phiếu đóng gói
- 8- Văn bản, giấy tờ liên quan tới việc đòi người thứ ba bồi thường và trả lời (nếu có)
- 9- Kháng nghị hàng hải hoặc nhật ký hàng hải
- 10- Thư khiếu nại có ghi rõ số tiền yêu cầu bồi thường
- 11- Biên bản bất thường về hàng hoá vận chuyển
- 12- Biên bản giám định.

Sau khi kiểm tra chứng từ và thanh toán bồi thường, mọi khoản khiếu nại và quyền khiếu nại của người được bảo hiểm đối với người thứ ba đều được chuyển cho người bảo hiểm mà giới hạn là số tiền đã bồi thường. Người được bảo hiểm muốn khiếu nại tổn thất toàn bộ ước tính cho hàng hoá được bảo hiểm, phải gửi thông báo từ bỏ hàng cho người bảo hiểm. Thông báo phải đưa ra không chậm trễ, với mục đích để cho người bảo hiểm có cơ hội giảm thiểu hay ngăn ngừa tổn thất (như bán hàng dọc đường). Thông báo từ bỏ hàng phải làm thành văn bản và trong mọi trường hợp phải cho biết ý định của người được bảo hiểm là từ bỏ không điều kiện mọi quyền lợi về hàng hoá được bảo hiểm cho người bảo hiểm. Nếu người bảo hiểm chấp nhận thông báo từ bỏ hàng nghĩa là người bảo hiểm chấp nhận trách nhiệm bồi thường như bồi thường tổn thất toàn bộ thực tế và có quyền sở hữu phần còn lại của hàng hoá. Việc từ bỏ hàng không được thay đổi sau khi người bảo hiểm chấp nhận thông báo từ bỏ hàng. Tuy nhiên, trước khi người bảo hiểm chấp nhận thông báo từ bỏ hàng, người được bảo hiểm phải có những biện pháp tích cực nhằm ngăn ngừa và hạn chế tổn thất. Nếu người bảo hiểm không chấp nhận từ bỏ hàng, các quyền lợi của người được bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm vẫn không thay đổi.

Thời hạn khiếu nại với người bảo hiểm là hai năm kể từ ngày có tổn thất hoặc phát hiện tổn thất. Tuy nhiên, bộ hồ sơ khiếu nại phải gửi đến công ty bảo hiểm trong vòng 9 tháng kể từ khi có tổn thất để người bảo hiểm còn thực hiện quyền truy đòi các bên có liên quan đến vụ tổn thất.

2.3. Trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hoá theo luật hàng không dân dụng Việt nam

2.3.1. Trách nhiệm của người chuyên chở

Giới hạn trách nhiệm (GHTN) của người chuyên chở được quy định trong các nguồn luật quốc tế điều chỉnh vận đơn đường biển và Luật Hàng hải của các quốc gia, đều chia ra hai trường hợp cụ thể.

a. Trách nhiệm của người chuyên chở hàng không theo công ước Vác-sa-va 1929

Khi nói tới trách nhiệm của người chuyên chở hàng không, công ước Vác-sa-va 1929 đề cập tới 3 nội dung: thời hạn trách nhiệm, cơ sở trách nhiệm, giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở.

Thời hạn trách nhiệm

Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở là điều khoản quy định trách nhiệm của người chuyên chở về mặt thời gian và không gian đối với hàng hoá.

Theo công ước Vác-sa-va, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm đối với hàng hoá trong quá trình vận chuyển bằng máy bay. Vận chuyển bằng máy bay bao gồm giai đoạn mà hàng hoá nằm trong sự bảo quản của người chuyên chở hàng không ở cảng hàng không, ở trong máy bay, hoặc ở bất cứ nơi nào nếu máy bay phải hạ cánh ngoài cảng hàng không.

Vận chuyển bằng máy bay không mở rộng tới bất kỳ việc vận chuyển nào bằng đường bộ, đường biển hoặc đường sông tiến hành ngoài cảng hàng không.

Tuy nhiên, nếu việc vận chuyển như vậy xảy ra trong khi thực hiện hợp đồng vận chuyển bằng máy bay nhằm mục đích lấy hàng, giao hoặc chuyển tải hàng thì thiệt hại được coi là kết quả của sự kiện xảy ra trong quá trình vận chuyển bằng máy bay.

Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

Theo công ước Vac-sa-va 1929, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về thiệt hại trong trường hợp mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hàng hoá trong quá trình vận chuyển hàng không.

Người chuyên chở cũng phải chịu trách nhiệm về thiệt hại xảy ra do chậm trong quá trình vận chuyển hàng hoá bằng máy bay.

Tuy nhiên, người chuyên chở không phải chịu trách nhiệm nếu anh ta chứng minh được rằng anh ta và đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết để tránh thiệt hại hoặc đã không thể áp dụng được những biện pháp như vậy trong khả năng của mình.

Người chuyên chở cũng không phải chịu trách nhiệm bồi thường nếu anh ta chứng minh được rằng thiệt hại xảy ra do lỗi trong việc hoa tiêu, chỉ huy hoặc vận hành máy bay hoặc trong mọi phương tiện khác mà anh ta và đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết nhưng thiệt hại vẫn xảy ra.

Như vậy theo công ước Vác-sa-va, người chuyên chở hàng không phải chịu trách nhiệm bồi thường trong hai trường hợp sau: hàng hoá bị mất mát hư hại và hàng hoá bị giao chậm trong thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở.

Nhưng, theo công ước thì người chuyên chở được hưởng miễn trách nhiệm không phải bồi thường khi tổn thất của hàng hoá là do lỗi trong việc hoa tiêu, chỉ huy vận hành máy bay hoặc trong trường hợp người chuyên chở hay người thay mặt họ cố gắng hết sức trong khả năng có thể nhưng tổn thất về hàng hoá vẫn xảy ra.

Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở là điều khoản quy định số tiền lớn nhất mà người chuyên chở phải bồi thường cho một đơn vị hàng hoá trong trường hợp tính chất và trị giá không được kê khai trên vận đơn hàng không.

Theo công ước Vác-sa-va 1929, trách nhiệm của người chuyên chở được giới hạn ở một khoản 250 Frãng/kg trừ phi người gửi hàng đã có tờ kê khai đặc biệt trị giá ở nơi giao hàng, vào lúc hàng hoá được giao cho người chuyên chở và một khoản phí bổ sung nếu người chuyên chở yêu cầu.

Trong trường hợp trị giá hàng hoá đã được kê khai trên vận đơn thì giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở là trị giá kê khai trên vận đơn.

Nếu trị giá hàng hoá mà người gửi hàng kê khai trên vận đơn lớn hơn giá trị thực tế của hàng hoá lúc giao hàng thì người chuyên chở chỉ phải bồi thường tới giá trị của hàng hoá lúc giao hàng nếu họ chứng minh được như vậy.

Đồng Frãng nói ở đây là đồng Frãng Pháp có hàm lượng vàng là 65,5 mg vàng, độ tinh khiết 900/1000. Khoản tiền này có thể đổi ra bất kỳ đồng tiền quốc gia nào theo số tròn.

Trong trường hợp người chuyên chở cố ý gây tổn thất cho hàng hoá thì họ không được hưởng giới hạn trách nhiệm nói trên.

b. Những sửa đổi, bổ sung Công ước Vác-sa-va về trách nhiệm của người chuyên chở

Theo nghị định thư Hague 1955 thì người chuyên chở không được miễn trách đối với những tổn thất về hàng hoá do lỗi trong việc hoa tiêu, chỉ huy và điều hành máy bay.

Nhưng theo Hague thì người chuyên chở được miễn trách nhiệm khi mất mát, hư hại hàng hoá là do kết quả của nội tỳ, ẩn tỳ và phẩm chất của hàng hoá chuyên chở (Mục XII, nghị định thư Hague).

Công ước Guadalazara 1961 đã đề cập đến trách nhiệm của người chuyên chở theo hợp đồng và người chuyên chở thực sự mà Công ước Vác-sa-va chưa đề cập tới.

Theo Công ước Guadalazara thì người chuyên chở theo hợp đồng là người ký một hợp đồng vận chuyển được điều chỉnh bằng Công ước Vác-sa-va 1929 với người gửi hàng hay với người thay mặt người gửi hàng (mục I, khoản b).

Người chuyên chở thực sự là một người khác, không phải là người chuyên chở theo hợp đồng, thực hiện toàn bộ hay một phần hợp đồng vận chuyển (mục I khoản c).

Công ước Guadalazara quy định rằng, cả người chuyên chở thực sự và người chuyên chở theo hợp đồng đều phải chịu trách nhiệm thực hiện hợp đồng. Nhưng khi bao gồm cả vận chuyển kế tiếp thì người chuyên chở theo hợp đồng có trách nhiệm đối với toàn bộ quá trình vận tải, người chuyên chở thực sự chỉ có trách nhiệm đối với phần thực hiện của anh ta.

Khi khiếu nại, người nhận hàng có thể lựa chọn khiếu nại từng người chuyên chở thực sự hoặc khiếu nại người chuyên chở theo hợp đồng.

Nghị định thư Guatemala 1971 đã quy định chi tiết hơn cách tính trọng lượng hàng hoá để xét bồi thường.

Theo nghị định thư Guatemala, trong trường hợp hàng hoá bị mất mát, hư hại hoặc giao chậm một phần thì trọng lượng được xem xét để tính số tiền mà người chuyên chở phải chịu trách nhiệm bồi thường là trọng lượng của một hay nhiều kiện bị tổn thất.

Nhưng nếu phần hàng hoá bị mất mát, hư hại hay giao chậm lại ảnh hưởng đến giá trị của kiện khác ghi trong cùng một vận đơn hàng không thì toàn bộ trọng lượng của một kiện hay nhiều kiện khác ấy cùng được xem xét và giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở (mục VIII, khoản 2b). Điều này không được quy định trong Công ước Vác-sa-va cũng như nghị định thư và công ước trước nghị định thư Guatemala.

Các nghị định thư Montreal 1975, số 1,2,3,4 quy định một số điểm khác sau đây:

Giới hạn trách nhiệm được thể hiện bằng đồng SDR chứ không phải đồng Franc như công ước Vác-sa-va 1929. Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở theo nghị định thư số 1 đối với hàng hoá là 17SDR/kg.

Với những nước không phải thành viên của Quỹ tiền tệ quốc tế thì có thể đổi đồng SDR ra tiền tệ quốc gia khi bồi thường. Nếu luật quốc gia không cho phép như vậy thì có thể sử dụng giới hạn trách nhiệm là 250 Făng vàng/kg như đã nói ở trên.

Tăng thêm những miễn trách sau đây cho người chuyên chở hàng không khi hàng hoá mất mát, hư hại do:

Thiếu sót trong đóng gói hàng hoá do người chuyên chở, người phục vụ hay người đại lý của họ thực hiện.

Hành động chiến tranh hoặc xung đột vũ trang.

Hành động do chính quyền nhân dân thực hiện có liên quan đến xuất nhập khẩu quá cảnh.

2.3.2. Trách nhiệm yêu cầu lập và cấp vận đơn

Khi thanh toán bằng L/C cho những lô hàng vận chuyển bằng đường biển bao giờ ngân hàng và các bên liên quan cũng yêu cầu vận đơn phải là vận đơn hoàn hảo (Clean B/L) và đồng thời vận đơn hoàn hảo đó cũng phải là vận đơn hàng đã xếp lên tàu (Shipped on Board B/L).

Trong vận chuyển hàng bằng container thường hãng tàu chỉ cấp loại vận đơn nhận để xếp lên tàu (Received for Shipment B/L) hay nhận để chở (Received for Carriage or Taken in Charge). Ở những vận đơn này ngày cấp vận đơn chưa phải là ngày giao hàng theo hợp đồng mua bán vì vào ngày ký vận đơn hàng đang nằm đầu đó trong kho bãi của người vận chuyển (thông thường là đang ở trong CY hoặc ICD), chứ chưa xếp lên tàu, muốn thỏa mãn yêu cầu ngày cấp vận đơn sẽ trở thành ngày giao hàng như quy định trong L/C và hợp đồng mua bán thì sau khi hàng hóa đã thực sự xếp lên tàu người vận chuyển phải đề thêm dòng chữ “Đã xếp lên tàu ngày...tháng... năm...: shipped (or laden) on board date...” và ký đóng dấu vào dòng chữ này, từ đó nó sẽ trở thành vận đơn hàng đã xếp lên tàu và có thể thanh toán được theo quy định trong L/C và hợp đồng mua bán.

Ngược lại, đối với vận đơn cấp theo hợp đồng vận chuyển theo chuyên (C/P Bill of Lading) thông thường người ta đã in sẵn trên vận đơn câu: “ hàng đã được xếp lên tàu trong tình trạng và điều kiện bên ngoài có vẻ tốt: Shipped at the port of loading in apparent good order and condition”. Bản thân dòng chữ in sẵn này đủ để đáp ứng yêu cầu “shipped on board” quy định trong L/C và ngày cấp vận đơn cũng chính là ngày giao hàng theo hợp đồng mua bán, người vận chuyển hay thuyền trưởng không có nghĩa vụ phải ghi thêm dòng chữ “shipped on board ” cùng ngày tháng xếp hàng lên tàu trên bề mặt vận đơn nữa.

Hai cách thể hiện ngày giao hàng như đã nói trên cũng được nói rõ trong Điều 22-ii của UCP 600 (áp dụng từ 1-7-2007) như sau:

“Một vận đơn đường biển, dù được gọi thế nào, phải chỉ rõ hàng hóa đã được xếp lên một con tàu chỉ định tại cảng giao hàng quy định trong tín dụng, bằng:

- Cụm từ in sẵn, hoặc

- Một ghi chú là hàng đã được xếp lên tàu, có ghi ngày xếp hàng lên tàu.

Ngày phát hành vận đơn sẽ được coi như là ngày giao hàng, trừ khi trên vận đơn có ghi chú hàng đã xếp trên tàu có ghi ngày giao hàng, trong trường hợp này,

ngày đã ghi trong ghi chú xếp hàng sẽ được coi là ngày giao hàng. “Trong quy định này của UCP 600 “cụm từ in sẵn” có nghĩa là cụm từ trong vận đơn cấp theo hợp đồng thuê tàu, còn cụm từ “một ghi chú là hàng đã xếp lên tàu” có nghĩa là cụm từ trong vận đơn vận chuyển container. Trong UCP 500 (áp dụng trước ngày 30/6/2007) vấn đề này được quy định tại Điều 23.

Trong thực tiễn không ít vận đơn cấp theo hợp đồng vận chuyển theo chuyên trên bề mặt vẫn ghi thêm dòng chữ “shipped on board ” cùng với ngày xếp hàng. Cũng có lúc người vận chuyển hoặc thuyền trưởng chỉ ghi mỗi dòng chữ “đã xếp lên tàu” mà tiếp sau dòng chữ này không đề ngày tháng. Đây là một việc làm tự nguyện của người vận chuyển chứ không phải là một nghĩa vụ, nghĩa là có cũng được mà không có cũng chẳng sao. Điều này cũng đồng nghĩa là một vận đơn cấp theo hợp đồng vận chuyển theo chuyên nếu không ghi thêm dòng chữ trên vẫn hoàn toàn đáp ứng yêu cầu “shipped on board date...” của UCP trong việc thanh toán bằng phương thức L/C. Khi gặp phải một vận đơn của hợp đồng thuê chở theo chuyên chỉ ghi dòng chữ “shipped on board” mà không đề ngày tháng tiếp theo thì cũng đừng vội bắt lỗi là vận đơn đó không hợp cách, không tuân thủ quy định trong UCP do đó không thanh toán được..

2.3.3. Trách nhiệm giao hàng

Người giao nhận chịu trách nhiệm đối với hành vi và sơ suất của mình cũng như người mà mình thuê.

Người giao nhận phải chịu trách nhiệm đối với những mất mát, hư hỏng của hàng hoá và chậm giao hàng: đây là trách nhiệm lớn nhất của người giao nhận khi đóng vai trò là người chuyên chở. Khi đóng vai trò người chuyên chở, người giao nhận có thể đóng vai trò là người thầu chuyên chở hay người chuyên chở thực tế. Dù trong trường hợp nào thì người giao nhận cũng phải chịu trách nhiệm về hàng hoá từ nơi nhận hàng để chở đến nơi giao hàng mà quá trình này có thể gồm nhiều phương thức vận tải khác nhau.

Trách nhiệm của người chuyên chở gồm ba nội dung cơ bản:

- Cơ sở trách nhiệm (Basic of Liability)
- Thời hạn trách nhiệm (Period of Responsibility)
- Giới hạn trách nhiệm (Limits of Liability)

Trách nhiệm của người giao nhận khi đóng vai trò là người chuyên chở đường biển

Trách nhiệm của người chuyên chở đường biển đối với hàng hoá được quy định trong các Công ước quốc tế và các Nghị định thư sửa đổi, bổ sung. Hiện nay có ba quy tắc song song tồn tại đồng thời có hiệu lực là: Quy tắc Hague (Hague Rules); Quy tắc Hague - Visby (Hague-Visby Rules) và Quy tắc Hamburg (Hamburg Rules).

Trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hoá theo ba Quy tắc trên là khác nhau và tăng dần từ Quy tắc Hague đến Quy tắc Hamburg.

* Cơ sở trách nhiệm:

Theo các Quy tắc Hague và Quy tắc Hague - Visby [2] thì người chuyên chở có ba trách nhiệm cơ bản là:

- Trước và vào lúc bắt đầu hành trình người chuyên chở phải cần mẫn một cách hợp lý để đảm bảo cho tàu có đủ khả năng đi biển;
- Tiến hành một cách cẩn thận và thích hợp việc chất xếp, di chuyển, bảo quản hàng hoá và dỡ hàng;
- Cấp vận đơn (B/L).

Theo Quy tắc Hamburg, người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về mất mát hư hỏng của hàng hoá và chậm giao hàng nếu có sự cố gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra khi hàng hoá còn thuộc trách nhiệm của người chuyên chở trừ khi người chuyên chở chứng minh được rằng anh ta đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết, hợp lý để ngăn ngừa sự cố xảy ra và hậu quả của nó.

Trách nhiệm của người chuyên chở dựa trên nguyên tắc "Lỗi hoặc sơ suất suy đoán" có nghĩa là khi có tổn thất thì suy đoán rằng người chuyên chở có lỗi, muốn thoát lỗi người chuyên chở phải chứng minh là mình không có lỗi.

* Thời hạn trách nhiệm của người chuyên chở:

Cả hai Quy tắc Hague và Hague-Visby đều quy định: Người chuyên chở chịu trách nhiệm về hàng hoá kể từ khi hàng được xếp lên tàu ở cảng đi cho đến khi hàng được dỡ khỏi tàu tại cảng đến. Tổn thất của hàng hoá trước khi hàng xếp lên tàu và sau khi hàng dỡ khỏi tàu sẽ không được người chuyên chở bồi thường.

Quy tắc Hamburg quy định thời hạn trách nhiệm rộng hơn, chủ yếu là thời gian trước khi xếp hàng lên tàu và thời gian sau khi dỡ hàng khỏi tàu. Cụ thể, người chuyên chở chịu trách nhiệm kể từ khi anh ta nhận hàng từ người gửi hàng hoặc từ người thứ ba khác có thẩm quyền tại cảng xếp hàng tiếp tục trong suốt quá trình chuyên chở cho đến khi anh ta giao hàng cho người nhận hàng hoặc đại diện người nhận hàng tại cảng dỡ.

* Giới hạn trách nhiệm:

- Theo Quy tắc Hague thì người chuyên chở không chịu trách nhiệm về hư hỏng, mất mát của hàng hoá vượt quá 100 bảng Anh (GBP) cho một kiện hàng hay đơn vị đóng hàng trừ khi tính chất và trị giá hàng hoá được người gửi hàng khai trước khi xếp hàng và đã nêu trong vận đơn.

- Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở quy định trong Quy tắc Hague-Visby ở mức tiền cao hơn là 30 Fr cho một kg trọng lượng hàng hoá cả bì (tương đương 2SDR - Special Drawing Rights) hoặc 10.000 Fr cho một kiện hoặc một đơn vị (tương đương với 666.67SDR).

- Theo Quy tắc Hamburg thì giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở đã tăng lên rất nhiều so với hai Quy tắc trên: 835 SDR cho một kiện hay đơn vị chuyên chở hoặc 2,5 SDR cho một kg hàng hoá cả bì bị mất. Đối với các nước không phải là thành viên của IMF hoặc những nước mà luật lệ cấm sử dụng đồng SDR thì có thể tuyên bố tính giới hạn trách nhiệm theo đơn vị tiền tệ (monetary unit - mu) với mức tương ứng là 12.500 mu/kiện hay đơn vị hoặc 37,5 mu/kg hàng hoá cả bì bị mất mát, hư hỏng.[2]

2.4. Các tổ chức hàng không quốc tế

Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế (ICAO)
Định nghĩa

Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế trong tiếng Anh là International Civil Aviation Organization, viết tắt là ICAO.

Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế là một cơ quan đặc biệt của Liên Hiệp Quốc có nhiệm vụ quản lý hoạt động hàng không của các nước thành viên.

Cơ quan này được thành lập trên cơ sở Công ước về hàng không dân dụng quốc tế được thông qua năm 1944 tại Chicago. Thành viên của ICAO hiện nay bao gồm 187 nước thế giới. Việt Nam là thành viên của ICAO từ năm 1980.

ICAO có trụ sở tại Montréal và các văn phòng tại Paris, Dakar, Cairo, Bangkok, Lima, Mexico.

Mục tiêu

- Mục tiêu của ICAO là xây dựng các nguyên tắc, tiêu chuẩn kỹ thuật và kế hoạch hóa vận tải hàng không để đảm bảo an toàn hàng không dân dụng quốc tế, khuyến khích phát triển các tuyến đường hàng không, sân bay, các công trình và phương tiện hàng không dân dụng...

Mục đích của ICAO

- Bảo đảm an toàn và phát triển có trật tự ngành hàng không dân dụng quốc tế trên toàn cầu.

- Khuyến khích các kỹ thuật thiết kế và khai thác tàu bay nhằm mục đích hòa bình.

- Khuyến khích phát triển các đường hàng không, cảng hàng không và các phương tiện bảo đảm không lưu cho ngành hàng không dân dụng quốc tế.

- Đáp ứng nhu cầu của nhân dân thế giới về vận tải hàng không một cách an toàn, hiệu quả.

- Tránh lãng phí tiền của gây ra bởi sự cạnh tranh không hợp lý.

- Bảo đảm sự tôn trọng hoàn toàn các quyền của các quốc gia thành viên và bảo đảm cho các quốc gia thành viên một cơ hội như nhau trong khai thác hàng không.

- Tránh sự phân biệt đối xử.

- Tăng cường an toàn bay trong giao lưu hàng không.

- Đẩy mạnh sự phát triển chung của ngành hàng không quốc tế trong mọi khía cạnh.

3. Vận tải hàng hóa bằng đường bộ và đường sắt

3.1. Vận tải hàng hoá bằng đường bộ.

3.1.1. Ký kết và thực hiện hợp đồng vận tải

hàng xuống tàu), người thuê chở cũng nên theo dõi hành trình của con tàu trên biển, vì đây là một hành trình thường là dài ngày và chứa đựng nhiều rủi ro, thường xuyên liên hệ với I/ Đối với hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng tàu chợ:

Trong chuyên chở hàng hoá bằng tàu chợ, bằng chứng của hợp đồng là vận đơn. Vận đơn do các hãng tàu phát hành, nên việc sửa đổi các điều kiện cho có lợi cho người thuê chở là điều không tưởng. Người thuê chở chỉ còn cách duy nhất để bảo vệ mình, đó là lựa chọn các hãng tàu tốt có giá vận chuyển hợp lý, tìm hiểu các bảng lịch trình chạy tàu của các hãng, xem có chuyển tải không. Nếu tuyến đường của mình gửi hàng, có hãng đi thẳng thì nên chọn đi thẳng, nhằm giảm thiểu rủi ro cho hàng hóa.

Trước khi gửi booking note, cần phải xin một vận đơn về nghiên cứu trước, tránh trường hợp khi xảy ra thiệt hại, tranh chấp, mở vận đơn ra mới thấy quá nhiều điều miễn trách cho người chuyên chở, thì đã quá muộn, không làm được gì nữa.

Khi điền các thông số vào booking note cần phải ghi rõ tính chất của hàng hoá. Người chuyên chở căn cứ vào các thông số đó để thu xếp giao container rộng phù hợp. Người gửi hàng phải đặc biệt lưu ý điều này đối với hàng nguy hiểm, hàng cần nhiệt độ bảo quản thấp, hàng hoá có tính chất ăn mòn.

Người chuyên chở căn cứ vào những khai báo trong booking note, để hỏi cảng đến xem có hạn chế gì không, quyết định có nhận chuyên chở hay không. Người gửi hàng phải thông báo rõ ràng các thông tin về hàng hoá, nếu thiếu có thể gây hỏng hàng (như trường hợp container chở chuối, nhiệt độ chỉ cần +5 độ C mà người chuyên chở không được thông báo rõ ràng, đã cho chạy xuống -18 độ C đã làm hỏng toàn bộ hàng). Đối với hàng hoá nguy hiểm, cần phải cách ly với các hàng khác đi cùng chuyến (Pháo hoa rất dễ cháy nổ, phải có quy trình và khu vực bảo quản riêng).

Số lượng container phải chính xác, để người chuyên chở thu xếp chỗ, trọng lượng để người chuyên chở tính toán khối lượng nhận hàng.

Tên cảng đến cũng cần phải chính xác, vì nếu người chuyên chở đã xếp xuống tàu, mới phát hiện ra thì tiền bốc xếp lại rất tốn kém. Nếu vận đơn được cấp sai tên cảng đến so với L/C đã mở thì việc thanh toán sẽ gặp nhiều khó khăn.

II / Các lưu ý đối với hợp đồng chuyên chở hàng hoá bằng tàu chuyên:

Hợp đồng thuê tàu chuyên điều chỉnh mối quan hệ giữa người thuê tàu với người chuyên chở/chủ tàu. Nhưng do có những ràng buộc chặt chẽ giữa người gửi hàng và người nhận hàng bởi hợp đồng mua bán, cho nên dù ít hay nhiều, trực tiếp hay gián tiếp, hợp đồng thuê tàu cũng quan tâm cả đến quyền lợi của người gửi hàng nếu người thuê tàu là người nhận hàng, người nhận hàng nếu người thuê tàu là gửi hàng. Cùng với một hành trình vận chuyển dài trên biển đầy rẫy rủi ro, bất ngờ rình rập, không một ai từ người chuyên chở, người thuê tàu đến người nhận hàng dám khẳng định chắc chắn một điều gì, một bất chắc gì không xảy ra.

Mặt khác, hợp đồng thuê tàu, văn bản pháp lý điều chỉnh mối quan hệ giữa các bên cũng không thể bao quát được tất cả các vấn đề phát sinh, dù có vẻ hoàn thiện như các hợp đồng mẫu, cũng không tránh khỏi các tranh chấp. Do đó, với tư cách người đi thuê tàu chúng ta cố gắng hạn chế điều đó, thông qua việc tìm hiểu, nghiên cứu kỹ lưỡng thị trường thuê tàu, các điều khoản của hợp đồng khi ký hợp đồng thuê tàu.

1. Khi tiến hành đàm phán ký kết hợp đồng thuê tàu

Việc đầu tiên và cũng rất quan trọng là người thuê tàu phải tìm hiểu tình hình cung, cầu trên thị trường thuê tàu. Vận tải cũng là một sản phẩm hàng hoá (Dịch vụ), nên nó chịu ảnh hưởng của quy luật cung cầu từ đó ảnh hưởng đến giá cả cước thuê tàu. Cước vận tải hàng hoá đường biển thường bị ảnh hưởng bởi các yếu tố:

+ Khối lượng hàng hoá trao đổi: Nếu khối lượng hàng hoá trao đổi tăng thì kéo theo giá cước vận tải tăng theo.

+ Tuyến đường chuyên chở, những tuyến đường khó khăn, nhiều rủi ro như Tây phi (nội chiến liên miên), Irắc (đang có chiến tranh) ít tàu đi đến thì giá cước cao.

+ Mùa cũng là một yếu tố ảnh hưởng đến giá cước, ví dụ: Mùa đông ở vùng biển Trung hoa (Đông hải) và nam Trung hoa (bắc Việt nam) có gió mùa rất mạnh, mùa hè vùng Tây nam Việt nam có gió chướng, làm cho việc vận hành tàu biển gặp nhiều khó khăn, tiêu tốn nhiều nhiên liệu hơn, những con tàu yếu không thể đi được, nên sẽ xảy ra tình trạng thiếu tàu dẫn đến giá cước tăng.

+ Giá nhiên liệu chạy tàu cũng ảnh hưởng đến giá cước, giá nhiên liệu lên, xuống phụ thuộc vào nhiều yếu tố chính trị, xã hội (kinh tế tăng trưởng nhu cầu nhiên liệu tăng, giá tăng và ngược lại), chiến tranh hoà bình, cũng như thời tiết (giá lạnh làm cho giá nhiên liệu tăng và ngược lại)....

+ Số lượng tàu buôn tham gia vào thị trường chuyên chở cũng ảnh hưởng đến giá cước vận chuyển.

Việc nghiên cứu kỹ lưỡng thị trường thuê tàu, giúp cho người thuê tàu tìm được mức cước phù hợp, tránh bị buộc phải thuê với mức cước cao.

Hơn nữa, người thuê tàu cũng cần phải quan tâm đến tình hình kinh doanh, uy tín của các hãng tàu mình định thuê để đảm bảo, hàng hoá đến được cảng đích an toàn. Đây là điều ai cũng biết, song không phải ai cũng làm việc xác định tư cách pháp nhân và khả năng tài chính của các hãng tàu, nhất là các hãng đi thuê tàu lại để kinh doanh vận tải, (Tại các nước Tư bản chỉ cần 100 USD là đã có thể thành lập được một công ty TNHH). Cho nên thỉnh thoảng ta lại nghe thấy trên báo chí loan tin, một con tàu nào đó biến mất, mang theo một lượng hàng hoá lớn, hoặc một con tàu bị bắt giữ để gán nợ, làm cho chủ hàng thiệt hại nặng nề bởi thuê phải, một con tàu “ ma” hoặc một hãng tàu sắp phá sản.

Để thực hiện việc xác minh này không khó, ta chỉ cần dành thời gian điện hỏi các đại diện thương mại Việt nam ở nước mà chủ tàu có trụ sở chính. Nếu là một công ty có thật và đang hoạt động thì sẽ có tên trong các danh bạ công ty của nước đó ban hành, khả năng tài chính thì cũng có thể có ở trong đó nếu luật pháp nước đó quy định vốn pháp định.

Hoặc một cách đơn giản hơn, là sử dụng dịch vụ của các nhà môi giới thuê tàu chuyên nghiệp, (ở Việt nam có các công ty nổi tiếng kinh nghiệm như Vietfracht, Vitranchart....), các công ty này có quan hệ rộng, có khả năng thuê tàu đúng giá thị trường và đảm bảo về tư cách pháp lý của người chuyên chở. Tuy nhiên, họ cũng không chịu trách nhiệm về khả năng tài chính của các bên. Hãy hỏi các bạn hàng của mình, các đại diện thương mại của quốc gia mà công ty đóng trụ

sở chính, người ta sẵn sàng giúp đỡ bạn, cuối cùng hãy mua bảo hiểm cho những rủi ro có thể xảy ra, sau khi loại trừ các yếu tố có thể và thực hiện câu nói của người xưa là “ Buôn có bạn bán có phường” hãy thuê tàu của các khách hàng quen. Đối với các khách hàng lạ, hãy thật thận trọng trước lời đề nghị quá hời.

Thông thường, các công ty vận tải biển lớn, có uy tín thường có giá cước cao. Đây là vấn đề mà người thuê tàu cũng cần cân nhắc kỹ lưỡng, để làm sao có thể giảm giá hàng (Nếu là người bán CIF, C&F), hoặc giảm chi phí vận tải nếu là người mua FOB và cũng làm sao đảm bảo an toàn cho lô hàng.

Người thuê tàu cũng không cần thiết phải thuê tàu trẻ, cho những lô hàng trị giá không cao, vì tàu này giá cước rất cao. Việc quan trọng là, phải kiểm tra được các chứng từ liên quan đến con tàu, như giấy chứng nhận cấp hạng tàu do cơ quan đăng kiểm cấp, giấy chứng nhận khả năng đi biển của tàu, hồ sơ bảo hiểm ... Quan trọng hơn là cơ quan đăng kiểm đó có uy tín hay không, hãy lựa chọn các hãng đăng kiểm của Anh, Nhật bản, Mỹ, Đức ..., vì tại các nước đang phát triển tình trạng hối lộ cơ quan đăng kiểm, để lấy các giấy tờ là có thật và tương đối phổ biến.

Việc chọn thuê một con tàu phù hợp với lô hàng của mình là vô cùng quan trọng nó sẽ đảm bảo cho hàng hoá của người thuê được an toàn trên đường vận chuyển và xếp dỡ hai đầu bến. Trong bài viết “Hai vụ kiện ở hai thế kỷ: Quan điểm của các trọng tài vẫn tương đồng” Trên tạp chí Kinh tế đối ngoại số 2/2003 của luật sư Võ Nhật Thăng có đề cập đến vấn đề này. Trong bài viết này tác giả đề cập đến tính phù hợp của con tàu đối với hàng. Cụ thể sự việc như sau “ Công ty A bán cho công ty B một lô phân bón Amonium Nitrate đóng bao theo điều kiện CIF Incoterm 1990 cảng dỡ hàng Pháp. Hai bên thống nhất rằng chi phí dỡ hàng ở cảng đến do B chịu. Khi dỡ hàng ở cảng đích, một số đáng kể các bao phân bón bị rách, dẫn tới tổn thất trị giá 150.000 USD. Ngay lập tức B cho giám định hàng để xác định nguyên nhân. Lẽ ra, thông thường với loại hàng này con tàu vận chuyển phải là loại tàu một boong (Singledecker), nhưng trong trường hợp này người bán lại thuê tàu hai boong (Tweendecker). Nếu là tàu một boong, khi bốc dỡ hàng móc cầu, chỉ cần hạ thang đứng xuống hầm hàng sau đó nhấc mã hàng lên cũng theo phương thẳng đứng rồi dịch chuyển xuống cầu cảng hoặc các phương tiện vận tải khác. Ở trường hợp này, vì người bán thuê tàu hai boong nên móc cầu sau khi móc vào các mã hàng ở tầng hai phải dịch chuyển ngang làm cho một số bao phân bón bị va đập và rách. Một số cạnh và góc nắp hầm hàng có những chỗ lồi lõm không phẳng cũng góp phần làm rách các bao phân bón khi va chạm. Ngoài ra, qua giám định người mua thấy rằng một số vật dụng của tàu sắp xếp dưới hầm tàu không trật tự (Như pontoon, carling), cũng là một trong những nguyên nhân làm rách các bao phân bón khi xếp, dỡ hàng. Từ đó, người mua cho rằng người bán thuê một con tàu không thích hợp, cho vận chuyển lô hàng phân bón đóng bao, trên cơ sở đó kiện người bán tại trọng tài ICC Paris đòi bồi thường.

Người bán thừa nhận rằng, tàu hai boong trong trường hợp này quả là không thật hợp lý lắm, để chở phân bón đóng bao nhưng điều đó không có nghĩa là, tàu loại này không thể tham gia vận chuyển loại hàng này. Trong thực tế, các tàu hai boong chở phân bón không phải là không có. Ngoài ra, người bán còn lập luận rằng trong

quá trình xếp, dỡ móc cầu và mã hàng phải di chuyển ngang cũng không có vấn đề gì, nếu công nhân điều khiển cầu thận trọng, đặt móc cầu vào đúng vị trí và họ phải thận trọng khi dịch chuyển mã hàng lên, xuống hay sang ngang. Nếu công nhân điều khiển cầu cẩn thận trong quá trình xếp, dỡ hàng thì có thể tránh va chạm vào các pontoon hay carling ở trong hầm hàng.

Trên cơ sở lập luận của hai bên, trọng tài kết luận rằng người bán đã không thuê một con tàu thích hợp, thông thường vẫn sử dụng để chuyên chở loại hàng đóng bao này. Vì thế, trọng tài cho rằng người bán đã vi phạm nghĩa vụ hợp đồng với người mua. Tuy vậy, qua hồ sơ giám định trọng tài thấy rằng chỉ 15% thiệt hại là do hàng hoá chất xếp tồi và thực sự không được che chắn tốt ở dưới hầm tàu gây ra. Việc dỡ hàng không cẩn thận cũng là một nguyên nhân tổn thất. Theo điều A6 khoản B3 trong Incoterms 1990, rủi ro về hư hỏng, tổn thất hàng hoá đã chuyển sang người mua khi hàng hoá đã qua lan can tàu ở cảng bốc hàng. Hơn nữa, trong hợp đồng này còn quy định rằng chi phí dỡ hàng ở cảng đích người mua chịu, vì vậy người mua phải khiếu nại tàu để đòi bồi thường 85% thiệt hại còn lại". Kết quả của sự việc trên cho ta thấy rằng, cho dù có đòi được người bán hay người chuyên chở bồi thường thì người mua cũng tốn khá nhiều thời gian tiền bạc, chi phí tư vấn, đi lại, điện liên lạc... vấn đề chỉ từ chỗ thuê một con tàu không phù hợp lắm với hàng hoá cần chuyên chở.

2. Cân nhắc kỹ lưỡng từng điều khoản khi ký kết hợp đồng:

Rất nhiều tranh chấp giữa người thuê tàu và người chuyên chở, xuất phát từ sự không thống nhất trong cách hiểu các thuật ngữ, không hiểu cụ thể những quy định trong hợp đồng. Các điều khoản của hợp đồng phải được cân nhắc kỹ càng, đặc biệt là các điều khoản quy định các trách nhiệm và miễn trách của người chuyên chở, không để người chuyên chở được miễn trách trong các trường hợp tổn thất hư hỏng, mất mát hàng hoá lỗi thuộc về họ. Nếu có điều gì chưa chắc chắn, người thuê tàu nên tham khảo ý kiến của các chuyên gia, các luật sư có kinh nghiệm trong lĩnh vực hàng hải, để bảo vệ quyền lợi chính đáng của mình, tránh những tranh chấp không đáng có xảy ra sau này.

Tên hàng mặc dù tương đối đơn giản, song nếu không chú ý cũng xảy ra rắc rối. Nếu tên hàng trong vận đơn không trùng với tên hàng trong L/C thì không thể thanh toán được (Có những mặt hàng có nhiều tên gọi khác nhau. Sắn lát có đến ba tên gọi khác nhau là một ví dụ: Cassava chips, Manioc chips, Tapioca chips).

Trong điều khoản số lượng, nên giành quyền chọn dung sai cho người chuyên chở. Nếu người thuê tàu chọn dung sai, thì người chuyên chở do sợ xếp ít hàng sẽ cho giá cước cao, để bù cho số lượng xếp ít (Điều này phải thực hiện ngay khi ký hợp đồng mua bán).

Khi thuê tàu phải lưu ý đến dung tích xếp hàng của tàu và hệ số xếp hàng của hàng hoá, để có thể dự tính xếp hết hàng không bị bỏ lại, ví dụ: Cùng một mặt hàng gạo đóng bao nhưng đóng cỡ bao 25, 50, 100 kg thì có hệ số xếp khác nhau. Người thuê có thể yêu cầu người chuyên chở cung cấp các thông số của con tàu và nếu cần có thể xác nhận lại.

Về điều khoản thời gian làm hàng (Laytime), nên quy định rõ ràng mốc tính thời gian làm hàng, đặc biệt là khi tàu trao thông báo sẵn sàng, nhưng chưa làm xong thủ tục kiểm dịch, hải quan, biên phòng... Nếu chưa thực sự vào cầu, thì không được tính vào thời gian làm hàng, không nên để người chuyên chở đưa các thuật ngữ: WIPON, WIBON, WIFON, WICON vào hợp đồng, dù điều này là rất khó, nó phụ thuộc vào tương quan lực lượng, bên nào cần hơn. Mức xếp dỡ quy định phải thận trọng, sát với mức xếp dỡ tại các cảng biển Việt nam.

Khi chuyên chở các mặt hàng siêu trường, siêu trọng phải tính đến phương tiện xếp, dỡ của cảng có đáp ứng được không, mình có chủ động thu xếp được không, tránh bị phạt lưu tàu để chờ phương tiện xếp dỡ.

Nên sử dụng mức xếp dỡ theo tập quán cảng (CQD), đối với các cảng có năng lực bốc xếp thấp.

Nếu thực sự phải quy định một mức xếp dỡ, hay một số ngày xếp dỡ thì thời gian hay mức xếp dỡ này phải hợp lý sao cho:

- Không quá ngắn, để người thuê tàu không thể hoàn thành công việc dẫn đến bị phạt.

- Không quá dài, gây thiệt hại cho người chuyên chở, hoặc dẫn đến chậm giao hàng ở cảng đến cho người nhận, nhất là hàng thời vụ.

- Phải có một khoảng dung sai thời gian nào đó, sao cho người thuê chở có thể lấy được vận đơn phù hợp với L/C đã mở, kịp thanh toán tiền hàng, tránh dẫn đến phải sửa L/C tốn kém, phức tạp. Ví dụ: Hợp đồng mua bán quy định hàng hoá phải được giao chậm nhất là vào ngày 15/3/2003 (Vận đơn phải được ký phát ngày 15/3/2003), nhưng vào ngày 17/3/2003 mới xếp xong hàng và ký phát vận đơn, như vậy người thuê tàu đứng trước nguy cơ, không thanh toán được tiền hàng theo quy định của L/C đã mở (Người bán CIF)

- Thoả thuận được một thời điểm bắt đầu tính thời gian làm hàng có lợi nhất cho mình như: quy định rằng thời gian chỉ bắt đầu tính khi tàu trở thành “tàu đã đến”, thời gian chờ cầu không được tính vào thời gian làm hàng.

- Hiểu rõ tình hình thời tiết khí hậu, phong tục tập quán, tình hình chính trị an ninh của cảng.

- Khi ký hợp đồng, nếu thấy khả năng xảy ra chậm trễ lớn hơn khả năng hoàn thành sớm, nên quy định thời gian chịu phạt không bao gồm ngày chủ nhật và ngày lễ. Ngược lại nếu khả năng được thưởng lớn, nên quy định thời gian được thưởng, sẽ tính cho toàn bộ thời gian tiết kiệm được.

- Để đảm bảo cho việc hoàn thành xếp dỡ trong thời gian quy định, nên quy định trong hợp đồng SHEXEU (thời gian làm hàng không kể chủ nhật và ngày lễ cho dù có làm), người thuê tàu sẽ tranh thủ làm trong thời gian này.

- Nếu bắt buộc phải quy định thưởng phạt xếp dỡ, nên qui định thời gian làm hàng bình quân, vì nếu ở cảng xếp bị chậm thì sẽ cố gắng đẩy nhanh tiến độ dỡ hàng ở cảng đích để bù lại. Cùng với điều đó nên qui định tiền thưởng phạt xếp dỡ nên tính toán và thanh toán tại cảng dỡ hàng, sau khi hoàn thành chuyên đi.

Người thuê tàu cũng phải chú ý đến tình hình thực tế, tình trạng luồng lạch, độ nông sâu để quy định các điều khoản lỗ hàng, dựa vào các đặc điểm này để quy định phí chuyển cầu, phí lỗ hàng, tránh lãng phí cho người thuê tàu.

Ví dụ: Cảng Hải phòng là một cảng nằm trên sông, nên có nhiều bùn lắng và nông, khi các tàu muốn vào phải chờ thủy triều lên. Các tàu có mớn nước sâu hơn 7,5 mét thì phải lỗ hàng (lightning), cho nhẹ bớt thì mới có thể cập cầu an toàn được. Chính vì đặc thù cảng như vậy, nên khi quy định điều khoản cầu bến: “Một cầu cảng an toàn, mà tàu luôn nổi hoặc chạm đất an toàn”.

Điều khoản trọng tài rất quan trọng, các bên phải thoả thuận trước, khi có tranh chấp thì đưa ra trọng tài nào và xử theo luật nào, không được quy định chung chung mà phải chỉ rõ hội đồng trọng tài nào, phương pháp lựa chọn trọng tài. Trước khi chọn luật áp dụng (Vì chọn luật áp dụng là tùy ý), cũng phải tham khảo hội đồng trọng tài mà các bên chỉ định, xem họ có xử theo luật đó được không, tránh quy định những điều không thể thực hiện, ví dụ: trọng tài Việt Nam có thể không nhận xử theo luật Anh. Trường hợp tốt nhất, nên thoả thuận xử dụng luật Việt nam và tranh chấp sẽ xử tại Trung tâm trọng tài quốc tế bên cạnh Phòng thương mại và công nghiệp Việt nam, nếu không được thì có thể áp dụng luật Anh và xử tại trọng tài Singapore, hoặc luật Anh và xử tại trọng tài Hongkong, với mục đích đỡ tốn kém cho chi phí đi lại, ăn ở và điện tín khi phải tham gia vào vòng kiện tụng.

Thông thường, các giao dịch của chủ tàu và người thuê tàu qua các bản Fax, Telex ... mà các bản in này có chất lượng in không cao. Vì vậy, sau cùng nên tập hợp thành hai hợp đồng gốc ký tên, đóng dấu và chuyển cho nhau, tránh trường hợp giả mạo các giấy tờ giao dịch (Họ viết thêm các điều kiện vào các bản Fax...).

Khi ký kết hợp đồng thuê tàu, các bên nên tham khảo, nghiên cứu, sử dụng các hợp đồng mẫu như GENCON 94-99, NORGRAIN 89, AMWELSH... vì đây là kết quả của một quá trình nghiên cứu lâu dài, qua thực tiễn hàng hải của các chuyên gia hàng đầu trong lĩnh vực này. Khi soạn thảo các hợp đồng mẫu, các chuyên gia đã tối ưu hoá các điều khoản, nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các bên ký kết. Tuy vậy, không phải là các hợp đồng này luôn phù hợp trong mọi trường hợp, mà trong thực tế chuyên chở từng thời kỳ, từng tuyến đường có khác nhau nên các bên có thể bỏ điều này thêm điều khác, để hợp đồng có lợi nhất cho mình.

3. Khi thực hiện hợp đồng:

3.1 Tuân thủ các điều khoản của hợp đồng:

Việc tuân thủ các điều khoản quy định của hợp đồng, là tiêu chuẩn đầu tiên của việc thực hiện đúng các nghĩa vụ theo hợp đồng của người thuê tàu, thể hiện thiện chí muốn hợp tác để cùng phát triển của các bên. Khi đã thực hiện đúng và đầy đủ các điều khoản của hợp đồng, phía đối tác không thể có cách gì để bắt lỗi dù họ cố tình muốn làm vậy đi nữa.

Người thuê tàu, cần phối hợp chặt chẽ với chủ tàu trong quá trình bốc hàng, san xếp hàng trong hầm tàu. Hai bên nên chỉ định một công ty giám định độc lập để giám sát việc bốc, dỡ hàng và kiểm tra hàng hoá, thông báo với thuyền trưởng mọi tính chất của hàng hoá, chỉ cho xếp lên tàu khi thuyền trưởng, đại phó tàu đưa

ra bản sơ đồ xếp hàng (Cargo plan). Việc xếp hàng phải tuân thủ, các yêu cầu của hàng hoá, các biên bản phải được lưu trữ để có thể dùng khi cần thiết.

Trong mọi trường hợp, phải lấy được vận đơn khi giao xong hàng xuống tàu và trước khi tàu rời cảng. Không được nghe lời thuyền trưởng nói rằng đại lý của tàu sẽ cấp sau, vì nếu có sự cố gì thuyền trưởng, chủ tàu có thể ra lệnh cho đại lý của chủ tàu dừng cấp vận đơn, lúc này người thuê tàu đứng trước nguy cơ mất trắng lô hàng. Trong trường hợp, hợp đồng mua bán yêu cầu vận đơn cước đã trả, nhưng chưa thanh toán cước, người gửi hàng có thể đề nghị thuyền trưởng, cấp bộ vận đơn cước trả sau và yêu cầu thuyền trưởng chuẩn bị sẵn bộ vận đơn cước đã trả gửi tại đại lý, để người thuê tàu sau khi trả cước, đến đòi lấy bộ vận đơn cước đã trả, hoặc đại lý sẽ cấp vận đơn mới và thu hồi vận đơn cũ.

Khi lấy vận đơn, phải kiểm tra vận đơn có đúng của hãng tàu mình thuê hay không, (có tàu cấp vận đơn để trắng tên chủ tàu, hoặc có những sai lệch, mà nhìn kỹ thì không phải vận đơn của chủ tàu- Đây chính là biểu hiện của sự lừa đảo). Có thể kiểm tra bằng cách, liên lạc với đại lý tại cảng để kiểm tra, hoặc thông qua cảng vụ để kiểm tra.

Khi thanh toán tiền cước, phải chú ý chuyển tiền đúng kênh mình đã liên hệ thuê tàu (khi sử dụng các công ty môi giới nào thì thực hiện yêu cầu chuyển tiền theo lệnh của người môi giới đó). Nếu cần thì phải xác nhận lại điện của người môi giới (Hiện nay, với phương tiện hiện đại, bọn lừa đảo có thể làm giả được các bức điện không khó khăn gì).

3.2 Theo dõi quá trình thực hiện hợp đồng:

Ngay cả khi chủ hàng thuê một hãng vận tải, hoặc môi giới làm thủ tục thuê tàu hoặc khi xuất khẩu theo điều kiện CIF hay C&F (Người bán hết trách nhiệm khi giao chủ tàu, đại lý của chủ tàu, đại lý thuê tàu để kịp thời đề ra các biện pháp cần thiết, khi có tình hình đột xuất. Ngay cả khi quyền sở hữu hàng hoá đã chuyển giao sang phía đối tác, thì cũng không nên phó mặc vô trách nhiệm một cách vô tình, vì sự hợp tác chặt chẽ với đối tác trên tinh thần tương trợ cũng là một cách nâng cao uy tín doanh nghiệp, trên thương trường quốc tế.

Trường hợp có tổn thất xảy ra đối với lô hàng, người thuê tàu cần lập bộ chứng từ đầy đủ, cần thiết để bảo vệ quyền lợi của mình và liên hệ với hãng bảo hiểm để xác định lỗi, nguyên nhân của tổn thất, quy trách nhiệm và đòi bồi thường thiệt hại, như vậy mới đảm bảo tính liên tục và an toàn cho quá trình sản xuất và kinh doanh

3.1.2. Trách nhiệm của người chuyên chở

Công ước Rotterdam, còn được gọi tắt là Quy tắc Rotterdam, là Công ước của Liên hiệp quốc về hợp đồng vận tải hàng hóa quốc tế toàn bộ hành trình hoặc một phần bằng đường biển, được coi là một nguồn luật điều chỉnh chi tiết và đầy đủ hơn trách nhiệm của người vận chuyển trong hợp đồng vận tải so với các quy tắc về vận đơn và vận tải đường biển trước đó (Quy tắc Hague, Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg).

Quy tắc Rotterdam đã được ký kết tại Rotterdam ngày 23/9/2009 và đang đề nghị cho các nước phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập. Đến nay đã có

Tây Ban Nha tuyên bố gia nhập Công ước này. Hiện Việt Nam chưa gia nhập công ước nào trong số các công ước nói trên. Tuy nhiên trách nhiệm của người vận chuyển đường biển đối với hàng hóa đã được quy định trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005. Vậy, trách nhiệm của người vận chuyển được quy định trong Quy tắc Rotterdam 2009 có những điểm khác biệt gì so với Bộ luật HHVN 2005?

Trách nhiệm của người vận chuyển được đề cập bởi 3 nội dung: Cơ sở trách nhiệm, thời hạn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm.

Cơ sở trách nhiệm

Cơ sở trách nhiệm được hiểu là những trường hợp mà người vận chuyển phải chịu trách nhiệm đối với hàng hóa và những trường hợp họ được miễn trách, tức là những trường hợp mà người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm về hư hỏng, mất mát của hàng hóa trong thời hạn trách nhiệm.

Công ước Rotterdam 2009 (sau đây gọi tắt là Công ước) quy định ở Điều 17 là người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về những mất mát hoặc hư hỏng của hàng hóa, cũng như chậm giao hàng, nếu người khiếu nại chứng minh được rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra trong phạm vi thời hạn trách nhiệm của người vận chuyển.

Công ước Rotterdam liệt kê những người hợp người vận chuyển phải chịu trách nhiệm và những trường hợp miễn trách như sau:

Những trường hợp mà người vận chuyển phải chịu trách nhiệm

Điều 14 của Công ước nói rằng khi hàng hóa được chuyên chở bằng đường biển, người vận chuyển vào trước khi, lúc bắt đầu và trong suốt hành trình đường biển phải miễn cán hợp lý để:

- + Đảm bảo duy trì con tàu có đủ khả năng đi biển;
- + Biên chế, trang bị, cung ứng một cách thích hợp cho tàu và duy trì con tàu được biên chế, trang bị và cung ứng như vậy trong suốt hành trình;
- + Đảm bảo và giữ gìn hầm tàu và các bộ phận chứa hàng khác của con tàu và các container chứa hàng do người vận chuyển cung cấp thích hợp và an toàn cho việc tiếp nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa.

Theo Điều 13 của Công ước, người vận chuyển trong suốt thời hạn trách nhiệm phải tiến hành một cách cẩn thận và thích hợp việc tiếp nhận, xếp hàng lên tàu, dịch chuyển, sắp xếp, bảo quản, chăm sóc, dỡ hàng khỏi tàu và giao hàng. Đây còn được coi là trách nhiệm thương mại của người vận chuyển đối với hàng hóa (tức là trách nhiệm chăm sóc và bảo quản hàng hóa trong suốt quá trình chuyên chở của người vận chuyển).

Đương nhiên người vận chuyển và người gửi hàng có thể thỏa thuận việc xếp hàng lên tàu, di chuyển, sắp xếp hoặc dỡ hàng khỏi tàu sẽ do người gửi hàng, người gửi hàng theo chứng từ hoặc người nhận hàng đảm nhận.

Về vấn đề này, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005 chỉ quy định (tại Điều 75):

Người vận chuyển phải miễn cán để trước và khi bắt đầu chuyến đi:

- + Tàu biển có đủ khả năng đi biển;
- + Có thuyền bộ thích hợp, được cung ứng đầy đủ trang thiết bị và vật phẩm dự trữ;

+ Các hầm hàng, hầm lạnh và khu vực khác dùng để vận chuyển hàng hóa có đủ các điều kiện nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa phù hợp với tính chất của hàng hóa.

Người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về việc bốc hàng, dỡ hàng cẩn thận và thích hợp, chăm sóc chu đáo hàng hóa trong quá trình vận chuyển...

Như vậy, việc đảm bảo con tàu đủ khả năng đi biển không được duy trì trong suốt hành trình theo quy định của Việt Nam, và cũng theo quy định của Việt Nam thì người vận chuyển luôn phải bốc hàng, sắp xếp hàng trên tàu và dỡ hàng khỏi tàu ở cảng đến. Điều này làm cho hoạt động vận tải giao nhận hàng hóa trở lên không linh hoạt. Nếu như chủ hàng ký các hợp đồng mua bán là FOB, CIF hay CFR thì việc thuê tàu như thế này sẽ phân nào gây khó khăn cho chủ hàng.

Những trường hợp miễn trách

Vẫn theo quy định của Điều 17 Công ước Rotterdam, người vận chuyển được miễn trách toàn bộ hoặc một phần trách nhiệm nếu họ chứng minh được rằng mất mát, hư hỏng của hàng hóa hoặc chậm trễ là do một trong những sự cố hoặc tình huống sau đây gây ra:

- + Thiên tai;
- + Tai họa của biển, tai nạn đường biển hoặc nước biển;
- + Chiến tranh, thù địch, xung đột vũ trang, cướp biển, khủng bố, bạo động và nổi loạn của dân chúng;
- + Hạn chế vì kiểm dịch, sự can thiệp hoặc ngăn cấm của Chính phủ, nhà cầm quyền, kẻ thống trị hoặc nhân dân kể cả bị kiểm chế, bắt giữ hoặc tịch thu mà nguyên nhân không phải từ người vận chuyển hoặc người làm công của người vận chuyển;
- + Đình công, cấm xưởng, ngưng trệ hoặc hạn chế lao động;
- + Cháy trên tàu;
- + Ẩn tì không phát hiện được dù đã miễn cán hợp lý;
- + Hành vi hoặc thiếu sót của người gửi hàng, người gửi hàng theo chứng từ, bên kiểm soát hoặc bất cứ bên nào khác mà người gửi hàng và người gửi hàng theo chứng từ phải chịu trách nhiệm về hành vi của họ;
- + Xếp hàng, di chuyển, sắp xếp hoặc dỡ hàng được thực hiện theo thỏa thuận giữa người vận chuyển và người gửi hàng, trừ trường hợp người vận chuyển hoặc bên thực hiện tiến hành các hoạt động này thay mặt cho người gửi hàng, người gửi hàng theo chứng từ hoặc người nhận hàng;
- + Hao hụt tự nhiên về khối lượng hoặc trọng lượng hoặc bất kỳ mất mát hoặc hư hỏng khác do nội tì, chất lượng hoặc do bản chất hàng hóa;
- + Bao bì hoặc ký mã hiệu không đầy đủ hoặc khiếm khuyết mà không do người vận chuyển hoặc đại lý của họ thực hiện;
- + Cứu hộ hoặc cố gắng cứu hộ ngoài biển;
- + Các biện pháp hợp lý để cứu hoặc cố gắng cứu tài sản ở biển;
- + Các biện pháp hợp lý để tránh hoặc cố gắng tránh thiệt hại cho môi trường, hoặc

+ Hành vi của người vận chuyển khi sử dụng các biện pháp để xử lý hàng hóa nguy hiểm hoặc hy sinh hàng hóa vì an toàn chung.

Như vậy không thấy có miễn trách về lỗi hàng vận (nautical faults) trong Công ước mới này. Bộ luật HHVN cũng liệt kê các trường hợp miễn trách của người vận chuyển (17 trường hợp), trong đó có miễn trách về lỗi hàng vận. Đây là một trong các điểm khác biệt cơ bản của Bộ luật HHVN 2005 và Công ước Rotterdam 2009.

Công ước Rotterdam và Bộ luật HHVN 2005 (Điều 78) đều chỉ rõ người vận chuyển phải chịu trách nhiệm trong trường hợp chậm trả hàng. Cả Công ước Rotterdam (Điều 17) và Bộ luật HHVN 2005 (Điều 77) đều chỉ ra trách nhiệm của người vận chuyển về hành vi của những người khác là các bên sau đây:

- + Bất kỳ bên thực hiện nào;
- + Thuyền trưởng hoặc thủy thủ trên tàu;
- + Nhân viên của người vận chuyển hoặc bên thực hiện;
- + Bất kỳ người nào thực hiện hoặc cam kết thực hiện các nghĩa vụ của người vận chuyển theo hợp đồng vận tải, trong chừng mực người đó, trực tiếp hay gián tiếp hành động theo yêu cầu của người vận chuyển hoặc dưới sự giám sát và kiểm soát của người vận chuyển.

Có thể thấy, phương pháp quy định cơ sở trách nhiệm của người vận chuyển được quy định trong hai nguồn luật tương đối giống nhau ở chỗ kết hợp cả hai cách quy định là: liệt kê trách nhiệm, liệt kê miễn trách, và trách nhiệm được xác định trên cơ sở nguyên tắc suy đoán lỗi (presumed fault).

Thời hạn trách nhiệm

Công ước Rotterdam (Điều 12) cho rằng trách nhiệm của người vận chuyển bắt đầu kể từ khi người vận chuyển hoặc bên thực hiện (người vận chuyển thực tế) nhận hàng chuyên chở ở nơi đi cho đến khi giao hàng ở nơi đến. Công ước cũng xác định hiểu thế nào về nhận hàng và giao hàng. Nếu luật lệ hoặc quy định tại nơi nhận hàng yêu cầu hàng hóa phải được chuyển giao cho một cơ quan có thẩm quyền hoặc một bên thứ ba khác mà người vận chuyển có thể nhận hàng từ người đó thì thời hạn trách nhiệm của người vận chuyển sẽ bắt đầu khi người vận chuyển nhận hàng từ cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ ba đó. Tại nơi giao hàng, nếu luật lệ hoặc quy định tại nơi nhận hàng yêu cầu hàng hóa phải được chuyển giao cho một cơ quan có thẩm quyền hoặc một bên thứ ba mà từ đó người nhận hàng có thể nhận hàng thì thời hạn trách nhiệm của người vận chuyển kết thúc khi người vận chuyển chuyển giao hàng hóa cho cơ quan có thẩm quyền hoặc bên thứ ba đó. Nói cách khác, trách nhiệm của người vận chuyển là từ khi nhận đến khi giao, điều này hoàn toàn phù hợp với vận tải đa phương thức.

Trong khi đó Bộ luật HHVN 2005 chỉ quy định người vận chuyển chịu trách nhiệm đối với hàng từ khi nhận hàng ở cảng đi cho tới khi giao hàng ở cảng đến (Điều 74). Cách quy định này thực sự không phù hợp khi người vận chuyển đường biển đóng vai trò là một MTO (người kinh doanh vận tải đa phương thức). Bộ luật cũng có cách hiểu tương tự Công ước 2009 về nhận hàng và giao hàng ở cảng đi và cảng đến.

Giới hạn trách nhiệm

Điều 59 của Công ước Rotterdam 2009 quy định giới hạn bồi thường của người vận chuyển khi vi phạm nghĩa vụ là: 875 đơn vị tính toán cho một kiện hoặc một đơn vị vận tải khác hoặc 3 đơn vị tính toán cho mỗi kg hàng hóa cả bì, tùy theo cách tính nào cao hơn, trừ phi giá trị của hàng hóa đã được kê khai và ghi vào hợp đồng hoặc người vận chuyển và người gửi hàng đã thỏa thuận một số tiền cao hơn số tiền trên. Đơn vị tính toán ở đây chính là Quyền rút vốn đặc biệt (SDR) do Quỹ Tiền tệ quốc tế (IMF) định nghĩa.

Trong khi đó, quy định của Bộ luật HHVN 2005 về giới hạn này là 666,67 SDR cho mỗi kiện hoặc đơn vị hàng hóa hoặc 2 SDR cho mỗi kg hàng hóa cả bì, tức là mức giới hạn bồi thường thấp hơn so với Công ước năm 2009.

Đối với trường hợp chậm giao hàng, cả Công ước và Bộ luật HHVN 2005 đều quy định số tiền phạt chậm giao hàng là 2,5 lần tiền cược của số hàng giao chậm nhưng không lớn hơn tổng tiền cược theo hợp đồng.

Như vậy, có thể thấy Bộ luật HHVN 2005 và Công ước Rotterdam 2009 đều lấy ý tưởng của Quy tắc Hague-Visby và Quy tắc Hamburg nên có rất nhiều điểm tương đồng, tuy nhiên trách nhiệm của người vận chuyển theo Công ước Rotterdam 2009 cao hơn so với quy định của Bộ luật HHVN 2005. Qua phân tích có thể rút ra những điểm tương đồng và khác biệt cơ bản về trách nhiệm của người vận chuyển trong 2 nguồn luật như sau:

- Cơ sở trách nhiệm: liệt kê các trường hợp miễn trách và các trách nhiệm của người vận chuyển, bên cạnh đó trách nhiệm của người vận chuyển được xác định trên cơ sở nguyên tắc suy đoán lỗi. Tuy nhiên Công ước Rotterdam không còn quy định miễn trách về lỗi hàng vận như quy định trong Bộ luật HHVN 2005.

- Thời hạn trách nhiệm: thời hạn được quy định trong Công ước Rotterdam 2009 rộng hơn so với quy định của Bộ luật HHVN 2005.

- Giới hạn trách nhiệm: số tiền bồi thường được quy định trong Công ước Rotterdam cao hơn so với Bộ luật HHVN 2005, trừ trường hợp bồi thường đối với chậm giao hàng.

3.1.3. Khiếu kiện

Theo quy định hướng dẫn cách viết mẫu đơn khởi kiện và những điểm lưu ý khi viết đơn khởi kiện tại Mẫu số 23-DS Danh mục ban hành kèm theo Nghị quyết 01/2017/NQ-HĐTP. Cụ thể như sau:

+ Ghi thời gian, địa điểm làm đơn khởi kiện (ví dụ như: Hải Phòng, ngày..... tháng..... năm.....).

+ Ghi cụ thể tên Tòa án có thẩm quyền giải quyết vụ án và địa chỉ của Tòa án đó. Cụ thể như sau:

– Đối với TAND cấp huyện, thì cần ghi rõ TAND huyện (quận, thị xã) nào thuộc tỉnh (thành phố trực thuộc trung ương) nào. Ví dụ: TAND quận Đống Đa thuộc thành phố Hà Nội;

– Đối với TAND cấp tỉnh, thì cần ghi rõ Tòa án nhân dân tỉnh (thành phố trực thuộc trung ương) nào. Ví dụ: Toà án nhân dân thành phố Hồ Chí Minh.

+ Ghi rõ thông tin chủ thể khởi kiện, như sau:

– Đối với người khởi kiện là cá nhân thì ghi rõ họ tên;

– Đối với người khởi kiện là người chưa thành niên, người mất/ hạn chế năng lực hành vi dân sự, người có khó khăn trong nhận thức và làm chủ hành vi thì cần ghi rõ họ tên và địa chỉ của người đại diện hợp pháp của cá nhân đó;

– Đối với người khởi kiện là cơ quan, tổ chức thì ghi rõ tên cơ quan, tổ chức và ghi họ tên của người đại diện hợp pháp của cơ quan, tổ chức khởi kiện đó.

+ Ghi rõ nơi cư trú của chủ thể khởi kiện tại thời điểm nộp đơn khởi kiện.

– Đối với người khởi kiện là cá nhân, thì ghi đầy đủ địa chỉ nơi cư trú. Ví dụ: Lê Thị M. Địa chỉ cư trú tại thôn A, xã B, huyện C, thành phố D;

– Đối với người khởi kiện là cơ quan, tổ chức, thì ghi rõ địa chỉ trụ sở chính của cơ quan, tổ chức đó. Ví dụ: Công ty cổ phần HKA. Địa chỉ trụ sở chính: Số 10 đường M, phường H, quận M thành phố Hà Nội.

+ Ghi rõ thông tin người bị kiện, người có quyền và lợi ích liên quan (tương tự phần trên).

+ Trình bày rõ ràng, cụ thể từng vấn đề yêu cầu Tòa án nhân dân giải quyết.

+ Ghi rõ tên và đánh số thứ tự các tài liệu kèm theo đơn khởi kiện.

Ví dụ: Tài liệu kèm theo đơn khởi kiện gồm có:

1. Hợp đồng mua bán hàng hóa;
2. Biên lai gửi, nhận hàng hóa;
3. Biên lai thanh toán;

+ Ghi rõ những thông tin mà người khởi kiện xét thấy cần thiết cho việc giải quyết vụ án.

Ví dụ: Khi tranh chấp xảy ra, bị đơn đã xuất cảnh nước ngoài,...

+ Ký tên

– Đối với người khởi kiện là cá nhân thì phải có chữ ký hoặc điểm chỉ của người khởi kiện đó;

– Đối với người khởi kiện là người chưa thành niên, người mất/ hạn chế năng lực hành vi dân sự, người có khó khăn trong nhận thức làm chủ hành vi thì phải có chữ ký và điểm chỉ của người đại diện hợp pháp đó;

– Nếu người khởi kiện, người đại diện hợp pháp không nhìn được, không biết chữ, không thể tự mình làm đơn khởi kiện hoặc không thể tự mình ký tên/ điểm chỉ thì người có đầy đủ năng lực hành vi tố tụng dân sự làm chứng và ký xác nhận vào đơn khởi kiện.

– Nếu là cơ quan tổ chức khởi kiện, thì người đại diện theo pháp luật của cơ quan, tổ chức đó ký tên, ghi rõ họ tên, chức vụ của mình và đóng dấu của cơ quan, tổ chức đó. Nếu tổ chức khởi kiện là doanh nghiệp thì con dấu được sử dụng theo quy định của Luật doanh nghiệp 2020. Trường hợp người khởi kiện không biết chữ thì phải có xác nhận và chữ ký của người làm chứng theo quy định tại điểm c khoản 2 Điều 189 Bộ luật tố tụng dân sự 2015.

3.2. Vận tải bằng đường sắt

3.2.1. Thẻ lệ chuyên chở đường sắt Việt nam

Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt với chi phí rẻ và an toàn đã được nhiều doanh nghiệp áp dụng để chuyên chở lô hàng của mình. Với đội ngũ nhân viên thực sự chuyên nghiệp về kiến thức, kỹ năng, ý thức nghề nghiệp, năng động, nhiệt tình sẽ phục vụ bạn khắp các tuyến đường trong cả nước.

Kiến Đô chuyên cung ứng dịch vụ vận tải đường sắt hàng gom theo lịch trình nhất định, vận chuyển nguyên toa xe, hàng không nguyên toa, đặc biệt là vận chuyển hàng quốc tế, vận tải đường sắt bằng tàu chuyên tuyến nhanh nhất và hiện đại nhất từ Bắc vào Nam và ngược lại.

Dịch vụ vận tải đường sắt bao gồm:

Dịch vụ vận chuyển hàng theo hình thức LCL và FCL.

Bốc xếp xếp hàng vào toa xe.

Vận tải trọn gói.

Vận chuyển bằng các toa tàu chuyên dụng phù hợp với hàng rời và hàng siêu trường.

Thủ tục hải quan.

Lưu kho và phân phối hàng.

Quy trình vận chuyển bằng đường sắt

1. Tiếp nhận thông tin từ Khách hàng.
2. Khảo sát lượng hàng cần vận chuyển
3. Báo giá vận chuyển, sau khi thống nhất kí hợp đồng vận chuyển.
4. Xác định tiến độ giao hàng, bốc xếp chuyển hàng từ kho đến tàu.

5. Hàng hoá được vận chuyển đến địa điểm theo ý kiến của khách hàng
6. Sau khi khách hàng nghiệm thu, đề nghị khách hàng thanh toán theo hợp đồng. Giao hoá đơn nếu khách hàng yêu cầu.

***Trách nhiệm**

Kiến Đổ có trách nhiệm với hàng hoá trong việc chuyên chở hàng hoá từ người gửi đến người nhận an toàn, nguyên vẹn đúng thời hạn, đảm bảo quyền bình đẳng và sự hợp tác giữa Đường sắt và chủ hàng trong quá trình chuyên chở, theo quy định của Thẻ lệ vận chuyển hàng hoá Đường sắt và các quy định liên quan khác.

***Hình thức chuyên chở**

Nhận chở hàng theo các hình thức: Nguyên toa, hàng lẻ, container từ ga đến ga, từ kho đến kho, từ kho đến ga và từ ga đến kho theo yêu cầu của chủ hàng. Trong mỗi hình thức chuyên chở đều có 2 cách:

- Chuyên chở nhanh.
- Chuyên chở thường.

Nhận chuyên chở những mặt hàng nguy hiểm, dễ cháy, dễ nổ đòi hỏi phải tuân thủ nghiêm ngặt những điều kiện đặc biệt, nhận chuyên chở hàng hoá quá khổ, quá nặng và hàng vận chuyển liên vận nội địa qua nhiều phương tiện.

3.2.2. Liên vận đường sắt quốc tế

- Trình tự thực hiện:
- Đối với cá nhân, tổ chức:
- + Tại ga liên vận biên giới

Ngay sau khi tàu nhập cảnh đến ga liên vận biên giới, trưởng tàu hoặc người đại diện (sau đây gọi chung là trưởng tàu) nộp hồ sơ giấy tờ theo quy định cho Chi cục Hải quan cửa khẩu ga liên vận biên giới

- + Tại ga liên vận nội địa

Ngay sau khi tàu chuyên chở hàng hoá đến ga liên vận nội địa, trưởng tàu hoặc người đại diện hợp pháp nộp cho Chi cục Hải quan cửa khẩu ga liên vận nội địa:

1) Các giấy tờ còn nguyên niêm phong của Chi cục Hải quan cửa khẩu ga liên vận biên giới;

2) Giấy giao tiếp toa xe: 01 bản chính;

3) Giấy giao tiếp hàng quá cảnh (nếu có): 01 bản chính.

- Đối với cơ quan hành chính nhà nước

+ Chi cục Hải quan cửa khẩu ga liên vận biên giới có trách nhiệm:

1) Tiếp nhận, kiểm tra giấy tờ do trưởng tàu nộp;

2) Đối chiếu kiểm tra thực tế về đầu máy, số lượng, số hiệu từng toa xe chứa hàng hoá, hành lý ký gửi;

3) Kiểm tra niêm phong của tổ chức vận tải đối với từng toa xe chứa hàng hoá, hành lý ký gửi;

4) Niêm phong hải quan từng toa xe chứa hàng hoá hoặc từng lô hàng sẽ dỡ xuống ga liên vận nội địa; trường hợp hàng hóa không thể niêm phong được như

hàng siêu trường, siêu trọng, hàng rời... thì trưởng tàu chịu trách nhiệm đảm bảo nguyên trạng hàng hóa;

5) Giám sát trong quá trình tàu đỗ tại ga: dỡ hàng hoá, hành lý ký gửi xuống kho, bãi để làm thủ tục nhập khẩu tại ga;

6) Lập biên bản bàn giao hàng hoá nhập khẩu chuyển cảng cho Chi cục Hải quan cửa khẩu ga liên vận nội địa: 02 bản;

7) Đóng dấu nghiệp vụ lên những giấy tờ do trưởng tàu nộp; niêm phong hồ sơ hải quan gồm: bản trích lược khai hàng hóa dỡ xuống ga liên vận nội địa: 01 bản chính; vận tải đơn dỡ hàng tại ga liên vận nội địa: 01 bản chính; biên bản bàn giao: 01 bản, giao cho trưởng tàu hoặc người đại diện để nộp cho Chi cục Hải quan cửa khẩu ga liên vận nội địa.

+ Chi cục Hải quan cửa khẩu ga liên vận nội địa có trách nhiệm:

1) Tiếp nhận, kiểm tra giấy tờ do trưởng tàu nộp;

2) Đối chiếu kiểm tra thực tế về số lượng và số hiệu từng toa xe chứa hàng hoá, hành lý ký gửi;

3) Kiểm tra niêm phong của tổ chức vận tải, niêm phong của Hải quan cửa khẩu ga liên vận biên giới (nếu có) đối với từng toa xe chứa hàng hoá, hành lý ký gửi;

4) Giám sát trong quá trình tàu đỗ tại ga;

5) Đóng dấu nghiệp vụ và trả lại các giấy tờ do Chi cục Hải quan cửa khẩu ga liên vận biên giới gửi đến

- Cách thức thực hiện: trực tiếp tại trụ sở cơ quan hành chính

- Thành phần, số lượng hồ sơ gồm:

- Thành phần hồ sơ:

+ Tại ga liên vận biên giới khi tàu nhập cảnh:

1. Bản kê hàng hoá nhập khẩu hoặc bản lược khai hàng hoá nhập khẩu: 01 bản chính;

2. Vận tải đơn: 01 bản chính liên thứ 3;

3. Giấy giao tiếp toa xe (đối với tàu chuyên chở hàng hoá): 01 bản chính;

4. Danh sách hành khách và phiếu gửi hành lý không mang theo người của hành khách (đối với tàu chở hành khách): 01 bản chính;

5. Bản trích lược khai hàng hóa dỡ xuống từng ga liên vận nội địa: nộp 02 bản chính (theo mẫu của Tổng cục Hải quan).

+ Tại ga liên vận nội địa:

1. Giấy giao tiếp toa xe: 01 bản chính;

2. Giấy giao tiếp hàng quá cảnh (nếu có): 01 bản chính.

- Thời hạn giải quyết: ngay sau khi người khai hải quan nộp, xuất trình hồ sơ hải quan đúng quy định của pháp luật

- Cơ quan thực hiện thủ tục hành chính:

- Cơ quan có thẩm quyền quyết định: Chi cục Hải quan

- Cơ quan trực tiếp thực hiện TTHC: Chi cục Hải quan

- Kết quả thực hiện: hoàn tất thủ tục nhập cảnh

- Lệ phí (nếu có):

- Tên mẫu đơn, mẫu tờ khai (nếu có và đề nghị đính kèm ngay sau thủ tục):
Bản trích lược khai hàng hóa dỡ xuống từng ga liên vận nội địa
- Yêu cầu, điều kiện thực hiện thủ tục hành chính (nếu có):
- Căn cứ pháp lý của thủ tục hành chính:
 - + Thông tư 79/2009/TT-BTC hướng dẫn về thủ tục hải quan; kiểm tra, giám sát hải quan; thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu; phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh.
 - + Quyết định 1127/QĐ-TCHQ ngày 3/6/2009 v/v ban hành các biểu mẫu nghiệp vụ giám sát về hải quan.

TÓM TẮT TRÌNH TỰ THỰC HIỆN HOẶC QUY TRÌNH CÔNG NGHỆ

STT	Tên các bước công việc	Dụng cụ, thiết bị, vật tư	Yêu cầu kỹ thuật	Các chú ý về an toàn lao động
1	Bước 1: Vận tải hàng hóa bằng đường biển	Mô hình tàu biển		Bảo hộ lao động
2	Bước 2: Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không	Mô hình máy bay		Bảo hộ lao động
3	Bước 3: Vận tải hàng hóa bằng đường bộ và đường sắt	Mô hình đường bộ và đường sắt		Bảo hộ lao động
4	Bước 4: Vận tải đa phương thức/vận tải liên hợp	Mô hình vận tải đa phương thức/liên hợp		Bảo hộ lao động

4. Vận tải đa phương thức/Vận tải liên hợp

4.1. Cơ sở pháp lý

Hoạt động vận tải góp phần chủ đạo tạo nên hiệu quả hoạt động của hệ thống dịch vụ logistics, trong đó cơ sở hạ tầng GTVT đóng vai trò quan trọng cùng với các loại hình phương tiện vận chuyển tạo ra một giá trị to lớn trong việc phát triển ngành Dịch vụ logistics, qua đó đóng góp to lớn vào nền kinh tế quốc dân trong việc hỗ trợ cho luồng chu chuyển các giao dịch kinh tế trong quốc gia thông qua các khâu: Sản xuất, lưu thông, phân phối, dự trữ cho đến tay người tiêu dùng cuối cùng.

Vận tải đa phương thức là một xu hướng tất yếu trong ngành vận tải nói riêng và rộng hơn là trong lĩnh vực logistics. Vận tải ngày nay không chỉ đơn thuần

là việc chuyển dịch hàng hóa mà còn phải thực hiện được sự kết nối quá trình vận chuyển thành một chuỗi vận tải không gián đoạn nhằm làm cho quá trình vận chuyển hàng hóa an toàn hơn, nhanh chóng hơn, mức độ tin cậy cao hơn và đơn giản hơn. Vận tải đa phương thức (VTĐPT) đang trở thành một phương thức vận tải phổ biến bên cạnh các phương thức vận tải truyền thống (đường bộ, đường sắt, đường sông, hàng không và vận tải biển) vì có thể đáp ứng được những đòi hỏi nói trên của thị trường vận tải hàng hóa.

4.2. Người kinh doanh vận tải đa phương thức

+ Doanh nghiệp, hợp tác xã Việt Nam, doanh nghiệp nước ngoài đầu tư tại Việt Nam chỉ được kinh doanh vận tải quốc tế sau khi có Giấy phép kinh doanh vận tải quốc tế trên cơ sở đáp ứng đủ các điều kiện sau đây:

a) Duy trì tài sản tối thiểu tương đương 80.000 SDR hoặc có bảo lãnh tương đương hoặc có phương án tài chính thay thế theo quy định của pháp luật;

b) Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương.

+ Doanh nghiệp của các quốc gia là thành viên Hiệp định khung ASEAN về vận tải hoặc là doanh nghiệp của quốc gia đã ký điều ước quốc tế với Việt Nam về vận tải chỉ được kinh doanh vận tải quốc tế sau khi có Giấy phép kinh doanh vận tải quốc tế của Việt Nam trên cơ sở đáp ứng đủ các điều kiện sau:

a) Có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế hoặc giấy tờ tương đương do cơ quan có thẩm quyền nước đó cấp;

b) Có bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương.

4.2.1. Định nghĩa

Vận tải đa phương thức quốc tế (*Multimodal transport*) hay còn gọi là vận tải liên hợp (*Combined transport*) được hiểu theo cách đơn giản nhất là phương thức vận tải hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trở lên, trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức từ một điểm ở một nước tới một điểm chỉ định ở một nước khác để giao hàng.

4.2.2. Các loại MTO

+ Phương thức vận tải đường bộ kết hợp với đường sắt (2R)

- Đây là phương thức vận tải có sự kết hợp sử dụng giữa phương tiện vận chuyển đường sắt với phương tiện vận chuyển đường bộ (Road – Rail). Phương thức này có tính cơ động cao, an toàn của vận tải oto và khả năng vận chuyển với tải trọng lớn, khối lượng nặng của vận tải đường sắt.

- Mô hình vận tải đa phương thức 2R hiện đang là một trong những phương thức phổ biến và được sử dụng nhiều ở nước ta.

- Với phương thức này, người kinh doanh vận tải tiến hành đóng gói hàng hóa trong các trailer, sau đó hàng hóa sẽ được oto chở đến các nhà ga thông qua hệ thống xe kéo được gọi là tractor.

- Tại ga, các trailer chứa hàng hóa sẽ được kéo lên các toa xe và chờ lần lượt chở đến ga đến. Khi đến địa điểm là đích đến, người kinh doanh vận tải lại sử dụng các tractor để kéo trailer xuống. Cuối cùng sẽ sử dụng phương tiện vận tải oto để chở hàng hóa đến giao tận nơi cho người nhận.

+ Phương thức vận tải kết hợp đường bộ với đường hàng không (R-A)

- Loại hình vận tải đa phương thức này sử dụng phương tiện máy bay với độ an toàn cao, thời gian vận chuyển cực nhanh kết hợp với các phương tiện vận tải đường bộ có linh hoạt cao giúp quá trình vận chuyển hàng hóa luôn được diễn ra nhanh nhất, thuận tiện nhất.

- Theo đó, người kinh doanh vận tải sẽ sử dụng ô tô để tập trung hàng hóa về cảng hàng không hoặc từ các cảng hàng không chở đến nơi giao hàng ở tại các địa điểm khác nhau.

- Toàn bộ quá trình vận tải, phương tiện ô tô sẽ đảm nhận công việc ở đoạn đầu và đoạn cuối.

- Hoạt động vận tải hàng không thực hiện nhiệm vụ là trung gian chuyên chở hàng hóa phục vụ cho các tuyến đường bay dài liên tỉnh có các cảng hàng không.

+ Phương thức vận tải đường hàng không kết hợp với đường biển (A-S)

- Đây là mô hình vận tải đa phương thức có sự kết hợp giữa vận tải hàng không và vận tải biển (Air – Sea) tạo nên quá trình vận chuyển nhanh hơn, rẻ hơn.

- Với sự kết hợp hoàn hảo giữa tính ưu việt về tốc độ của vận tải hàng không và tính kinh tế của vận tải biển giúp các doanh nghiệp tiết kiệm tối đa chi phí vận chuyển, tăng hiệu quả sản xuất, kinh doanh.

- Mô hình vận tải AS được sử dụng phổ biến để vận chuyển hàng hóa từ các vùng Viễn Đông sang Châu Âu. Chuyên vận chuyển những loại hàng hóa có giá trị cao như linh kiện điện tử, máy ảnh... và các loại hàng hóa có tính thời vụ như: quần áo, đồ chơi trẻ em, giày dép, mũ nón, ...

- Hàng hóa sau khi được vận chuyển bằng đường biển đến các cảng sẽ cần được giao đến người nhận nhanh chóng nhất. Do đó vận chuyển bằng đường hàng không sẽ là giải pháp tốt nhất để vận chuyển hàng hóa vào đất liền đảm bảo tính thời vụ của sản phẩm hàng hóa và không làm giảm đi giá trị của hàng hóa.

+ Phương thức vận tải đường bộ kết hợp với vận tải biển, thủy nội địa (R-S)

- Sử dụng phương tiện vận tải đường bộ có tính linh hoạt cao là ô tô kết hợp với vận tải đường biển, thủy nội địa. Đồng thời có sử dụng phương tiện máy bay với độ an toàn cao, thời gian vận chuyển cực nhanh trên quãng đường dài (Road – Air) (Road – Air).

- Với mô hình này, người kinh doanh vận tải sẽ sử dụng ô tô để tập trung hàng hóa về các cảng hàng không hoặc xuất phát từ các cảng hàng không chờ đến nơi giao hàng tại các địa điểm khác nhau:

- Hoạt động vận tải ô tô sẽ được thực hiện ở đoạn đầu và đoạn cuối của quá trình vận tải. Hình thức vận tải này có tính linh động cao, đáp ứng cho việc thu gom, tập trung hàng hóa về đầu mỗi sân bay.

- Hoạt động vận tải hàng không đóng vai trò là trung gian chuyên chở hàng hóa phục vụ cho các tuyến đường bay dài liên lục địa, từ châu lục này sang châu lục khác.

+ Phương thức vận tải hỗn hợp (2RIS)

- Sự kết hợp giữa các loại hình vận tải đường sắt – đường bộ - vận tải thủy nội địa – vận tải biển (Rail /Road/Inland waterway/Sea) tạo nên mô hình vận tải hỗn hợp. Đây đồng thời cũng là mô hình phổ biến nhất để chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu.

- Hàng hóa sau khi được vận chuyển bằng các phương tiện vận chuyển đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa đến cảng biển của nước xuất khẩu sẽ tiếp tục được vận chuyển bằng đường biển tới cảng của nước nhập khẩu. Cuối cùng được vận chuyển đến người nhận ở sâu trong nội địa bằng các phương tiện khác nhau: đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa.

- Mô hình vận tải này thực sự thích hợp với các loại hàng hóa đóng trong container trên các tuyến vận chuyển không quá yêu cầu khắt khe về mặt thời gian.

4.2.3. Trách nhiệm của MTO đối với hàng hoá

Người kinh doanh vận tải đa phương thức phải chịu trách nhiệm xuyên suốt từ khi bắt đầu hàng hóa xuất đến khi hàng hóa về đúng nơi nhận hàng nên khách hàng có thể yên tâm hơn về độ an toàn của hàng hóa.

Chỉ có một công ty phụ trách việc đáp ứng thời hạn giao hàng; do đó, có sự kiểm soát tốt hơn về quản lý và ít rủi ro mất cắp hoặc thất thoát hàng hóa hơn trong khi trách nhiệm chỉ thuộc về một đơn vị.

Vận tải đa phương thức cho phép chuyên chở nhiều loại hàng, vận chuyển hàng hóa với một khối lượng, kích cỡ lớn. Độ an toàn cao, hiếm xảy ra thiệt hại khi vận chuyển hàng hóa theo hình thức vận tải đa phương thức.

Giảm chi phí và thời gian cho việc điều phối và vận hành hậu cần, tăng cường giám sát các lô hàng từ giai đoạn này sang giai đoạn khác.

Lên lịch trình, chi phí, nhân viên và hậu cần trở nên dễ dàng hơn. Chứng từ hải quan FBL được ưu tiên nhập và đi qua hải quan.

4.3. Chứng từ vận tải liên hợp

4.3.1. Hình thức

Chứng từ vận tải đa phương thức được hiểu là văn bản do người kinh doanh vận tải đa phương thức phát hành, là bằng chứng của hợp đồng vận tải đa phương thức, xác nhận người kinh doanh vận tải đa phương thức đã nhận hàng để vận chuyển và cam kết giao hàng đó theo đúng những điều khoản của hợp đồng đã ký kết.

4.3.2. Nội dung

Chứng từ vận tải đa phương thức bao gồm những nội dung cơ bản như sau:

- Tính chất chung của hàng hóa, ký mã hiệu nhận diện hàng hóa, kê khai rõ ràng số bì, số lượng, tất cả các chi tiết đó do người gửi hàng cung cấp, tình trạng bao bì của hàng hóa
- Tên và địa điểm kinh doanh chính của người kinh doanh vận tải đa phương thức
- Tên người gửi hàng
- Tên người nhận hàng nếu được người gửi hàng chỉ định
- Địa điểm và thời gian mà người kinh doanh vận tải đa phương thức nhận hàng
- Địa điểm giao hàng, thời hạn giao hàng nếu được thỏa thuận rõ ràng giữa các bên
- Nơi và ngày cấp chứng từ vận tải đa phương thức
- Chữ ký của MTO hoặc người được MTO ủy quyền
- Tiền cược cho mỗi phương thức vận tải, nếu có thỏa thuận rõ ràng giữa các bên
- Hình thức vận chuyển và địa điểm chuyển tải.

4.3.3. Các loại

Công ước Liên hiệp quốc về chuyên chở hàng hoá vận tải đa phương thức quốc tế ngày 5/10/1980 đến nay vẫn chưa có hiệu lực nên chưa có mẫu chứng từ mang tính chất quốc tế để các nước áp dụng. Song dựa vào bản quy tắc về chứng từ của UNCTAD/ICC nhiều tổ chức quốc tế về vận tải, giao nhận cũng đã soạn thảo một số mẫu chứng từ để sử dụng trong kinh doanh. Dưới đây là một số mẫu chứng từ vận tải đa phương thức quan trọng cần có:

- Chứng từ (MULTIDOC – Multimodal transport document):

MULTIDOC do Hội nghị của LHQ về buôn bán và phát triển soạn thảo trên cơ sở công ước của LHQ về vận tải đa phương thức do Công ước chưa có hiệu lực nên chứng từ này ít được sử dụng.

- Chứng từ liên hợp (COMBIDOC – Combined transport document):

COMBIDOC do BIMCO soạn thảo để cho người kinh doanh vận tải đa phương thức có tàu biển sử dụng (VO.MTO). Chứng từ này đã được phòng thương mại quốc tế chấp nhận, thông qua.

- Chứng từ vừa dùng cho vận tải liên hợp vừa dùng cho vận tải đường biển (Bill of Lading for Combined transport Shipment or port to port Shipment):

Là loại chứng từ do các hãng tàu phát hành để mở rộng kinh doanh sang các phương thức vận tải khác nếu khách hàng cần.

- Vận đơn FIATA (FIATA Negotiable Multimodal transport Bill Lading – FB/L):

Là loại vận đơn đi suốt do Liên đoàn quốc tế các hiệp hội giao nhận soạn thảo để cho các hội viên của Liên đoàn sử dụng trong kinh doanh vận tải đa phương thức. Vận đơn FIATA hiện đang được sử dụng rộng rãi. FB/L là chứng từ có thể lưu thông và được các ngân hàng chấp nhận thanh toán. FB/L có thể dùng trong vận tải đường biển.

TÓM TẮT CHƯƠNG 1

Trong chương này, một số nội dung chính được giới thiệu:

- Nghiệp vụ thuê tàu chợ
- Nghiệp vụ thuê tàu chuyến
- Nghiệp vụ thuê tàu định hạn
- Nghiệp vụ chuyên chở hàng hoá bằng container
- Vận tải hàng hóa bằng đường hàng không
- Vận tải hàng hóa bằng đường bộ và đường sắt

CÂU HỎI THẢO LUẬN

Trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hoá theo luật hàng không dân dụng Việt nam là gì?

CÂU HỎI ÔN TẬP

- Câu 1. Hãy trình bày khái niệm và đặc điểm của phương thức thuê tàu chợ.
- Câu 2. Hãy trình bày nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu chuyển
- Câu 3. Hãy trình bày đặc điểm của phương thức thuê tàu định hạn
- Câu 4. Hãy nêu các chứng từ dùng trong vận tải hàng không

CHƯƠNG 2

NGHIỆP VỤ GIAO NHẬN

GIỚI THIỆU CHƯƠNG

Chương 2 là chương giới thiệu một số nội dung cơ bản về nghiệp vụ giao nhận như: Địa vị pháp lý của người giao nhận, giao nhận hàng hoá xnk tại cảng biển, giao nhận hàng hoá xnk bằng container, giao nhận hàng hoá xnk bằng đường hàng không, giao nhận hàng hoá xnk bằng đường bộ, đường sắt để người học có được kiến thức nền tảng và dễ dàng tiếp cận nội dung môn học ở những chương tiếp theo.

MỤC TIÊU

1. Về kiến thức:

Nắm được kiến thức về nghiệp vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu.

2. Về kỹ năng:

Trình bày được quy trình các bước thực hiện để giao, nhận một lô hàng xuất khẩu, nhập khẩu.

Vận dụng được các kiến thức về nghiệp vụ vận tải vào thực tế công việc;

3. Về năng lực tự chủ và trách nhiệm:

- Ý thức được tầm quan trọng và ý nghĩa thực tiễn của việc nghiên cứu tổng quan về siêu thị trong thực tiễn công việc.

- Thái độ học tập nghiêm túc, tích cực trong thảo luận các nội dung giảng viên nêu ra.

PHƯƠNG PHÁP GIẢNG DẠY VÀ HỌC TẬP CHƯƠNG 2

- Đối với người dạy: sử dụng phương pháp giảng dạy tích cực (diễn giảng, vấn đáp, dạy học theo vấn đề); yêu cầu người học thực hiện câu hỏi thảo luận (cá nhân hoặc nhóm).

- Đối với người học: chủ động đọc trước giáo trình (chương 2) trước buổi học; hoàn thành đầy đủ câu hỏi thảo luận chương 2 theo cá nhân hoặc nhóm và nộp lại cho người dạy đúng thời gian quy định.

ĐIỀU KIỆN THỰC HIỆN CHƯƠNG 2

- Phòng học chuyên môn hóa/nhà xưởng: Không

- Trang thiết bị máy móc: Máy chiếu và các thiết bị dạy học khác

- Học liệu, dụng cụ, nguyên vật liệu: Chương trình môn học, giáo trình, tài liệu tham khảo, giáo án, phim ảnh, và các tài liệu liên quan.

- Các điều kiện khác: Không có

KIỂM TRA VÀ ĐÁNH GIÁ CHƯƠNG 2

- Nội dung:

+ Kiến thức: Kiểm tra và đánh giá tất cả nội dung đã nêu trong mục tiêu kiến thức

+ Kỹ năng: Đánh giá tất cả nội dung đã nêu trong mục tiêu kỹ năng.

+ Năng lực tự chủ và trách nhiệm:

- Trong quá trình học tập, người học cần:
- Nghiên cứu bài trước khi đến lớp
- Chuẩn bị đầy đủ tài liệu học tập.
- Tham gia đầy đủ thời lượng môn học.
- Nghiêm túc trong quá trình học tập.

- Phương pháp:

+ Điểm kiểm tra thường xuyên: 1 điểm kiểm tra (hình thức: hỏi miệng)

+ Kiểm tra định kỳ lý thuyết: 1 điểm kiểm tra (hình thức: tự luận)

NỘI DUNG

1. Tổng quan về giao nhận hàng hóa

1.1. Khái niệm

Dịch vụ giao nhận hàng hoá là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá nhận hàng từ người gửi, tổ chức việc vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo sự uỷ thác của chủ hàng, của người vận tải, hoặc của người làm dịch vụ giao nhận khác (gọi chung là khách hàng).

Người làm dịch vụ giao nhận khi nhận việc vận chuyển hàng hoá thì phải tuân theo quy định của pháp luật chuyên ngành về vận tải.

Trong xu thế thương mại toàn cầu hoá cùng với sự phát triển nhiều hình thức vận tải mới trong những thập niên qua. Ngày nay, người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá giữ vai trò quan trọng trong vận tải và buôn bán quốc tế. Những dịch vụ người giao nhận thực hiện không chỉ dừng lại ở các công việc cơ bản truyền thống như đặt chỗ đóng hàng, nơi dùng để kiểm tra hàng hoá, giao nhận hàng hoá mà còn thực hiện những dịch vụ chuyên nghiệp hơn như tư vấn chọn tuyến đường vận chuyển, chọn tàu vận tải, đóng gói bao bì hàng hoá, v.v...

1.2. Địa vị pháp lý của người giao nhận

Ở một số nước có luật tập tục (Common law):

Địa vị pháp lý của FORWARDER dựa trên khái niệm về đại lý. FORWARDER là đại lý của người uỷ thác (tức là người gửi hàng hoặc người nhận hàng) trong việc thu xếp vận chuyển hàng hoá cho họ, và FORWARDER phụ thuộc vào những quy tắc truyền thống về đại lý, như việc phải miễn cán thực hiện nhiệm vụ của mình, phải trung thực với người uỷ thác, phải tuân theo những chỉ dẫn hợp lý và phải có khả năng tính toán cho toàn bộ quá trình giao dịch. Mặt khác, FORWARDER được hưởng những quyền bảo vệ và giới hạn trách nhiệm phù hợp với vai trò đại lý.

Trong trường hợp, FORWARDER đảm nhiệm vai trò của một người uỷ thác (tức là bên chính – Principal), tự mình ký kết hợp đồng sử dụng những người chuyên chở và các đại lý, thì FORWARDER không được hưởng những quyền bảo vệ và giới hạn trách nhiệm nói trên, FORWARDER phải chịu trách nhiệm cho cả quá trình vận chuyển hàng hoá kể cả khi hàng hoá ở trong tay người chuyên chở và các đại lý khác mà anh ta sử dụng.

Ở các nước có luật dân sự (Civil law):

Địa vị pháp lý của FORWARDER theo thể chế đại lý hưởng hoa hồng: họ vừa là đại lý của người uỷ thác (người gửi hàng hay người nhận hàng), vừa là người uỷ thác (người chuyên chở hay đại lý khác). Như vậy, FORWARDER có bốn phận của người đại lý và cũng có quyền hạn của một bên chính để đòi hỏi thực hiện các hợp đồng FORWARDER ký kết để chuyên chở hàng của khách hàng. Tuy

nhiên, luật dân sự của mỗi quốc gia có những điểm khác biệt, dẫn đến quyền và nghĩa vụ của FORWARDER quy định ở mỗi quốc gia cũng có sự khác nhau.

Hiệp hội Giao nhận quốc tế – FIATA đã soạn thảo một mẫu Điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn để các nước tham khảo xây dựng điều kiện cho ngành giao nhận của mình. Bản mẫu có một số điểm chính sau:

- FORWARDER phải thực hiện ủy thác với sự chăm lo cần thiết nhằm bảo vệ lợi ích của khách hàng

- FORWARDER điều hành và lo liệu vận chuyển hàng hóa được ủy thác theo sự chỉ dẫn của khách hàng và với cách thức thích hợp cho khách hàng

- FORWARDER không đảm bảo hàng đến vào một ngày nhất định, có quyền tự do chọn lựa người ký hợp đồng phụ, có quyền quyết định sử dụng những phương tiện vận tải và tuyến đường vận tải thông thường, có quyền cầm giữ hàng để đảm bảo những khoản nợ của khách hàng.

- FORWARDER chỉ chịu trách nhiệm về lỗi làm bản thân và người làm công của mình, không chịu trách nhiệm về sai sót của bên thứ ba, miễn là đã tỏ ra cẩn mẫn thích đáng cho việc lựa chọn bên thứ ba đó. Trong trường hợp, FORWARDER là bên ủy thác, thì phải chịu thêm trách nhiệm về sai sót của bên thứ ba.

1.3. Quyền hạn trách nhiệm của người giao nhận

Theo quy định Điều 167, Luật Thương mại Việt Nam quy định:

- FORWARDER được hưởng tiền công và các khoản thu hợp lý khác
- Thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của mình theo hợp đồng
- Trong quá trình thực hợp đồng, nếu có lý do chính đáng vì lợi ích của khách hàng thì có thể thực hiện khác với chỉ dẫn của khách hàng, nhưng phải thông báo ngay cho khách hàng

- Sau khi ký kết hợp đồng, nếu thấy không thực hiện được chỉ dẫn của khách hàng phải thông báo cho khách hàng biết để xin được chỉ dẫn thêm.

- Phải thực hiện nghĩa vụ của mình trong thời gian hợp lý nếu trong hợp đồng không thỏa thuận về thời gian thực hiện nghĩa vụ với khách hàng.

Khi FORWARDER là đại lý: sẽ phải chịu trách nhiệm về những sơ suất, lỗi lầm và thiếu sót như:

- Giao hàng không đúng chỉ dẫn
- Thiếu sót trong việc mua bảo hiểm hàng hóa mặc dù đã có hướng dẫn
- Thiếu sót trong khi làm thủ tục hải quan
- Chở hàng sai nơi đến quy định
- Tái xuất không theo những thủ tục cần thiết hoặc không hoàn lại thuế
- Giao hàng mà không thu tiền từ người nhận hàng.
- Chịu trách nhiệm về những thiệt hại gây ra cho người thứ ba trong hoạt động của mình. Nhưng không chịu trách nhiệm đối với những thiệt hại do người thứ ba gây ra.

Khi FORWARDER là người chuyên chở:

- Chịu trách nhiệm cung cấp những dịch vụ mà khách hàng yêu cầu

- Chịu trách nhiệm về những thiệt hại do người thứ ba gây ra - là người, anh ta thuê để thực hiện hợp đồng với khách hàng

Điều 170, Luật Thương mại Việt Nam giới hạn trách nhiệm của FORWARDER:

- Trong mọi trường hợp không vượt quá giá trị hàng hóa, trừ khi các bên có thoả thuận khác trong hợp đồng;

- Không được miễn trách nhiệm nếu không chứng minh được việc mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng không phải lỗi của mình gây ra

- Tiền bồi thường được tính trên cơ sở giá trị hàng hóa ghi trên hoá đơn và các khoản tiền khác có chứng từ hợp lệ.

- Người làm DVGN không phải chịu trách nhiệm trong các trường hợp sau đây:

+ Không nhận được thông báo khiếu nại trong vòng 14 ngày làm việc, kể từ ngày giao hàng

+ Không nhận được thông báo bằng văn bản về việc bị kiện tại Trọng tài hoặc toà án trong thời gian 9 tháng, kể từ ngày giao hàng.

Điều 169, Luật Thương mại Việt Nam quy định Người làm DVGN không chịu trách nhiệm trong những trường hợp sau:

- Do lỗi của khách hàng hoặc người được khách hàng uỷ thác

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

- Do nội tạng hoặc bản chất của hàng hóa

- Do chiến tranh, đình công

- Do các trường hợp bất khả kháng

1.4. Các tổ chức giao nhận trên thế giới và ở Việt nam

- Hiệp hội Giao nhận vận tải quốc tế

- Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế

- Air & Sea Association

- CasvreSeven Network

WCA Projects

2. Nghiệp vụ giao nhận

2.1. Giao nhận hàng hoá xnk tại cảng biển

1 Cơ sở pháp lý, nguyên tắc giao nhận hàng hoá XNK tại cảng.

a. Cơ sở pháp lý:

Việc giao nhận hàng hoá XNK phải dựa trên cơ sở pháp lý như các quy phạm pháp luật quốc tế, Việt nam....

- Các Công ước về vận đơn, vận tải; Công ước quốc tế về hợp đồng mua bán hàng hoá

Ví dụ: Công ước Vienne 1980 về buôn bán quốc tế

- Các văn bản quy phạm pháp luật của Nhà nước Việt nam về giao nhận vận tải; Các loại hợp đồng và L/C mới đảm bảo quyền lợi của chủ hàng XNK

Ví dụ: Luật, bộ luật, nghị định, thông tư

+ Bộ luật hàng hải 1990

+ Luật thương mại 1997

+ Nghị định 25CP, 200CP, 330CP

+ Quyết định của bộ trưởng bộ giao thông vận tải: quyết định số 2106 (23/8/1997) liên quan đến việc xếp dỡ, giao nhận và vận chuyển hàng hoá tại cảng biển Việt nam.

b. Nguyên tắc:

Các văn bản hiện hành đã quy định những nguyên tắc giao nhận hàng hoá XNK tại các cảng biển Việt nam như sau:

- Việc giao nhận hàng hoá XNK tại các cảng biển là do cảng tiến hành trên cơ sở hợp đồng giữa chủ hàng và người được chủ hàng uỷ thác với cảng.

- Đối với những hàng hoá không qua cảng (không lưu kho tại cảng) thì có thể do các chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác giao nhận trực tiếp với người vận tải (tàu) (quy định mới từ 1991). Trong trường hợp đó, chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác phải kết toán trực tiếp với người vận tải và chỉ thoả thuận với cảng về địa điểm xếp dỡ, thanh toán các chi phí có liên quan.

- Việc xếp dỡ hàng hoá trong phạm vi cảng là do cảng tổ chức thực hiện. Trường hợp chủ hàng muốn đưa phương tiện vào xếp dỡ thì phải thoả thuận với cảng và phải trả các lệ phí, chi phí liên quan cho cảng.

- Khi được uỷ thác giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu với tàu, cảng nhận hàng bằng phương thức nào thì phải giao hàng bằng phương thức đó.

- Cảng không chịu trách nhiệm về hàng hoá khi hàng đã ra khỏi kho bãi, cảng.

- Khi nhận hàng tại cảng thì chủ hàng hoặc người được uỷ thác phải xuất trình những chứng từ hợp lệ xác định quyền được nhận hàng và phải nhận được một cách liên tục trong một thời gian nhất định những hàng hoá ghi trên chứng từ.

Ví dụ: vận đơn gốc, giấy giới thiệu của cơ quan....

- Việc giao nhận có thể do cảng làm theo uỷ thác hoặc chủ hàng trực tiếp làm.

2.2. Nhiệm vụ của các cơ quan tham gia giao nhận hàng hoá XNK

a. Nhiệm vụ của cảng

- Ký kết hợp đồng xếp dỡ, giao nhận, bảo quản, lưu kho hàng hoá với chủ hàng

Hợp đồng có hai loại:

+ Hợp đồng uỷ thác giao nhận

+ Hợp đồng thuê mướn: chủ hàng thuê cảng xếp dỡ vận chuyển, lưu kho, bảo quản hàng hoá

- Giao hàng xuất khẩu cho tàu và nhận hàng nhập khẩu từ tàu nếu được uỷ thác

- Kết toán với tàu về việc giao nhận hàng hoá và lập các chứng từ cần thiết khác để bảo vệ quyền lợi của các chủ hàng.

- Giao hàng nhập khẩu cho các chủ hàng trong nước theo sự uỷ thác của chủ hàng xuất nhập khẩu.

- Tiến hành việc xếp dỡ, vận chuyển, bảo quản, lưu kho trong khu vực cảng

- Chịu trách nhiệm về những tổn thất của hàng hoá do mình gây nên trong quá trình giao nhận vận chuyển xếp dỡ.

- Hàng hoá lưu kho bãi của cảng bị hư hỏng, tổn thất thì cảng phải bồi thường nếu có biên bản hợp lệ và nếu cảng không chứng minh được là cảng không có lỗi.

- Cảng không chịu trách nhiệm về hàng hoá trong các trường hợp sau:

+ Không chịu trách nhiệm về hàng hoá khi hàng đã ra khỏi kho bãi của cảng.

+ Không chịu trách nhiệm về hàng hoá ở bên trong nếu bao kiện, dấu xi vẫn nguyên vẹn

+ Không chịu trách nhiệm về hư hỏng do kỹ mã hiệu hàng hoá sai hoặc không rõ (dẫn đến nhầm lẫn mất mát)

b. Nhiệm vụ của các chủ hàng xuất nhập khẩu

- Ký kết hợp đồng uỷ thác giao nhận với cảng trong trường hợp hàng qua cảng

- Tiến hành giao nhận hàng hoá trong trường hợp hàng hoá không qua cảng hoặc tiến hành giao nhận hàng hoá XNK với cảng trong trường hợp hàng qua cảng.

- Ký kết hợp đồng bốc dỡ, vận chuyển, bảo quản, lưu kho hàng hoá với cảng

- Cung cấp cho cảng những thông tin về hàng hoá và tàu

- Cung cấp các chứng từ cần thiết cho cảng để cảng giao nhận hàng hoá:

* Đối với hàng xuất khẩu: gồm các chứng từ:

+ Lược khai hàng hoá (cargo manifest): lập sau vận đơn cho toàn tàu, do đại lý tàu biển làm được cung cấp 24h trước khi tàu đến vị trí hoa tiêu

+ Sơ đồ xếp hàng (cargo plan) do thuyền phó phụ trách hàng hóa lập, được cung cấp 8h trước khi bốc hàng xuống tàu.

* Đối với hàng nhập khẩu:

+ Lược khai hàng hoá

+ Sơ đồ xếp hàng

+ Chi tiết hầm tàu (hatch list)

+ Vận đơn đường biển trong trường hợp uỷ thác cho cảng nhận hàng

Các chứng từ này đều phải cung cấp 24h trước khi tàu đến vị trí hoa tiêu.

- Theo dõi quá trình giao nhận để giải quyết các vấn đề phát sinh

- Lập các chứng từ cần thiết trong quá trình giao nhận để có cơ sở khiếu nại các bên có liên quan

- Thanh toán các chi phí cho cảng.

c. Nhiệm vụ của hải quan

- Tiến hành thủ tục hải quan, thực hiện việc kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan đối với tàu biển và hàng hoá xuất nhập khẩu

- Đảm bảo thực hiện các quy định của Nhà nước về xuất nhập khẩu, về thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu

- Tiến hành các biện pháp phát hiện, ngăn chặn, điều tra và xử lý hành vi buôn lậu, gian lận thương mại hoặc vận chuyển trái phép hàng hoá, ngoại hối, tiền Việt nam qua cảng biển

2.2. Giao nhận hàng hoá xnk bằng container

Nghiệp vụ chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container

Chuyên chở hàng hóa XNK bằng container đang trở nên phổ biến trong vận tải quốc tế. Quy trình kỹ thuật của việc gửi hàng bằng container đòi hỏi nghiêm ngặt từ khi đóng hàng, gửi hàng đến khi dỡ hàng và giao cho người nhận hàng.

1. Kỹ thuật đóng hàng vào container

Theo tập quán quốc tế, vận chuyển hàng hóa bằng container, người gửi hàng phải chịu trách nhiệm đóng hàng vào container cùng với việc niêm phong, kẹp chì container, người gửi hàng phải chịu tất cả chi phí đó cũng như các chi phí có liên quan, trừ trường hợp hàng hóa gửi không đóng đủ nguyên container mà lại gửi theo phương thức hàng lẻ. Chính vì vậy, khi nhận container của người gửi, người chuyên chở không thể nắm được cụ thể về tình hình hàng hóa xếp bên trong container mà chỉ dựa vào lời khai của chủ hàng. Bởi vậy, họ sẽ không chịu trách nhiệm về hậu quả của việc đóng xếp hàng bất hợp lý, không đúng kỹ thuật dẫn tới việc gây tổn thất cho hàng hóa, công cụ vận tải. Tình hình đặc điểm hàng hoá cần chuyên chở

+ Tình hình và đặc điểm của loại kiểu container sẽ dùng để chuyên chở.

- Kỹ thuật xếp, chèn lót hàng hóa trong container.

2. Phương pháp gửi hàng bằng container

Gửi hàng bằng container khác với phương pháp gửi hàng truyền thống. Trong gửi hàng bằng container có ba cách gửi hàng:

2.1 - Gửi hàng nguyên container (FCL - Full container load)

Các hãng tàu chợ định nghĩa thuật ngữ FCL như sau:

FCL là xếp hàng nguyên container, người gửi hàng và người nhận hàng chịu trách nhiệm đóng gói hàng và dỡ hàng khỏi container. Khi người gửi hàng có khối lượng hàng đồng nhất đủ để chứa đầy một container hoặc nhiều container, người ta thuê một hoặc nhiều container để gửi hàng.

Theo cách gửi FCL/ FCL, trách nhiệm về giao nhận, bốc dỡ và các chi phí khác được phân chia như sau:

a) Trách nhiệm của người gửi hàng (Shipper)

Người gửi hàng FCL sẽ có trách nhiệm:

- Thuê và vận chuyển container rỗng về kho hoặc nơi chứa hàng của mình để đóng hàng.

- Đóng hàng vào container kể cả việc chất xếp, chèn lót hàng trong container.

- Đánh mã ký hiệu hàng và ký hiệu chuyên chở.

- Làm thủ tục hải quan và niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu.

- Vận chuyển và giao container cho người chuyên chở tại bãi container (CY), đồng thời nhận vận đơn do người chuyên chở cấp.

- Chịu các chi phí liên quan đến các thao tác nói trên.

Việc đóng hàng vào container cũng có thể tiến hành tại trạm đóng hàng hoặc bãi container của người chuyên chở. Người gửi hàng phải vận chuyển hàng hóa của mình ra bãi container và đóng hàng vào container.

b) Trách nhiệm của người chuyên chở (Carrier).

Người chuyên chở có những trách nhiệm sau:

- Phát hành vận đơn cho người gửi hàng.

- Quản lý, chăm sóc, gửi hàng hóa chất xếp trong container từ khi nhận container tại bãi container (container yard) cảng gửi cho đến khi giao hàng cho người nhận tại bãi container cảng đích.

- Bóc container từ bãi container cảng gửi xuống tàu để chuyên chở, kể cả việc chất xếp container lên tàu.

- Dỡ container khỏi tàu lên bãi container cảng đích.

- Giao container cho người nhận có vận đơn hợp lệ tại bãi container.

- Chịu mọi chi phí về thao tác nói trên.

c) Trách nhiệm của người nhận chở hàng

Người nhận chở hàng ở cảng đích có trách nhiệm:

- Thu xếp giấy tờ nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.

- Xuất trình vận đơn (B/L) hợp lệ với người chuyên chở để nhận hàng tại bãi container.

- Vận chuyển container về kho bãi của mình, nhanh chóng rút hàng và hoàn trả container rỗng cho người chuyên chở (hoặc công ty cho thuê container).

- Chịu mọi chi phí liên quan đến thao tác kể trên, kể cả chi phí chuyên chở container đi về bãi chứa container.

2.2 - Gửi hàng lẻ (Less than container load)

LCL là những lô hàng đóng chung trong một container mà người gom hàng (người chuyên chở hoặc người giao nhận) phải chịu trách nhiệm đóng hàng và dỡ hàng vào - ra container. Khi gửi hàng, nếu hàng không đủ để đóng nguyên một container, chủ hàng có thể gửi hàng theo phương pháp hàng lẻ.

Người kinh doanh chuyên chở hàng lẻ gọi là người gom hàng (consolidator) sẽ tập hợp những lô hàng lẻ của nhiều chủ, tiến hành sắp xếp, phân loại, kết hợp các lô hàng lẻ đóng vào container, niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu và làm thủ tục hải quan, bóc container từ bãi chứa cảng gửi xuống tàu chở đi, dỡ container lên bãi chứa cảng đích và giao cho người nhận hàng lẻ.

a) Trách nhiệm của người gửi hàng.

- Vận chuyển hàng hóa từ nơi chứa hàng của mình trong nội địa đến giao cho người nhận hàng tại trạm đóng container (CFS - Container Freight Station) của người gom hàng và chịu chi phí này.

- Chuyển cho người gom hàng những chứng từ cần thiết liên quan đến hàng hóa, vận tải và quy chế thủ tục hải quan.

- Nhận vận đơn của người gom hàng (Bill of Lading) và trả cước hàng lẻ.

b) Trách nhiệm người chuyên chở.

Người chuyên chở hàng lẻ có thể là người chuyên chở thực- tức là các hãng tàu và cũng có thể là người đứng ra tổ chức việc chuyên chở nhưng không có tàu.

+ Người chuyên chở thực:

Là người kinh doanh chuyên chở hàng hóa lẻ trên danh nghĩa người gom hàng. Họ có trách nhiệm tiến hành nghiệp vụ chuyên chở hàng lẻ như đã nói ở trên, ký phát vận đơn thực (LCL/LCL) cho người gửi hàng, bốc container xuống tàu, vận chuyển đến cảng đích, dỡ container ra khỏi tàu, vận chuyển đến bãi trả hàng và giao hàng lẻ cho người nhận hàng theo vận đơn mà mình đã ký phát ở cảng đi.

+ Người tổ chức chuyên chở hàng lẻ.

Là người đứng ra tổ chức chuyên chở hàng lẻ, thường do các công ty giao nhận đứng ra kinh doanh trên danh nghĩa người gom hàng. Như vậy trên danh nghĩa, họ chính là người chuyên chở chứ không phải là người đại lý (Agent). Họ chịu trách nhiệm suốt quá trình vận chuyển hàng từ khi nhận hàng lẻ tại cảng gửi cho đến khi giao hàng xong tại cảng đích. Vận đơn người gom hàng (House Bill of Lading). Nhưng họ không có phương tiện vận tải để tự kinh doanh chuyên chở vì vậy người gom hàng phải thuê tàu của người chuyên chở thực tế để chở các lô hàng lẻ đã xếp trong container và niêm phong, kẹp chì.

Quan hệ giữa người gom hàng lúc này là quan hệ giữa người thuê tàu và người chuyên chở.

Người chuyên chở thực bốc container lên tàu, ký phát vận đơn cho người gom hàng (Vận đơn chủ - Master Ocean of Bill Lading), vận đơn cảng đích, dỡ container, vận chuyển đến bãi container và giao cho đại lý hoặc đại diện của người gom hàng ở cảng đích.

c) Trách nhiệm của người nhận hàng lẻ

- Thu xếp giấy phép nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.
- Xuất trình vận đơn hợp lệ với người gom hàng hoặc đại diện của người gom hàng để nhận hàng tại bãi trả hàng ở cảng đích.

- Nhanh chóng nhận hàng tại trạm trả hàng (CFS)

2.3 - Gửi hàng kết hợp (FCL/LCL - LCL/FCL)

Phương pháp gửi hàng này là sự kết hợp của phương pháp FCL và LCL. Tùy theo điều kiện cụ thể, chủ hàng có thể thỏa thuận với người chuyên chở để áp dụng phương pháp gửi hàng kết hợp. Phương pháp gửi hàng kết hợp có thể là:

- Gửi nguyên, giao lẻ (FCL/LCL)

- Gửi lẻ, giao nguyên (LCL/FCL)

Khi giao hàng bằng phương pháp kết hợp, trách nhiệm của chủ hàng và người chuyên chở cũng có sự thay đổi phù hợp. Ví dụ: Gửi nguyên, giao lẻ (FCL/LCL) thì trách nhiệm của chủ gửi và người chuyên chở khi gửi như là phương pháp gửi nguyên nhưng khi nhận, trách nhiệm của chủ nhận và người chuyên chở như phương pháp gửi hàng lẻ.

3- Chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng container

3.1. Vận đơn container theo cách gửi FCL/FCL

Chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng container gọi là vận đơn container (Container Bill of Lading), do người chuyên chở hoặc đại diện của họ ký phát cho

người gửi hàng sau khi nhận container chứa hàng đã được niêm phong kẹp chì để chuyên chở.

Thông thường vận đơn container được ký phát trước khi container được xếp lên tàu, do đó thuộc dạng vận đơn nhận hàng để xếp (Received for Bill of Lading). Nhìn chung đối với loại vận đơn này (nếu thanh toán bằng tín dụng chứng từ - L/C) thường ngân hàng không chấp nhận thanh toán trừ khi trong tín dụng thư có ghi "chấp nhận vận đơn nhận hàng để xếp" (Received for Bill of Lading Acceptable).

Vì vậy, khi container đã được bốc lên tàu, người gửi hàng nên yêu cầu người chuyên chở ghi chú thêm trên vận đơn: "container đã được bốc lên tàu ngày...." (Shipped on board, on...) và có ký xác nhận. Lúc này vận đơn trở thành "vận đơn đã xếp hàng" (Shipped on board Bill of Lading) và được ngân hàng chấp nhận làm chứng từ thanh toán.

3.2- Vận đơn container theo cách gửi LCL/LCL.

Trong chuyên chở hàng lẻ, nếu do người chuyên chở thực đảm nhiệm, họ sẽ ký phát cho người gửi hàng vận đơn container hàng lẻ (LCL/LCL). Vận đơn này có chức năng tương tự như vận đơn container theo cách gửi nguyên (FCL/FCL).

Nếu người gửi hàng lẻ do người gom hàng đứng ra tổ chức nhận hàng và chuyên chở thì sẽ có hai loại vận đơn được ký phát:

+ Vận đơn của người gom hàng (House Bill of Lading)

Người gom hàng trên danh nghĩa là người chuyên chở sẽ ký phát cho người chủ hàng lẻ của mình. Trong vận đơn này cũng có đầy đủ các thông tin chi tiết cần thiết về người gửi hàng (người xuất khẩu), người nhận hàng (Người nhập khẩu). Người nhận hàng lẻ sẽ xuất trình vận đơn của người gom hàng lẻ cho đại diện hoặc đại lý của người gom hàng tại cảng đích để được nhận hàng.

Vận đơn người gom hàng vẫn có thể dùng trong thanh toán, mua bán và giao dịch. Song để tránh trường hợp ngân hàng không chấp nhận vận đơn của người gom hàng là chứng từ thanh toán, người xuất khẩu nên yêu cầu người nhập khẩu ghi trong tín dụng chứng từ "vận đơn người gom hàng được chấp nhận" (House Bill of Lading Acceptable).

+ Vận đơn thực của người chuyên chở.

Người chuyên chở thực sau khi nhận container hàng hóa của người gom hàng sẽ ký phát vận đơn cho người gom hàng theo cách gửi hàng nguyên container (FCL/FCL). Trên vận đơn, người gửi hàng là người gom hàng, người nhận hàng là đại diện hoặc đại lý của người gom hàng ở cảng đích.

2.3. Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường hàng không

Giao nhận hàng hoá XNK chuyên chở bằng đường hàng không.

a. Khái niệm về giao nhận hàng không.

Giao nhận hàng không là tập hợp các nghiệp vụ liên quan đến quá trình vận tải hàng không nhằm thực hiện việc di chuyển hàng hoá từ nơi gửi hàng tới nơi nhận hàng. Giao nhận hàng không thực chất là tổ chức quá trình chuyên chở và giải quyết các thủ tục liên quan đến quá trình chuyên chở hàng hoá bằng đường hàng không.

Người thực hiện dịch vụ giao nhận hàng không có thể là chủ hàng, các hãng hàng không, người giao nhận chuyên nghiệp hay bất kỳ một người nào khác.

Hiện nay dịch vụ giao nhận hàng hoá bằng đường hàng không thường do đại lý hàng hoá hàng không và người giao nhận hàng không thực hiện.

+ Đại lý hàng hoá hàng không là bên trung gian giữa một bên là người chuyên chở (các hãng hàng không) và một bên là chủ hàng (người xuất khẩu hoặc người nhập khẩu). Nói đến đại lý hàng hoá hàng không, người ta thường gọi là đại lý IATA vì đây là đại lý tiêu chuẩn nhất.

Đại lý hàng hoá IATA là một đại lý giao nhận được đăng ký bởi hiệp hội vận tải hàng không quốc tế, được các hãng hàng không là thành viên của IATA chỉ định và cho phép thay mặt họ.

Các điều kiện để trở thành một đại lý hàng hoá IATA ?

Để có thể được đăng ký làm đại lý hàng hoá IATA, người giao nhận hoặc tổ chức giao nhận phải gửi đơn xin gia nhập, trong đó phải đưa ra các bằng chứng chứng minh anh ta có đủ các khả năng sau đây:

- Chứng minh được khả năng phát triển kinh doanh dịch vụ hàng hoá hàng không mà anh ta đang đảm nhiệm.

- Có đội ngũ nhân viên có trình độ, trong đó có ít nhất 2 chuyên viên đủ trình độ làm hàng nguy hiểm, đã tốt nghiệp lớp học do IATA tổ chức.

- Có nguồn cơ sở vật chất kỹ thuật cần thiết kể cả cơ sở làm việc thích hợp.

- Có tiềm lực tài chính cần thiết để tiến hành các hoạt động tiếp thị, xử lý hàng hoá và cấp các chứng từ tài liệu kèm theo.

Đơn xin gia nhập IATA được gửi trực tiếp đến ban quản lý IATA.

+ Người giao nhận hàng không: Là người kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng không. Người giao nhận hàng không có thể là đại lý IATA hoặc không phải là đại lý IATA, dịch vụ mà người giao nhận thường làm chủ yếu là dịch vụ gom hàng.

b. Vai trò của người kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng không trong thương mại quốc tế.

Ngày nay, ngành vận tải hàng hoá quốc tế bằng đường hàng không ngày càng tỏ rõ ưu thế của nó so với các phương thức vận tải khác. Khi thương mại quốc tế ngày mở rộng thì cũng là lúc ngành vận tải hàng hoá hàng không đi vào quỹ đạo, phát triển mạnh mẽ. Để tiến trình này này phát huy được hiệu quả tốt nhất thì nhất thiết phải cần tới sự tham gia tích cực của những đại lý hàng hoá hàng không và người giao nhận hàng không.

+ Vai trò của đại lý hàng hoá hàng không.

Đại lý hàng hoá hàng không được coi như một mắt xích quan trọng, cần thiết trong mối quan hệ giữa người gửi hàng/người nhận hàng và hãng hàng không cũng như trong hoạt động vận chuyển hàng hoá.

Đối với hãng hàng không, đại lý là người khá am hiểu về tình hình thị trường hàng hoá, về nhu cầu vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không của các nhà xuất nhập khẩu. Với mạng lưới tiếp thị của mình, các đại lý có thể bảo đảm nguồn hàng tương đối thường xuyên để các hãng hàng không thực hiện nghiệp vụ vận chuyển của mình. Có thể nói tỷ trọng hàng hoá vận chuyển bằng đường hàng

không do các đại lý mang lại lớn hơn rất nhiều so với những đơn hàng trực tiếp tới các hãng hàng không, tỷ trọng này thường tới 90%. Hơn nữa, với tư cách là người được các hãng hàng không ủy thác, các đại lý hàng không có thể thực hiện, cung cấp các dịch vụ cho người gửi hàng và đảm bảo giao hàng cho các hãng hàng không trong điều kiện hàng đã sẵn sàng để chở. Bởi vậy, sẽ thuận tiện hơn nhiều cho các hãng hàng không. Cũng cần nhấn mạnh thêm rằng các hãng hàng không và các đại lý cùng tham gia vào một chương trình vận tải nên có thể coi là những đối tác của nhau trong một cuộc kinh doanh, trong đó sự hợp tác là tối quan trọng.

Thực tế cho thấy rằng, sự hợp tác này đã tồn tại trong nhiều năm nay và tiếp tục vẫn được duy trì. Đó vừa mang lại lợi ích cho các hãng hàng không, vừa là lợi ích cho các đại lý nhằm mục đích cung cấp các dịch vụ có chất lượng cao cho người gửi hàng và người nhận hàng.

Đối với người gửi hàng hay người nhận hàng, đại lý thực sự là cần thiết vì bản thân các thủ tục, nghiệp vụ để xuất khẩu hay nhập khẩu một lô hàng vốn đã rất phức tạp đòi hỏi người tiến hành phải có trình độ, tinh thông nghiệp vụ. Hơn nữa đối với vận chuyển hàng không phải tuân theo các quy định rất nghiêm ngặt để đảm bảo an toàn cho chuyến bay mà các quy định này ít có các chủ hàng nào thông thạo như các đại lý hàng không. Khi đã ủy thác lô hàng của mình cho các đại lý hàng không, người gửi hàng có thể yên tâm rằng lô hàng của mình sẽ đến tận tay người nhận bởi đại lý đảm bảo mọi thủ tục, dịch vụ và đóng hàng bao gói, lưu kho, chọn tuyến đường, nhận, cấp chứng từ... và đến cả giao hàng tận tay người nhận do các đại lý thường có mạng lưới đại lý riêng của mình ở nước ngoài (các Công ty làm đại lý lẫn cho nhau) đảm bảo việc nhận hàng đầy đủ.

+ Vai trò của người giao nhận hàng không.

Như trên đã định nghĩa, người giao nhận hàng không cũng có thể là đại lý IATA hoặc không phải là đại lý IATA nhưng họ chuyên về dịch vụ gom hàng. Bởi vậy vai trò của người giao nhận hàng không cũng tương tự như vai trò của đại lý hàng hoá hàng không, nhưng thêm một số vai trò về dịch vụ gom hàng như sau:

- Đối với người gửi hàng, dịch vụ gom hàng làm giá cước thấp hơn. Hơn nữa, khi giao dịch với người gom hàng, người gửi hàng cảm thấy thuận lợi hơn với người vận tải bởi người gom hàng có thể lo việc vận tải cho lô hàng một cách thích hợp.

- Đối với người chuyên chở, họ sẽ tiết kiệm được chi phí giấy tờ, thời gian, do không phải trực tiếp giải quyết những lô hàng lẻ. Người chuyên chở có thể tận dụng hết khả năng của phương tiện vận tải và họ cũng không sợ không thu được tiền của các chủ hàng lẻ do đã có người gom hàng thu hộ.

- Đối với người giao nhận không làm dịch vụ gom hàng, anh ta sẽ được hưởng giá cước thấp hơn của các hãng hàng không cho những lô hàng lớn. Anh ta sẽ chuyển một phần lợi này cho khách hàng bằng cách chào cho họ giá cước thấp hơn mà người gửi hàng phải trả cho các hãng hàng không. Vì vậy, người giao nhận hàng không có thể đưa ra bản giá cước riêng của mình khi anh ta làm nhiệm vụ thu gom hàng và đồng thời anh ta sẽ được hưởng khoản chênh lệch giá cước giữa tiền

cước mà anh ta phải trả cho những hàng không và tiền cước thu được của các chủ hàng lẻ.

c) Nội dung chủ yếu của dịch vụ giao nhận hàng hoá XNK chuyên chở bằng đường không.

* Chuẩn bị các chứng từ.

Chứng từ thường dùng trong vận chuyển hàng không là:

- Vận đơn hàng không - Vận đơn "chủ"/ Vận đơn nhà
- Thư chỉ dẫn của người, gửi hàng
- Hoá đơn thương mại
- Tờ khai của người gửi hàng về hàng nguy hiểm
- Giấy chứng nhận về súc vật sống
- Giấy chứng nhận về vũ khí đạn dược.

* Quy trình làm giao nhận của các đại lý hàng không.

- Hỗ trợ người gửi hàng tìm hiểu các thông tin liên quan và cần thiết theo yêu cầu của nước nhập khẩu, không chỉ khi ký kết hợp đồng mà cả khi đàm phán hợp đồng.

- Tạo phương tiện cho việc thu gom những chuyến hàng xuất khẩu của khách hàng.

- Chuẩn bị đầy đủ các chứng từ hàng không, hoàn thành việc lập vận đơn hàng không kể cả mọi chi phí tính trong đó và đảm bảo những hóa đơn chứng từ đó đáp ứng được mọi yêu cầu của việc vận chuyển hàng không của cơ quan hải quan.

- Kiểm tra giấy phép xuất khẩu, nhập khẩu của lô hàng có đầy đủ và hoàn toàn phù hợp với luật lệ Nhà nước không.

- Đảm bảo là giấy chứng nhận đóng gói và bản kê khai của người gửi hàng (trong trường hợp hàng nguy hiểm và súc vật sống) do người xuất khẩu cung cấp phù hợp với thể lệ của IATA và của Nhà nước.

- Lo thu xếp bảo hiểm cho khách hàng

- Thu xếp vận chuyển và lưu khoang máy bay với hãng hàng không và định lịch trình giao hàng tại sân bay.

- Theo dõi việc di chuyển hàng

- Tạo phương tiện cho việc tiếp nhận những chuyến hàng nhập khẩu.

- Lo thu xếp bảo hiểm cho khách hàng

- Thu xếp vận chuyển và lưu khoang máy bay với hãng hàng không và định lịch trình giao hàng tại sân bay.

- Theo dõi việc di chuyển hàng

- Tạo phương tiện cho việc tiếp nhận những chuyến hàng nhập khẩu.

- Lo thu xếp việc chia hàng lẻ, cung cấp phương tiện vận chuyển lô hàng từ sân bay đến tay người nhận hàng.

* Quy trình làm giao nhận của người giao nhận hàng không.

+ Đối với hàng xuất khẩu:

- Gom hàng: Là việc tập hợp những lô hàng nhỏ, lẻ từ nhiều người gửi hàng thành những lô hàng lớn và gửi nguyên đi theo cùng một vận đơn tới cùng một nơi

đến cho một hay nhiều người nhận. Việc gom hàng sẽ làm giảm cước phí, tăng khả năng vận chuyển của phương tiện, đặc biệt là vận chuyển bằng đường hàng không bởi trong hệ thống giá cước của các hãng hàng không, những lô hàng lớn thường được hưởng giá cước thấp hơn những lô hàng nhỏ.

- Giám sát việc di chuyển hàng của khách bao gồm việc chuyển tải và chuyển tiếp đến địa điểm giao hàng cuối cùng.

- Cung cấp chuyên hàng lớn để thuê toàn bộ, thuê một phần hay thuê từng phần nhỏ của máy bay.

- Dán nhãn cho hàng hoá

- Xếp hàng vào Container của máy bay để giao cho hãng hàng không nhận chở.

- Thu xếp việc thu hoàn lại các khoản thuế, phí trước đã thanh toán cho hàng nhập, nay tái xuất.

+ Đối với hàng nhập khẩu.

- Thu xếp dỡ hàng, chia hàng lẻ

- Thu xếp việc khai báo hải quan

- Giao hàng

- Ứng tiền để thanh toán các khoản thuế, phí cho khách hàng

- Thực hiện lập lại chứng từ về hàng tái xuất

- Thực hiện việc chu chuyển hàng hoá trong nước đến địa điểm khai báo cuối cùng.

- Lo thu xếp xin giảm các khoản thuế phí cho hàng tái nhập.

2.4. Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường bộ, đường sắt

1. Giao nhận vận tải đường bộ

Vận tải đường bộ là một phương thức vận tải không thể thiếu trong giao nhận vận tải nói chung và giao nhận quốc tế nói riêng. Ngoài việc giao lưu hàng hoá trong nước và với nước ngoài, vận tải đường bộ còn đóng vai trò hỗ trợ cho các phương thức vận tải khác, thu gom, chia lẻ hàng hoá, đi sâu vào nội địa, đưa hàng "từ cửa đến cửa", thuận tiện cho người gửi và người nhận hàng.

Về vận tải đường bộ quốc tế, nhiều năm nay có Công ước về vận chuyển hàng hoá bằng đường bộ- "convention de transport des marchandises par route" viết tắt CMR ký tại Gionevơ ngày 19/5/1956, có hiệu lực từ 02/7/1961, có 30 nước Châu Âu tham gia. Theo Công ước này, người chuyên chở chịu trách nhiệm về hàng hoá trong thời gian kể từ khi anh ta nhận hàng để chuyên chở cho đến khi giao hàng cho người nhận. Người chuyên chở phải chịu trách nhiệm về:

a. Những hành vi thiếu sót của đại lý hoặc người làm công của anh ta hoặc bất kỳ người nào mà anh ta sử dụng dịch vụ để chuyên chở hàng hoá.

b. Người chuyên chở không chịu trách nhiệm về mất mát, hư hỏng hàng hoá phát sinh từ các nguyên nhân: - Sử dụng xe không có mui, bao bì có khuyết điểm hoặc bị thiếu, việc khâu vá xếp dỡ hàng thực hiện bởi người gửi hàng, người nhận hàng hay nhưng người thay mặt họ - do bản chất, tính chất đặc biệt của hàng - ký mã hiệu, số hiệu không đầy đủ hoặc sai - chuyên chở súc vật sống.

Giới hạn bồi thường là 25 franc/kg hay 8,33 SDR/kg hàng hoá bị tổn thất. Trong trường hợp chậm giao hàng, nếu người khiếu nại chứng minh được hư hỏng là chậm giao hàng, người chuyên chở phải bồi thường hư hỏng đó nhưng không vượt quá tiền cước chuyên chở.

Việt Nam chưa tham gia Công ước CMR, khi chuyên hàng hoá đi Campuchia hoặc Lào là thực hiện theo luật lệ vận chuyển ô tô trong nước, chưa có Công ước quốc tế. Mấy năm gần đây, Việt Nam đã cùng CHDCND Lào và Vương quốc Thái Lan mở đường vận chuyển đường bộ Đà Nẵng - Savanmakhet - Bangkok nhằm đẩy mạnh giao lưu hàng hoá giữa ba nước và tăng cường xuất khẩu qua các cảng miền Trung, nhưng giá cước chuyên chở còn cao, chưa hấp dẫn khách hàng. Khi nào tuyến này lưu thông mạnh, chắc chắn phải có công ước để các bên thực hiện thuận lợi.

2. Giao nhận vận tải đường sắt

Trước đây, nước ta tham gia hiệp định SMGS (tức là hiệp định liên vận hàng hoá đường sắt quốc tế) Liên Xô và một số nước Đông Âu ký kết tháng 12/1948, có hiệu lực từ 01/01/1951. Ta tham gia hiệp định năm 1955, từ đó đến 1979, chuyên chở hàng xuất nhập với các nước Liên Xô, Đông Âu, Mông Cổ, Trung Quốc. Tuy đường sắt các nước không đồng nhất, nơi thì khổ rộng 1,435m, nơi 1,5m, nơi 1m, nhưng việc tổ chức chuyên toa, thay bánh thực hiện tốt, nên công việc đạt kết quả tốt. Hàng hoá được gửi nguyên toa hay gửi lẻ lấy vận đơn của đường sắt. Đường sắt phải chịu trách nhiệm về:- Mất toàn bộ hay một phần hàng hoá hư hỏng, thiếu hụt hàng hoá. - Đến nơi quá kỳ hạn.

Trong nhiều năm sử dụng vận tải SMGS, ta đã gửi đến các nước anh em nhiều loại hàng tươi sống (lợn, gà, vịt), nhận về các hàng công nghiệp, nếu có tổn thất, cùng các ga đường sắt của ta lập biên bản thường vụ, đòi bồi thường có kết quả. Đường sắt Việt Nam cũng góp phần chuyên chở hàng quá cảnh của Trung Quốc xuất khẩu qua cảng Hải Phòng.

Về vận chuyển đường sắt quốc tế, có công ước CIM (Công ước quốc tế) về chuyên chở hàng hoá đường sắt - convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer) ký tại Bern ngày 7/2/1970. Đến năm 1980, người ta lại sửa đổi Công ước CIM, ký Công ước COTIF (convention relative aux transports internationaux ferroviaires) có 37 nước Châu Âu, Trung Đông, Bắc Phi tham gia. Theo COTIF, đường sắt chịu trách nhiệm về hàng hoá trong khoảng thời gian từ khi nhận hàng để chở đến khi giao hàng. Đồng thời chịu trách nhiệm về việc vận chuyển quá hạn. Đường sắt được miễn trách nhiệm trong trường hợp:

- Do hành động sai trái, chệnh mảng của chủ hàng.
- Những hoàn cảnh mà đường sắt không thể tránh được và hậu quả của nó không thể phòng ngừa được (đường sắt phải chứng minh các trường hợp này).

Giới hạn trách nhiệm ấn định là 50 francs hay 17 SDR/kg. Ngoài ra, người chuyên chở phải bồi hoàn lại cước phí chuyên chở, phí hải quan và các loại phí

khác phát sinh liên quan đến việc chuyên chở hàng bị mất. Trường hợp chậm trễ, giới hạn bồi thường không vượt quá ba lần cước phí.

Nước ta không tham gia công ước CIM hay COTIF. Hiện nay, Việt Nam và các nước lân cận đang ráo riết mở mang đường sắt, thời gian tới có thể sẽ cùng nhau bàn bạc việc ký kết hiệp ước chuyên chở đường sắt, nâng cao hiệu quả kinh tế tất cả các bên.

3. Quản lý kho hàng

Nói đến giao nhận là phải nói đến kho hàng vì người giao nhận muốn làm tốt dịch vụ của mình, phải có lực lượng kho hàng mạnh mẽ. Từ khi thành lập, Cục giao nhận mậu dịch đối ngoại đã quan tâm xây dựng kho hàng. Đến thời kỳ doanh nghiệp Nhà nước phát triển như Vietrans, Vinatrans, Transimex, hệ thống kho hàng được xây dựng hàng mấy vạn mét vuông ở Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Hà Nội, Yên Viên, Thành phố Hồ Chí Minh. Nhưng kho hàng mới chỉ đáp ứng được yêu cầu chứa hàng chuẩn bị giao xuống tàu hay lên máy bay, lên toa xe, chưa phải là kho dự trữ phục vụ sản xuất hay phân phối tiêu dùng. Trang thiết bị của các kho buổi đầu còn lạc hậu, bao bì không thống nhất, xe nâng ít, lực lượng bốc dỡ hàng từ kho lên xe hay ngược lại là anh chị em công nhân, thường mang vác những kiện hàng nặng gấp rưỡi sức nặng bản thân mình. Không có hệ thống hút ẩm, sấy khô để bảo vệ hàng hoá. Tuy nhiên, với dung lượng chứa hàng lớn, các kho lại được phân công chất chứa các loại hàng, như gạo để riêng, đay để riêng, chè để riêng, các khoang chứa hàng thủ công mỹ nghệ, hàng mây tre đan được xác định, nên hệ thống kho ở các khu vực đều bảo đảm yêu cầu chuẩn bị xuất khẩu, giữ gìn hàng nhập khẩu, không trường hợp nào bị hư hỏng hàng hoá. Ở Hải Phòng, trong nhiều năm, đã tổ chức huấn luyện nghề nghiệp cho nhiều cán bộ, công nhân kho, có sổ sách, có quy tắc bảo vệ, bảo quản hàng hoá trong kho cho anh chị em áp dụng, có một số chị đã được tôn vinh chiến sĩ thi đua toàn quốc, được tặng thưởng những danh hiệu cao quý. Những năm gần đây, những bãi chứa container, những cảng cạnh với dụng cụ bốc xếp hàng nặng đã phát triển, góp phần cùng các kho hàng tham gia bảo quản hàng hoá, giúp người giao nhận thực hiện các dịch vụ đóng gói, sửa chữa hàng, dán nhãn hiệu, ký mã hiệu, thu gom hàng có kết quả. Các khu vực kho hàng nay đều được nâng cấp, hy vọng thời gian tới sẽ đảm nhiệm được nhiều công việc khó khăn hơn, to lớn hơn.

Ở nước ngoài, kho và vận kết hợp với nhau rất chặt chẽ. Lấy ví dụ về kho hàng của Công ty MM Đức ở Thành phố Hof (Tây Nam nước Đức). Kho có đường sắt nối liền, có nơi bốc hàng lên xuống các toa tàu, có 70 ô (các gian hàng) để cho 70 xe tải ghé vào giao hoặc nhận hàng. Trong 70 ô, có ô Hamburg, ô Frankfurt, các xe tải của công ty đi chở hàng từ các nơi về, nếu có hàng ở một địa phương nào đó giao cho tàu Hamburg thì xe cho vào ô Hamburg, nếu hàng đi máy bay, thì cho vào ô Frankfurt. Trong vòng 48 giờ, xe đi Hamburg sẽ nhận hàng của ô Hamburg để chở ra tàu, xe đi Frankfurt sẽ nhận hàng của ô Frankfurt chở đi sân bay. Như thế là thực hiện phương thức thu gom, đến và đi nhiều địa phương trong nước thay cho dùng xe vận chuyển ít hàng từ cảng biển, cảng sân bay hay địa điểm biên giới nào đó về một địa phương hay ngược lại. Từ địa phương ra bến cảng hoặc sân bay, người ta

gom lại cho xe đẩy hàng, giảm cước phí mà có sự kiểm soát ở kho trước khi đưa ra xuất khẩu hay đưa vào nội địa. Ở kho, Công ty MM bố trí công nghệ thông tin, theo dõi kiểm kê hàng hoá trong kho đưa đến bằng xe lửa, xe tải, và thực hiện thông tin cho các nơi liên quan.

Ở ta việc kết hợp giữa kho với giao hàng xuất trong nhiều trường hợp đạt kết quả tốt. Một ví dụ trong việc giao đày ở Hải Phòng: Thương nhân Singapore ký hợp đồng với Tổng Công ty xuất khẩu mua đày, điều tàu đến nhận, yêu cầu giao nhanh tránh bị phạt bốc xếp chậm, nếu đạt mức quy định sẽ thưởng Công ty 7.500 đô la Mỹ. Biết được cam kết hai bên, Tổng Công ty mời đại diện thương nhân đến ký hợp đồng về việc hai bên cam kết. Cuối cùng, Công ty Hải Phòng đã vận động anh chị em giao nhanh hàng, kết quả đạt mức và được phía Singapore thưởng 7.500 đô la, trong đó có 1 xe Toyota nhỏ. Thực ra tiền thưởng bốc xếp nhanh là thưởng cho người bán hàng ký hợp đồng mua bán, nhưng thương nhân biết rõ người giao nhận mới là người quyết định việc bốc xếp, vận chuyển nhanh, nên làm việc với người giao nhận bàn bạc thưởng cho phía người giao nhận đạt kết quả tốt.

Những năm gần đây, những người giao nhận Việt Nam đã đầu tư xây dựng nhiều sân kho, bãi chứa; tăng thêm nhiều diện tích để bốc xếp container, lại có cả những cảng cạn (ICD, nghĩa chính của nó là trạm khai hải quan nội địa, inland clearance depot), nên phần nào giải quyết được khó khăn về kho bãi, kể cả kho bãi cảng. Nhà nước cũng đang đầu tư xây dựng cảng trung chuyển, các cảng chính và các địa phương cũng mở thêm các cảng mới. Như thế là hướng cho những người giao nhận xây dựng kho bãi ở những nơi thích hợp, dịch vụ giao nhận nhất định sẽ có những thuận lợi mới.

2.5. Những lưu ý khi xếp hàng vào container.

*** Lưu ý khi xếp hàng vào container lạnh**

Do container lạnh có cấu tạo đặc biệt và khác container thường nên để đảm bảo không có những sơ xuất xảy ra trong quá trình vận chuyển hàng hóa thì doanh nghiệp cần biết cách đóng hàng vào container lạnh.

Trước khi đưa hàng vào container thì hàng hóa phải được làm lạnh đến nhiệt độ đã cài đặt trong container, nhằm đảm bảo container lạnh hoạt động tốt.

Đóng gói bao bì hàng hóa thích hợp, tránh mảnh vụn vỡ làm cản trở đường không khí lạnh lưu thông.

Với những loại hàng hóa đặc biệt nhạy cảm dễ hư hỏng cơ học nên sử dụng các loại vật liệu chèn lót chuyên dụng như túi khí chèn container hoặc khóa chèn chân pallet để bảo vệ hàng hóa cố định chắc chắn trong container khi vận chuyển.

Khi xếp hàng không để hàng vượt quá vạch đỏ (red line) trong container, cũng như không để hàng làm cản trở luồng khí lạnh.

Bảng điện điều khiển container lạnh phải luôn được đóng kín và tránh nước, không để máy lạnh chạy trong khi đóng hàng.

Không được tự ý điều chỉnh nhiệt độ máy lạnh trong container và khi đóng xong hàng thì phải chạy máy lạnh ngay để không làm hư hàng.

* Những lưu ý khi xếp hàng vào container lạnh đảm bảo an toàn cho hàng hóa

Với những loại hàng đã được làm lạnh và nhiệt độ cài đặt là âm (-) thì khi đóng hàng nhất thiết phải tắt máy, chỉ chạy máy khi cửa được đóng kín.

Với hàng chưa được làm lạnh hoặc mát với nhiệt độ dương (+) thì không nên chạy máy khi đóng hàng, chỉ chạy trong trường hợp thật cần thiết.

Khi đóng hàng không được vượt quá vạch đỏ quy định, không làm rơi hàng xuống rãnh lưu thông gió ở dưới sàn và không đóng hàng chạm vào cửa container.

Container lạnh phải được duy trì ở một nhiệt độ thích hợp tùy theo loại hàng hóa, vì vậy container phải được theo dõi nhiệt độ thường xuyên ngay cả khi vận chuyển hàng.

Khi đóng hàng không nên chừa các khe rỗng giữa các kiện hàng, nếu muốn có định hàng phải dùng đến túi khí chèn hàng để bảo vệ hàng.

Các túi khí được làm từ các loại vật liệu chuyên dụng có khả năng chịu va đập và áp lực cao nên doanh nghiệp có thể yên tâm khi sử dụng.

3. Kiểm tra

- Kiểm tra container

Vấn đề lưu ý khi xếp hàng vào container đầu tiên là cần kiểm tra Container trước khi thực hiện theo cách đóng hàng xuất khẩu vào container rất cần thiết cho các chủ hàng trước khi tiến hành đóng hàng XNK trong vận chuyển bằng đường biển. Rất nhiều trường hợp hàng hóa xảy ra bị hư hỏng mà một trong những nguyên nhân là do cách sử dụng và đóng hàng vào container không đúng. Một số loại hàng hóa có yêu cầu về tiêu chuẩn container như thế nào. Vì vậy, cần kiểm tra những yếu tố sau trước khi đóng hàng vào container:

- Kiểm tra bên ngoài Container

Khi chúng ta quan sát phát hiện các dấu vết rách, ổ thủng, biến dạng méo mó do va đập ... phải tiến hành kiểm tra phần mái, các góc của Container vì đây là chỗ thường bị bỏ sót nhưng lại là yếu tố quan trọng của Container liên quan đến an toàn chuyên chở.

- Kiểm tra bên trong Container

Phải kiểm tra độ kín nước bằng cách khép kín cửa từ bên trong quan sát các tia sáng lọt qua để phát hiện lỗ thủng hoặc khe nứt. Kiểm tra các đỉnh tán, ri-vê xem có bị hư hỏng hay nhô lên không. Kiểm tra tấm bọc phủ các trang thiết bị khác như lỗ thông gió ống dẫn hơi lạnh.

- Kiểm tra cửa Container

Kiểm tra tình hình hoạt động khi đóng mở cánh cửa và then cài bảo đảm cửa đóng mở an toàn, kín, không để nước xâm nhập vào container.

- Kiểm tra tình trạng vệ sinh container

Vỏ container phải được vệ sinh sạch sẽ, khô ráo, không bị mùi hôi, dơ bẩn. Nếu đóng hàng vào container không đạt tiêu chuẩn vệ sinh gây tổn hại cho hàng hóa đồng thời dễ bị từ chối khi cơ quan y tế kiểm tra phát hiện.

- Kiểm tra thông số kỹ thuật

Các thông số kỹ thuật của container được ghi trên vỏ ngoài, gồm:

+ Trọng lượng tối đa hay trọng tải toàn phần của container (Maximum Gross Weight) khi container chứa đầy hàng đến giới hạn an toàn cho phép. Nó bao gồm trọng lượng hàng tối đa cho phép cộng với trọng lượng vỏ container.

+ Trọng tải tịnh của container (Maximum Payload) là trọng lượng hàng hóa tới mức tối đa cho phép trong container. Nó bao gồm trọng lượng hàng hóa, bao bì, pallet, các vật liệu dùng để chèn lót, chống đỡ hàng trong container.

+ Trọng lượng vỏ container (Tare Weight) Phụ thuộc vào vật liệu dùng để chế tạo container.

+ Dung tích container (container internal capacity) tức là thể tích chứa hàng tối đa của container.

TÓM TẮT CHƯƠNG 2

Trong chương này, một số nội dung chính được giới thiệu:

- Khái niệm giao nhận hàng hóa
- Quyền hạn trách nhiệm của người giao nhận hàng hóa
- Các tổ chức giao nhận trên thế giới và ở Việt nam
- Giao nhận hàng hoá xnk bằng container

- Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường hàng không
- Giao nhận hàng hoá XNK chuyên chở bằng đường hàng không.
- Giao nhận vận tải đường bộ
- Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường bộ, đường sắt
- Những lưu ý khi xếp hàng vào container.

CÂU HỎI THẢO LUẬN

Tìm hiểu các tổ chức giao nhận trên thế giới và ở Việt nam

CÂU HỎI ÔN TẬP

Câu 1: Trình bày khái niệm giao nhận hàng hóa?

Câu 2: Hãy cho biết quyền hạn trách nhiệm của người giao nhận hàng hóa?

Câu 3: Nêu vai trò của người kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng không trong thương mại quốc tế.

Câu 5: Cho biết khi xếp hàng vào container cần lưu ý điều gì?

CHƯƠNG 3

NGHIỆP VỤ BẢO HIỂM

GIỚI THIỆU CHƯƠNG

Chương 3 là chương giới thiệu một số nội dung cơ bản về nghiệp vụ bảo hiểm như: Các nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm hàng hóa, các điều kiện bảo hiểm hiện hành trên thị trường, những công việc cần làm để được bồi thường khi có tổn thất để người học có được kiến thức nền tảng phục vụ vào công việc và đời sống xã hội.

MỤC TIÊU

1. Về kiến thức:

- Nắm và hiểu được các loại rủi ro, tổn thất trong bảo hiểm hàng hóa.
- Hiểu được khái niệm về giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm, phí bảo hiểm và có khả năng tính toán để có thể mua bảo hiểm cho một lô hàng nhất định.

2. Về kỹ năng:

- Biết lập các chứng từ bảo hiểm hàng hóa cho một lô hàng nội địa, xuất khẩu, nhập khẩu.
- Hiểu rõ được các điều kiện bảo hiểm hàng hóa hiện hành trên thị trường và trình

3. Về năng lực tự chủ và trách nhiệm:

- Ý thức được tầm quan trọng và ý nghĩa thực tiễn của việc nghiên cứu tổng quan về siêu thị trong thực tiễn công việc.
- Thái độ học tập nghiêm túc, tích cực trong thảo luận các nội dung giảng viên nêu ra.

PHƯƠNG PHÁP GIẢNG DẠY VÀ HỌC TẬP CHƯƠNG 3

- Đối với người dạy: sử dụng phương pháp giảng dạy tích cực (diễn giảng, vấn đáp, dạy học theo vấn đề); yêu cầu người học thực hiện câu hỏi thảo luận (cá nhân hoặc nhóm).

- Đối với người học: chủ động đọc trước giáo trình (chương 2) trước buổi học; hoàn thành đầy đủ câu hỏi thảo luận chương 2 theo cá nhân hoặc nhóm và nộp lại cho người dạy đúng thời gian quy định.

ĐIỀU KIỆN THỰC HIỆN CHƯƠNG 3

- Phòng học chuyên môn hóa/nhà xưởng: Không
- Trang thiết bị máy móc: Máy chiếu và các thiết bị dạy học khác
- Học liệu, dụng cụ, nguyên vật liệu: Chương trình môn học, giáo trình, tài liệu tham khảo, giáo án, phim ảnh, và các tài liệu liên quan.
- Các điều kiện khác: Không có

KIỂM TRA VÀ ĐÁNH GIÁ CHƯƠNG 3

- Nội dung:

+ Kiến thức: Kiểm tra và đánh giá tất cả nội dung đã nêu trong mục tiêu kiến thức

+ Kỹ năng: Đánh giá tất cả nội dung đã nêu trong mục tiêu kỹ năng.

+ Năng lực tự chủ và trách nhiệm:

- Trong quá trình học tập, người học cần:
- Nghiên cứu bài trước khi đến lớp
- Chuẩn bị đầy đủ tài liệu học tập.
- Tham gia đầy đủ thời lượng môn học.
- Nghiêm túc trong quá trình học tập.

- Phương pháp:

+ Điểm kiểm tra thường xuyên: 1 điểm kiểm tra (hình thức: hỏi miệng)

+ Kiểm tra định kỳ lý thuyết: không có

NỘI DUNG

1. Khái niệm chung

1.1. Bảo hiểm

1.1.1. Khái niệm

1. Bảo hiểm (Insurance)

Có nhiều định nghĩa khác nhau về bảo hiểm, song định nghĩa sau đây được thừa nhận một cách rộng rãi.

Bảo hiểm là sự cam kết bồi thường của người bảo hiểm đối với người được bảo hiểm về những tổn thất của đối tượng bảo hiểm do những rủi ro đã thỏa thuận gây ra với điều kiện người được bảo hiểm đã thuê bảo hiểm cho đối tượng đó và nộp một khoản tiền gọi là phí bảo hiểm.

Như vậy, bản chất của bảo hiểm là sự phân chia rủi ro, tổn thất của một hay của một số người cho cả cộng đồng tham gia bảo hiểm cùng gánh chịu.

2. Người bảo hiểm (Insurer):

Là người ký kết hợp đồng bảo hiểm với người được bảo hiểm, nhận rủi ro tổn về phía mình và được hưởng một khoản phí bảo hiểm.

Người bảo hiểm là các công ty bảo hiểm như Bảo Việt, Bảo Minh, AIA, VINARE.

3. Người được bảo hiểm (Insured)

Là người có quyền lợi bảo hiểm được một công ty bảo hiểm đảm bảo. Người có quyền lợi bảo hiểm là người mà khi có sự cố bảo hiểm xảy ra thì dẫn họ đến một tổn thất, một trách nhiệm pháp lý hay làm mất đi của họ những quyền lợi được pháp luật thừa nhận. Ví dụ, người chủ hàng là người được bảo hiểm trong bảo hiểm hàng hóa.

4. Đối tượng bảo hiểm (Subject matter insured)

Là đối tượng mà vì nó người ta phải ký kết hợp đồng bảo hiểm. Đối tượng bảo hiểm gồm 3 nhóm chính: Tài sản, con người và trách nhiệm dân sự.

5. Trị giá bảo hiểm (Insurance value)

Là trị giá của tài sản và các chi phí hợp lý khác có liên quan như phí bảo hiểm, cước phí vận tải, lãi dự tính.

Trị giá bảo hiểm là khái niệm thường chỉ được dùng với bảo hiểm tài sản.

6. Số tiền bảo hiểm (Insurance amount)

Là số tiền mà người được bảo hiểm kê khai và được người bảo hiểm chấp nhận.

Số tiền bảo hiểm có thể nhỏ hơn, bằng hoặc lớn hơn giá trị bảo hiểm. Nếu số tiền bảo hiểm nhỏ hơn trị giá trị bảo hiểm thì gọi là bảo hiểm dưới giá trị, bằng trị giá bảo hiểm thì gọi là bảo hiểm tới giá trị, nếu lớn hơn thì gọi là bảo hiểm trên giá trị. Khi bảo hiểm lớn hơn giá trị thì phần lớn hơn đó vẫn có thể phải nộp phí bảo hiểm nhưng không được bồi thường khi tổn thất xảy ra.

7. Phí bảo hiểm (Insurance Premium)

Là một tỷ lệ phần trăm nhất định của trị giá bảo hiểm hay số tiền bảo hiểm. Phí bảo hiểm chính là khoản tiền mà người được bảo hiểm phải trả cho người bảo hiểm để đối tượng bảo hiểm của mình được bảo hiểm.

8. Tỷ lệ phí bảo hiểm (Insurance rate)

Là một tỷ lệ phần trăm nhất định thường do các công ty bảo hiểm công bố. Tỷ lệ phí bảo hiểm được tính dựa vào thống kê rủi ro tổn thất trong nhiều năm. Xác suất xảy ra rủi ro càng lớn thì tỷ lệ phí bảo hiểm càng cao.

Các công ty bảo hiểm thường công bố bảng tỷ lệ phí bảo hiểm cho từng nghiệp vụ bảo hiểm.

9. Rủi ro (Risk)

Là những đe dọa nguy hiểm mà con người không lường trước được, là nguyên nhân gây nên tổn thất cho đối tượng bảo hiểm. Ví dụ như: Tàu mắc cạn, đắm, cháy, đâm và, chiến tranh, đình công...

10. Tổn thất (Loss, Average, Damage)

Là sự mất mát, hư hại do rủi ro gây nên. Ví dụ: Tàu bị đắm, hàng bị ướt, tàu đâm phải đá ngầm, hàng bị vỡ...

1.1.2. Các nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm

1. Nguyên tắc chỉ bảo hiểm sự rủi ro, không bảo hiểm sự chắc chắn (Fortuity not certainty): Chỉ bảo hiểm một rủi ro xảy ra bất ngờ, ngẫu nhiên, ngoài ý muốn của con người chứ không bảo hiểm một cái chắc chắn xảy ra.

2. Nguyên tắc trung thực tuyệt đối (utmost good faith): Tất cả các giao dịch kinh doanh cần được thực hiện trên cơ sở tin cậy lẫn nhau, trung thực tuyệt đối. Cả người được bảo hiểm và người bảo hiểm đều phải trung thực trong tất cả các vấn đề.

3. Nguyên tắc quyền lợi có thể được bảo hiểm (insurable interest): Quyền lợi có thể được bảo hiểm là lợi ích hoặc quyền lợi liên quan đến, gắn liền với, hay phụ thuộc vào sự an toàn hay không an toàn của đối tượng bảo hiểm. Nguyên tắc này chỉ ra rằng người được bảo hiểm muốn mua bảo hiểm phải có lợi ích bảo hiểm. Quyền lợi có thể được bảo hiểm có thể là quyền lợi đã có hoặc sẽ có trong đối tượng bảo hiểm.

4. Nguyên tắc bồi thường (indemnity): Theo nguyên tắc bồi thường, khi có tổn thất xảy ra, người bảo hiểm phải bồi thường như thế nào đó để đảm bảo cho người được bảo hiểm có vị trí tài chính như trước khi có tổn thất xảy ra, không hơn không kém. Các bên không được lợi dụng bảo hiểm để trục lợi.

5. Nguyên tắc thế quyền (subrogation): Theo nguyên tắc thế quyền, người bảo hiểm sau khi bồi thường cho người được bảo hiểm, có quyền thay mặt người được bảo hiểm để đòi người thứ ba trách nhiệm bồi thường cho mình.

1.2. Rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa

1.2.1. Khái niệm

Trong bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển, thông thường các chuyên hải trình thường gặp các sự cố: thiên tai hoặ tai nạn bất ngờ

ngoài biển. Do sự cố thường phát sinh trong chuyến hải trình, tàu vận chuyển có thể gặp rủi ro rất nghiêm trọng có liên quan đến tai nạn biển, bao gồm các sự cố như: tàu bị mắc cạn (stranding), cháy (Fire), chìm (Sinking),.....khi xảy ra những tai nạn này tàu và hàng thường bị tổn thất rất nghiêm trọng. Vì vậy trong ngành bảo hiểm người ta thường gọi những tai nạn này là hiểm họa biển (Perils of the sea). Một hiểm họa ngoài biển có thể gây ra bởi nhiều rủi ro.

Trong hợp đồng bảo hiểm người ta quy định chỉ bồi thường tổn thất do những rủi ro được bảo hiểm gây ra. Rủi ro bảo hiểm phải là những tai nạn bất ngờ ngoài biển chứ không phải là mọi rủi ro trên biển. Rủi ro đó phải là rủi ro không lường trước chứ không phải là sự kiện chắc chắn sẽ xảy ra. Nó phải là những nguy cơ do tác động của biển gây ra mà ta không thể nào đối phó được, chứ không phải là những hoạt động bình thường của sóng, gió (Ordinary Action of Waves and Winds).

Tóm lại rủi ro là những tai nạn, sự cố bất ngờ xảy ra trong hành trình và làm cho hàng hóa bị thiệt hại. Rủi ro mang tính ngẫu nhiên và bất ngờ

Trong một chuyến hành trình đường biển có rất nhiều dạng tai nạn bất ngờ khác nhau. Sau đây ta sẽ tìm hiểu một số rủi ro được bảo hiểm và một số rủi ro được loại trừ tuyệt đối. Ngoài ra ta cũng xét thêm một loại rủi ro đặc biệt không thuộc rủi ro hàng hải (Marine Risks) mà ta thường gọi là những rủi ro đặc biệt (Extraneous) trong phân loại rủi ro.

1.2.2. Các loại rủi ro

Rủi ro được chia thành ba nhóm.

- Rủi ro hàng hải (Marine Risks).
- Rủi ro đặc biệt (Extraneous Risks).
- Rủi ro loại trừ (Excluded Risks).

A. Nhóm rủi ro hàng hải (Marine Risks)

Bao gồm các thiên tai và sự cố bất ngờ ngẫu nhiên ngoài biển không thể lường trước được (nhưng không bao gồm mọi hiểm nguy trên biển).

Rủi ro đâm va (Collision)

Đâm va tức là khi tàu hay phương tiện vận chuyển khác đâm hay va phải nhau hoặc đâm va phải vật thể cố định, vật thể chuyển động, vật thể nổi, kể cả băng nhưng không phải là nước.

Tai nạn đâm va chỉ hạn chế trong trường hợp chiếc tàu này đâm va tàu khác theo quy định của điều khoản đâm va trong bộ các điều khoản bảo hiểm 1962. Vậy theo ý của bộ điều khoản này ta hiểu chữ tàu như thế nào? Cần trực nối từ chỗ này đến chỗ khác trong cảng do động cơ riêng hoặc do tàu kéo cũng gọi là tàu. Nếu một chiếc tàu bị chìm mà còn cơ hội cứu vớt và sửa chữa lại để chạy tiếp thì bất cứ một chiếc tàu nào khác đâm vào cũng gọi là đâm va. Nhưng nếu va vào lưới của một chiếc tàu đánh cá thì không gọi là đâm va vì lưới không gọi là đâm va vì lưới không phải là bộ phận của bản thân con tàu.

Ở đây chúng ta phân biệt hai vấn đề: rủi ro đâm va (Collision Risks) và trách nhiệm đâm va (Collision Liability).

+ Rủi ro đâm va là những thiệt hại về vật chất của đối tượng được bảo hiểm do tai nạn đâm va gây ra. Rủi ro đâm va là nói đến trách nhiệm của người bảo hiểm đối với bản thân con tàu và hàng hóa bị tổn thất.

+ Trách nhiệm đâm va: là nói đến trách nhiệm đối với người thứ ba, liên quan đến tàu khác, hàng khác. Trách nhiệm đâm va được chia làm hai dạng:

- Tàu đâm va vào các ngoại vật khác ngoại trừ các con tàu (đá ngầm, băng trôi...)

- Trường hợp hai tàu đâm va vào nhau: thường xảy ra ba trường hợp:

(1) Cả hai tàu đều không có lỗi: ví dụ cả hai tàu đậu gần nhau gặp bão lớn xô vào nhau. Như vậy cả hai tàu đều không có lỗi. Như vậy cả hai tàu chịu trách nhiệm đâm va. Rủi ro gây nên tổn thất bên nào thì bên đó chịu. Nếu chủ tàu có mua bảo hiểm thì nếu bị thiệt hại, nhà bảo hiểm phải bồi thường cho chủ tàu.

(2) Trường hợp một bên lỗi hoàn toàn: bên bị lỗi sẽ bồi thường cho bên kia toàn bộ những rủi ro tổn thất do rủi ro đâm va gây ra. Nếu chủ tàu có mua bảo hiểm thì nhà bảo hiểm sẽ chịu trách nhiệm bồi thường cho những tổn thất của tàu của người được bảo hiểm và kể cả những tổn thất do người được bảo hiểm phải đền bù thiệt hại do đâm va. Ví dụ tàu A và tàu B đâm va vào nhau, tàu A có lỗi hoàn toàn. Tổn thất được xác định như sau:

Tàu A (có lỗi 100%)

Tàu B

Tàu bị thiệt hại

100.000 USD

200.000 USD

Hàng hóa bị thiệt hại

300.000 USD

100.000 USD

Như vậy, chủ tàu A phải bồi thường cho chủ tàu B 300.000 USD (200.000 USD tổn thất về tàu và 100.000 USD tổn thất về hàng), bồi thường cho chủ hàng A 300.000 USD tổn thất về hàng hóa và tự chịu 100.000 USD tổn thất về tàu.

(3) Trường hợp cả hai bên đều có lỗi: có thể do sơ suất trong việc lái tàu. Trước đây, nếu trường hợp 2 tàu đều có lỗi thì người ta giải quyết theo trách nhiệm đơn (Single Liability). Đây là hình thức giải quyết đơn giản nhất. Theo hình thức này chủ tàu bị tổn thất ít sẽ phải trả cho chủ tàu bên kia 1/2 số chênh lệch tổn thất giữa hai tàu.

Ví dụ: tàu A và tàu B đâm va vào nhau, cả hai bên đều có lỗi ngang nhau. Tàu A tổn thất 200.000 USD và tàu B tổn thất 160.000 USD. Cách giải quyết như sau: Tàu B phải trả cho tàu A 1/2 số tiền chênh lệch giữa hai tổn thất, tức là 20.000 USD. Trong ví dụ này nếu tàu A có mua bảo hiểm thì nhà bảo hiểm bên A không phải bồi thường về trách nhiệm đâm va mà chỉ đền bù riêng về rủi ro đâm va mà thôi (20.000 USD). Ngoài ra nhà bảo hiểm bên A còn nhận lại 20.000 do bên B trả phần chênh lệch khi giải quyết trách nhiệm đâm va, vì theo nguyên tắc bồi thường, người được bảo hiểm không bao giờ được đền bù vượt quá phần mình bị tổn thất

(người được bảo hiểm – chủ tàu A đã nhận tiền bồi thường 200.000 USD từ nhà bảo hiểm của mình).

Hiện nay tập quán chung quốc tế trong trương hợp đâm va cả hai bên cùng có lỗi thường được giải quyết theo trách nhiệm gọi là trách nhiệm chéo (Cross liability). Theo cách này người ta phân định mức độ lỗi của đôi bên để giải quyết việc bồi thường cho hợp lý. Chẳng hạn, tàu A mắc lỗi $\frac{1}{4}$, tàu B mắc lỗi $\frac{3}{4}$ thì cứ theo tỷ lệ đó hai tàu sẽ đền bù lẫn nhau. Nếu chủ tàu có mua bảo hiểm thì nhà bảo hiểm sẽ bồi thường theo điều khoản đâm va, tức bồi thường 100% đối với tổn thất của tàu mình bảo hiểm và tỷ lệ phần trăm phạm lỗi phần tổn thất mà tàu mình bảo hiểm đã thanh toán cho tàu kia.

Ví dụ: tàu A đâm va vào tàu B, trách nhiệm mỗi bên là 50%. Tàu B tổn thất 300.000 USD, hàng trên tàu A tổn thất 100.000 USD. Theo nguyên tắc thì chủ hàng A đòi tàu B bồi thường toàn bộ 100.000 USD. Trong khi đó theo trách nhiệm đâm va, tàu B có quyền đòi tàu A 50% tổn thất về tàu, tức $300.000 : 2 = 50.000$ USD và 50% phần tiền đã trả cho chủ hàng A tức $100.000 : 2 = 50.000$ USD mà tàu A phải trả cho tàu B. Cho nên chủ hàng A tổn thất 100.000 USD nhưng chỉ mới được bồi thường có 50.000 USD, 50.000 USD còn lại theo trách nhiệm chéo trong đâm va, chủ tàu A sẽ bồi thường cho chủ hàng A, nếu chủ tàu A mua bảo hiểm thì phân chênh lệch này nahf bảo hiểm nahanj đền bù lại hàng hóa.

Một ví dụ khác: tàu A và tàu B đâm vào nhau. Trách nhiệm mỗi bên: tàu A bị lỗi 80% và tàu B bị lỗi 20%. Tổn thất được xác định như sau:

Tàu A

Tàu B

Tổn thất về tàu

100.000 USD

200.000 USD

Tổn thất về hàng hóa

300.000 USD

100.000 USD

Lỗi

80%

20%

Như vậy:

Chủ tàu A phải bồi thường $200.000 \text{ USD} \times 80\% = 160.000 \text{ USD}$ cho chủ tàu B và $100.000 \text{ USD} \times 80\% = 80.000 \text{ USD}$ cho chủ hàng B. Tổng cộng là 240.000 USD.

Chủ tàu B phải bồi thường $100.000 \text{ USD} \times 20\% = 20.000 \text{ USD}$ cho chủ tàu A và $300.000 \text{ USD} \times 20\% = 60.000 \text{ USD}$ cho chủ hàng A. tổng cộng là 80.000 USD.

B. NHÓM CÁC RỦI RO ĐẶC BIỆT (EXTRANEIOUS RISKS)

Đơn bảo hiểm đơn thuần chỉ bảo hiểm những rủi ro đường biển (Marine Risks), chủ yếu là những rủi ro có tính chất nghiêm trọng như: tàu bị chìm đắm, mắc cạn, đâm va, cháy tàu,... như đã trình bày ở trên. Song hàng hóa vận chuyển bằng đường biển còn dễ bị những loại rủi ro khác tùy theo từng bản chất mặt hàng,

từng phương thức đóng gói (Means of Packing), phương tiện vận chuyển...Do đó, bảo hiểm heo điều kiện miễn tổn thất riêng (FPA) hay “có tổn thất riêng” (WA) đều không đủ để đảm bảo tất cả các loại tổn thất có thể xảy ra đối với hàng hóa trong quá trình vận chuyển bình thường. Để đáp ứng nhu cầu bảo hiểm của người tham gia bảo hiểm, người bảo hiểm thỏa thuận bảo hiểm thêm một số những rủi ro đặc biệt trên cơ sở phải có bảo hiểm theo rủi ro đường biển, mở rộng thêm những rủi ro đặc biệt (Marine Risks + Extraneous Risks).

C. NHÓM RỦI RO LOẠI TRỪ

- Các rủi ro loại trừ trong đơn bảo hiểm
 - + Rủi ro do chiến tranh
 - + Rủi ro do đình công, nổi loạn, bạo động
 - + Hậu quả trực tiếp hay gián tiếp của phóng xạ hay nhiễu phóng xạ phát sinh từ vụ nổ nguyên tử hoặc việc dùng năng lượng nguyên tử hoặc chất liệu phóng xạ hạt nhân.

- + Hư hỏng tự phát sinh, tự bốc cháy, hao hụt tự nhiên hoặc do đặc tính tự nhiên của hàng hóa được bảo hiểm.

Đây là những rủi ro không được bảo hiểm trong đơn bảo hiểm, nếu muốn bảo hiểm luôn cả những rủi ro này thì người bảo hiểm và người mua bảo hiểm có thể thỏa thuận thêm. Đối với hai rủi ro chiến tranh và đình công, bạo động, nổi loạn nếu muốn được bảo hiểm thì người được bảo hiểm phải mua riêng.

1.3. Tổn thất trong bảo hiểm hàng hóa

1.3.1. Khái niệm

Tổn thất trong bảo hiểm hàng hoá là những hư hỏng, thiệt hại của hàng hoá được bảo hiểm do rủi ro gây ra.

1.3.2. Các loại tổn thất

- + Căn cứ vào quy mô, mức độ tổn thất có hai loại tổn thất là tổn thất bộ phận và tổn thất toàn bộ:

- Tổn thất bộ phận : Được bảo hiểm theo một hợp đồng bảo hiểm bị mất mát, hư hỏng, thiệt hại về số lượng, trọng lượng, thể tích hoặc giá trị.

- Tổn thất toàn bộ : là toàn bộ đối tượng bảo hiểm theo hợp đồng bảo hiểm bị mất mát, hư hỏng, thiệt hại hoặc bị biến chất, biến dạng không còn như lúc mới bảo hiểm nữa.

Tổn thất toàn bộ thực tế là toàn bộ đối tượng bảo hiểm bị:

1. Mất mát
2. Hư hỏng
3. Bị phá huỷ toàn bộ không lấy lại được như lúc mới bảo hiểm nữa.

Trong trường hợp này, người bảo hiểm phải bồi thường toàn bộ giá trị bảo hiểm hoặc số tiền bảo hiểm.

+ Căn cứ vào tính chất tổn thất và trách nhiệm bảo hiểm thì tổn thất được chia làm hai loại là tổn thất chung và tổn thất riêng:

- Tổn thất chung là những hy sinh hay chi phí đặc biệt được tiến hành một cách cố ý và hợp lý nhằm mục đích cứu tàu và hàng hoá chở trên tàu thoát khỏi một sự nguy hiểm chung, thực sự đối với chúng.

- Tổn thất riêng: là tổn thất chỉ gây ra thiệt hại cho một hay một số quyền lợi của các chủ hàng và chủ tàu trên một con tàu.

2. Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa

2.1. Khái niệm

Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa là một thoả thuận tài chính liên quan đến việc bảo vệ khỏi rủi ro có thể xảy ra trong hoạt động hàng hóa. Trong hợp đồng này, người được bảo hiểm cam kết nộp một khoản phí bảo hiểm theo thoả thuận, trong khi người bảo hiểm cam kết sẽ bồi thường cho người được bảo hiểm những tổn thất liên quan đến hoạt động hàng hóa theo cách thức và điều kiện đã được thoả thuận trong hợp đồng.

2.2. Tính chất của hợp đồng bảo hiểm

2.3. Các loại hợp đồng bảo hiểm

Hợp đồng bảo hiểm được phân thành hai dạng chính: hợp đồng bảo hiểm chuyến và hợp đồng bảo hiểm bao.

+ Hợp đồng bảo hiểm chuyến (Voyage Policy)

Hợp đồng bảo hiểm chuyến liên quan đến việc bảo hiểm cho một chuyến hàng từ điểm này đến điểm khác, như đã ghi trong hợp đồng. Trách nhiệm bảo hiểm bắt đầu và kết thúc dựa theo điều khoản “từ kho đến kho”. Hợp đồng bảo hiểm chuyến thể hiện thông qua đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm được cấp bởi công ty bảo hiểm. Điều này cung cấp giá trị pháp lý như nhau, tuy có sự khác biệt trong hình thức và cách sử dụng.

+ Hợp đồng bảo hiểm bao

Đây còn được gọi là hợp đồng bảo hiểm mở – (Open policy, Floating policy, Open cover).

Hợp đồng bảo hiểm bao áp dụng cho nhiều chuyến hàng trong một khoảng thời gian xác định, thường là một năm. Đối với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu có khối lượng hàng hoá lớn và ổn định, thường ký kết một hợp đồng bảo hiểm bao với công ty bảo hiểm. Dưới hợp đồng này, công ty bảo hiểm cam kết bảo hiểm tất cả các chuyến hàng xuất nhập khẩu trong năm.

2.4. Nội dung hợp đồng bảo hiểm hàng hóa

+ Tên, địa chỉ của doanh nghiệp bảo hiểm, bên mua bảo hiểm, người được bảo hiểm hoặc thụ hưởng

Đây là nội dung về thông tin cơ bản của các bên tham gia bảo hiểm và các bên có nghĩa vụ, quyền lợi liên quan đến hợp đồng bảo hiểm. Nội dung này xác định rõ các chủ thể này thông qua tên, địa chỉ, thậm chí là chứng minh nhân thân đối với cá nhân (qua sổ chứng minh thư nhân dân, sổ thẻ căn cước,...), phương thức liên lạc (số fax, số điện thoại, email,...) hay số đăng ký kinh doanh của doanh nghiệp để chứng minh tư cách cá nhân, tổ chức, doanh nghiệp.

+ Đối tượng bảo hiểm

Đối tượng bảo hiểm là nội dung quan trọng cần phải có trong bảo hiểm do đối tượng bảo hiểm là yếu tố quan trọng xác định sự kiện bảo hiểm và trách nhiệm bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm. Đối tượng bảo hiểm có thể là:

- Các yếu tố nhân thân của con người như sức khỏe, tính mạng,...
- Tài sản
- Trách nhiệm dân sự

+ Số tiền bảo hiểm, giá trị tài sản được bảo hiểm đối với bảo hiểm tài sản

Đây là nội dung về mức thanh toán mà bên nhận bảo hiểm phải thanh toán cho người thụ hưởng, bên mua bảo hiểm trong trường hợp xảy ra sự kiện bảo hiểm mà các bên đã thỏa thuận. Riêng đối với bảo hiểm tài sản, giá trị tài sản được bảo hiểm ở đây là phần giá trị do các bên thỏa thuận để bảo hiểm.

+ Phạm vi bảo hiểm, điều kiện bảo hiểm, điều khoản bảo hiểm

- Phạm vi bảo hiểm là phạm vi trách nhiệm mà doanh nghiệp chấp nhận chịu tương đương với các rủi ro mà doanh nghiệp thực hiện bảo hiểm đối với chủ thể tham gia.

- Mỗi doanh nghiệp đều có thể đưa ra các điều kiện bảo hiểm khác nhau đối với mỗi loại nghiệp vụ bảo hiểm, miễn là không vi phạm quy định của pháp luật về bảo hiểm, theo đó phải thỏa mãn các điều kiện này thì chủ thể mua bảo hiểm mới được thanh toán bảo hiểm.

- Điều khoản bảo hiểm là các nội dung bao gồm cả phạm vi bảo hiểm và điều kiện bảo hiểm, nêu rõ các trường hợp được bảo hiểm và bảo hiểm theo phương thức như thế nào.

+ Điều khoản loại trừ trách nhiệm bảo hiểm

Đây là nội dung quy định các trường hợp bên nhận bảo hiểm không phải thực hiện thanh toán bảo hiểm cho người thụ hưởng, bên mua bảo hiểm (theo quy định của pháp luật, theo thỏa thuận của các bên).

+ Thời hạn bảo hiểm

Hầu hết hợp đồng bảo hiểm là hợp đồng có thời hạn (trừ hợp đồng bảo hiểm trọn đời). Các bên thỏa thuận thời hạn bảo hiểm phải chú ý rõ ràng vì trong nhiều trường hợp thời điểm hết hạn cũng là thời điểm phát sinh trách nhiệm thanh toán bảo hiểm của bên nhận bảo hiểm đối với bên được bảo hiểm.

+ Mức phí bảo hiểm, phương thức đóng phí bảo hiểm

Mức phí bảo hiểm là mức phí mà người, tổ chức tham gia bảo hiểm phải trả cho doanh nghiệp bảo hiểm để doanh nghiệp bảo hiểm nhận trách nhiệm trên phần rủi ro được bảo hiểm.

Các phương thức đóng phí bảo hiểm có thể là:

- Trực tiếp
- Qua bưu điện
- Thanh toán qua ngân hàng

+ Thời hạn, phương thức trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường

Thời hạn, phương thức trả tiền bảo hiểm hoặc bồi thường là nội dung nhằm xác định thời điểm và phương thức thực hiện trách nhiệm của bên nhận bảo hiểm (doanh nghiệp bảo hiểm) đối với bên được bảo hiểm (bên mua bảo hiểm).

+ Các quy định giải quyết tranh chấp

Đây là nội dung phòng tránh rủi ro trong trường hợp xảy ra tranh chấp. Trong nội dung này, các bên thống nhất phương thức giải quyết tranh chấp và pháp luật giải quyết tranh chấp (trong trường hợp việc giao kết hợp đồng có yếu tố nước ngoài).

+ Ngày, tháng, năm giao kết hợp đồng

Thời điểm giao kết hợp đồng phải được nêu rõ trong hợp đồng để xác định thời điểm giao kết và chứng minh hiệu lực của hợp đồng.

+ Các điều khoản khác (không bắt buộc phải có trong hợp đồng)

Các điều khoản khác do các bên thỏa thuận, không được thay thế các điều khoản bắt buộc trên, không trái pháp luật.

2.5. Nghĩa vụ của các bên theo hợp đồng bảo hiểm

Rủi ro khi lưu trữ hàng hóa trong kho là điều không ai muốn. Tuy nhiên nếu không may bị thiệt hại thì bên mua bảo hiểm và bên bán bảo hiểm phải có những trách nhiệm cụ thể của riêng căn cứ theo hợp đồng bảo hiểm đã ký kết. Cụ thể:

+ Trách nhiệm của bên mua bảo hiểm hàng hóa trong kho:

- Doanh nghiệp cần tuân thủ các quy định về báo cháy, chữa cháy và tham gia chữa cháy quy định tại Điều 23 Nghị định số 35/2003/NĐ-CP.
- Tuân thủ quy định PCCC kho hàng theo nghị định 79/2014/NĐ-CP
- Khi xảy ra sự cố về hàng hóa trong kho như cháy, nổ, hư hỏng,.. hãy báo ngay với bên bảo hiểm để cùng nhau giải quyết.
- Thống kê thiệt hại của hàng hóa, tài sản được bảo hiểm trong hợp đồng bảo hiểm.
- Chuẩn bị hồ sơ yêu cầu bồi thường thiệt hại từ công ty mua bảo hiểm bao gồm:
 - Đơn yêu cầu bồi thường của bên mua bảo hiểm
 - Hợp đồng bảo hiểm hàng hóa trong kho
 - Giấy chứng nhận đủ điều kiện về phòng cháy và chữa cháy
 - Biên bản giám định của bên bán bảo hiểm
 - Biên bản giám định chứng minh nguyên nhân gây ra tổn thất
 - Bản kê khai thiệt hại và các giấy tờ chứng minh thiệt hại.

Bên mua bảo hiểm cần lưu ý, khi xảy ra thiệt hại thì chỉ nên thống kê những hàng hóa được bảo hiểm để bên bán bảo hiểm có thể xem xét bồi thường nhanh chóng.

+ Trách nhiệm của bên bán bảo hiểm hàng hóa trong kho:

- Khi nhận được thông báo của bên mua bảo hiểm có thiệt hại về hàng hóa trong kho phải đến kiểm tra ngay.
- Tiến hành xem xét nguyên nhân dẫn đến các thiệt hại của hàng hóa có trong hợp đồng không.

- Nếu hàng hóa nằm trong diện được bảo hiểm, cần lên phương pháp đền bù cho hàng hóa bị thiệt hại. Đồng thời gặp gỡ người mua bảo hiểm để trao đổi về số tiền bảo hiểm có thể chi trả theo đúng nghĩa vụ của mình.

- Dự kiến được thời gian chi trả số tiền bồi thường cho người mua bảo hiểm hàng hóa trong thời gian sớm nhất có thể.

2.4 Giám định thiệt hại hàng hóa lưu kho

Khi xảy ra thiệt hại hàng hóa lưu kho thì bên bảo hiểm phải ủy quyền tiến hành giám định tổn thất để xác định nguyên nhân và mức độ tổn thất. Việc giám định cần phải diễn ra thật chi tiết và rõ ràng để đảm bảo quyền lợi của hai bên.

Trong trường hợp bên mua bảo hiểm không muốn bên người bảo hiểm giám định tổn thất thì có thể trưng cầu giám định viên độc lập để đảm bảo sự công bằng.

Trong trường hợp hai bên cũng không thống nhất giám định viên độc lập thì có thể yêu cầu tòa án nơi xảy ra tổn thất để giám định thiệt hại về hàng hóa. Tuy nhiên hai bên cần phải tôn trọng kết quả mà Tòa án đưa ra khi giám định tổn thất là yếu tố bắt buộc tuân theo.

2.6. Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm, phí bảo hiểm

Số tiền bảo hiểm được hiểu đơn giản là giá trị được quy đổi thành tiền của tài sản mà bên mua bảo hiểm khai báo và được bên bán bảo hiểm chấp thuận. Số tiền bảo hiểm thường sẽ thấp hơn hoặc ngang bằng với giá trị thực của hàng hóa. Thông thường đây chỉ là giá trị ước tính để căn cứ vào đó tính phí bảo hiểm và trách nhiệm đền bù của công ty bảo hiểm khi xảy ra sự cố.

Ví dụ công ty A mua bảo hiểm cho lô hàng máy móc nhập về từ Nhật Bản. Thì số tiền bảo hiểm sẽ được quy đổi dựa trên giá trị mua hàng trên thị trường, phí vận chuyển, lắp đặt hoặc các chi phí liên quan khác tại thời điểm mua bảo hiểm. Hoặc công ty B mua bảo hiểm cháy nổ cho kho hàng, thì số tiền ước tính bao gồm tiền xây dựng công trình, máy móc thiết bị lắp đặt trong kho, các hàng hóa có trong kho,....

Phí bảo hiểm: Là số tiền mà người mua bảo hiểm phải trả cho đơn vị bảo hiểm để đảm bảo cho hợp đồng bảo hiểm. Phí bảo hiểm được tính toán dựa trên số tiền bảo hiểm theo một tỷ lệ nhất định. Phí bảo hiểm có thể trả 1 lần ngay sau ký hợp đồng hoặc thanh toán định kỳ tùy theo thỏa thuận của hai bên.

2.7. Quy trình kỹ thuật mua bảo hiểm hàng hóa

Dưới đây là quy trình thực hiện trong trường hợp doanh nghiệp mua bảo hiểm và thực hiện dịch vụ: **ngành xuất nhập khẩu học ở đâu**

Bước 1. Gửi giấy yêu cầu bảo hiểm

Doanh nghiệp có nhu cầu mua bảo hiểm sẽ liên hệ với công ty bảo hiểm, công ty bảo hiểm sẽ gửi lại giấy yêu cầu bảo hiểm cho doanh nghiệp.

Nội dung chính về trên giấy yêu cầu bảo hiểm: quy chế trả lương theo kpi

- Thông tin về người được bảo hiểm
- Thông tin về hàng hóa được bảo hiểm
- Yêu cầu bảo hiểm
- Các chứng từ đính kèm
- Phần kê của đại lý, công ty môi giới
- Nghiệp vụ của công ty bảo hiểm khóa học chứng chỉ kế toán trưởng online

Bước 2: Điền đầy đủ thông tin vào giấy yêu cầu bảo hiểm

Các thông tin trên giấy yêu cầu bảo hiểm, công ty yêu cầu bảo hiểm sẽ phải hoàn thiện đầy đủ trừ nội dung phần kê của công ty môi giới và nghiệp vụ của công ty bảo hiểm

Bước 3: Gửi bản fax của giấy yêu cầu bảo hiểm đến công ty bảo hiểm theo yêu cầu

Bước 4: Công ty bảo hiểm gửi hợp đồng bảo hiểm đến cho công ty yêu cầu bảo hiểm

Bước 5: Công ty yêu cầu bảo hiểm hàng hóa sau khi xem xét các điều khoản trong hợp đồng sẽ ký xác nhận, sau đó, công ty bảo hiểm sẽ gửi bảng thu phí bảo hiểm cho dịch vụ.

3. Các điều kiện bảo hiểm hiện hành trên thị trường

3.1. Các điều kiện bảo hiểm hàng hoá xnk.

Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa loại A

Đây chính là loại điều kiện có mức độ cao nhất trong bảo hiểm hàng hóa.

Nội dung và phạm vi bảo hiểm

Điều kiện A được áp dụng cho mọi phương thức vận chuyển hàng hóa kể cả đường biển, đường bộ hay đường hàng không. Về nội dung có phần tương tự với điều kiện bảo hiểm rủi ro nhưng được nâng cấp điều kiện hơn nhiều. Cụ thể là gia tăng trường hợp rủi ro mà người mua được hưởng bảo hiểm.

Các yêu cầu và điều kiện bảo hiểm

Tình trạng hàng hóa bị tổn hại phải vì các nguyên nhân cụ thể được quy định rõ tại điều kiện bảo hiểm hàng hóa loại A.

Những trường hợp được bảo hiểm

- Gồm các rủi ro đã được nhắc đến trong điều kiện loại B và C.

- Rủi ro xảy ra do các nguyên nhân: trộm cắp hàng hóa, thiếu nguyên kiện, hàng hóa bị hư hại như gãy – vỡ - hoen gỉ...trong quá trình vận chuyển.

- Rủi ro do điều kiện thiên nhiên.
- Rủi ro do con người (không phải người mua bảo hiểm) gây nên.

Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa loại B

Nội dung của điều kiện bảo hiểm loại C tương tự với điều kiện bảo hiểm gồm tổn thất riêng. Kể từ sửa đổi thực hiện vào năm 1963 thì các trường hợp nhận được bảo hiểm cùng các điều kiện loại trừ được nêu ra rõ ràng hơn.

Sự khác biệt giữa loại B và loại A

Điều kiện bảo hiểm loại B chỉ bao gồm những trường hợp rủi ro nhất định, quy định người mua bảo hiểm được bồi thường nếu gặp phải. Điều kiện loại A có phạm vi rủi ro nhận bảo hiểm lớn hơn.

Nội dung và phạm vi bảo hiểm

Điều kiện loại B được áp dụng dựa theo các trường hợp rủi ro xảy ra gây tổn thất đến hàng hóa trong quá trình vận chuyển. Những rủi ro này đã được quy định rõ.

Các yêu cầu và điều kiện bảo hiểm

- Gồm 7 trách nhiệm bồi thường của điều kiện bảo hiểm hàng hóa loại C.
- Kèm theo các trường hợp rủi ro khác như: thiên tai (động đất, núi lửa phun, sét đánh), nước cuốn hàng hóa khỏi tàu, nước tràn vào nơi chứa hàng hóa gây tổn hại, kiện hàng rơi khỏi tàu khi đang xếp dỡ.

3.2. Các điều kiện bảo hiểm hàng hoá vận chuyển nội địa.

Các điều kiện bảo hiểm hàng hóa loại C

Điều kiện bảo hiểm này tương tự như điều kiện bảo hiểm không bao gồm tổn thất riêng. Các điều khoản loại trừ cũng được quy định tương tự như điều khoản A và B.

Sự khác biệt giữa loại C và loại A, B

Đây là mức điều kiện bảo hiểm hàng hóa thấp nhất trong các loại. Theo đó phạm vi chịu trách nhiệm bồi thường của điều kiện C có phần hạn chế hơn điều kiện B và A.

Nội dung và phạm vi bảo hiểm

Phạm vi bảo hiểm bao gồm các trường hợp rủi ro cụ thể được quy định sẵn.

Các yêu cầu và điều kiện bảo hiểm

- Mắc cạn, đắm, cháy, đâm va phương tiện vận chuyển.
- Gặp nạn khi dỡ hàng tại cảng.
- Phương tiện vận chuyển bị lật, trật bánh.
- Tổn thất chung: chi phí tố tụng, giám định, cứu nạn...
 - Ném hàng ra khỏi tàu trong trường hợp gặp nguy cấp.
 - Hàng hóa mất tích.
 - Phương tiện đâm va vào nhau.

4. Những công việc cần làm để được bồi thường khi có tổn thất

4.1. Các bước tiến hành khiếu nại đòi bồi thường

1. Giám định tổn thất

Khi tiến hành khiếu nại, doanh nghiệp cần xác định được mức độ tổn thất đến đâu, căn cứ vào đó để đòi bồi thường. Giám định tổn thất nhằm đo lường mức độ tổn thất của hàng hóa.

- Là việc làm của các chuyên gia giám định của người bảo hiểm hoặc của công ty giám định được người bảo hiểm uỷ quyền, nhằm xác định tính chất, nguyên nhân, mức độ và trách nhiệm đối với tổn thất xảy ra làm cơ sở cho việc bồi thường
- Cơ quan giám định phải là cơ quan được quy định trong hợp đồng bảo hiểm
- Được tiến hành khi hàng hoá bị hư hỏng, đổ vỡ, thiếu hụt, giảm phẩm chất... ở cảng đến (không muộn hơn 60 ngày kể từ ngày dỡ hàng khỏi tàu) hoặc cảng dọc đường và do người được bảo hiểm yêu cầu.
- Khi có yêu cầu giám định, nếu tổn thất rõ rệt phải tiến hành giám định ngay trước hoặc trong lúc dỡ hàng; nếu tổn thất không rõ rệt phải tiến hành giám định trong thời gian cho phép lập L/R

- Những trường hợp tổn thất do tàu bị đắm, hàng mất, giao thiếu hàng hoặc không giao hàng không cần phải giám định
- Sau khi giám định, người giám định sẽ cấp chứng thư giám định dưới dạng: Biên bản giám định hoặc Giấy chứng nhận giám định

2. Khiếu nại

Hồ sơ khiếu nại

Phải chứng minh được:

- Người khiếu nại có lợi ích bảo hiểm
- Hàng hoá đã được bảo hiểm
- Tổn thất thuộc một rủi ro được bảo hiểm
- Giá trị bảo hiểm, số tiền bảo hiểm
- Mức độ tổn thất
- Số tiền đòi bồi thường
- Đảm bảo được nguyên tắc thế quyền

Gồm các giấy tờ sau:

- Đơn khiếu nại có ghi rõ số tiền bồi thường của các bên
- Đơn bảo hiểm hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc hợp đồng bảo hiểm gốc
- B/L bản gốc và C/P nếu có
- Hoá đơn thương mại, bản chính
- Hoá đơn về các chi phí khác, nếu có
- Biên bản giám định (Survey Report)
- Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC)
- Biên bản hàng đổ vỡ hư hỏng (COR)
- Giấy chứng nhận hàng thiếu (CSC)
- Thư dự kháng (Letter of Reservation)
- Kháng nghị hàng hải (Sea Protest)
- Nhật ký hàng hải (Log Book)
- Bảng tính tiền bồi thường của các bên

Thời hạn khiếu nại:

- Thời hạn khiếu nại người bảo hiểm là 2 năm theo ICC 1982 và QTC 1990 kể từ ngày có tổn thất hoặc phát hiện tổn thất

- Bộ hồ sơ khiếu nại phải gửi đến công ty bảo hiểm trong vòng 9 tháng kể từ ngày có tổn thất hoặc phát hiện tổn thất

+ Bồi thường các chi phí:

Chi phí tố tụng và đề phòng hạn chế tổn thất hoặc để bảo vệ quyền lợi của hàng hoá bảo hiểm hoặc những chi phí liên quan đến việc đòi người thứ ba bồi thường

Chi phí giám định tổn thất thuộc trách nhiệm bảo hiểm

+ Bồi thường tổn thất chung:

Hy sinh tổn thất chung: nếu toàn bộ hay một phần của lô hàng bị hy sinh để cứu tàu và được công nhận là tổn thất chung thì người bảo hiểm sẽ bồi thường giá trị đã hy sinh

Đóng góp tổn thất chung: trên cơ sở bản phân bổ tổn thất chung do chuyên viên tính toán tổn thất chung lập nên, người bảo hiểm sẽ bồi hoàn phần đóng góp của chủ hàng vào tổn thất chung, cho dù hàng hoá được bảo hiểm theo điều kiện gì.

Thời hạn thanh toán tiền bồi thường: 30 ngày kể từ ngày người bảo hiểm nhận được hồ sơ khiếu nại hợp lệ.

4.2. Các chứng từ cần xuất trình cho công ty bảo hiểm

- Tờ khai hải quan
- Hợp đồng mua bán ngoại thương.
- Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh và giấy chứng nhận đăng ký mã số doanh nghiệp
- Bản kê chi tiết hàng hoá (cargo list)
- Chỉ thị xếp hàng:
- Biên lai thuyền phó
- Vận đơn đường biển
- Bản khai lược hàng hoá
- Phiếu kiểm đếm
- Sơ đồ xếp hàng

- Giấy chứng nhận xuất xứ
- Hoá đơn thương mại
- Phiếu đóng gói
- Giấy chứng nhận số lượng/trọng lượng
- Chứng từ bảo hiểm,...

Quyền hạn trách nhiệm của người giao nhận

2.1.4. Các tổ chức giao nhận trên thế giới và ở Việt nam

2.2. Nghiệp vụ giao nhận

2.2.1. Giao nhận hàng hoá xnk tại cảng biển

2.2.2. Giao nhận hàng hoá xnk bằng container

2.2.3. Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường hàng không

2.2.4. Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường bộ, đường sắt

2.2.5. Những lưu ý khi xếp hàng vào container.

TÓM TẮT CHƯƠNG 3

Trong chương này, một số nội dung chính được giới thiệu:

- Các nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm
- Rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa
- Nội dung hợp đồng bảo hiểm hàng hóa
- Quy trình kỹ thuật mua bảo hiểm hàng hóa
- Những công việc cần làm để được bồi thường khi có tổn thất
- Các điều kiện bảo hiểm hiện hành trên thị trường

CÂU HỎI THẢO LUẬN

Các điều kiện bảo hiểm hiện hành trên thị trường

CÂU HỎI ÔN TẬP

Câu 1. Trình bày các nguyên tắc cơ bản của bảo hiểm

Câu 2. Trình bày các rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa

Câu 3. Trình bày nội dung hợp đồng bảo hiểm hàng hóa

Câu 4. Trình bày quy trình kỹ thuật mua bảo hiểm hàng hóa

Câu 5. Nêu những công việc cần làm để được bồi thường khi có tổn thất

Câu 6. Nêu các điều kiện bảo hiểm hiện hành trên thị trường

CHƯƠNG 4

VẬN TẢI, GIAO NHẬN VÀ BẢO HIỂM TRONG THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ

GIỚI THIỆU CHƯƠNG

Chương 4 là chương giới thiệu một số nội dung cơ bản về vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử như: Bảo hiểm truyền thống và bảo hiểm trong thương mại điện tử để người học có được kiến thức nền tảng phục vụ vào công việc và đời sống xã hội.

MỤC TIÊU

1. Về kiến thức:

- Trình bày được Bảo hiểm truyền thống và bảo hiểm trong thương mại điện tử
- Nắm và hiểu được các nghiệp vụ vận tải, giao nhận và bảo hiểm hàng hóa truyền thống được ứng dụng thực hiện trong thương mại điện tử.

2. Về kỹ năng:

Phân biệt được các loại rủi ro và tổn thất và các điều kiện bảo hiểm hàng hóa trong vận chuyển nội địa và xuất nhập khẩu; Hiểu và lập được các chứng từ bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm hàng hóa trong kinh doanh thương mại, cũng như các chứng từ cần thiết để tiến hành khiếu nại công ty bảo hiểm đòi bồi thường khi hàng hóa bị tổn thất.

3. Về năng lực tự chủ và trách nhiệm:

- Ý thức được tầm quan trọng và ý nghĩa thực tiễn của việc nghiên cứu tổng quan về siêu thị trong thực tiễn công việc.
- Thái độ học tập nghiêm túc, tích cực trong thảo luận các nội dung giảng viên nêu ra.

PHƯƠNG PHÁP GIẢNG DẠY VÀ HỌC TẬP CHƯƠNG 4

- Đối với người dạy: sử dụng phương pháp giảng dạy tích cực (diễn giảng, vấn đáp, dạy học theo vấn đề); yêu cầu người học thực hiện câu hỏi thảo luận (cá nhân hoặc nhóm).

- Đối với người học: chủ động đọc trước giáo trình (chương 2) trước buổi học; hoàn thành đầy đủ câu hỏi thảo luận chương 2 theo cá nhân hoặc nhóm và nộp lại cho người dạy đúng thời gian quy định.

ĐIỀU KIỆN THỰC HIỆN CHƯƠNG 4

- Phòng học chuyên môn hóa/nhà xưởng: Không
- Trang thiết bị máy móc: Máy chiếu và các thiết bị dạy học khác
- Học liệu, dụng cụ, nguyên vật liệu: Chương trình môn học, giáo trình, tài liệu tham khảo, giáo án, phim ảnh, và các tài liệu liên quan.
- Các điều kiện khác: Không có

KIỂM TRA VÀ ĐÁNH GIÁ CHƯƠNG 4

- Nội dung:
 - + Kiến thức: Kiểm tra và đánh giá tất cả nội dung đã nêu trong mục tiêu kiến thức
 - + Kỹ năng: Đánh giá tất cả nội dung đã nêu trong mục tiêu kỹ năng.
 - + Năng lực tự chủ và trách nhiệm:
 - Trong quá trình học tập, người học cần:
 - Nghiên cứu bài trước khi đến lớp
 - Chuẩn bị đầy đủ tài liệu học tập.
 - Tham gia đầy đủ thời lượng môn học.
 - Nghiêm túc trong quá trình học tập.
- Phương pháp:
 - + Điểm kiểm tra thường xuyên: 1 điểm kiểm tra (hình thức: hỏi miệng)
 - + Kiểm tra định kỳ lý thuyết: không có

NỘI DUNG

1. Vận tải, giao nhận truyền thống và vận tải, giao nhận trong thương mại điện tử

Một trong số những điều quan trọng nhất cần ghi nhớ về vấn đề vận chuyển – giao hàng là giá cước vận chuyển hàng hoá không phải là một số tiền tất yếu bạn sẽ muốn tính vào giá thành cho khách hàng. Những chi phí thực tế có thể có liên quan nhiều hơn tới dịch vụ tiện ích vận chuyển khách hàng.

Ví dụ như www.Webvan.com cung cấp dịch vụ vận chuyển miễn phí theo đơn đặt hàng dựa trên số lượng tiền mua hàng vượt qua một con số nhất định. Đây là mẹo khuyến khích khách hàng mua thêm hàng để đạt tới mức được vận chuyển miễn phí. Nhiều doanh nghiệp bán hàng trực tuyến cũng đã áp dụng cách làm trên.

Bạn sẽ sử dụng mưu mẹo nào? Một lần nữa, bạn sẽ phải nghiên cứu cách tiếp cận phù hợp với khách hàng của bạn nhất. Hiện có một số dịch vụ và phần mềm đóng gói mà bạn có thể xem xét trước khi đưa ra quyết định của mình.

Một điều khác quan trọng cần ghi nhớ rằng giá cước vận chuyển biến đổi theo trọng lượng. Nếu như bạn bán không phải chỉ là một loại sản phẩm, bạn phải tìm cách cung cấp thông tin trọng lượng của mỗi loại sản phẩm để đưa ra các giải pháp vận chuyển cho khách hàng chọn lựa.

Bạn cũng sẽ cần thông báo điểm xuất phát và điểm tới, chiều dài quãng đường phải vận chuyển hàng tới cho khách. Thông báo hình thức vận chuyển qua bưu điện hay trực tiếp nhân viên của hãng sẽ giao hàng. Tất nhiên, bạn cũng không nên quên hỏi xem mong muốn về thời gian và tốc độ giao hàng của khách hàng ra sao. Khách hàng của bạn sẽ đánh giá cao điểm này. Trước khi tiến hành việc giao hàng, dù sao bạn cũng nên yêu cầu khách hàng thanh toán trước toàn bộ hoặc ứng trước một số tiền nào đó để đảm bảo.

Những mặt hàng giao trực tuyến

Có thể thấy ngay là hiện nay cùng với sự phát triển của công nghệ tạo nên một số sản phẩm rất độc đáo mà những năm trước đây chưa được biết đến. Phổ biến nhất là sách điện tử, phần mềm, các tài liệu... Những mặt hàng này khi bán đi, người bán có thể giao cho khách mua hàng của mình bằng nhiều phương thức. Sao chép qua băng, đĩa hoặc các thiết bị lưu trữ... để giao cho khách mua hàng. Tuy nhiên, hiện nay thì phương thức giao hàng của các sản phẩm này chủ yếu là giao hàng trực tuyến. Có nghĩa, người mua hàng sẽ nhận được sản phẩm bằng các cách như nhận sản phẩm qua email hay click và download ngay khi họ thanh toán, mà không cần phải chờ đợi món hàng họ mua chuyển đến qua những bước truyền thống.

Những mặt hàng truyền thống

Ở các nước phát triển thì việc bán hàng trực tuyến đã thực hiện được ở hầu hết các ngành hàng. Ở Việt Nam cũng đã có nhiều mặt hàng online song thực tế việc bán được trên internet cũng chưa nhiều. Mà một phần gây nên trở ngại là do

hệ thống giao hàng của các chủ các website còn chưa được chú trọng đầu tư đúng. Lẽ thường, sau khi chọn hàng thanh toán bạn sẽ nhận ngay món hàng mình ưng ý, bạn biết được ngay chất lượng của món hàng, ít ra thì bạn cũng có thể sờ tận tay món đồ mà mình yêu thích trước khi quyết định mua hàng. Trong khi đó, với việc mua hàng trực tuyến, sau khi chọn món hàng ưng ý trên một website của một nhà cung cấp nào đó, bạn thanh toán (có thể thanh toán online hoặc offline), rồi chờ cho nhà cung cấp giao hàng đến tận nhà mình. Lúc này, chất lượng món đồ sẽ tùy thuộc vào nhiều yếu tố, thương hiệu của sản phẩm, của nhà cung cấp, lương tâm của người bán hàng...

Doanh nghiệp Việt Nam giao hàng trực tuyến như thế nào?

Giao hàng tại kho của người bán. Sau khi chọn hàng trên website của nhà cung cấp, khách hàng đến tận kho, cửa hàng của nhà cung cấp để thanh toán và nhận hàng. Đây là phương thức sơ khai nhất của thương mại điện tử. Phương thức này hoàn toàn không thuận tiện cho khách hàng.

Giao hàng tại địa chỉ người mua. Tiến bộ hơn là giao hàng tận nhà cho các khách hàng. Việc thực hiện giao hàng này có thể là do nhà cung cấp tự tổ chức hoặc nhờ bên thứ ba là nhà cung ứng dịch vụ chuyển phát.

Việc nhà cung cấp tự tổ chức sẽ đem lại một số khó khăn là chi phí xây dựng, đào tạo và quản lý đội ngũ giao hàng khá tốn kém và phức tạp mà không phải bất cứ doanh nghiệp nào cũng đủ khả năng thực hiện. Với những nhà cung cấp có kênh bán hàng truyền thống thì việc này được thực hiện dễ dàng hơn, còn với những doanh nghiệp mới bắt đầu khởi nghiệp thì đây thực sự là trở ngại rất lớn.

Khi chưa đủ năng lực để xây dựng nên đội ngũ giao hàng thì việc sử dụng một phần hoặc giao toàn bộ dịch vụ giao hàng cho đối tác thứ ba là một chọn lựa khả thi nhất để tham gia vào lĩnh vực bán hàng trực tuyến. Khi đó mỗi đơn hàng đến từ website của nhà cung cấp sẽ được chuyển ngay cho nhà vận chuyển để họ nhận hàng từ nhà cung cấp và giao hàng cho khách mua hàng.

Những khó khăn trong giao hàng trực tuyến tại Việt Nam

Như hầu hết các hình thức thương mại khác, đều có những rủi ro tiềm ẩn trong các giao dịch giữa người mua và người bán. Thì với thương mại điện tử như đã nói ở trên, sau khi chọn món hàng qua hình ảnh trên website của nhà cung cấp, người tiêu dùng chưa biết được thực chất chất lượng món hàng đó như thế nào, chỉ có thể dựa trên một số tiêu chí như thương hiệu, nhận xét chủ quan của người mua và lương tâm của người bán... Nhất là trong tình trạng hiện nay, hàng giả, hàng kém phẩm chất,... đây rầy trên thị trường.

Hơn nữa, việc đối tác giao hàng là một số doanh nghiệp chuyển phát không chịu trách nhiệm trong việc làm hỏng hóc hàng hoá trên đường vận chuyển làm uy tín doanh nghiệp kinh doanh trực tuyến giảm sút.

Trong khi đó, tình trạng đơn hàng giả còn rất phổ biến làm cho chi phí của doanh nghiệp kinh doanh thương mại điện tử tăng lên rất nhiều.

Hiện tại, chi phí chuyển phát còn tương đối cao. Với những mặt hàng có trọng lượng nặng nhưng giá thành không cao như các mặt hàng điện tử, thiết bị... hoặc các mặt hàng có tỉ suất lợi nhuận thấp, dễ hư hỏng là các mặt hàng tươi sống... thì

việc làm cho cân đối giữa giá bán trực tuyến và giá bán của kênh bán hàng truyền thống là rất khó khăn.

Những giải pháp

Doanh nghiệp nên đầu tư xây dựng các trạm trung chuyển hàng hoá của mình sao cho đến được càng gần khách hàng càng tốt để làm giảm tối thiểu chi phí giao hàng. Tìm được đối tác giao hàng chuyên nghiệp với chi phí hợp lý là bài toán khó cho những nhà kinh doanh trực tuyến tại Việt Nam. Bởi hiện nay ở nước ta chưa có những đối tác chuyên nghiệp chuyên đảm nhận dịch vụ giao hàng trực tuyến.

Khi tham gia kênh bán hàng trực tuyến, đòi hỏi doanh nghiệp phải biết tùy vào nguồn lực của mình và thực tế thị trường để chọn cho mình chiến lược kinh doanh hợp lý trong đó yếu tố giao hàng trực tuyến đóng vai trò rất lớn trong sự thành bại của một doanh nghiệp kinh doanh trực tuyến.

Thành lập một doanh nghiệp chuyên kinh doanh dịch vụ giao hàng trực tuyến là một ý tưởng rất đáng được chú ý hiện nay tại Việt Nam. Khi đó, doanh nghiệp này cùng với các nhà cung cấp dịch vụ bán hàng trực tuyến sẽ đưa thương mại điện tử Việt Nam phát triển.

Việt Nam có khoảng 19 triệu người sử dụng internet (Nguồn: Trung tâm internet Việt Nam thống kê năm 2008) và con số này sẽ còn tăng rất nhanh trong thời gian sắp tới thì cơ hội phát triển của thương mại điện tử là vô cùng lớn. Thương mại điện tử phát triển sẽ góp phần rất to lớn vào sự phát triển chung của kinh tế đất nước.

Bưu chính xem khách hàng TMĐT là của mình

Hội thảo “Giải pháp giao nhận đối với các doanh nghiệp thương mại điện tử” vừa diễn ra ngày 8/12 tại TP.HCM một lần nữa khẳng định phần lớn các doanh nghiệp TMĐT trong nước đều chưa có một giải pháp tổng thể để quản lý hiệu quả từ khâu vận chuyển, thanh toán đến chăm sóc khách hàng nhằm tối ưu chi phí, nhân lực và gia tăng lợi nhuận.

Với thế mạnh về mạng lưới bưu cục, đường thư phủ khắp các tỉnh thành và đội ngũ nhân viên sẵn có, ngành bưu chính hoàn toàn có thể đưa ra giải pháp giao nhận hiệu quả để giải bài toán khó cho các doanh nghiệp TMĐT.

Chẳng hạn, Tổng công ty CP Bưu chính Viettel (ViettelPost) hiện có cơ sở hạ tầng tại 63/63 tỉnh, thành với mạng lưới thu phát gồm 159 bưu cục trực thuộc, hơn 500 cửa hàng phủ rộng đến 100% quận, huyện, hơn 80% xã, phường trên toàn quốc (trừ các xã đảo) và 23/23 tỉnh của Campuchia. Hệ thống nhân viên bưu tá phủ khắp các huyện, xã và trên 20.000 cộng tác viên thu cước phí tại các thôn, bản. Bên cạnh đó, hệ thống kho bãi, phương tiện vận chuyển cũng đáp ứng được 100% nhu cầu giao nhận của các doanh nghiệp TMĐT.

Ông Lương Ngọc Hải, Tổng giám đốc ViettelPost cho biết, hiệu quả hợp tác giữa bưu chính và doanh nghiệp TMĐT trong thời gian qua ngày càng khẳng định dịch vụ chuyên phát bưu phẩm, bưu kiện có thể đáp ứng tốt nhu cầu giao nhận của doanh nghiệp TMĐT. ViettelPost hiện có khoảng hơn 1.000/19.000 đối tác là doanh nghiệp TMĐT.

Theo thống kê của Công ty Lazada Việt Nam, đơn vị chủ quản trang web bán lẻ trực tuyến lazada.vn, 30% khách hàng trong nước có thể tín dụng nhưng chỉ có 2% khách hàng chấp nhận việc thanh toán TMĐT qua thẻ tín dụng. Tức có đến 98% khách hàng phải thanh toán bằng cách nhân viên giao hàng trước, nhận tiền mặt sau. Chính vì thế, công ty luôn phải đối mặt với thử thách lớn về việc giao nhận hàng hóa cho khách hàng.

Đại diện Lazada cho biết, hiện 52% việc giao nhận sản phẩm từ nhà sản xuất đến tay khách hàng do công ty tự tổ chức thực hiện, chủ yếu giao hàng hóa ở các quận, huyện trên địa bàn TP.HCM. 48% còn lại do thuê mướn 5 nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển thực hiện, giao nhận tại các tỉnh thành khác.

“Tuy nhiên, vấn đề đặt ra khi làm việc với 5 nhà vận chuyển hàng hóa là việc chuyển tiền thu hộ sau khi đã nhận từ khách hàng về cho công ty quá lâu. Trong khi công ty luôn có nhu cầu thu hồi nhanh vốn lãi để xoay vòng vốn kinh doanh. Từ khi xuất kho đến khi giao hàng cho khách, nhận tiền và chuyển tiền về công ty phải mất 6 ngày. Chúng tôi muốn thời gian này rút ngắn lại còn 1 ngày để hiệu quả kinh doanh được gia tăng”, đại diện Lazada nói.

Cùng quan điểm, đại diện trang thương mại điện tử Megapon.vn cũng lo ngại về khả năng thu hồi vốn nhanh sau khi giao nhận hàng thông qua dịch vụ chuyển phát bưu phẩm, bưu kiện của bưu chính.

Tại Hội thảo “Giải pháp giao nhận đối với các doanh nghiệp thương mại điện tử”, các doanh nghiệp TMĐT còn đặt ra yêu cầu mới đối với ngành bưu chính trong việc giao nhận hàng hóa TMĐT. Ví dụ như khi khách hàng có nhu cầu thử tất cả các màu của một sản phẩm thời trang, nhân viên bưu chính sẽ phải đóng vai trò như một nhân viên bán hàng của doanh nghiệp TMĐT, dành thời gian cho khách hàng thử đồ và tư vấn chọn hàng...

ViettelPost có thể lo tốt khâu giao nhận, thanh toán cho TMĐT

Trước những yêu cầu trên của doanh nghiệp TMĐT, ông Lương Ngọc Hải cho biết, ngành bưu chính hầu như có thể đáp ứng được. Về thời gian giao hàng và chờ khách hàng thử, lựa chọn sản phẩm, ngành bưu chính sẽ nghiên cứu và triển khai đào tạo nghiệp vụ cho nhân viên của mình để đáp ứng nhu cầu khách hàng. Thậm chí đối với hàng hóa hư hỏng trên đường vận chuyển, ông Hải cho biết, riêng Viettel Post sẽ đền bù 100% giá trị hàng hóa.

Đối với các đơn hàng khách hàng không đồng ý nhận, Viettel Post sẽ giữ và dành thời gian trong vòng 48 giờ để doanh nghiệp TMĐT liên hệ trao đổi với khách hàng sau đó mới quyết định. Chi phí vận chuyển đối với các đơn hàng không thành công sẽ được phía ViettelPost và doanh nghiệp TMĐT thương lượng trên tinh thần cùng chia sẻ.

Với thời gian chuyển tiền từ khách hàng về doanh nghiệp TMĐT, ông Hải cho rằng ViettelPost có thể rút ngắn khoảng thời gian này xuống còn nửa ngày để đảm bảo khả năng xoay vòng vốn cho các doanh nghiệp bằng việc ứng trước tiền bán hàng cho doanh nghiệp.

Ngoài ra, ViettelPost cũng xây dựng phần mềm tiện ích cho khách hàng. Khi chuyển phát bưu phẩm, doanh nghiệp TMĐT chỉ cần khai báo thông tin về trọng

lượng, kích thước, địa chỉ người giao, người nhận, kết nối với phần mềm tiện ích của ViettelPost là ViettelPost sẽ cho ra vận đơn và tính sẵn giá tiền thu cước theo chiều dài quãng đường chuyển phát.

1. Đặt vấn đề và một vài điểm khái quát về thương mại điện tử

Hội nhập vào nền kinh tế thế giới đã đem lại cho nước ta những cơ hội thuận lợi mới cho phát triển kinh tế. Sự phát triển kinh tế như thế hiển nhiên sẽ là cơ sở quan trọng nhất cho việc tăng thu và ổn định nguồn ngân sách nhà nước. Cùng với quá trình hội nhập kinh tế này, nhiều phương thức kinh doanh mới mẻ và hiện đại đã và đang được áp dụng và phát triển rất nhanh ở nước ta, trong đó phải kể đến phương thức giao dịch thương mại điện tử. Tuy nhiên sự xuất hiện của chúng cũng đang đặt ra những câu hỏi cho việc thực hiện vai trò của hệ thống thuế trong việc ổn định và tăng thu ngân sách.

Thương mại điện tử đang là một xu thế phát triển mạnh mẽ trong các giao dịch kinh tế trên thế giới và đã bắt đầu xuất hiện ở Việt Nam trong những năm gần đây. Không khó để tìm hiểu về nội dung của khái niệm thương mại điện tử vì điều này đã được nhiều nghiên cứu đề cập đến[1]. Khái quát lại, ta có thể thấy khái niệm thương mại được hiểu theo hai cấp độ chính như sau, tùy thuộc vào việc người ta mở rộng phạm vi áp dụng các giao dịch điện tử vào các lĩnh vực kinh tế: Thứ nhất, thương mại điện tử là việc thực hiện các hoạt động kinh doanh qua các phương tiện điện tử. Nó dựa trên việc xử lý và truyền dữ liệu dưới dạng text, âm thanh và hình ảnh. Thương mại điện tử gồm nhiều hành vi như mua bán hàng hoá, dịch vụ qua phương tiện điện tử, giao nhận các nội dung kỹ thuật số trên mạng, chuyển tiền điện tử, mua bán cổ phiếu trên mạng, vận đơn điện tử, tiếp thị qua mạng... Thứ hai, thương mại điện tử là việc thực hiện các hoạt động thương mại qua mạng internet. Tổ chức thương mại thế giới (WTO) định nghĩa: thương mại điện tử bao gồm việc sản xuất, quảng cáo, bán hàng, phân phối sản phẩm được mua bán và thanh toán qua internet, nhưng được giao nhận một cách hữu hình cả các sản phẩm cũng như những thông tin số hoá qua mạng internet. Sự khác biệt giữa thương mại điện tử và các hình thức giao dịch thông thường là ở chỗ:

- Các chủ thể trong giao dịch có thể không cần phải tiến hành các thủ tục mua bán thông thường. Họ có thể không cần phải gặp gỡ, trao đổi trực tiếp.

- Phương thức giao nhận hàng hoá, dịch vụ không nhất thiết phải tiến hành theo cách thức giao hàng trực tiếp mà có thể giao nhận qua mạng. Phương thức giao nhận này của thương mại điện tử đặc biệt thông dụng và dễ dàng khi khách hàng mua các sản phẩm như âm nhạc, phim ảnh, sách báo, phần mềm. Rất dễ để hình dung được rằng khách hàng chỉ cần một vài thao tác download đơn giản là họ đã có thể có sản phẩm mình cần.

- Không gian số hoá. Đây là một đặc điểm quan trọng bậc nhất của thương mại điện tử so với thương mại truyền thống, ít nhất là trên phương diện pháp luật thuế. Nếu trong các giao dịch truyền thống, người ta có thể phân loại và nhận biết chúng bởi sự tồn tại của khái niệm biên giới quốc gia và sự hiện hữu của hàng hoá trong quá trình giao nhận thì trong giao dịch điện tử, các giao dịch không còn bị ràng buộc bởi không gian của biên giới quốc gia.

- Cần thiết phải có một bên thứ ba để chứng thực và hỗ trợ kỹ thuật cho các bên trong quá trình tiến hành một giao dịch thương mại điện tử. Bên thứ ba này có thể là chủ thể cung cấp các điều kiện hạ tầng kỹ thuật cho giao dịch như cung cấp hệ thống máy chủ, đường truyền, xác nhận chữ ký điện tử, cung cấp tiền điện tử hoặc các hình thức thanh toán khác có thể thực hiện trên internet.

Những sự thay đổi như vậy mà thương mại điện tử đem lại thường đặt ra những vấn đề mới mà một hệ thống pháp luật thuế được thiết kế dựa trên những tiền đề cơ bản của các giao dịch thương mại truyền thống như hệ thống thuế ở Việt Nam cần phải có những chỉnh sửa và thay đổi. Trong nghiên cứu này, chúng tôi thử đưa ra một số nhận định ban đầu về những yêu cầu mới của thương mại điện tử đối với hệ thống pháp luật thuế nói chung, cũng như một số loại thuế gián thu và trực thu điển hình. Để làm được điều này, ở phần đầu chúng tôi cố gắng phác họa lại một vài nội dung cơ bản của hệ thống pháp luật thuế hiện hành và sau đó, so sánh với thực tiễn áp dụng chúng vào các giao dịch thông dụng nhất của thương mại điện tử.

1. Một vài nội dung của hệ thống pháp luật thuế hiện hành

Mục đích chính yếu của hệ thống thuế hiện hành là đáp ứng yêu cầu ổn định và tăng nguồn thu cho ngân sách nhà nước. Để đạt được mục tiêu này, hệ thống pháp luật thuế thường được xây dựng trên một số nội dung sau đây:

1.1 Xác định phạm vi áp dụng

Về mặt kinh tế, xét một cách đơn giản, việc tăng nguồn thu cho ngân sách phụ thuộc chủ yếu vào việc mở rộng hay thu hẹp phạm vi áp dụng của từng luật thuế cụ thể. Để xác định phạm vi áp dụng của một luật thuế, thông thường các luật thuế hiện nay dựa trên hai tiêu chí cơ bản là: chủ thể nộp thuế và đối tượng chịu thuế.

Thứ nhất, nếu lược bỏ những đặc điểm của chủ thể nộp thuế gắn với những đối tượng chịu thuế cụ thể (ví dụ: thu nhập, tài sản, doanh thu) thì một cách khái quát ta có thể thấy, để xác định chủ thể nộp thuế, pháp luật thuế thường đề cập tới đặc điểm về quốc tịch và thường trú. Điều này thường phản ánh mối quan hệ có tính chất chính trị và pháp lý giữa chủ thể nộp thuế và quốc gia. Tiêu chí này có thể có các dạng chi tiết hơn, tùy từng trường hợp, như: công dân, người thường trú, nơi đăng ký pháp nhân, hoặc nơi quản lý hiệu quả nhất của pháp nhân. Để xác định những trường hợp như vậy người ta thường thiết kế trong các luật thuế các dấu hiệu hữu hình như thời gian sinh sống và làm việc, địa chỉ của trụ sở chính pháp nhân.

Thứ hai, đối tượng chịu thuế trong hệ thống thuế hiện hành có thể là từ các hoạt động kinh doanh hàng hoá hoặc dịch vụ chịu thuế, thu nhập hoặc tài sản. Bản chất của việc xác định đối tượng chịu thuế như vậy là căn cứ vào nguồn gốc hình thành đối tượng tính thuế dưới các dạng như doanh thu, lợi nhuận, thu nhập cá nhân, trị giá tài sản. Tuy nhiên, cũng cần nhận thấy rằng, mặc dù những đối tượng tính thuế như vậy có thể dễ dàng quan sát và nắm bắt thông qua các số liệu sổ sách, chứng từ hoá đơn, nhưng về bản chất chúng là kết quả của các quan hệ kinh tế giữa các chủ thể khác nhau. Vì vậy, trong quan hệ thuế người ta thường phải phân tích xem là nguồn gốc của việc chuyển dịch giá trị như vậy có trở thành một yếu tố cơ

bản để thực hiện quyền thu thuế của quốc gia hay không. Ví dụ: một công ty tư vấn nước ngoài thực hiện việc thiết kế công trình tại Việt Nam; quá trình thiết kế thực hiện tại nước ngoài, vậy doanh thu của công ty tư vấn này có phải chịu thuế theo pháp luật Việt Nam hay không. Trên thực tế, có khá nhiều phương án để trả lời cho ví dụ trên tùy thuộc vào việc hệ thống pháp luật thuế căn cứ vào nguồn gốc của doanh thu là từ nơi cung cấp hàng hoá, dịch vụ hay nơi tiêu dùng hàng hoá dịch vụ.

1.2 Quản lý thuế

Pháp luật cho công tác quản lý thuế ở Việt Nam hiện nay đã được hình thành tương đối đồng bộ. Tuy nhiên có thể thấy rằng, cơ sở cho việc thực thi các quy định về quản lý thuế vẫn dựa trên các yếu tố của các giao dịch kinh tế truyền thống mà chưa có sự mở rộng vào các tình huống mới của sự phát triển các giao dịch thương mại điện tử. Theo các cơ sở này pháp luật về quản lý thuế hiện nay có đặc điểm phổ biến là:

Thứ nhất, các bằng chứng và cách thức quản lý thuế hiện nay vẫn chủ yếu căn cứ vào các loại sổ sách, hoá đơn chứng từ được phát hành và lập theo những khuôn mẫu nhất định do cơ quan thuế phát hành. Ví dụ rõ nhất là việc áp dụng khá triệt để (điều này đôi khi trở nên khá cứng nhắc) quy trình cấp và sử dụng hoá đơn giá trị gia tăng, lập các chỉ tiêu trên hoá đơn GTGT. Điểm mạnh của phương thức này là làm cho công tác quản lý thuế trở nên dễ dàng hơn, trong thực tế, nhiều trường hợp kiểm tra quyết toán thuế chỉ đơn thuần là công việc đối chiếu hoá đơn GTGT giữa cơ quan thuế và đối tượng nộp thuế.

Thứ hai, trong quá trình quản lý thuế hiện nay, nhiều văn bản pháp luật thuế có quy định trách nhiệm phối hợp giữa các cơ quan, tổ chức hữu quan với cơ quan thuế[2], đặc biệt là trong các hoạt động xuất nhập khẩu và giao dịch thanh toán qua ngân hàng của đối tượng nộp thuế. Sự phối hợp với các cơ quan như vậy cho phép cơ quan thuế hạn chế những hiện tượng trốn tránh thuế dựa trên việc khai báo không trung thực số liệu kinh doanh.

2. Ảnh hưởng của thương mại điện tử đến hệ thống pháp luật thuế hiện hành

Để xác định ảnh hưởng của thương mại điện tử đến một số nội dung cơ bản của hệ thống pháp luật thuế hiện hành, trước tiên chúng ta xem xét giả định một giao dịch thương mại điện tử đơn giản nhất và cũng khá phổ biến hiện nay là việc cung cấp các chương trình phần mềm, phim ảnh, tài liệu qua internet[3]. Theo đó, công ty cho phép khách hàng có thể truy cập vào trang web của mình để mua các chương trình phần mềm, sản phẩm văn hoá như phim, âm nhạc. Sau khi khách hàng thực hiện các thủ tục khai báo mặc định có tương tự như việc chấp nhận những điều kiện hợp đồng thông thường, khách hàng khai báo việc thanh toán và lệnh thanh toán của khách hàng bằng thẻ tín dụng được hệ thống chấp nhận thì khách hàng được quyền tải chương trình về máy tính của mình và được phép sử dụng. Khi áp dụng các nguyên tắc hiện nay của hệ thống pháp luật thuế vào trường hợp này, chúng ta có thể thấy có một số vấn đề phát sinh mà các quy tắc chung hiện nay của các luật thuế chưa cho phép giải quyết triệt để.

2.1 Xác định đối tượng nộp thuế

Nếu với những giả định trên rất dễ dàng để xác định đối tượng nộp thuế (ví dụ thuế GTGT, Thu nhập doanh nghiệp) là công ty cung cấp các sản phẩm nói trên. Nhưng nếu như công ty cung cấp các sản phẩm đó là một công ty ở nước ngoài thì vấn đề trở nên phức tạp hơn nhiều. Một số vấn đề có thể đặt ra là:

Thứ nhất, liệu theo các luật thuế hiện hành ở Việt Nam áp dụng cho doanh nghiệp thì công ty nói trên có thể trở thành đối tượng nộp thuế hay không. Bởi vì hiện nay đối tượng nộp thuế (GTGT hoặc thu nhập doanh nghiệp) chủ yếu được xác định dựa vào tiêu chí quốc tịch hoặc thường trú. Nhưng trong trường hợp này, công ty cung cấp sản phẩm có thể không có bất kỳ sự hiện diện thương mại nào ở Việt Nam như:

- Chi nhánh
- Văn phòng đại diện
- Kho giao nhận hàng hoá
- Tồn tại các phương tiện kinh doanh như máy móc thiết bị
- Cơ sở làm đại lý
- Cá nhân làm công tại Việt Nam

Như vậy, trong các giao dịch thương mại điện tử việc áp dụng khái niệm cơ sở thường trú^[4] không phải lúc nào cũng thực hiện được một cách trực tiếp. Hệ quả là, chúng ta không có đủ cơ sở pháp lý để xác định đối tượng nộp thuế trong trường hợp này. Nhưng rõ ràng là việc không thu thuế đối với công ty cung cấp phần mềm trên đây sẽ làm thất thu một phần ngân sách và không công bằng. Bởi lẽ, một mặt, doanh thu và thu nhập của công ty có được là có nguồn gốc từ khách hàng Việt Nam, được tiêu dùng ở Việt Nam; thêm vào đó, khi thực hiện các hoạt động cung cấp sản phẩm nêu trên, công ty đã được sử dụng mà không phải thực hiện bất cứ nghĩa vụ thuế nào cho việc sử dụng mạng lưới cơ sở hạ tầng thông tin và thể chế mà nhà nước Việt Nam đã đầu tư để phát triển nền kinh tế nói chung và thương mại điện tử nói riêng.

Thứ hai, liệu có thể xác định chính xác chủ thể nào là người cung cấp hàng hoá hoặc dịch vụ không. Không giống như trong thương mại truyền thống, người ta có thể dễ dàng xác định được đối tượng nộp thuế bằng việc xem xét đến việc ai là người tiến hành hành vi kinh doanh. Trong thương mại điện tử, việc sử dụng phương thức như vậy nhiều khi rất khó khăn. Quay lại với trường hợp giả định ở trên, việc khách hàng có thể mua một sản phẩm qua internet trong nhiều trường hợp không phải là một sản phẩm độc lập mà là cả một gói dịch vụ mà trong đó để có thể sử dụng các tính năng của sản phẩm bắt buộc phải có sự tham gia của nhiều nhà cung cấp trên mạng internet.

2.2 Xác định đối tượng chịu thuế

Thứ nhất, xác định đúng bản chất của đối tượng chịu thuế giao dịch trong thương mại điện tử. Với giả định trên, chúng ta thấy rằng, có ít nhất ba cách quan niệm về bản chất của một hành vi cung cấp sản phẩm của công ty theo phương thức giao dịch của thương mại điện tử, cụ thể như sau:

- Cung cấp một loại hàng hoá. Điều này rất dễ hình dung vì khi khách hàng tải được một sản phẩm về sử dụng thì sản phẩm đó có đầy đủ tính năng như một hàng

hoá thông thường. Ví dụ, khách hàng mua một ấn phẩm như đĩa ca nhạc, một quyển sách. Như vậy, hành vi của công ty về bản chất là bán một sản phẩm hàng hoá.

- Cung cấp một quyền sử dụng. Nhưng rõ ràng là việc khách hàng truy cập vào hệ thống cơ sở dữ liệu, sách báo on-line... thực chất là việc khách hàng mua một quyền sử dụng với những điều kiện nhất định chứ không phải là mua một quyển sách hay một đĩa nhạc cụ thể. Bản chất của giao dịch này cũng có thể được định nghĩa như là việc mua một quyền sử dụng cơ sở dữ liệu mà công ty cung cấp. Bản chất này càng thể hiện rõ hơn nếu chúng ta thay đổi đối tượng mà công ty cung cấp là quyền truy cập và sử dụng một hệ thống cơ sở dữ liệu thay vì một quyển sách, một bản nhạc, một bộ phim cụ thể. Trong trường hợp này, giá cả mà công ty ấn định sẽ không dựa trên khối lượng của từng sản phẩm nhất định mà thông thường sẽ dựa trên một khoản phí ấn định cho một thời gian cụ thể[5].

- Cung cấp một dịch vụ. Bây giờ, ta lại giả định rằng, khách hàng sẽ có một yêu cầu đến công ty, theo đó họ yêu cầu công ty cung cấp một hệ cơ sở dữ liệu về các bộ phim được trao các giải Oscar từ trước đến nay bao gồm việc trình chiếu toàn bộ nội dung bộ phim, lễ trao giải, các phân tích và bình luận của ban giám khảo và các nhà phê bình, thông tin về sự nghiệp và cuộc đời của những người tham gia làm phim. Trong trường hợp này, bản chất hành vi của công ty là cung cấp một dịch vụ theo yêu cầu cụ thể của khách hàng.

Việc xác định đúng hoặc ít ra chấp nhận một cách chính thức bản chất của hành vi cung cấp sản phẩm trong giao dịch thương mại điện tử là rất quan trọng trong việc xác định đúng và áp dụng đúng đối tượng chịu thuế. Trong điều kiện của hệ thống pháp luật thuế hiện nay điều này có tầm quan trọng đặc biệt, vì trong rất nhiều trường hợp, việc xác định đối tượng chịu thuế và theo đó là giá tính thuế, thuế xuất còn dựa vào tiêu chí phân loại tính chất của sản phẩm là hàng hoá hay dịch vụ. Chẳng hạn, Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu hiện nay có quy định đối tượng chịu thuế là hàng hoá[6]. Hệ quả là nếu chúng ta xác định việc một khách hàng Việt Nam mua một sản phẩm qua giao dịch thương mại điện tử từ một nhà cung cấp ở nước ngoài có bản chất là dịch vụ (trường hợp thứ 3 nêu trên) thì chúng ta không có cơ sở pháp lý để có quyền thu thuế nhập khẩu trường hợp này.

Thứ hai, đối tượng chịu thuế là dịch vụ sẽ được xác định dựa trên căn cứ nào. Ngay cả đối với những đối tượng là sản phẩm dịch vụ phổ biến như cung cấp tư vấn về pháp luật, quản lý, tài chính thì việc xác định xem liệu dịch vụ đó có phải là đối tượng chịu thuế hay không cũng không phải là dễ dàng theo pháp luật thuế ở Việt Nam. Bởi vì, hiện nay các luật thuế áp dụng cho hoạt động dịch vụ thường chỉ xem xét hoạt động này được các chủ thể Việt nam cung cấp và tiêu dùng ở Việt Nam. Tuy nhiên, sự phát triển của thương mại điện tử đã dẫn đến việc thu thuế đối với các hoạt động dịch vụ phải được xem xét trên nhiều phương diện hơn. Thông thường, để xác định một dịch vụ có trở thành đối tượng chịu thuế hay không theo luật thuế của một quốc gia thì quốc gia này phải lựa chọn xem liệu sẽ căn cứ vào việc: 1) dịch vụ đó được thực hiện ở đâu; hoặc 2) dịch vụ đó được cung cấp ở đâu; hoặc 3) dịch vụ đó được tiêu dùng ở đâu. Vấn đề này đặt ra trong thương mại

điện tử là bởi vì trong một môi trường và không gian số hoá việc xác định các tiêu chí là rất khó khăn. Trong trường hợp giả định công ty ở nước ngoài thực hiện việc tư vấn tài chính cho doanh nghiệp Việt Nam, nếu trong giao dịch truyền thống họ có thể cử nhân viên của mình sang Việt Nam nghiên cứu và thực hiện tư vấn thì vấn đề sẽ rất đơn giản do chúng ta có thể thấy được sự hiện diện thương mại của họ ở Việt Nam. Nhưng trong thương mại điện tử, khách hàng Việt Nam và công ty có thể thực hiện tất cả quá trình trao đổi và hướng dẫn tư vấn qua các giao dịch trực tuyến thì việc xác định xem là dịch vụ được thực hiện và cung cấp ở đâu sẽ có thể có rất nhiều câu trả lời.

Thứ ba, trong việc xác định đối tượng tính thuế, nhất là trường hợp của thuế thu nhập doanh nghiệp, vấn đề lớn nhất là việc xác định chi phí. Bản thân vấn đề này không chỉ nảy sinh ở các giao dịch thương mại điện tử mà còn thấy phổ biến ở các giao dịch truyền thống. Tuy nhiên, xác định chi phí để tính thu nhập chịu thuế trong giao dịch thương mại điện tử cũng làm xuất hiện thêm nhiều khó khăn mới, nhất là về vấn đề phân bổ chi phí. Chẳng hạn, để thực hiện việc cung cấp sản phẩm cho khách hàng Việt Nam, công ty trong giả định trên có thể phải thuê các dịch vụ từ một nước thứ ba, thuê các cơ sở hạ tầng kỹ thuật về internet. Tất cả những chi phí như vậy cần phải được tính khi xác định thu nhập chịu thuế. Tuy nhiên điều này rất khó thực hiện nếu các giao dịch nêu trên của bản thân công ty cũng được thực hiện bởi các giao dịch thương mại điện tử.

2.3 Quản lý thuế

Thứ nhất, khi tiến hành giao dịch trong thương mại điện tử, hình thức trao đổi thông tin và ghi nhận giao dịch đều tồn tại dưới dạng các văn bản, chứng từ điện tử. Chúng có thể là hợp đồng, đề nghị, tuyên bố, hoá đơn dưới dạng các thông điệp điện tử. Thông điệp điện tử là thông tin được tạo ra, gửi đi và tiếp nhận lưu trữ bằng phương tiện điện tử. Điều này trong nhiều trường hợp gây ra không ít khó khăn trong công tác quản lý thuế vì như trên chúng ta đã thấy, hiện nay công tác quản lý thuế vẫn dựa chủ yếu vào các loại hoá đơn chứng từ do cơ quan thuế quy định. Theo pháp luật hiện hành[7], giá trị pháp lý của văn bản điện tử đã được quy định rõ ràng, theo đó cơ quan thuế có trách nhiệm phải chấp nhận những chứng từ, hoá đơn điện tử được lập theo đúng các đòi hỏi của pháp luật. Các quy định này chỉ quy định về thời điểm chứng từ điện tử được gửi và nhận. Tuy nhiên, các văn bản pháp luật thuế hiện nay có sự phân biệt rất rõ giữa hai thời điểm là thời điểm chứng từ được lập và thời điểm gửi, nhận chứng từ. Bên cạnh đó, việc một chứng từ có ý nghĩa pháp lý với việc liệu chứng từ đó có được chấp nhận khi xác định căn cứ tính thuế hay không lại hoàn toàn khác nhau.

Mặt khác, trong công tác quản lý thuế, vai trò của hoá đơn chứng từ không chỉ đơn thuần là căn cứ cho quá trình tính thuế, kê khai, thanh kiểm tra thuế mà nó còn có ý nghĩa trong việc xác định tính chất pháp lý của việc lưu thông, vận chuyển hàng hoá. Tuy nhiên trong hoạt động thương mại điện tử, người bán hàng có thể vẫn giao hàng như thông lệ mà không kèm theo hoá đơn chứng từ, vì họ có thể gửi những hoá đơn này dưới hình thức các dữ liệu điện tử. Điều này một lần nữa làm cho công tác quản lý thuế trở nên phức tạp hơn.

Thứ hai, vấn đề rất phức tạp mà thương mại điện tử đặt ra đối với công tác quản lý thuế hiện nay là sự xuất hiện các hình thức thanh toán trong thương mại điện tử. Một trong những cách phổ biến và thông dụng trong việc quản lý thuế là dựa vào hình thức thanh toán, ví dụ giấy báo thanh toán của ngân hàng. Tuy nhiên, cách thức này không phải lúc nào cũng dễ dàng thực hiện khi áp dụng vào thương mại điện tử. Trong giao dịch thương mại điện tử các bên có thể sử dụng nhiều cách thức thanh toán đa dạng và đặc thù. Tính đa dạng của việc thanh toán thể hiện ở chỗ có rất nhiều chủ thể cung cấp các dịch vụ thanh toán qua các loại thẻ tín dụng và việc sử dụng những loại thẻ như vậy không bị giới hạn bởi việc loại thẻ đó được phát hành ở đâu. Ví dụ: những thẻ tín dụng như visa, master card có thể được mở một ngân hàng đại lý ở một quốc gia nào đó nhưng vẫn được chấp nhận ở các nước khác. Tính đặc thù của việc thanh toán trong thương mại điện tử thể hiện ở việc xuất hiện tiền điện tử. Theo đó, đơn vị thanh toán không dựa vào một đơn vị tiền tệ pháp định nào mà được các bên tham gia mặc định một đơn vị thanh toán riêng, chẳng hạn khách hàng có thể download một loại phiếu tiền điện tử (token) từ một ngân hàng trên mạng và sử dụng chúng để thanh toán cho các giao dịch của mình. Nếu hình thức thanh toán bằng các thẻ tín dụng về nguyên tắc vẫn có thể truy vấn được dưới hình thức văn bản thì ở hình thức này cơ quan thuế rất khó có thể tìm kiếm được bằng chứng về việc thanh toán giữa khách hàng với công ty. Việc cố gắng kiểm soát tiền điện tử thông qua các ngân hàng trong nước là sẽ không đem lại kết quả như mong đợi vì khách hàng dễ dàng mở một tài khoản qua mạng tại một ngân hàng không nằm trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam.

Thứ ba, nếu trong thương mại điện tử, các giao dịch chỉ giới hạn bởi việc giao kết hợp đồng qua các phương tiện điện tử còn việc thực hiện hợp đồng vẫn theo phương thức truyền thống, tức là công ty vẫn giao hàng cho khách hàng qua các phương thức vận tải thông thường thì về nguyên tắc, cơ quan quản lý thuế vẫn có đủ cơ sở để xác định nghĩa vụ thuế của các bên vì dễ dàng tính toán được khối lượng và giá trị của giao dịch qua sự hiện diện của hàng hoá trên thực tế. Tuy nhiên điều này sẽ không thể thực hiện được nếu như đối tượng của giao dịch thương mại điện tử là các sản phẩm hàng hoá hoặc dịch vụ có thể truyền tải trực tiếp ngay trên mạng internet.

3. Một vài đề xuất

Như trên đã trình bày, chúng ta có thể thấy sự phát triển của thương mại điện tử một mặt làm tăng những cơ hội mới cho việc tăng thu ngân sách nhà nước nhưng đồng thời cũng tiềm ẩn khả năng làm thất thu cho ngân sách nhà nước nếu hệ thống pháp luật thuế không có những thay đổi nhất định. Qua bước đầu nghiên cứu, một vài đề xuất thu lượm được dưới đây có thể còn cần phân tích sâu hơn để áp dụng vào thực tiễn nhằm góp phần nâng cao tính ổn định của nguồn thu ngân sách nhà nước qua thuế trong điều kiện nước ta đã hội nhập vào nền kinh tế thế giới.

Thứ nhất, đối với các loại thuế gián thu đánh vào các hoạt động sản xuất kinh doanh cần làm rõ hơn và điều chỉnh chi tiết hơn hoạt động dịch vụ được cung cấp qua phương thức giao dịch điện tử. Do các hoạt động cung cấp dịch vụ có thể dễ

dàng thực hiện qua môi trường số hoá nên không nhất thiết phải xác định phạm vi áp dụng của một sắc thuế với dịch vụ dựa chủ yếu vào tiêu chí lãnh thổ quốc gia. Trong trường hợp cụ thể này, dịch vụ phải chịu thuế nên dựa vào việc tiêu dùng dịch vụ ở Việt Nam. Khách hàng Việt Nam có nghĩa vụ phải nộp thuế thay cho nhà cung cấp.

Thứ hai, xác lập cơ chế phối hợp mang tính pháp lý giữa cơ quan thuế với các nhà cung cấp dịch vụ hạ tầng cho thương mại điện tử mà đặc biệt là các nhà cung cấp dịch vụ internet và dịch vụ thanh toán. Vì một trong những đặc điểm của thương mại điện tử là phải có sự tham gia của chủ thể thứ ba bên cạnh hai chủ thể chính thông thường của giao dịch. Chính chủ thể thứ ba này là người cung cấp các điều kiện kỹ thuật cho thương mại điện tử được tiến hành, và về mặt kỹ thuật họ có đầy đủ khả năng để lưu trữ, xác nhận sự tồn tại đích thực của một giao dịch điện tử.

Thứ ba, theo kinh nghiệm của một số quốc gia, những loại thuế mới đặc thù cho thương mại điện tử hiện nay đang được nghiên cứu và đề xuất áp dụng[8]. Đặc điểm chung của các loại thuế này là: 1) đối tượng tính thuế không phải là các hình thức truyền thống do đó nó hạn chế được những rắc rối trong việc thu thuế vào các giao dịch thương mại điện tử mà hệ thống thuế hiện nay gặp phải; và 2) việc tiến hành thu thuế phải dựa trên những điều kiện kỹ thuật nhất định. Phổ biến nhất hiện nay là việc nghiên cứu hai loại thuế sau:

- Thuế đánh vào lưu lượng thông tin sử dụng trong giao dịch thương mại điện tử (tax on bit). Theo đó, nhà nước có thể thu thuế thông qua các đơn vị cung cấp dịch vụ mạng và đến lượt mình, các đơn vị này sẽ cộng các đơn vị thuế đó vào giá dịch vụ mà họ sẽ cung cấp cho khách hàng. Nhìn chung, ý tưởng thuế này cho phép loại bỏ những phiền toái liên quan đến việc xác định phạm vi áp dụng của thuế dựa vào các tiêu chí quốc tịch, nguồn gốc của việc chuyển giao giá trị. Tuy nhiên, ngay từ bây giờ, đã có thể hình dung thấy loại thuế này sẽ phải đối mặt với hàng loạt những vấn đề cổ điển của hệ thống pháp luật thuế, ít nhất là với hai nội dung:

+ Trùng thuế. Rõ ràng là các đơn vị cung cấp dịch vụ mạng phải trả các khoản thuế bán hàng như thuế GTGT cho hoạt động của mình. Việc đánh thêm một khoản thuế mới dựa trên sản phẩm mà họ đã cung cấp vô hình chung làm tăng giá cả dịch vụ của họ và làm xuất hiện hiện tượng thuế trùng lặp.

+ Thiếu công bằng. Vì ở loại thuế mới này đối tượng chịu thuế là dựa trên đơn vị thông tin mà khách hàng sử dụng. Điều này không cho thấy được mức độ giá trị và ý nghĩa thông tin mà họ sử dụng, chẳng hạn cho mục đích giải trí hay cho mục đích giáo dục.

- Thuế đánh vào giao dịch chuyển tiền. Loại thuế này được đề xuất dựa trên cơ sở của dòng tiền được thanh toán khi thực hiện giao dịch điện tử. Theo đó số thuế phải nộp sẽ được tự động trích từ các giao dịch chuyển tiền qua tổ chức tín dụng hoặc tổ chức cung cấp dịch vụ thanh toán điện tử. Nhìn chung, ưu điểm của loại thuế này nếu được thực hiện là cơ sở để xác định quyền thu thuế tương tự với nguyên tắc nguồn gốc phát sinh thu nhập và khá thuận tiện trong công tác quản lý

thuế. Tuy nhiên, do việc thu thuế phụ thuộc vào tổ chức thực hiện việc thanh toán nên trong điều kiện hiện nay ở nước ta nó có thể nảy sinh nhiều hiện tượng tránh thuế. Hình thức đơn giản nhất cho việc tránh thuế trong trường hợp này là người tiêu dùng trong giao dịch thương mại điện tử sẽ lựa chọn một tổ chức thanh toán mà hoặc tổ chức này không bị ràng buộc về mặt pháp lý với Việt Nam, họ không có nghĩa vụ phải thực hiện việc trích thuế; hoặc chọn tổ chức này được thành lập tại quốc gia có nhiều ưu đãi thuế hơn Việt Nam, nếu giả định có sự tồn tại một hiệp định về thuế giữa Việt Nam với quốc gia đó.

2. Bảo hiểm truyền thống và bảo hiểm trong thương mại điện tử

Ứng dụng giao dịch điện tử vào thị trường bảo hiểm không chỉ làm gia tăng đáng kể các cơ hội thương mại cho các doanh nghiệp bảo hiểm mà còn vì quyền lợi của người tiêu dùng. Thế nhưng, khi những rủi ro mà hình thức giao dịch mới này đem lại khiến cả doanh nghiệp và người tiêu dùng đều e ngại thì bàn tay quản lý thị trường của Nhà nước càng phải cương quyết, cứng rắn.

Vài nét về giao dịch bảo hiểm trực tuyến

Giao dịch bảo hiểm trực tuyến có thể hiểu là việc doanh nghiệp (DN) bảo hiểm và người có nhu cầu bảo hiểm thực hiện việc mua bán một dịch vụ bảo hiểm theo phương thức trực tuyến, tức là ứng dụng mạng điện tử. Toàn bộ hay phần lớn các bước trong quá trình khai thác đến khi ký kết hợp đồng bảo hiểm được thực hiện trên mạng internet.

Cụ thể, người có nhu cầu bảo hiểm tìm kiếm thông tin về dịch vụ bảo hiểm trên website của các DN, nếu DN triển khai hình thức bán bảo hiểm trực tuyến, người này sẽ tiến hành đăng ký và khai vào mẫu yêu cầu bảo hiểm trực tuyến của DN. Thông tin điền vào tờ khai trực tuyến trên website của DN, sau khi bấm lệnh gửi, sẽ được chuyển ngay lập tức vào trung tâm dữ liệu của DN, để chờ được xử lý. Trả lời yêu cầu bảo hiểm và cung cấp thông tin về mẫu hợp đồng bảo hiểm từ phía DN bảo hiểm có thể được thực hiện theo phương pháp giao dịch điện tử, hay theo phương pháp từ xa truyền thống như gửi thư, fax, telex như một số công ty hiện nay đang triển khai. Việc ký kết hợp đồng bảo hiểm cũng có thể được thực hiện trực tuyến hay thông qua hình thức gửi thư, gửi fax.

Cho dù thuận tiện trong khâu khai thác bảo hiểm, thuận tiện cho chính người mua bảo hiểm nhưng trong điều kiện khung pháp lý chưa đầy đủ thì phương thức giao dịch trực tuyến không phải là phương thức ưu việt, và ít nhiều tạo cơ hội cho hành vi gian lận bảo hiểm.

Phần lớn những người chọn mua bảo hiểm qua mạng là những người thực sự có nhu cầu và đã hiểu biết về bảo hiểm cũng như hình thức thương mại điện tử. Đối với nhóm người tiêu dùng thiếu kiến thức về bảo hiểm, sản phẩm bảo hiểm bán theo phương thức truyền thống đã gây tâm lý e ngại, thì lý do về khoảng cách và sự vắng mặt của trung gian sẽ khiến họ dè dặt hơn trước những mời chào trên internet: sự vắng mặt của người tư vấn bảo hiểm tương đồng với việc thiếu vắng một cam kết cá nhân khiến họ không yên tâm khi lựa chọn mua bảo hiểm trên mạng, đặc biệt là khi lựa chọn thanh toán trực tuyến phí bảo hiểm.

Trong khi đó, nhà bảo hiểm bán sản phẩm trực tuyến lại có mối bận tâm riêng, liên quan đến tính xác thực của thông tin và nhân thân của người mua bảo hiểm. Khoảng cách giữa hai bên giao dịch bảo hiểm trực tuyến bắt buộc DN bảo hiểm phải tin tưởng hoàn toàn vào những thông tin do bên mua bảo hiểm cung cấp (trừ khi DN bảo hiểm có phương tiện và điều kiện xác thực tính trung thực của thông tin). Việc tin tưởng hoàn toàn vào những thông tin do bên mua bảo hiểm cung cấp mà không có các biện pháp áp trách nhiệm về nghĩa vụ trung thực, sẽ gây tổn hại lớn cho DN bảo hiểm trong trường hợp khách hàng lợi dụng khoảng cách để gian lận. Bài viết sẽ phân tích một số vấn đề pháp lý mà phương pháp giao dịch trực tuyến đặt ra trong công tác quản lý bảo hiểm.

Giao dịch trực tuyến từ phía người mua bảo hiểm

Chữ ký điện tử hay nhận dạng điện tử của người mua bảo hiểm

Hình thức giao kết qua mạng internet đặt ra vấn đề về nhận dạng pháp lý người mua bảo hiểm. Trong phương thức giao kết bằng văn bản, bút tích, chữ ký, hay dấu điểm có giá trị như bằng chứng cho ý chí của người viết hay ký hay điểm chỉ, thể hiện trong nội dung tài liệu thì trong giao dịch điện tử việc xác định một cá nhân có phải là người khởi tạo một thông điệp dữ liệu hay không luôn khó hơn việc xác định tư cách này cho một tổ chức. Bởi lẽ, tổ chức và các pháp nhân khác, khi quyết định sử dụng phương thức giao dịch điện tử, thường sở hữu thiết bị và đăng ký sử dụng chữ ký điện tử. Hiển nhiên, không thể nói rằng, những cá nhân không có chữ ký điện tử thì không thể giao dịch trực tuyến. Vấn đề chữ ký điện tử chỉ nên được coi là một điều kiện đủ, không phải là điều kiện cần để giao kết trực tuyến.

Do vậy, cần áp dụng một quy trình xác định danh tính tương đương với nhận dạng theo chữ ký thích hợp với giao kết trực tuyến hợp đồng bảo hiểm cho cá nhân. Có rất nhiều cách an toàn để xác định một người là người thực hiện giao dịch. Những trang web lớn như: Yahoo, Google, Facebook, Twitter khi cung cấp các dịch vụ mở tài khoản thư điện tử hay tài khoản xã hội đều thiết kế một quy trình chặt chẽ để xác định người chủ thật sự của tài khoản trong trường hợp quên tên tài khoản, quên mật khẩu, hay chỉ đơn giản là việc thay đổi vị trí địa lý. Bắt đầu bằng việc xây dựng các điều kiện tối thiểu khi lựa chọn tên tài khoản và mật khẩu, đến việc lựa chọn một câu hỏi an toàn và phương án trả lời trong trường hợp quên mật khẩu, và thậm chí là việc nhận dạng những hình ảnh người quen, hoặc thông tin đã lưu vào tài khoản trong quá trình sử dụng. Bằng việc phát triển thêm các bước nhận dạng trên mạng điện tử, khả năng xác định người khởi tạo một thông điệp điện tử sẽ đảm bảo tính chính xác. Những rủi ro là không thể tránh khỏi nhưng chỉ chiếm một tỷ lệ nhỏ, tương đương với rủi ro khi ký tên (ví dụ: giả mạo chữ ký...).

Về việc sửa đổi thông tin đã cung cấp

Trong quá trình hình thành hợp đồng bảo hiểm, người mua bảo hiểm hoàn toàn có quyền và có nghĩa vụ sửa đổi các thông tin đã cung cấp để đảm bảo tính sát thực của thông tin với rủi ro. Tuy nhiên, việc sửa đổi thông tin phải được ghi nhận tuyệt đối là của người mua bảo hiểm. Vì lẽ, người mua bảo hiểm chịu hoàn toàn

trách nhiệm về thông tin họ cung cấp. Khi các thông tin này được khai báo và lưu trữ trực tuyến, người mua bảo hiểm phải có đặc quyền tuyệt đối và riêng biệt để thâm nhập vào hồ sơ lưu trữ các thông tin đã khai báo.

Ngược lại, các thông tin về rủi ro do người mua bảo hiểm sau khi được sử dụng để thiết lập hợp đồng và tính phí bảo hiểm, sẽ đạt giá trị duy nhất, không xâm phạm, cần được bảo đảm tính toàn vẹn. Các thông tin về rủi ro sẽ đạt tư cách pháp lý mới: là cơ sở đánh giá tính hợp pháp của các điều khoản trong hợp đồng bảo hiểm. Chính tư cách pháp lý mới của thông tin về rủi ro do người mua bảo hiểm cung cấp đòi hỏi phải có sự quản lý tách biệt trước và sau khi ký kết hợp đồng bảo hiểm.

Tuy nhiên, việc hạn chế sửa đổi thông tin không thể coi là tuyệt đối. Phương pháp giao dịch trực tuyến phải tính đến phương thức người mua bảo hiểm thông báo về việc thay đổi rủi ro tới DN bảo hiểm bằng thông điệp điện tử. Trong trường hợp này, việc xác định danh tính của người thông báo thay đổi rủi ro bằng thông tin điện tử rất quan trọng: hoặc đó chính là người mua bảo hiểm, hoặc là người được ủy nhiệm hợp pháp của người mua bảo hiểm. Về mặt pháp lý, đây chính là điều kiện về chữ ký điện tử hay dấu hiệu nhận dạng điện tử của người mua bảo hiểm hay người được ủy quyền bảo hiểm trên thông điệp điện tử thông báo thay đổi rủi ro.

Giao dịch trực tuyến từ phía doanh nghiệp bảo hiểm

Nghĩa vụ về các thông tin và hợp đồng theo mẫu của doanh nghiệp bảo hiểm

Rất khó cho DN bảo hiểm để phân biệt khách hàng theo mức độ hiểu biết về bảo hiểm, khi bán bảo hiểm trực tuyến. Cùng một thông tin cung cấp nhưng sự thu nhận thông tin của mỗi cá nhân, tổ chức là khác nhau. Nếu không được điều chỉnh và được giải thích lại, một số cá nhân, do hạn chế về kiến thức pháp lý, có thể hiểu những lời quảng cáo của DN cũng là cam kết của DN.

Nghĩa vụ cung cấp thông tin của DN bảo hiểm được quy định như một trong những nghĩa vụ cơ bản. Tuy nhiên, chưa có một điều luật nào quy định về thời điểm phát sinh và thời hạn của nghĩa vụ giải thích thông tin. Trong khi đó, một giao dịch thuần túy trực tuyến cũng không cho phép DN bảo hiểm có cơ hội giải thích lại cho người mua bảo hiểm về những thông tin chưa rõ, hoặc những thuật ngữ khó hiểu. Luật kinh doanh bảo hiểm ngày 9/12/2000, điều 17 đã quy định, trách nhiệm của DN bảo hiểm trước khi hợp đồng được giao kết không chỉ dừng lại ở việc cung cấp thông tin như trường hợp giao dịch trên trực tuyến các hợp đồng mua bán thông thường. DN bảo hiểm có nghĩa vụ giải thích thông tin cho người mua bảo hiểm, một cách chủ động và theo yêu cầu của người mua bảo hiểm.

Phương thức giao dịch trực tuyến cần nhấn mạnh tính chủ động trong công tác giải thích thông tin từ phía nhà bảo hiểm. Tiêu chuẩn này yêu cầu phải nhìn nhận nghĩa vụ giải thích này của DN bảo hiểm như là một loại nghĩa vụ phương tiện. Bởi hành vi giải thích của DN bảo hiểm nhằm mục đích để người mua bảo hiểm hiểu các điều kiện chung và cách tính phí của DN bảo hiểm, cũng như các thủ tục khai báo tổn thất tai nạn, thủ tục bồi thường. Hiện nay, nghĩa vụ phương tiện, cũng như nghĩa vụ kết quả, không có cơ sở pháp lý trong Luật Việt Nam, kể

cả Bộ luật dân sự. Cở sở để tiếp cận hai khái niệm này là Bộ nguyên tắc Unidroit về hợp đồng thương mại quốc tế mà Việt Nam đang xem xét gia nhập, theo đó “nghĩa vụ phương tiện là nghĩa vụ thực hiện công việc với sự cẩn trọng và trách nhiệm như một người bình thường có khả năng ở cùng hoàn cảnh”.

Trách nhiệm đối với thông tin cho bên được bảo hiểm

Trong giao dịch trực tuyến, có sự khác biệt giữa thời điểm DN bảo hiểm cung cấp thông tin và thời điểm bên yêu cầu bảo hiểm nhận thông tin. Trên thực tế, một thông điệp dữ liệu được gửi có thể ngay lập tức được lưu trữ trong hệ thống thông tin của người nhận, nhưng nếu người nhận chưa tra cứu thì cũng không thể coi thời điểm dữ liệu nhập hệ thống thông tin của người nhận là thời điểm người này xem dữ liệu. Trường hợp này hoàn toàn có thể xảy ra trong quan hệ bảo hiểm trực tuyến: DN bảo hiểm gửi một mẫu hợp đồng bảo hiểm vào tài khoản điện tử của người mua bảo hiểm trong khi người này đang làm một công việc khác hay ở một nơi không cho phép tra cứu hộp thư; DN bảo hiểm không thể coi thời điểm thư tới hộp thư của người nhận là người đó biết về nội dung của tài liệu gửi.

Tình huống này đòi hỏi DN bảo hiểm phải chủ động thực hiện các biện pháp thể hiện tinh thần trách nhiệm để đảm bảo việc người mua bảo hiểm đã nhận được thông tin, trước khi thực hiện bước giao dịch tiếp theo. DN bảo hiểm có thể cung cấp mẫu hợp đồng bằng cách gửi vào địa chỉ thư điện tử của bên yêu cầu bảo hiểm, hoặc bổ sung mẫu hợp đồng vào nội dung tài khoản mà bên yêu cầu bảo hiểm đã thiết lập trên website của DN khi gửi đi yêu cầu bảo hiểm. Việc gửi mẫu hợp đồng trên mạng internet, về giá trị pháp lý, chỉ có giá trị là thời điểm gửi, mà không có giá trị là thời điểm người yêu cầu bảo hiểm nhận được mẫu đó. Nên chăng, nhằm đảm bảo tính trọn vẹn của nghĩa vụ cung cấp thông tin của mình, DN bảo hiểm đề nghị người yêu cầu bảo hiểm xác nhận được việc đã nhận được mẫu hợp đồng. Có thể tìm thấy trong Luật giao dịch điện tử cơ sở pháp lý cho các giải pháp nói trên.

Việc xác nhận này hoàn toàn không phải là trả lời chấp thuận mẫu hợp đồng do bên bảo hiểm đề xuất. Sự tồn tại của thủ tục này xuất phát từ nhu cầu quản lý một loại giao dịch phức tạp. Thông báo xác nhận đã nhận được thông điệp, hay yêu cầu giải thích thêm thông tin, cũng cần được xác định là đúng của người mua bảo hiểm. Yêu cầu này dẫn chiếu về các quy định về quy trình nhận dạng điện tử của người mua bảo hiểm.

Đánh giá chung

Tính nhanh chóng và thuận tiện khi giao dịch trực tuyến đơn giản hóa khâu khai thác, làm giảm các chi phí nhân sự cho DN bảo hiểm. Mạng thông tin điện tử cung cấp đầy đủ các thông tin về DN cũng như các sản phẩm bảo hiểm tạo điều kiện cho người tiêu dùng dễ dàng tiếp xúc với các thông tin đa dạng, đa chiều, từ đó có thể tự so sánh để tìm ra những sản phẩm phù hợp nhất. Thế nhưng, khi những rủi ro mà hình thức giao dịch mới này đem lại khiến cả DN và người tiêu dùng đều e ngại thì vai trò quản lý thị trường của Nhà nước càng trở nên quan trọng. Cho dù hiện nay, các DN và nhà thi hành luật vẫn có thể tìm thấy các quy định pháp lý có thể áp dụng cho giao dịch bảo hiểm trực tuyến trong một số đạo luật hiện hành như Bộ Luật dân sự hay Luật về giao dịch điện tử nhưng trong

phạm vi tranh chấp liên quan đến một giao dịch bảo hiểm trực tuyến, các quy định luật pháp này vẫn chỉ mang giá trị là luật chung, chỉ nên được viện dẫn khi không tìm được các giải pháp trong quy chế pháp luật chuyên ngành.

Cần phải nhìn nhận xu hướng triết lý mới của việc xây dựng các khung pháp lý trong điều kiện một nền kinh tế mở tạo cơ hội cho các phát triển năng động là nhằm phát triển, mà không ngăn cấm hay cản trở các hoạt động kinh tế xã hội vận động trong quy luật tự nhiên của nó. Quản lý nhà nước các giao dịch bảo hiểm trực tuyến ở mức độ nào, theo định hướng nào là một câu hỏi lớn cần phải giải đáp. Một khi đã xác định triết lý quản lý nền kinh tế theo pháp luật là thúc đẩy phát triển nền kinh tế năng động thì cách thức quản lý không thể quá chặt chẽ mà phải tôn trọng các quy luật phát triển thị trường, và phải bảo đảm mục tiêu bảo vệ người tiêu dùng, thực thi được đúng mục tiêu của loại hình dịch vụ.

Với những ưu điểm như tiện lợi, nhanh chóng, không mất nhiều thời gian... nên người tiêu dùng ngày càng có xu hướng mua sắm hàng hóa và dịch vụ qua mạng. Tuy nhiên, nếu không cảnh giác và tự bảo vệ bản thân thì người tiêu dùng rất dễ bị lừa đảo, mắc bẫy.

Bẫy mua hàng giá rẻ

Chỉ cần click (bấm) chuột vào những địa chỉ mua sắm trên mạng hiện nay như: cungmua, muachung, nhommua, vatgia... khách hàng dễ dàng nhận thấy sự phong phú của các loại sản phẩm hàng hóa và dịch vụ, từ quần áo thời trang, thực phẩm, hóa mỹ phẩm, đến hàng điện tử, dược phẩm... Sự bùng nổ và phát triển nhanh chóng của các trang web mua sắm qua mạng là minh chứng rõ nét nhất cho việc người tiêu dùng đang chuyển hướng mạnh sang xu hướng mua hàng qua mạng.

Mua hàng trên mạng Mua hàng qua mạng thu hút được nhiều dân văn phòng quan tâm.

Chị Thanh Tâm, nhân viên của một công ty bảo hiểm tại Hà Nội cho biết: “Mua hàng qua mạng rất tiện lợi vì chủng loại hàng hóa phong phú, dễ tìm kiếm. Nhiều khi chỉ ngồi ở văn phòng hay ở nhà cũng tranh thủ mua hàng, đặt hàng thoải mái”. Chị Thanh Tâm và các nhân viên cùng công ty còn có chung sở thích mua hàng theo nhóm để được khuyến mại, giảm giá cao.

Các trang web mua sắm trực tuyến còn thu hút người tiêu dùng vì thường xuyên có các chương trình khuyến mại, giảm giá “khủng”. Nhiều sản phẩm thời trang của các thương hiệu nổi tiếng được rao bán trên mạng với giá chỉ bằng 1/3, thậm chí 1/5 so với giá hàng bán tại các đại lý. Một lọ nước hoa của một hãng hàng hiệu nổi tiếng được rao bán trên mạng chỉ với giá trung bình từ 300.000 - 500.000 đồng/chai, trong khi giá ở thị trường đắt gấp 3 - 4 lần.

Nhiều nhà kinh doanh trên mạng lý giải, kinh doanh trên mạng đỡ tốn kém chi phí hơn, nhất là chi phí mặt bằng kinh doanh nên giá bán rẻ hơn nhiều so với ở các siêu thị, điểm bán lẻ. Tuy nhiên, thực tế không hẳn như vậy. Một đại diện của Hội Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng cho biết, không loại trừ khả năng hàng giá rẻ cũng đồng nghĩa với mua hàng giả, hàng nhái, hàng sửa đất. Mới đây hãng mỹ phẩm danh tiếng đến từ Pháp, L’Oréal đã phát hiện nhiều website quảng cáo và

chào bán các sản phẩm mang nhãn hiệu của L'Oréal với giá rẻ bất ngờ. Nhà phân phối đã tiến hành kiểm tra và kết quả đúng như dự đoán khi hầu hết sản phẩm đều là hàng nhái, hàng giả.

Nâng giá bán lên để rồi tung chiêu khuyến mại khủng cũng là một cách thu hút người tiêu dùng khá phổ biến của một số trang web mua sắm trực tuyến. Anh Duy ở 193/24B Nam Kỳ Khởi Nghĩa, quận 3, TP Hồ Chí Minh vẫn chưa hết khó chịu khi nhớ lại câu chuyện mua hàng trên mạng chỉ cách đây vài ngày. Trong một lần lên mạng, anh vào website cungmua.com đang gây “sốt” trong giới công nhân viên chức, văn phòng hiện nay về giảm giá “khủng”. Để đăng ký mua 2 bình nước giữ nhiệt độ nóng, lạnh có giá hơn 100.000 đồng/bình. “Tuy nhiên tại khu vực chuyên bán đồ gia dụng ở đường Nguyễn Phúc Nguyên, giá cái bình đó chỉ có giá 65.000 đồng/bình.

Nguy cơ bị mất thông tin cá nhân

Khi mua hàng qua mạng, người tiêu dùng phải cung cấp những thông tin cá nhân như tài khoản ngân hàng, bệnh án, sở thích, số tài khoản, địa chỉ IP máy tính... Đây là những thông tin rất nhạy cảm. Vì thế, Luật Giao dịch điện tử, điều 46 ghi rõ cơ quan, tổ chức, cá nhân có quyền lựa chọn các biện pháp bảo mật phù hợp với quy định của pháp luật khi tiến hành giao dịch điện tử. Theo đó, các cơ quan, tổ chức, cá nhân không được sử dụng cũng như cung cấp hoặc tiết lộ thông tin về bí mật đời tư hay thông tin của cơ quan, tổ chức, cá nhân mà mình tiếp cận nếu không được sự đồng ý của khách hàng.

Tuy nhiên, theo các chuyên gia trong lĩnh vực công nghệ thông tin, thời gian gần đây, cùng với sự bùng nổ về thương mại điện tử, ở Việt Nam đã xuất hiện nhiều hiện tượng vi phạm về dữ liệu cá nhân. Lướt qua rất nhiều website thương mại điện tử và website của các doanh nghiệp Việt Nam, bên cạnh những trang có uy tín thì phần lớn các website khác không có một cam kết hay tuyên bố gì về việc đảm bảo giữ bí mật các thông tin cá nhân mà họ thu thập được khi khách hàng điền những thông tin về mình khi mua hàng. Khách hàng cũng không được biết những thông tin điền vào sẽ được sử dụng cho mục đích gì ngoài việc phục vụ cho giao dịch thương mại đang tiến hành.

Việc lợi dụng trong những chính sách về bảo vệ thông tin cá nhân cũng là mối nguy hại rất lớn đối với người tiêu dùng. Những vụ lầy trộm thông tin về tài khoản ngân hàng, làm giả thẻ thanh toán để mua hàng trên mạng hay rút tiền mà báo chí đã đăng tải trong thời gian qua là một biểu hiện cụ thể về tác hại của thông tin cá nhân bị xâm phạm, tiết lộ, gây thiệt hại không nhỏ đến tài sản, lợi ích của người thực hiện giao dịch.

Vài nét về giao dịch bảo hiểm trực tuyến

Giao dịch bảo hiểm trực tuyến có thể hiểu là việc doanh nghiệp (DN) bảo hiểm và người có nhu cầu bảo hiểm thực hiện việc mua bán một dịch vụ bảo hiểm theo phương thức trực tuyến, tức là ứng dụng mạng điện tử. Toàn bộ hay phần lớn các bước trong quá trình khai thác đến khi ký kết hợp đồng bảo hiểm được thực hiện trên mạng internet.

Cụ thể, người có nhu cầu bảo hiểm tìm kiếm thông tin về dịch vụ bảo hiểm trên website của các DN, nếu DN triển khai hình thức bán bảo hiểm trực tuyến, người này sẽ tiến hành đăng ký và khai vào mẫu yêu cầu bảo hiểm trực tuyến của DN. Thông tin điền vào tờ khai trực tuyến trên website của DN, sau khi bấm lệnh gửi, sẽ được chuyển ngay lập tức vào trung tâm dữ liệu của DN, để chờ được xử lý. Trả lời yêu cầu bảo hiểm và cung cấp thông tin về mẫu hợp đồng bảo hiểm từ phía DN bảo hiểm có thể được thực hiện theo phương pháp giao dịch điện tử, hay theo phương pháp từ xa truyền thống như gửi thư, fax, telex như một số công ty hiện nay đang triển khai. Việc ký kết hợp đồng bảo hiểm cũng có thể được thực hiện trực tuyến hay thông qua hình thức gửi thư, gửi fax.

Cho dù thuận tiện trong khâu khai thác bảo hiểm, thuận tiện cho chính người mua bảo hiểm nhưng trong điều kiện khung pháp lý chưa đầy đủ thì phương thức giao dịch trực tuyến không phải là phương thức ưu việt, và ít nhiều tạo cơ hội cho hành vi gian lận bảo hiểm.

Phần lớn những người chọn mua bảo hiểm qua mạng là những người thực sự có nhu cầu và đã hiểu biết về bảo hiểm cũng như hình thức thương mại điện tử. Đối với nhóm người tiêu dùng thiếu kiến thức về bảo hiểm, sản phẩm bảo hiểm bán theo phương thức truyền thống đã gây tâm lý e ngại, thì lý do về khoảng cách và sự vắng mặt của trung gian sẽ khiến họ dè dặt hơn trước những mời chào trên internet: sự vắng mặt của người tư vấn bảo hiểm tương đồng với việc thiếu vắng một cam kết cá nhân khiến họ không yên tâm khi lựa chọn mua bảo hiểm trên mạng, đặc biệt là khi lựa chọn thanh toán trực tuyến phí bảo hiểm.

Trong khi đó, nhà bảo hiểm bán sản phẩm trực tuyến lại có mối bận tâm riêng, liên quan đến tính xác thực của thông tin và nhân thân của người mua bảo hiểm. Khoảng cách giữa hai bên giao dịch bảo hiểm trực tuyến bắt buộc DN bảo hiểm phải tin tưởng hoàn toàn vào những thông tin do bên mua bảo hiểm cung cấp (trừ khi DN bảo hiểm có phương tiện và điều kiện xác thực tính trung thực của thông tin). Việc tin tưởng hoàn toàn vào những thông tin do bên mua bảo hiểm cung cấp mà không có các biện pháp áp trách nhiệm về nghĩa vụ trung thực, sẽ gây tổn hại lớn cho DN bảo hiểm trong trường hợp khách hàng lợi dụng khoảng cách để gian lận. Bài viết sẽ phân tích một số vấn đề pháp lý mà phương pháp giao dịch trực tuyến đặt ra trong công tác quản lý bảo hiểm.

Giao dịch trực tuyến từ phía người mua bảo hiểm

Chữ ký điện tử hay nhận dạng điện tử của người mua bảo hiểm

Hình thức giao kết qua mạng internet đặt ra vấn đề về nhận dạng pháp lý người mua bảo hiểm. Trong phương thức giao kết bằng văn bản, bút tích, chữ ký, hay dấu điểm có giá trị như bằng chứng cho ý chí của người viết hay ký hay điểm chỉ, thể hiện trong nội dung tài liệu thì trong giao dịch điện tử việc xác định một cá nhân có phải là người khởi tạo một thông điệp dữ liệu hay không luôn khó hơn việc xác định tư cách này cho một tổ chức. Bởi lẽ, tổ chức và các pháp nhân khác, khi quyết định sử dụng phương thức giao dịch điện tử, thường sở hữu thiết bị và đăng ký sử dụng chữ ký điện tử. Hiển nhiên, không thể nói rằng, những cá nhân không có chữ ký điện tử thì không thể giao dịch trực tuyến. Vấn đề chữ ký điện tử

chỉ nên được coi là một điều kiện đủ, không phải là điều kiện cần để giao kết trực tuyến.

Do vậy, cần áp dụng một quy trình xác định danh tính tương đương với nhận dạng theo chữ ký thích hợp với giao kết trực tuyến hợp đồng bảo hiểm cho cá nhân. Có rất nhiều cách an toàn để xác định một người là người thực hiện giao dịch. Những trang web lớn như: Yahoo, Google, Facebook, Twitter khi cung cấp các dịch vụ mở tài khoản thư điện tử hay tài khoản xã hội đều thiết kế một quy trình chặt chẽ để xác định người chủ thật sự của tài khoản trong trường hợp quên tên tài khoản, quên mật khẩu, hay chỉ đơn giản là việc thay đổi vị trí địa lý. Bắt đầu bằng việc xây dựng các điều kiện tối thiểu khi lựa chọn tên tài khoản và mật khẩu, đến việc lựa chọn một câu hỏi an toàn và phương án trả lời trong trường hợp quên mật khẩu, và thậm chí là việc nhận dạng những hình ảnh người quen, hoặc thông tin đã lưu vào tài khoản trong quá trình sử dụng. Bằng việc phát triển thêm các bước nhận dạng trên mạng điện tử, khả năng xác định người khởi tạo một thông điệp điện tử sẽ đảm bảo tính chính xác. Những rủi ro là không thể tránh khỏi nhưng chỉ chiếm một tỷ lệ nhỏ, tương đương với rủi ro khi ký tên (ví dụ: giả mạo chữ ký...).

Về việc sửa đổi thông tin đã cung cấp

Trong quá trình hình thành hợp đồng bảo hiểm, người mua bảo hiểm hoàn toàn có quyền và có nghĩa vụ sửa đổi các thông tin đã cung cấp để đảm bảo tính sát thực của thông tin với rủi ro. Tuy nhiên, việc sửa đổi thông tin phải được ghi nhận tuyệt đối là của người mua bảo hiểm. Vì lẽ, người mua bảo hiểm chịu hoàn toàn trách nhiệm về thông tin họ cung cấp. Khi các thông tin này được khai báo và lưu trữ trực tuyến, người mua bảo hiểm phải có đặc quyền tuyệt đối và riêng biệt để thâm nhập vào hồ sơ lưu trữ các thông tin đã khai báo.

Ngược lại, các thông tin về rủi ro do người mua bảo hiểm sau khi được sử dụng để thiết lập hợp đồng và tính phí bảo hiểm, sẽ đạt giá trị duy nhất, không xâm phạm, cần được bảo đảm tính toàn vẹn. Các thông tin về rủi ro sẽ đạt tư cách pháp lý mới: là cơ sở đánh giá tính hợp pháp của các điều khoản trong hợp đồng bảo hiểm. Chính tư cách pháp lý mới của thông tin về rủi ro do người mua bảo hiểm cung cấp đòi hỏi phải có sự quản lý tách biệt trước và sau khi ký kết hợp đồng bảo hiểm.

Tuy nhiên, việc hạn chế sửa đổi thông tin không thể coi là tuyệt đối. Phương pháp giao dịch trực tuyến phải tính đến phương thức người mua bảo hiểm thông báo về việc thay đổi rủi ro tới DN bảo hiểm bằng thông điệp điện tử. Trong trường hợp này, việc xác định danh tính của người thông báo thay đổi rủi ro bằng thông tin điện tử rất quan trọng: hoặc đó chính là người mua bảo hiểm, hoặc là người được ủy nhiệm hợp pháp của người mua bảo hiểm. Về mặt pháp lý, đây chính là điều kiện về chữ ký điện tử hay dấu hiệu nhận dạng điện tử của người mua bảo hiểm hay người được ủy quyền bảo hiểm trên thông điệp điện tử thông báo thay đổi rủi ro.

Giao dịch trực tuyến từ phía doanh nghiệp bảo hiểm

Nghĩa vụ về các thông tin và hợp đồng theo mẫu của doanh nghiệp bảo hiểm

Rất khó cho DN bảo hiểm để phân biệt khách hàng theo mức độ hiểu biết về bảo hiểm, khi bán bảo hiểm trực tuyến. Cùng một thông tin cung cấp nhưng sự thu nhận thông tin của mỗi cá nhân, tổ chức là khác nhau. Nếu không được điều chỉnh và được giải thích lại, một số cá nhân, do hạn chế về kiến thức pháp lý, có thể hiểu những lời quảng cáo của DN cũng là cam kết của DN.

Nghĩa vụ cung cấp thông tin của DN bảo hiểm được quy định như một trong những nghĩa vụ cơ bản. Tuy nhiên, chưa có một điều luật nào quy định về thời điểm phát sinh và thời hạn của nghĩa vụ giải thích thông tin. Trong khi đó, một giao dịch thuần túy trực tuyến cũng không cho phép DN bảo hiểm có cơ hội giải thích lại cho người mua bảo hiểm về những thông tin chưa rõ, hoặc những thuật ngữ khó hiểu. Luật kinh doanh bảo hiểm ngày 9/12/2000, điều 17 đã quy định, trách nhiệm của DN bảo hiểm trước khi hợp đồng được giao kết không chỉ dừng lại ở việc cung cấp thông tin như trường hợp giao dịch trên trực tuyến các hợp đồng mua bán thông thường. DN bảo hiểm có nghĩa vụ giải thích thông tin cho người mua bảo hiểm, một cách chủ động và theo yêu cầu của người mua bảo hiểm.

Phương thức giao dịch trực tuyến cần nhấn mạnh tính chủ động trong công tác giải thích thông tin từ phía nhà bảo hiểm. Tiêu chuẩn này yêu cầu phải nhìn nhận nghĩa vụ giải thích này của DN bảo hiểm như là một loại nghĩa vụ phương tiện. Bởi hành vi giải thích của DN bảo hiểm nhằm mục đích để người mua bảo hiểm hiểu các điều kiện chung và cách tính phí của DN bảo hiểm, cũng như các thủ tục khai báo tổn thất tai nạn, thủ tục bồi thường. Hiện nay, nghĩa vụ phương tiện, cũng như nghĩa vụ kết quả, không có cơ sở pháp lý trong Luật Việt Nam, kể cả Bộ luật dân sự. Cơ sở để tiếp cận hai khái niệm này là Bộ nguyên tắc Unidroit về hợp đồng thương mại quốc tế mà Việt Nam đang xem xét gia nhập, theo đó “nghĩa vụ phương tiện là nghĩa vụ thực hiện công việc với sự cẩn trọng và trách nhiệm như một người bình thường có khả năng ở cùng hoàn cảnh”.

Trách nhiệm đối với thông tin cho bên được bảo hiểm

Trong giao dịch trực tuyến, có sự khác biệt giữa thời điểm DN bảo hiểm cung cấp thông tin và thời điểm bên yêu cầu bảo hiểm nhận thông tin. Trên thực tế, một thông điệp dữ liệu được gửi có thể ngay lập tức được lưu trữ trong hệ thống thông tin của người nhận, nhưng nếu người nhận chưa tra cứu thì cũng không thể coi thời điểm dữ liệu nhập hệ thống thông tin của người nhận là thời điểm người này xem dữ liệu. Trường hợp này hoàn toàn có thể xảy ra trong quan hệ bảo hiểm trực tuyến: DN bảo hiểm gửi một mẫu hợp đồng bảo hiểm vào tài khoản điện tử của người mua bảo hiểm trong khi người này đang làm một công việc khác hay ở một nơi không cho phép tra cứu hộp thư; DN bảo hiểm không thể coi thời điểm thư tới hộp thư của người nhận là người đó biết về nội dung của tài liệu gửi.

Tình huống này đòi hỏi DN bảo hiểm phải chủ động thực hiện các biện pháp thể hiện tinh thần trách nhiệm để đảm bảo việc người mua bảo hiểm đã nhận được thông tin, trước khi thực hiện bước giao dịch tiếp theo. DN bảo hiểm có thể cung cấp mẫu hợp đồng bằng cách gửi vào địa chỉ thư điện tử của bên yêu cầu bảo hiểm, hoặc bổ sung mẫu hợp đồng vào nội dung tài khoản mà bên yêu cầu bảo hiểm đã thiết lập trên website của DN khi gửi đi yêu cầu bảo hiểm. Việc gửi mẫu hợp đồng

trên mạng internet, về giá trị pháp lý, chỉ có giá trị là thời điểm gửi, mà không có giá trị là thời điểm người yêu cầu bảo hiểm nhận được mẫu đó. Nên chăng, nhằm đảm bảo tính trọn vẹn của nghĩa vụ cung cấp thông tin của mình, DN bảo hiểm đề nghị người yêu cầu bảo hiểm xác nhận được việc đã nhận được mẫu hợp đồng. Có thể tìm thấy trong Luật giao dịch điện tử cơ sở pháp lý cho các giải pháp nói trên.

Việc xác nhận này hoàn toàn không phải là trả lời chấp thuận mẫu hợp đồng do bên bảo hiểm đề xuất. Sự tồn tại của thủ tục này xuất phát từ nhu cầu quản lý một loại giao dịch phức tạp. Thông báo xác nhận đã nhận được thông điệp, hay yêu cầu giải thích thêm thông tin, cũng cần được xác định là đúng của người mua bảo hiểm. Yêu cầu này dẫn chiếu về các quy định về quy trình nhận dạng điện tử của người mua bảo hiểm.

Đánh giá chung

Tính nhanh chóng và thuận tiện khi giao dịch trực tuyến đơn giản hóa khâu khai thác, làm giảm các chi phí nhân sự cho DN bảo hiểm. Mạng thông tin điện tử cung cấp đầy đủ các thông tin về DN cũng như các sản phẩm bảo hiểm tạo điều kiện cho người tiêu dùng dễ dàng tiếp xúc với các thông tin đa dạng, đa chiều, từ đó có thể tự so sánh để tìm ra những sản phẩm phù hợp nhất. Thế nhưng, khi những rủi ro mà hình thức giao dịch mới này đem lại khiến cả DN và người tiêu dùng đều e ngại thì vai trò quản lý thị trường của Nhà nước càng trở nên quan trọng. Cho dù hiện nay, các DN và nhà thi hành luật vẫn có thể tìm thấy các quy định pháp lý có thể áp dụng cho giao dịch bảo hiểm trực tuyến trong một số đạo luật hiện hành như Bộ Luật dân sự hay Luật về giao dịch điện tử nhưng trong phạm vi tranh chấp liên quan đến một giao dịch bảo hiểm trực tuyến, các quy định luật pháp này vẫn chỉ mang giá trị là luật chung, chỉ nên được viện dẫn khi không tìm được các giải pháp trong quy chế pháp luật chuyên ngành.

Cần phải nhìn nhận xu hướng triết lý mới của việc xây dựng các khung pháp lý trong điều kiện một nền kinh tế mở tạo cơ hội cho các phát triển năng động là nhằm phát triển, mà không ngăn cấm hay cản trở các hoạt động kinh tế xã hội vận động trong quy luật tự nhiên của nó. Quản lý nhà nước các giao dịch bảo hiểm trực tuyến ở mức độ nào, theo định hướng nào là một câu hỏi lớn cần phải giải đáp. Một khi đã xác định triết lý quản lý nền kinh tế theo pháp luật là thúc đẩy phát triển nền kinh tế năng động thì cách thức quản lý không thể quá chặt chẽ mà phải tôn trọng các quy luật phát triển thị trường, và phải bảo đảm mục tiêu bảo vệ người tiêu dùng, thực thi được đúng mục tiêu của loại hình dịch vụ.

Mua bán trực tuyến gần như yêu cầu tất cả mọi thủ tục đều phải được hoàn tất qua mạng. Tuy nhiên, với một số nghiệp vụ bảo hiểm, DN còn tiếp tục phải thẩm định mức độ rủi ro trước khi cấp hợp đồng bảo hiểm. Như vậy, bán hàng trực tuyến với bảo hiểm vẫn chưa thực sự phát triển đúng nghĩa, thưa ông?

Hầu hết các sản phẩm bảo hiểm được thiết kế cho kênh bán hàng trực tuyến là các sản phẩm theo gói, đơn giản và thông dụng, có các điều kiện, điều khoản chuẩn. Để mua bảo hiểm trực tuyến, khách hàng chỉ cần truy cập website, chọn loại hình bảo hiểm, điền đầy đủ thông tin yêu cầu về nội dung bảo hiểm, hệ thống sẽ tự động tính phí, sau khi khách hàng chọn hình thức và tiến hành thanh toán phí

bảo hiểm là giao dịch hoàn tất. Khách hàng sẽ được trao hợp đồng/giấy chứng nhận bảo hiểm sau đó.

Tuy nhiên, khi mở rộng loại hình sản phẩm để đáp ứng yêu cầu đa dạng của thị trường, một số sản phẩm bảo hiểm như bảo hiểm vật chất ô tô, các công ty bảo hiểm bắt buộc phải kiểm tra xe trước khi cấp giấy chứng nhận bảo hiểm. Đây là quy định nghiệp vụ hết sức bình thường và quy định này cũng không làm cho việc cấp đơn bảo hiểm khi bán qua kênh trực tuyến chậm hơn so với các kênh bảo hiểm truyền thống. Bởi ngay sau khi khách hàng chấp nhận mua bảo hiểm ô tô trên website, công ty bảo hiểm có thể cử cán bộ đến kiểm tra và cấp đơn ngay sau thời điểm kiểm tra xe của khách hàng.

Bảo hiểm là một ngành đặc thù, ý thức phải mua bảo hiểm của người dân còn thấp, trong khi đó, mua bán trực tuyến cũng mới chỉ xuất hiện trong một bộ phận nhỏ khách hàng. Vậy theo ông, mua hàng trực tuyến có phải là một giải pháp hay hơn kênh đại lý?

Thói quen mua sắm trực tiếp của người dân Việt Nam hiện vẫn là một rào cản đối với việc bán hàng qua mạng, các DN kinh doanh trực tuyến sẽ phải nỗ lực để vượt qua rào cản đó. So với việc mua bảo hiểm qua đại lý, khi mua bảo hiểm trực tuyến, khách hàng dễ có cảm giác là thiếu sự tư vấn, chăm sóc trực tiếp của nhân viên bán hàng. Tuy nhiên, đối với khách hàng đã làm quen với hình thức mua bảo hiểm này sẽ cảm nhận được những ưu điểm vượt trội như: các giao dịch mua và thanh toán phí bảo hiểm qua website mất rất ít thời gian; khách hàng có thể chủ động lựa chọn và ra quyết định một cách riêng tư trên cơ sở có đầy đủ thông tin để tham khảo, so sánh và đánh giá, mà không có cảm giác bị nhân viên bán hàng thuyết phục; do loại bỏ được các chi phí bán hàng trung gian, DN bảo hiểm có thể cung cấp sản phẩm với mức phí cạnh tranh hơn so với các kênh bán hàng truyền thống. Tôi cho rằng, một khi các lợi thế trên được khách hàng trải nghiệm, chắc chắn sẽ gỡ bỏ được tâm lý e ngại.

Dù có nhiều tiện ích, nhưng đến nay, hầu hết công ty bảo hiểm phi nhân thọ có thị phần lớn vẫn chưa phát triển hình thức bán hàng này. Theo ông là do đâu?

Đầu tư cho kênh bán bảo hiểm trực tuyến là việc đầu tư đón đầu xu hướng trong dài hạn, trong đó, những người tiên phong sẽ đóng vai trò khai phá và hiệu quả sẽ chưa tương xứng với chi phí đầu tư ban đầu. Chính vì tâm lý e ngại này mà nhiều công ty bảo hiểm chưa triển khai. Một số công ty khác thì đang trong giai đoạn nghiên cứu, thử nghiệm.

Vậy khó khăn lớn nhất của các DN bảo hiểm khi phát triển kênh bảo hiểm này là gì, thưa ông?

Thứ nhất là thanh toán trực tuyến vẫn chưa phổ biến ở Việt Nam. Các hệ thống thanh toán qua các ngân hàng còn chưa hoàn thiện, chưa đồng bộ. Người tiêu dùng Việt Nam còn chưa quen với các hình thức thanh toán trực tuyến. Ví dụ cụ thể là thẻ Visa, mặc dù thẻ Visa đã khá phổ biến ở Việt Nam, nhưng cũng chỉ dùng thanh toán qua máy POS. Một chức năng quan trọng của thẻ Visa là thanh toán trực tuyến, mới được rất ít khách hàng biết và đăng ký. Thứ hai là thói quen mua sắm: người tiêu dùng ở Việt Nam rất ngại việc mua hàng qua mạng, thanh

toán trước và nhận hàng sau. Chúng tôi dự đoán, các DN kinh doanh thương mại điện tử sẽ còn mất rất nhiều thời gian và công sức để thuyết phục khách hàng tin tưởng vào hình thức mua sắm qua mạng.

TÓM TẮT CHƯƠNG 4

Trong chương này, một số nội dung chính được giới thiệu:

- Vận tải, giao nhận truyền thống
- Vận tải, giao nhận trong thương mại điện tử
- Bảo hiểm truyền thống
- Bảo hiểm trong thương mại điện tử

CÂU HỎI THẢO LUẬN

So sánh vận tải, giao nhận truyền thống và vận tải, giao nhận trong thương mại điện tử?

CÂU HỎI ÔN TẬP

Câu 1. Vận tải, giao nhận truyền thống ?

Câu 2: Vận tải, giao nhận trong thương mại điện tử?

Câu 2. So sánh bảo hiểm truyền thống và bảo hiểm trong thương mại điện tử

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- PGS.TS Đinh Ngọc Viện, Giao nhận Vận tải hàng hóa quốc tế, NXB Giao thông vận tải
- Phạm Mạnh Hiền, Nghiệp vụ giao nhận vận tải quốc tế, NXB Thống kê
- Đỗ Hữu Vinh, Bảo hiểm và giám định hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển, NXB Tài chính
- PGS.PTS. Hoàng Văn Châu, Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương, NXB Giáo dục
- Luật Hàng hải 2005.
- GS.TS Võ Thanh Thu, Kỹ thuật kinh doanh xuất nhập khẩu, NXB Lao động xã hội
- PGS. TS. Hồ Sỹ Hà, Giáo trình bảo hiểm, NXB Thống kê.

- Quy tắc chung về bảo hiểm hàng hóa vận chuyển bằng đường biển, QTCB-2004, Tổng Công ty Bảo hiểm Việt Nam
- Điều khoản bảo hiểm hàng hóa vận chuyển nội địa, Tổng Công ty CP Bảo hiểm Bảo Minh, 2005.
- Kỹ yếu Hội thảo khoa học về thương mại điện tử, Đại học Thương mại 2002.
- Báo cáo thương mại điện tử Việt nam 2007, Bộ Thương mại.