

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

-----o0o-----



**GIÁO TRÌNH**

**MÔN HỌC: THỰC HÀNH 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, 2022**

## LỜI GIỚI THIỆU

Quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá ngành thương mại Việt Nam diễn ra trong bối cảnh Việt Nam đang tiến hành công cuộc đổi mới, xây dựng nền kinh tế thị trường và chủ động hội nhập kinh tế với thế giới và khu vực. Hình thức thương mại điện tử mới ra đời làm thay đổi cơ bản nền thương mại của Việt Nam nói riêng và thế giới nói chung. Trong đó hoạt động vận tải, giao nhận và bảo hiểm hàng hóa vẫn giữ vai trò rất quan trọng trong hoạt động thương mại.

Để củng cố những kiến thức cơ bản về vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử và để có tài liệu phục vụ giảng dạy cho học sinh chuyên ngành trong trường Cao đẳng thương mại và du lịch, tập thể tác giả đã biên soạn giáo trình “Thực hành Vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử”. Giáo trình để làm tài liệu giảng dạy cho học sinh ngành Thương mại điện tử trình độ trung cấp.

Trong quá trình biên soạn giáo trình “Thực hành Vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử”. Tác giả đã nhận được những ý kiến đóng góp hiệu quả của các giảng viên khoa quản trị kinh doanh, các thầy cô giáo trong hội đồng khoa học nhà trường. Tác giả xin trân trọng cảm ơn sự giúp đỡ của các đồng nghiệp.

Mặc dù đã rất cố gắng nhưng không thể tránh khỏi những thiếu sót và những hạn chế. Chúng tôi rất mong nhận được sự góp ý, bổ sung của độc giả để giúp cho quá trình 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

<b>CHƯƠNG 1: THỰC HÀNH NGHIỆP VỤ VẬN TẢI .....</b>	<b>13</b>
<b>1. Thực hành nghiệp vụ vận tải hàng hóa bằng đường biển.....</b>	<b>15</b>
1.1. Nghiệp vụ thuê tàu chợ.....	15
1.1.1. Thực hành quy trình tiến hành thuê tàu chợ (6 bước) .....	15
1.1.2. Thực hành lập vận đơn đường biển (Ocean Bill of Lading – B/L) .....	15
1.1.3. Thực hành đàm phán hợp đồng thuê tàu chợ.....	17
1.2. Nghiệp vụ thuê tàu chuyên .....	21
1.2.1. Thực hành quy trình thuê tàu chuyên .....	21
1.2.3. Thực hành đàm phán, soạn thảo và ký kết hợp đồng thuê tàu chuyên.....	22
1.3. Nghiệp vụ thuê tàu định hạn .....	22
1.3.1. Thực hành quy trình thuê tàu chuyên .....	22
1.3.2. Thực hành lập vận đơn đường biển (Ocean Bill of Lading – B/L) .....	23
1.3.3. Thực hành đàm phán hợp đồng thuê tàu chuyên.....	23
1.4. Nghiệp vụ chuyên chở hàng hoá bằng container.....	23
1.4.1. Thực hành quy trình gửi hàng nguyên container.....	23
1.4.2. Thực hành quy trình gửi hàng lẻ.....	25
1.4.3. Thực hành quy trình gửi hàng kết hợp (FCL/LCL- LCL/FCL) .....	25
1.4.4. Xác định giá cước và chi phí chuyên chở hàng hoá bằng container .....	25
<b>2. Thực hành vận tải hàng hóa bằng đường hàng không .....</b>	<b>26</b>
2.1. Đàm phán cước hàng không .....	26
2.2. Chứng từ vận tải hàng không - khiếu nại và bồi thường .....	26
2.2.1. Lập chứng từ dùng trong vận tải hàng không.....	26
2.2.2. Khiếu nại và bồi thường.....	26
2.3. Xác định trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hoá theo luật hàng không dân dụng Việt nam.....	27
2.3.1. Trách nhiệm của người chuyên chở.....	27
2.3.2. Khiếu nại và kiện tụng người chuyên chở hàng không .....	27
<b>3. Thực hành vận tải hàng hóa bằng đường bộ và đường sắt .....</b>	<b>28</b>

3.1. Vận tải hàng hóa bằng đường bộ .....	28
3.1.2. Thực hiện hợp đồng vận tải .....	34
3.2. Thực hành vận tải bằng đường sắt .....	35
3.2.1. Quy trình vận tải hàng hóa bằng đường sắt .....	35
3.2.2. Đàm phán hợp đồng vận tải đường sắt .....	35
<b>CHƯƠNG 2: THỰC HÀNH NGHIỆP VỤ GIAO NHẬN.....</b>	<b>44</b>
<b>1. Nghiệp vụ giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu tại cảng biển.....</b>	<b>46</b>
1.1. Thực hành trình tự giao nhận với hàng xuất khẩu .....	46
1.2. Thực hành trình tự giao nhận với hàng nhập khẩu .....	46
<b>2. Nghiệp vụ giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu bằng container.....</b>	<b>46</b>
2.1. Thực hành đóng hàng vào container.....	46
2.2. Thực hành phân loại hàng hóa chuyên chở .....	47
2.3. Xác định và kiểm tra các loại, kiểu container khi sử dụng.....	48
2.4. Kỹ thuật chất xếp, chèn lót hàng hóa trong container .....	48
2.5. Cước phí trong chuyên chở hàng hóa bằng container .....	48
<b>3. Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường hàng không.....</b>	<b>48</b>
3.1. Chuẩn bị các chứng từ. ....	48
3.2. Quy trình làm giao nhận của các đại lý hàng không. ....	49
3.3. Quy trình làm giao nhận của người giao nhận hàng không.....	49
3.3.1. Đối với hàng xuất khẩu:.....	49
3.3.2. Đối với hàng nhập khẩu.....	50
<b>4. Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường bộ, đường sắt.....</b>	<b>50</b>
4.1. Giao nhận đường bộ.....	50
4.2. Giao nhận đường sắt .....	51
<b>CHƯƠNG 3: THỰC HÀNH NGHIỆP VỤ BẢO HIỂM .....</b>	<b>53</b>
<b>1. Thực hành phân loại rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa .....</b>	<b>55</b>
1.1. Phân loại rủi ro hàng hải (Marine Risks).....	55

1.2. Phân loại rủi ro đặc biệt (Extraneous Risks). .....	57
1.3. Phân loại rủi ro loại trừ (Excluded Risks). .....	58
<b>2. Đàm phán các điều khoản của hợp đồng bảo hiểm .....</b>	<b>61</b>
<b>CHƯƠNG 4: VẬN TẢI GIAO NHẬN VÀ BẢO HIỂM.....</b>	<b>64</b>
<b>1. Vận tải, giao nhận truyền thống và vận tải, giao nhận trong thương mại điện tử.....</b>	<b>66</b>
<b>2. Bảo hiểm truyền thống và bảo hiểm trong thương mại điện tử.....</b>	<b>66</b>

## GIÁO TRÌNH MÔN HỌC

1. Tên môn học: Thực hành Vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong Thương mại điện tử

2. Mã số môn học: MH22

3. Vị trí, tính chất của môn học

3.1. Vị trí:

Môn học thực hành nghiệp vụ vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong Thương mại điện tử là môn học nằm trong nhóm các môn học chuyên môn, được xây dựng dùng trong chương trình đào tạo trình độ trung cấp ngành Thương mại điện tử. Môn học được bố trí giảng dạy sau môn học vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử.

3.2. Tính chất:

Môn học thực hành vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong Thương mại điện tử là môn học thực hành. Đánh giá kết quả môn học bằng hình thức thi hết môn.

4. Mục tiêu của môn học:

4.1. Về kiến thức:

Củng cố kiến thức về các nghiệp vụ vận tải giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử.

Tăng cường hiểu biết thực tế cho học sinh về các nghiệp vụ vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong Thương mại điện tử

4.2 Về kỹ năng:

Sau khi hoàn thành môn học, người học thành thạo các kỹ năng sau:

- Kỹ năng thực hiện các quy trình về giao nhận, vận tải và bảo hiểm
- Kỹ năng đàm phán và ký kết hợp đồng giao nhận, vận tải, bảo hiểm hàng hóa
- Kỹ năng lập vận đơn chứng từ trong vận tải

- Kỹ năng thuyết trình, làm việc nhóm.

#### 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.

Học sinh có thái độ nghiêm túc khi nghiên cứu môn học, 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
<b>I</b>	<b>Các môn học chung</b>	<b>12</b>	<b>255</b>	<b>94</b>	<b>148</b>	<b>13</b>
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
<b>II</b>	<b>Các môn học chuyên môn</b>	<b>64</b>	<b>1590</b>	<b>511</b>	<b>1035</b>	<b>44</b>
<b>II.1</b>	<b>Môn học cơ sở</b>	<b>15</b>	<b>225</b>	<b>184</b>	<b>31</b>	<b>10</b>
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
<b>II.2</b>	<b>Các môn học chuyên môn</b>	<b>47</b>	<b>1335</b>	<b>298</b>	<b>1004</b>	<b>33</b>
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
<b>MH22</b>	<b>TH vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong TMĐT</b>	<b>2</b>	<b>60</b>	<b>-</b>	<b>56</b>	<b>4</b>
MH23	TH khai báo hải quan ĐT	2	60	-	56	4
MH24	Thực tập tốt nghiệp	16	720		720	
<b>II.3</b>	<b>Các môn học, mô đun tự chọn</b>	<b>2</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>-</b>	<b>2</b>
MH25	Kỹ năng bán hàng trực tuyến	2	30	28	-	2
MH26	Khởi sự kinh doanh	2	30	28	-	2
	<b>Tổng cộng</b>	<b>76</b>	<b>1845</b>	<b>605</b>	<b>1183</b>	<b>57</b>



## 5.2. Chương trình chi tiết môn học

Số TT	Tên chương mục	Thời gian đào tạo (giờ)			
		Tổng số	Trong đó		
			Lý Thuyết	Thực hành/Thảo luận	Kiểm tra
1	Chương 1: Thực hành nghiệp vụ vận tải	15	0	14	1
2	Chương 2: Thực hành nghiệp vụ giao nhận	15	0	14	1
3	Chương 3: Thực hành nghiệp vụ bảo hiểm	10	0	9	1
4	Chương 4: Vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử	20	0	19	1
	<b>Cộng</b>	<b>60</b>	<b>0</b>	<b>56</b>	<b>4</b>

## 6. Điều kiện thực hiện môn học:

6.1. Phòng học Lý thuyết/Thực hành: Đáp ứng phòng học chuẩn thực hành thương mại điện tử

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

6.3. Học liệu, dụng cụ, mô hình, phương tiện: Giáo trình, bài giảng và bộ bài tập lưu hành nội bộ, 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-LĐTĐ, 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	Thực hành/ Thuyết trình	Thực hành/ Vấn đáp	Sau 10 giờ.
Định kỳ	Thực hành/ Thuyết trình	Thực hành/ Vấn đáp	Sau 14 giờ

Kết thúc môn học	Thực hành/ Thuyết trình	Thực hành/ Vấn đáp	Sau 60 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.

\* Thực hành: Làm mẫu, chia nhóm, thực hành theo mẫu.

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 100 % các buổi thực hành. Nếu người học vắng tiết thực hành 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.

- Thực hành: Người học sẽ thực hành đầy đủ các nội dung của bài học theo yêu cầu.

- 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]. Thiery 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: THỰC HÀNH NGHIỆP VỤ VẬN TẢI**

## **GIỚI THIỆU CHƯƠNG**

Chương 1 là chương thực hành về các nghiệp vụ vận tải hàng hóa bằng các phương tiện khác nhau như đường biển, đường hàng không, đường bộ và đường sắt.

## **MỤC TIÊU**

+ Về kiến thức:

Củng cố kiến thức về các nghiệp vụ vận tải trong thương mại điện tử.

Tăng cường hiểu biết thực tế cho học sinh về các nghiệp vụ vận tải trong Thương mại điện tử

+ Về kỹ năng:

Sau khi hoàn thành môn học, người học thành thạo các kỹ năng sau:

- Kỹ năng thực hiện các quy trình về vận tải
- Kỹ năng đàm phán và ký kết hợp đồng vận tải
- Kỹ năng lập vận đơn chứng từ trong vận tải
- Kỹ năng thuyết trình, làm việc nhóm.

+ 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 bài tập thực hành

- 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 l貌 làm việc của người lao động tốt.

- Học sinh tự chịu trách nhiệm trong việc vận dụng các kiến thức đã học vào trong thực tế.

## **PHƯƠNG PHÁP GIẢNG DẠY VÀ HỌC TẬP CHƯƠNG 1**

- Đối với người dạy: sử dụng phương pháp giảng dạy thực hành tích cực (vấn đáp, làm mẫu); yêu cầu người học thực hiện lại các thao tác theo mẫu (cá nhân hoặc nhóm).

- Đối với người học: chủ động chuẩn bị trước bài học trong giáo trình (chương 1) trước buổi học; hoàn thành đầy các yêu cầu thực hành trong 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: Phòng thực hành thương mại điện tử
- 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: 0 điểm kiểm tra (hình thức: Vấn đáp/Thực hành)
  - + Kiểm tra định kỳ thực hành: 1 điểm kiểm tra (hình thức: Vấn đáp/Thực hành)

## NỘI DUNG

### 1. Thực hành nghiệp vụ vận tải hàng hóa bằng đường biển

#### 1.1. Nghiệp vụ thuê tàu chợ

##### 1.1.1. Thực hành quy trình tiến hành thuê tàu chợ (6 bước)

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.

**Yêu cầu thực hành:** Học sinh thực hành quy trình thuê tàu và xây dựng hợp đồng thuê tàu

##### 1.1.2. Thực hành lập vận đơn đường biển (Ocean Bill of Lading – B/L)

### MẪU VẬN ĐƠN ĐƯỜNG BIỂN

1. Đơn đặt hàng số	
2. Tên tàu/số chuyến	
3. Loại vận	

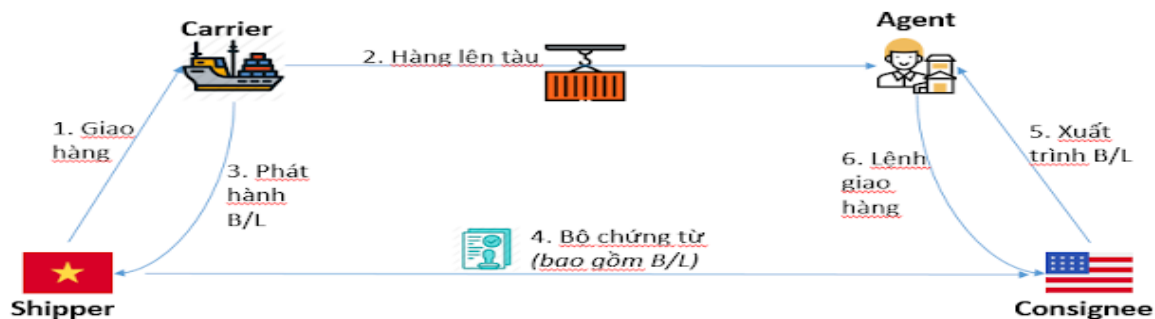
đơn							
4.Cước và các loại phí							
5.Người gửi hàng							
6.Người nhận hàng							
7.Bên nhận thông báo							
8.Số container	Mô tả hàng hóa	Tem mác đánh dấu hàng hóa	Số lượng hàng	Cân nặng hàng	Tổng cân nặng	Số khối	Mã định danh hàng hóa
9.Cảng bốc hàng							
10. Cảng dỡ							
11.Cảng giao hàng							
12.Ghi chú							

### Quy trình phát hành và sử dụng Bill of Lading – B/L

Khi cấp vận đơn, người chuyên chở (chủ tàu) hoặc đại diện của họ phải ký phát hành vận đơn và ghi rõ tư cách pháp lý. Trong thực tế, vận đơn thường do người chuyên chở, chủ tàu, thuyền trưởng hoặc đại lý của người chuyên chở, chủ tàu hay thuyền trưởng ký.

Vận đơn đường biển được phát hành theo các bản gốc (Original) và bản sao (Copy). Các bản gốc được phát hành theo bộ, một bộ có thể có một bản gốc duy nhất hoặc hai hay nhiều bản gốc giống nhau.





- (1) Người gửi hàng giao hàng cho người vận tải (người chuyên chở)
- (2) Người vận tải phát hành vận đơn cho người gửi hàng
- (3) Người gửi hàng chuyển bộ chứng từ (bao gồm vận đơn) cho người nhận hàng
- (4) Người nhận hàng xuất trình vận đơn cho đại lý của người vận tải ở cảng đến để nhận hàng (phải xuất trình vận đơn gốc trừ trường hợp đặc biệt)
- (5) Đại lý của người vận tải ở cảng đến giao hàng cho người nhận hàng

### **Yêu cầu thực hành:**

Lập vận đơn đường biển cho một công ty gửi hàng với các số liệu cho trước của giảng viên

#### 1.1.3. Thực hành đàm phán hợp đồng thuê tàu chợ

### **Mẫu hợp đồng thuê tàu**

#### ***HỢP ĐỒNG THUÊ TÀU***

*Hôm nay, ngày 05 tháng 01 năm 2018, hợp đồng được thống nhất ký kết bởi:*

***CHỦ TÀU:***

***NGƯỜI THUÊ TÀU:***

***1. MÔ TẢ TÀU:***

***TÊN TÀU: MV. MARITIME 01 DWT***

***IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION) HÀNG HẢI QUỐC TẾ SỐ: 9563873***

***MMSI: (MARITIME MOBILE SERVICE IDENTITY) MÃ NHẬN DẠNG DỊCH VỤ DI ĐỘNG***

***HÀNG HẢI: 574000780***

***TÍN HIỆU GỌI: 3WEM9***

**CỜ TÀU: VIỆT NAM**

**AIS VESSEL TYPE (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM): HỆ THỐNG XÁC ĐỊNH HAY**

**PHÂN LOẠI TÀU : CHỜ HÀNG HÓA**

**TỔNG TRỌNG TẢI: 2997**

**KHỐI LƯỢNG TỊNH: 5177 T**

**CHIỀU DÀI x CHIỀU NGANG; 91,94m x 15.33m**

**NĂM ĐÓNG TÀU : 2017**

**TÌNH TRẠNG : CÒN HOẠT ĐỘNG**

**THỜI GIAN: 12 THÁNG** do người thuê tàu chọn trên cơ sở +/- 15 NGÀY

**NGÀY GIAO TÀU: 12-15 tháng 1 năm 2018**

**PHẠM VI THƯƠNG MẠI: Theo cấp tàu (toàn Châu Á, ...)**

**HÀNG HOÁ LOẠI TRỪ: KHÔNG**

**CẢNG BỐC: HỒ CHI MINH, VIỆT NAM**

**CẢNG DỠ: BEIHAI, CHINA**

**GIÁ THUÊ: 2000 USD /ngày**

**TRÁCH NHIỆM MÔI GIỚI: Người thuê có trách nhiệm trả phí môi giới cho bên môi giới**

**HÌNH THỨC THANH TOÁN: Thanh toán 15 ngày một lần trong vòng 03 ngày làm việc của ngân**

*hàng tại Việt Nam ngay sau khi nhận được yêu cầu thanh toán của Chủ tàu.*

**Ủy thác: ủy thác cho phép ai sử dụng tàu: Không được phép**

## **2. ĐIỀU KHOẢN VÀ ĐIỀU KIỆN KHÁC:**

*Các điều khoản và điều kiện khác được liệt kê như sau:*

1. *Tại cảng, nếu điều kiện thời tiết cho phép, thuận tiện cho thuyền viên mở và đóng cửa hầm khi*

*được yêu cầu, nếu được chấp nhận bởi các quy định địa phương, mặt khác nếu phải thuê nhân*

*công trên bờ thì Bên Thuê tàu sẽ chịu.*

2. *Việc xếp hàng hóa sẽ được thực hiện dưới sự giám sát của Thuyền Trưởng. Chủ tàu đảm bảo rằng*

*Thuyền Trưởng hợp tác với Bên Thuê tàu và/hoặc phía nhà xuất khẩu của bên Thuê tàu bằng mọi*

*cách có thể để xếp được lượng hàng tối đa theo ý của bên Thuê tàu. Theo thông lệ hải quan của*

*cảng và tùy thuộc vào từng loại hàng hóa mà việc xếp hàng phải đảm bảo an toàn cho tàu, được*

*lập bằng văn bản và cung cấp cho chủ tàu từ nhà xuất khẩu số lượng chính xác theo yêu cầu của*

*Thuyền trưởng.*

*3. Chủ tàu bị buộc giao và giữ tàu, các thuyền viên của tàu và những gì liên quan được nhắc tới ở*

*đây được cung cấp với các chứng nhận đã hoàn tất, chấp nhận các trang thiết bị, cho phép tàu và*

*thuyền viên mang theo hàng hóa và kinh doanh trong giới hạn cho phép của bên Thuê Tàu. Đây*

*là trách nhiệm của Thuyền trưởng và chủ tàu để thu xếp sao cho đúng với các điều lệ của các giấy*

*tờ chứng nhận. Nếu sai, bất kỳ chi phí phát sinh nào sẽ do chủ tàu chịu.*

*4. Tàu không chở dằn rấn nguyên khối.*

*5. Tàu được giao với nhiên liệu đủ vận hành – Giá nhiên liệu là: .....*

*6. Chủ tàu đảm bảo rằng tàu hoạt động trong tình trạng tốt trong suốt quá trình thuê tàu dưới sự bảo*

*hộ của tổ chức bảo hiểm. Việc bồi thường hàng hóa nếu có sẽ được giàn xếp theo NYPE vào ngày*

*hàng đã dỡ xong. Bên thuê tàu sẽ theo CLL việc giao hàng trên tàu.*

*7. Tàu sẽ trở lại bến cảng trên hành trình tàu dưới việc thuê kỳ hạn này, với lý do rủi ro tai nạn hay*

*hư hỏng hoặc sự cố mất mát tại cảng hoặc trên biển hoặc do sự sai lệch hướng đi của hành trình*

*tàu mà nguyên nhân do thuyền viên hoặc một ai đó trên tàu bị ốm hoặc tai nạn. (những hàng hóa*

*siêu trọng được chở theo yêu cầu của Bên thuê tàu), hoặc do Thuyền trưởng từ chối hoặc thuyền*

viên không thi hành nhiệm vụ của mình. Việc thuê tàu sẽ bị đình chỉ từ thời điểm mất khả năng

cho đến khi tàu trở lại tình trạng hoạt động bình thường ở vị trí tương đương vị trí ban đầu và do

đó hành trình tàu sẽ được bắt đầu lại. Tất cả những chi phí phát sinh bao gồm cả việc tiêu hao

nhiên liệu trong thời gian đình chỉ hoạt động tàu sẽ do Chủ tàu chịu.

8. Chủ tàu cập nhật thông tin do bên thuê tàu một cách đều đặn trong suốt thời gian thuê tàu như

việc “tạm ngừng thuê”. Thời gian mong đợi hoàn tất tàu lại trở lại thời hạn thuê tàu như ban đầu.

Nếu vì việc sửa chữa một phần thân tàu hay máy móc hoặc thiết bị tàu sẽ được ước tính thời gian

tạm ngừng thuê là 30 ngày liên tiếp. Bên Thuê tàu có quyền lựa chọn việc hủy thời gian này trong

hợp đồng thuê tàu kỳ hạn này. Sau khi thống nhất đồng ý sẽ có hiệu lực để giao bất kỳ loại hàng

nào trên boong tàu. Khi giao tàu, hầm hàng phải được quét dọn sạch, rửa bằng nước và phải khô

ráo và sẵn sàng cho việc chất hàng hóa dự kiến dưới sự kiểm tra của bên thuê tàu. Hầm hàng

không có muối, không chất lỏng và hoặc dính rỉ sắt và những hàng hóa bị sót lại của những chuyến

hàng trước để đảm bảo hài lòng đối với giám định viên độc lập. Nếu hầm tàu không đảm bảo và

tàu sẽ trong tình trạng tạm ngừng thuê cho đến khi qua được lần giám định lại. Tất cả chi phí trực

tiếp liên quan đến việc giám định lại này bao gồm cả phí tiêu hao nhiên liệu sẽ do chủ tàu chịu.

9. Trong việc tàu bị trì hoãn hoặc bị hạn chế sử dụng một phần tại cảng xếp và/ hoặc cảng dỡ hoặc

*công nhân bốc xếp trên bờ hoặc do việc dẫn hoa tiêu vì quyền sở hữu tàu hay việc quản lý tiền*

*lượng hoặc do tình trạng thuê mượn nhân viên văn phòng, thuyền viên của chủ tàu bị gián đoạn*

*làm mất thời gian, việc thuê tàu sẽ khấu trừ tương ứng.*

*10. Tuy nhiên, bất kỳ sự cung cấp nào trái với bên thuê tàu này, chủ tàu không có quyền thu hồi lại*

*con tàu với lý do không thanh toán tiền thuê trừ khi bên thuê tàu có thông báo chính thức và bên*

*thuê tàu không thể khắc phục như không thanh toán trong thời hạn ba (03) ngày làm việc của*

*ngân hàng kể từ khi nhận được biên lai thu tiền thuê tàu từ chủ tàu. Nếu bên thuê tàu vẫn trì hoãn*

*việc thanh toán tiền thuê tàu, chủ tàu có quyền lấy lại tàu từ dịch vụ cho thuê tàu mà không có*

*thêm bất kỳ sự phản đối nào như quy định trước đó là nguyên nhân và không có sự can thiệp nào*

*bởi tòa án hay bất cứ thủ tục nào và bên thuê tàu không được đòi bồi thường.*

**Yêu cầu thực hành:** Đàm phán các nội dung của hợp đồng thuê tàu chợ

## 1.2. Nghiệp vụ thuê tàu chuyên

### 1.2.1. Thực hành quy trình thuê tàu chuyên

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

### **Yêu cầu thực hành:**

Thực hành quy trình thuê tàu chuyên.

#### 1.2.2. Thực hành lập vận đơn đường biển (Ocean Bill of Lading – B/L)

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

**Yêu cầu thực hành:** Thực hành lập vận đơn đường biển cho tàu chuyên

#### 1.2.3. Thực hành đàm phán, soạn thảo và ký kết hợp đồng thuê tàu chuyên

**Yêu cầu thực hành:** Đàm phán các nội dung của hợp đồng thuê tàu chuyên

### **1.3. Nghiệp vụ thuê tàu định hạn**

#### 1.3.1. Thực hành quy trình thuê tàu chuyên

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

### 1.3.2. Thực hành lập vận đơn đường biển (Ocean Bill of Lading – B/L)

Lập vận đơn đường biển đối với tàu hạn định cho một công ty gửi hàng với các số liệu cho trước của giảng viên

### 1.3.3. Thực hành đàm phán hợp đồng thuê tàu chuyên

+ Sự khác nhau giữa tàu chợ và tàu chuyên với những thay đổi trong nội dung hợp đồng.

**Yêu cầu thực hành:** Đàm phán các nội dung của hợp đồng thuê tàu chuyên

## 1.4. Nghiệp vụ chuyên chở hàng hoá bằng container.

### 1.4.1. Thực hành quy trình 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.



Yêu cầu thực hành:

Thực hành quy trình gửi hàng nguyên container

1.4.2. Thực hành quy trình gửi hàng lẻ

1.4.3. Thực hành quy trình gửi hàng kết hợp (FCL/LCL- LCL/FCL)

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 chuyên xếp container lên tàu.
- Tại cảng đến, đại lý giao nhận nhận container được dỡ từ tàu xuống, vận chuyên về trạm làm hàng lẻ để rút hàng.
- Các lô hàng được tách ra riêng biệt và giao cho người nhận

(người NK)

**Yêu cầu thực hành:** Thực hành quy trình gửi lẻ container

1.4.4. Xác định giá cước và chi phí chuyên chở hàng hoá bằng container

+ 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 chuyên. o 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.

**Yêu cầu thực hành:** Xác định giá cước của hàng hóa chuyên chở bằng container theo bài tập của giảng viên

## **2. Thực hành vận tải hàng hóa bằng đường hàng không**

### **2.1. Đàm phán cước hàng không**

Cước hàng bách hoá (GCR – General cargo rate)

Cước tối thiểu (M – Minimum rate)

Cước phân loại hàng (class rate)

Cước hàng gửi nhanh (Priority rate)

Cước container (Container rate)

**Yêu cầu thực hành:** Phân biệt các loại cước và đàm phán cước hàng không

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

#### **2.2.1. Lập chứng từ dùng trong vận tải hàng không**

Các chứng từ trong vận tải hàng không bao gồm:

- Chứng từ lưu khoang (Booking note):
- Hướng dẫn gửi hàng (Shipper instructions of despatch)

**Yêu cầu thực hành:** Hãy lập chứng từ trong vận tải hàng không với những dữ liệu cho trước từ giảng viên

#### **2.2.2. Khiếu nại và bồi thường**

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;
- Tồn thất thuộc một rủi ro được bảo hiểm;
- Mức độ tồn 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.

Yêu cầu: Thực hành quy trình khiếu nại và bồi thường cho tổn thất hàng không

### **2.3. Xác định 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

Trách nhiệm của người chuyên chở theo công ước Vác-xava

Thời hạn trách nhiệm

Cơ sở trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở hàng không

Yêu cầu thực hành: Hãy xác định trách nhiệm của người chuyên chở trong một số trường hợp. (Giảng viên cho bài tập)

#### 2.3.2. Khiếu nại và kiện tụng người chuyên chở hàng không

Khiếu nại

Muốn khiếu nại có hiệu quả thì việc khiếu nại phải tiến hành đúng thủ tục và thời hạn. Điều 26, công ước Vác-sa-va quy định như sau "Việc nhận hàng mà không có khiếu nại gì của người nhận hàng là bằng chứng đầu tiên rằng hàng hoá và hành lý đã được giao trong điều kiện tốt và phù hợp với chứng từ vận chuyển".

Trong trường hợp thiệt hại, người được quyền nhận hàng phải khiếu nại người vận chuyển ngay lập tức sau khi đã phát hiện ra thiệt hại và chậm nhất là 7 ngày sau ngày nhận hàng.

Trường hợp chậm trễ đơn khiếu nại phải chậm nhất trong vòng 7 ngày kể từ ngày nhận hàng.

Thời hạn khiếu nại người chuyên chở hàng không

Đối tượng khiếu nại

Nơi kiện

### **3. Thực hành vận tải hàng hóa bằng đường bộ và đường sắt**

#### **3.1. Vận tải hàng hóa bằng đường bộ**

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.

#### **Mẫu hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**

-----

**HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BỘ**

**(Số: .../HDVC)**

Căn cứ Bộ luật Dân sự của nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam được ban hành ngày 24 tháng 11 năm 2015;

Căn cứ luật Thương mại của Nước cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam được ban hành ngày 27 tháng 6 năm 2005;

Căn cứ vào thỏa thuận, nhu cầu và khả năng đáp ứng của cả hai bên;

Ngày .... tháng .... năm 20...., chúng tôi gồm:

**BÊN A (Bên thuê vận chuyển) : .....**

Đại diện	: .....	Chức vụ: .....
Trụ sở	:	
chính	:	
Điện thoại	:	
Fax	:	
Mã số thuế	:	
Tài khoản	:	

**BÊN B (Bên vận chuyển) : .....**

Đại diện	: .....	Chức vụ: .....
Trụ sở	:	
chính	:	
Điện thoại	:	
Fax	:	
Mã số thuế	:	
Tài khoản	:	

Hai bên cùng nhau thỏa thuận, ký kết hợp đồng vận chuyển hàng hoá với các điều khoản như sau:

### **Điều 1. Giải thích từ ngữ**

Vận đơn (Bill of Lading) là chứng từ vận chuyển đường biển do người vận chuyển hoặc đại diện của họ ký phát cho người giao hàng sau khi hàng hóa đã được xếp lên tàu hoặc sau khi đã nhận hàng hóa để vận chuyển đến nơi trả hàng.

### **Điều 2. Hàng hóa vận chuyển**

1. Bên A thuê bên B vận chuyển một (01) lô hàng: Kính xây dựng.
2. Bên B phải bảo đảm hàng hóa an toàn vì kính có tính chất dễ vỡ.
3. Bên A phải chi phí mua bảo hiểm hàng hóa.
4. Bên B có quyền từ chối không nhận hàng nếu bên A giao hàng không đúng loại hàng ghi trong vận đơn (khi xét thấy phương tiện điều động không thích hợp với loại hàng đó), có quyền yêu cầu bên A phải chịu phạt bốn mươi phần trăm (40%) giá trị tổng cước phí mà hai bên thỏa thuận.

### Điều 3. Phương tiện vận tải

1. Bên A đã thỏa thuận với bên B vận chuyển lô hàng trên bằng một (01) phương tiện xe tải container 20 feet và phương tiện này phải đáp ứng đúng quy chuẩn pháp luật quy định.
2. Bên B chi phí mua bảo hiểm phương tiện vận tải
3. Bên B chịu trách nhiệm về kỹ thuật cho phương tiện vận tải được bảo đảm.
4. Bên B phải chuẩn bị đầy đủ giấy tờ cho phương tiện đi lại hợp lệ trên tuyến giao thông để vận tải lô hàng hóa đã thỏa thuận như trên và chịu mọi hậu quả về giấy tờ pháp lý của phương tiện vận tải.
5. Trong trường hợp phương tiện vận tải hai bên thỏa thuận gặp sự cố ngoài ý muốn trước khi thực hiện hợp đồng, bên B phải báo lại cho bên A biết trước hai tư giờ (24 giờ) và có thể điều động phương tiện vận tải khác phù hợp để kịp thực hiện giao kết trong hợp đồng. Nếu bên A không xác nhận lại phương tiện thì bên B không chịu trách nhiệm.

### Điều 4. Địa điểm nhận hàng và giao hàng

1. Bên B đưa phương tiện đến nhận hàng tại cảng ..... do bên A giao.
2. Bên B giao hàng cho bên A tại kho số 02 của công ty bên A: số 7, Hàm Nghi, Bắc Từ Liêm, Hà Nội.

### Điều 5. Thời gian giao, nhận hàng

1. Thời gian vận chuyển: ngày 12 tháng 5 năm 2014.  
Bên A yêu cầu phương tiện vận tải bên B phải có mặt tại cảng ..... lúc 15 giờ ngày 12 tháng 5 năm 2014. Sau thời gian xếp, kiểm tra số lượng và đóng bọc đảm bảo an toàn cho hàng hóa thì bên B phải vận chuyển hàng hóa tới kho hàng số 02 của bên A trước 23 giờ ngày 12 tháng 5 năm 2014.  
(Lưu ý: Thành phố Hà Nội cấm container có trọng tải từ 2,5 tấn trở lên không được lưu hành trong thành phố từ 6 giờ đến 21 giờ trong ngày. Bên B chủ động tính toán về thời gian để đảm bảo đưa hàng đến đúng hẹn, nếu xảy ra sự cố phải báo ngay cho bên A để kịp thời giải quyết).
2. Sau khi bên B đưa phương tiện đến nhận hàng mà bên A chưa có hàng để giao sau ba tiếng (3 giờ) thì bên A phải chứng nhận cho bên B đem phương tiện về và phải trả giá cước của loại hàng thấp nhất về giá vận tải theo đoạn đường đã hợp đồng. Trong trường hợp không tìm thấy người đại diện của bên A tại địa điểm giao hàng, bên B chờ sau hai tiếng (2 giờ) có quyền nhờ ủy ban nhân dân cơ sở xác nhận phương tiện có đến rồi cho phương tiện về và yêu cầu thanh toán chi phí như trên.
3. Trường hợp bên B đưa phương tiện đến nhận hàng chậm so với lịch giao nhận phải chịu phạt hợp đồng là năm phần trăm (5%) của tổng cước phí hai bên thỏa thuận với nhau/ giờ.
4. Trường hợp bên A xin vận chuyển đột xuất hàng hóa, bên B chỉ nhận chở nếu có khả năng. Trường hợp này bên A phải trả thêm cho bên B một khoản tiền bằng hai

mười phần trăm (20%) tổng giá cước vận chuyển mà hai bên đã thỏa thuận. Ngoài ra còn bên A phải trả thêm các khoản phí tổn khác cho bên B do điều động phương tiện vận tải đột xuất làm lỡ các hợp đồng đã ký với chủ hàng khác (nếu có). Trừ các trường hợp bên A có giấy điều động phương tiện vận chuyển hàng khẩn cấp theo lệnh của Chủ tịch ủy ban nhân dân cấp tỉnh hoặc Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải trở lên thì không phải nộp các khoản tiền bồi thường các chi phí tổn đó.

#### **Điều 6. Thanh toán cước phí vận tải**

1. Loại tiền thanh toán: VNĐ.

2. Tiền cước phí mà bên A phải thanh toán cho bên B gồm:

- Tiền cước vận chuyển hàng hóa.

- Tiền phụ phí vận tải, bao gồm: chi phí qua các trạm thu phí, phí tổn vật dụng chèn lót, lệ phí bến đỗ phương tiện.

Tổng cộng cước phí: mười triệu đồng (10.000.000 đồng).

3. Bên A thanh toán cho bên B bằng hình thức: chuyển khoản qua tài khoản ngân hàng.

4. Hai bên đồng ý thanh toán theo phương thức sau:

Bên A thanh toán 100% phí vận chuyển kể từ ngày bên A nhận đủ bộ chứng từ thanh toán bao gồm:

- Hóa đơn VAT

- Biên bản giao nhận hàng có xác nhận của đại diện bên nhận hàng.

#### **Điều 7. Biện pháp bảo đảm thực hiện hợp đồng**

1. Các bên thỏa thuận, bên A phải đặt cọc trước một triệu đồng (1.000.000 đồng) để bảo đảm thực hiện hợp đồng.

2. Biện pháp bảo đảm thực hiện hợp đồng có hiệu lực cho đến thời điểm các bên hoàn thành nghĩa vụ của hợp đồng.

3. Sau khi hoàn thành nghĩa vụ của hợp đồng, bên B được nhận nốt số tiền chín triệu đồng (9 triệu đồng) mà hai bên đã thỏa thuận ban đầu.

#### **Điều 8. Về giấy tờ cho việc vận chuyển hàng hóa**

1. Bên B phải làm giấy xác nhận hàng hóa (có đủ và đúng như giao kết hợp đồng hay không), giấy xác nhận phải được đại diện bên B ký, đóng dấu xác nhận tại thời điểm nhận hàng mà bên A giao (ở cảng .....).

2. Bên A phải làm vận đơn cho lô hàng, ghi rõ tên hàng và số lượng (phải viết rõ ràng, không tẩy xóa, gạch bỏ, viết thêm, viết chồng hay dán chồng; trường hợp cần sửa chữa, xóa bỏ phải có ký chứng thực). Bên A phải có trách nhiệm về những điều mình ghi vào vận đơn giao cho bên B.

3. Bên A phải đính kèm vận đơn với các giấy tờ khác giao cho bên B phòng trường hợp cần thiết để các cơ quan chuyên trách có thể yêu cầu xuất trình khi kiểm soát như:

- Giấy phép lưu thông loại hàng hóa đặc biệt.
- Biên bản các khoản thuế đã đóng.
- Và một số giấy tờ khác nếu có

Nếu bên A không giao đủ các giấy tờ khác cần thiết cho việc vận chuyển loại hàng hóa đó thì phải chịu trách nhiệm như: Phải chịu phạt chờ đợi tại khoản 3, Điều 4 của hợp đồng này, trường hợp hàng bị tịch thu vẫn phải trả đủ tiền cước đã thỏa thuận.

### Điều 9. Phương thức giao nhận hàng

1. Do hàng hóa là kính xây dựng với tính chất dễ vỡ nên hai bên thỏa thuận nhận hàng theo phương thức container.
2. Bên A đề nghị bên B giao hàng đúng theo phương thức như đã thỏa thuận.

### Điều 10. Trách nhiệm xếp dỡ hàng hóa

1. Bên A và bên B có trách nhiệm xếp dỡ hàng hóa.

Chú ý :

- Tại địa điểm có thể tổ chức xếp dỡ chuyên trách thì chi phí xếp dỡ do bên A chịu.
- Trong trường hợp bên A phụ trách xếp dỡ (không thuê chuyên trách) thì bên vận tải có trách nhiệm hướng dẫn về kỹ thuật xếp dỡ.

2. Trường hợp cần xếp dỡ vào ban đêm, vào ngày lễ hoặc ngày chủ nhật thì bên A phải báo trước cho bên B một ngày (24 giờ) trước khi thực hiện hợp đồng và phải trả chi phí cao hơn giờ hành chính là một trăm nghìn đồng (100.000 đồng)/giờ (tấn).

### 3. Mức thưởng phạt

- Nếu xếp dỡ xong trước thời gian quy định và an toàn thì bên A sẽ thưởng cho bên B số tiền là một trăm nghìn đồng (100.000 đồng)/giờ.
- Xếp dỡ chậm bị phạt là: hai trăm nghìn đồng (200.000 đồng)/ giờ.
- Xếp dỡ hư hỏng hàng hóa phải bồi thường theo giá trị thị trường tự do tại địa điểm bốc xếp.

### Điều 11. Giải quyết hao hụt hàng hóa

1. Nếu hao hụt dưới mức ba phần trăm (3%) tổng số lượng hàng thì bên B không phải bồi thường.

2. Hao hụt trên tỷ lệ cho phép thì bên B phải bồi thường cho bên A theo giá trị thị trường tự do tại nơi giao hàng (áp dụng cho trường hợp bên A không cử người áp tải).

3. Mọi sự kiện mất hàng bên A phải phát hiện và lập biên bản trước và trong khi giao hàng, nếu đúng thì bên B phải ký xác nhận vào biên bản, nhận hàng xong nếu bên A báo mất mát, hư hỏng bên B không chịu trách nhiệm bồi thường.



## Điều 12. Phát sinh trách nhiệm do vi phạm hợp đồng

1. Bên nào vi phạm hợp đồng, một mặt phải trả cho bên bị vi phạm tiền phạt vi phạm hợp đồng; mặt khác nếu có thiệt hại xảy ra do lỗi vi phạm hợp đồng dẫn đến như mất mát, hư hỏng tài sản phải trả chi phí để ngăn chặn hạn chế thiệt hại đó, tiền phạt do vi phạm hợp đồng khác và tiền bồi thường thiệt hại mà bên bị vi phạm đã phải trả cho bên thứ ba là hậu quả trực tiếp của sự vi phạm này gây ra.
2. Nếu bên A đóng gói hàng mà không khai hoặc khai không đúng sự thật về số lượng, trọng lượng số kính cân vận chuyển thì bên A phải chịu phạt thêm tám phần trăm (8% ) của tổng số tiền cước phải trả cho lô hàng đó.
3. Nếu bên B có lỗi làm hư hỏng hàng hóa (lô kính cân vận chuyển) trong quá trình vận chuyển thì:
  - Trong trường hợp có thể sửa chữa được nếu bên A đã tiến hành sửa chữa thì bên B phải đài thọ phí tổn.
  - Nếu hư hỏng đến mức không còn khả năng sửa chữa thì bên B bồi thường toàn bộ giá trị số hàng hóa (số kính cân vận chuyển) đã bị hư hỏng cho bên A.
4. Nếu bên A vi phạm nghĩa vụ thanh toán tổng cước phí vận chuyển thì phải chịu phạt theo mức lãi suất chậm trả của tín dụng ngân hàng là 1,125%/tháng tính từ ngày hết hạn thanh toán.
5. Bên nào đã ký hợp đồng mà không thực hiện hợp đồng hoặc đơn phương đình chỉ thực hiện hợp đồng mà không có lý do chính đáng thì sẽ bị phạt tám phần trăm (8%) giá trị phần tổng cước phí dự chi.
6. Nếu hợp đồng này có một bên nào đó gây ra đồng thời nhiều loại vi phạm, thì chỉ phải chịu một loại phạt có số tiền phạt ở mức cao nhất theo các mức phạt mà hai bên đã thỏa thuận trong hợp đồng này, trừ các loại trách nhiệm bồi thường khi làm mất mát hoặc hư hỏng hàng hóa lúc vận chuyển.

## Điều 13. Thỏa thuận khác

1. Trong trường hợp xảy ra những sự kiện bất khả kháng do thiên nhiên (như lũ lụt, động đất, hỏa hoạn...) hay do hiện tượng xã hội (như cấm vận, đình công, đảo chính,...), không phải do lỗi của bất kỳ bên tham gia hợp đồng nào, mà xảy ra ngoài ý muốn và các bên không thể dự đoán trước, cũng như không thể tránh và khắc phục được, dẫn đến không thể thực hiện hoặc không thể thực hiện đúng hoặc đầy đủ nghĩa vụ, bên chịu sự cố này có thể được miễn trừ trách nhiệm của hợp đồng hoặc kéo dài thời gian thực hiện hợp đồng.
2. Trong quá trình vận chuyển hàng hóa, nếu bên nào xảy ra sự kiện pháp lý ngoài ý muốn gây thiệt hại nghiêm trọng, bên xảy ra sự cố đó chứng minh được mình không có lỗi và lỗi này thuộc về bên thứ ba thì bên xảy ra sự cố đó được miễn trừ trách nhiệm của hợp đồng. Bên xảy ra sự cố có quyền yêu cầu bên thứ ba bồi thường về tài sản, sức khỏe, tính mạng, danh dự, nhân phẩm, uy tín; trong đó về tài sản bao gồm phương tiện vận tải của bên B (nếu có thiệt hại) và hàng hóa của bên A đang được bên B vận chuyển mà gặp sự cố (nếu có thiệt hại).

### Điều 14. Giải quyết tranh chấp hợp đồng

1. Hai bên cam kết thực hiện đúng theo những điều khoản đã nêu trong Hợp đồng này. Trong quá trình thực hiện nếu có phát sinh khó khăn, hai Bên sẽ cùng nhau bàn bạc, giải quyết trên tinh thần hợp tác hữu nghị và hòa giải.

2. Trường hợp không thể giải quyết vụ việc bằng hòa giải, hai bên đồng ý đưa vụ việc ra Tòa án nhân dân thành phố Hà Nội để giải quyết. Phán quyết của Tòa án là quyết định cuối cùng và hai bên phải chấp hành. Phí Tòa án sẽ do bên có vi phạm chịu trách nhiệm thanh toán.

### Điều 15. Hiệu lực của hợp đồng

Hợp đồng này có hiệu lực từ ngày .... tháng .... năm 20.... đến hết ngày .... tháng .... năm 20....

Hai bên sẽ họp và lập biên bản thanh lý hợp đồng vào ngày .... tháng .... năm 20.....

Không bên nào được tự ý sửa đổi các điều khoản nói trên. Trường hợp có sự thay đổi phải có sự đồng ý của hai bên và được xác nhận bằng văn bản.

Hợp đồng này được lập thành 04 bản bằng tiếng Việt (bản gốc, bản scan hoặc fax), mỗi bên giữ hai (02) bản tiếng Việt có giá trị ngang nhau về mặt pháp lý.

*Thành phố ....., ngày .... tháng .... năm 20.....*

**ĐẠI DIỆN BÊN A**

*(Ký, đóng dấu và ghi rõ họ tên)*

**ĐẠI DIỆN BÊN B**

*(Ký, đóng dấu và ghi rõ họ tên)*

Yêu cầu thực hành: Soạn thảo và ký kết hợp đồng vận tải đường bộ

#### 3.1.2. Thực hiện hợp đồng vận tải

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 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 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.

## 3.2. Thực hành vận tải bằng đường sắt

### 3.2.1. Quy trình vận tải hàng hóa bằng đường sắt

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.

Yêu cầu:

Thực hành quy trình vận tải hàng hóa bằng đường sắt

### 3.2.2. Đàm phán hợp đồng vận tải đường sắt

#### **HỢP ĐỒNG VẬN TẢI HÀNG HÓA CONTAINER ĐƯỜNG SẮT**

Số: ...

- Căn cứ vào Luật thương mại, Bộ luật hàng hải của nước CHXHCNVN đã được Quốc hội thông qua ngày 14/06/2005.
- Căn cứ Bộ luật dân sự số 91/2015/QH13 ngày 24/11/2015;
- Căn cứ Luật đường sắt số 06/2017/QH14 có hiệu lực thi hành từ ngày 01/07/2018;
- Căn cứ Thông tư số 22/2018/TT-BGTVT có hiệu lực thi hành từ ngày 01/07/2018 “Quy định về vận tải hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia”;
- Căn cứ vào nhu cầu và khả năng phương tiện hàng hóa của 2 bên.

Hôm nay, ngày ..... tháng ..... năm ....., chúng tôi gồm có:

**BÊN A: (Tên Công ty) Chủ sở hữu hàng hóa**

Điện thoại: .....  
Địa chỉ: .....  
Mã số thuế: .....  
Tài khoản VND: .....  
Ngân hàng: .....  
Do Ông (Bà): ..... Chức vụ: ..... Giám đốc

**BÊN B: (Tên Công ty) Chủ phương tiện vận tải**

Địa chỉ: .....  
Điện thoại: .....

Mã số thuế: .....  
Tài khoản số: .....  
Được đại diện hợp pháp bởi: Ông.....Chức vụ:  
.....Giám đốc

**Hai bên cùng nhau thỏa thuận ký kết hợp đồng vận tải hàng hóa với các điều khoản như sau:**

### **ĐIỀU 1: THÔNG TIN HÀNG HÓA VẬN CHUYỂN**

- **Thông tin hàng hóa:**

1. Hàng hóa được phép vận chuyển theo quy định của pháp luật hiện hành.
2. Hàng hóa phải có kích thước hợp lý và phù hợp với container 40 feet, 45 feet hoặc toa xe chuyên dụng do Bên B cung cấp, đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển.

- **Trọng lượng mặt hàng**

1. Đối với container: không quá 26 tấn/01 container 40 feet và 26,5 tấn/01 container 45 feet.
2. Việc xác định trọng lượng thực tế của hàng hóa chất lên thùng hàng được tính theo số lượng bao/kiện nhân với trọng lượng của từng túi/kiện; hoặc cân tất cả các xe tải trước khi xếp vào container; hoặc theo hồ sơ xuất khẩu từ kho nhà máy mà Bên A có thể xác nhận trọng lượng hàng hóa vận chuyển. Nếu phát hiện quá tải, bên B có quyền yêu cầu san lấp mặt bằng hoặc từ chối vận chuyển. Khi đó, tất cả các chi phí phát sinh sẽ do Bên A thanh toán.

- *Phương pháp bảo quản:*

1. Đối với hàng khô thông thường, Hàng hóa được lưu trữ trong các thùng chứa khô 40 feet hoặc 45 feet hoặc toa xe chuyên dụng có thể chịu được nhiệt độ nóng của môi trường bên ngoài.
2. Hàng hóa cần được giữ mát hoặc lạnh, đông lạnh phải được bảo quản trong Thùng đông lạnh, phải xác định rõ nhiệt độ và độ ẩm bảo quản cụ thể để xác nhận giữa hai bên.

### **ĐIỀU 2: ĐỊA ĐIỂM GIAO HÀNG VÀ NHẬN HÀNG**

1. Địa điểm giao, nhận tại các trạm bốc xếp hoặc theo địa chỉ do Bên A chỉ định; Hoặc dưới một hình thức khác do hai bên thỏa thuận cho mỗi lô hàng riêng biệt; Địa chỉ giao hàng phải đảm bảo xe ra vào, không hạn chế tải trọng, không đường, không giờ...
2. Địa chỉ giao hàng và giao hàng phải được cung cấp rõ ràng và đầy đủ thông tin liên lạc của người nhận hàng và giao hàng.

### **ĐIỀU 3: GIÁ VẬN CHUYỂN**

1. Giá cước vận tải được quy định chi tiết theo phụ lục hợp đồng cụ thể.
2. Phụ lục hợp đồng là bổ sung kèm theo Hợp đồng và là một phần không thể thiếu của Hợp đồng này.

3. Phụ lục hợp đồng quy định chi tiết giá cước vận tải và các phụ phí khác (nếu có).
4. Khi bên A cần vận chuyển các tuyến đường khác. Hai bên sẽ thực hiện hợp đồng tiếp theo, chi tiết giá cước vận chuyển cho tuyến đường đó.
5. Khi bên B có điều chỉnh giá, Bên B phải thông báo bằng văn bản cho bên A hoặc gửi email trước 01 tháng để có phương án thay đổi phù hợp.

#### **ĐIỀU 4: THỜI GIAN GIAO HÀNG**

##### ***Thời gian giao hàng:***

1. Theo lịch chạy tàu cố định mỗi ngày và thỏa thuận chi tiết cho từng chặng cụ thể.
2. Thời gian vận chuyển có thể mất nhiều thời gian hơn, vì lý do khách quan. Bên B phải thông báo ngay cho Bên A để cả hai bên có thể chủ động có hành động thích hợp.

##### ***Thời gian bốc dỡ:***

1. Thời gian tổ chức bốc xếp cho mỗi container tối đa 04 giờ. Thời gian này được tính từ khi Bên B điều xe đến kho để đóng/trả hàng theo chỉ định của Bên A.
2. Nếu quá thời hạn, bên A sẽ bị phạt vì neo xe theo quy định tại Điều 10.

#### **ĐIỀU 5: ĐIỀU KIỆN TẠM ỨNG VÀ THANH TOÁN**

##### ***1. Đặt cọc, đặt cọc: Theo thỏa thuận của hai bên.***

##### ***2. Quá trình đối chiếu và thanh toán nợ.***

- Các đơn đặt hàng được vận chuyển trong một tháng sẽ được tính và cố định vào ngày cuối cùng của tháng đó.
- Bên B sẽ gửi bản kê khai hòa giải và xuất hóa đơn tài chính cho bên A từ ngày 1/5 của tháng tiếp theo.
- Bên A phải thanh toán trong vòng 30 ngày kể từ ngày Bên B phát hành hóa đơn tài chính cho Bên A

##### ***3. Chứng từ và phương thức thanh toán: Chứng từ thanh toán:***

- Hóa đơn: Hóa đơn giá trị gia tăng hợp pháp (do Bên B phát hành);
- Danh sách so sánh khối lượng vận chuyển hàng hóa với xác nhận của cả hai bên qua email hoặc bằng văn bản cho Bên A;
- Chứng từ giao hàng là biên bản giao nhận tại đầu bốc xếp, có xác nhận của đại diện hai bên.

##### ***4. Địa chỉ email để xác minh và nhận hóa đơn:***

- Địa chỉ email liên hệ của Bên A để Bên B gửi mã in hóa đơn điện tử là:  
.....
- Trường hợp Bên A thay đổi địa chỉ email để nhận hóa đơn điện tử, Bên A phải thông báo bằng văn bản cho Bên B trong vòng 5 ngày kể từ ngày thay đổi.

### **5. Phương thức thanh toán:**

- Chuyển tiền theo số tài khoản ghi trong thông tin hợp đồng, phí chuyển tiền do Bên A chịu;
- Tiền thanh toán: Đồng Việt Nam {VND}.
- **Thời hạn thanh toán:**
  1. Bên A thanh toán cho Bên B chậm nhất là 30 ngày sau khi hai bên hoàn thành việc thống kê, kiểm đếm khối lượng và Bên B xuất hóa đơn GTGT cho Bên A;
  2. Trong trường hợp bên A chậm thanh toán sau thời hạn này, bên A sẽ bị tính phí chậm thanh toán là 5%/Tổng dư nợ/ngày. Khi đó, thời gian tính tiền phạt là từ ngày đầu tiên chậm nộp cho đến khi Bên A thanh toán đầy đủ cho Bên B.
  3. Trong thời gian này, Bên B có quyền áp dụng một số biện pháp mà họ cho là cần thiết để đảm bảo thu hồi hoàn toàn số dư nợ của Bên A {tạm ngừng vận chuyển hoặc tạm giữ một số container, ..}; mà không gây tổn thất cho Bên A do hành động này của Bên B. gây ra.

### **ĐIỀU 6: PHƯƠNG TIỆN VÀ PHƯƠNG THỨC GIAO HÀNG.**

- Bên A yêu cầu Bên B vận chuyển bằng phương tiện: Đường sắt kết hợp với đường bộ.
- Bên B chịu trách nhiệm về an toàn pháp lý và kỹ thuật của phương tiện của mình để đảm bảo vận chuyển hàng hóa thông suốt trong quá trình vận chuyển.
- Hai bên thỏa thuận nhận hàng theo phương thức vận chuyển: Nguyên container, nguyên seal,.....

### **ĐIỀU 7: GIẤY TỜ VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA**

1. Bên A phải cung cấp đầy đủ các giấy tờ pháp lý liên quan đến lô hàng cho bên B trong quá trình vận chuyển.
2. Bên B phải đảm bảo rằng có đủ giấy phép lưu hành cho các phương tiện của mình.
3. Bên B phải lập biên bản giao nhận hàng hóa, có chữ ký xác nhận nhận hàng và giao hàng đầy đủ.

### **ĐIỀU 8: BẢO HIỂM HÀNG HÓA**

1. Bên A phải chịu chi phí mua bảo hiểm hàng hóa (nếu cần thiết). Phí bảo hiểm theo báo giá chi tiết của người bán bảo hiểm cho từng loại hàng cụ thể.
2. Bên B chịu trách nhiệm mua bảo hiểm cho các phương tiện giao thông của mình.

## **ĐIỀU 9: QUYỀN VÀ NGHĨA VỤ CỦA CÁC BÊN PHỤ NỮ**

### ***Quyền và nghĩa vụ của Bên A***

- Yêu cầu bên B vận chuyển hàng hóa đến địa điểm và thời gian đã thỏa thuận; – Trực tiếp hoặc chỉ định người thứ ba nhận hàng do Bên B thuê vận chuyển; – Yêu cầu bên B bồi thường thiệt hại (nếu có) trong quá trình vận chuyển.

### ***Nghĩa vụ của Bên A:***

- Thanh toán đầy đủ cước vận chuyển cho Bên B đúng hạn, phương thức thanh toán đã thỏa thuận;
- Bên A có trách nhiệm chuẩn bị hàng hóa đủ số lượng, chất lượng và đóng gói hàng hóa theo thông số kỹ thuật của nhà sản xuất để đảm bảo vận chuyển an toàn.
- Bàn giao hàng hóa cho bên B theo thời gian thỏa thuận, đúng người và phương tiện do Bên B cung cấp Cử người đến kiểm tra niêm phong container trước khi bốc dỡ hàng hóa vào kho hoặc sang xe khác. Lập biên lai giao hàng có xác nhận của cả hai bên.
- *Bố trí nhân lực, phương tiện xếp dỡ hàng hóa ở hai đầu bốc xếp hàng hóa nhanh chóng, đảm bảo tiến độ. Chịu trách nhiệm hoàn toàn về thiệt hại do bốc xếp hàng hóa không đúng quy định (ngay cả khi mở cửa vận chuyển hoặc container làm vỡ hàng hóa), trừ trường hợp hai bên có thỏa thuận khác.*
- Tự chịu trách nhiệm về tính hợp pháp của tất cả các loại hàng hóa được bên B thuê vận chuyển.
- Cung cấp đầy đủ các chứng từ vận chuyển hợp pháp như:
  1. Hóa đơn giá trị gia tăng hoặc hóa đơn kho kiêm giấy vận chuyển nội bộ, lệnh gửi hàng, sơ đồ mô tả quá trình bốc xếp hàng hóa vào container... trong mọi trường hợp Nếu hàng hóa bị cơ quan này tịch thu, phạt tiền do thiếu giấy tờ thì bên A hoàn toàn chịu trách nhiệm.

### ***Quyền và nghĩa vụ của Bên B***

- Có quyền kiểm tra số lượng, chất lượng, trọng lượng hàng hóa, thông số kỹ thuật đóng gói. – Yêu cầu bên A bốc xếp hàng hóa theo trọng tải đã thỏa thuận ban đầu;
- Từ chối vận chuyển hàng hóa không phù hợp với loại hàng hóa đã thỏa thuận trong hợp đồng; – Yêu cầu bên A thanh toán đầy đủ phí vận chuyển đúng hạn;
- Từ chối vận chuyển hàng hóa cấm kinh doanh, hàng hóa có tính chất nguy hiểm, độc hại.

### ***Nghĩa vụ của Bên B:***

- Sắp xếp hợp lý và có đủ phương tiện để nhận hàng theo kế hoạch của bên A tại Điều 1. Chất lượng container phải đáp ứng các tiêu chuẩn và phù

hợp với loại hàng hóa mà Bên A yêu cầu vận chuyển. Trường hợp không đủ phương tiện xếp hàng, Bên B phải thông báo kịp thời cho Bên A để giải quyết trong thời hạn 02 giờ kể từ ngày nhận được kế hoạch của Bên A.

- Đảm bảo vận chuyển đầy đủ và an toàn hàng hóa đến điểm đến được chỉ định, đúng giờ; – Giao hàng cho người được nhận hoặc người do Bên A chỉ định;
- Chịu các chi phí liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa.
- *Mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự theo quy định của pháp luật;*
- Bồi thường thiệt hại cho bên A trong trường hợp bên B bị mất, hư hỏng tài sản do lỗi vận chuyển. Khoản bồi thường phải được giải quyết trong vòng 3 (ba) tháng kể từ khi nhận được thông báo của Bên A qua email hoặc văn bản.
- Bên B phải thực hiện các biện pháp bảo mật thông tin về số lượng, chủng loại và giá cả hàng hóa ghi trên giấy tờ vận chuyển của Bên A, không sử dụng cũng không phổ biến, tiết lộ. thông tin cho bên thứ ba hoặc bất kỳ cá nhân, tổ chức nào khác mà không có sự đồng ý của Bên A.
- Nếu thiệt hại xảy ra do lỗi của bên B (xe hỏng, container hàng hóa trong quá trình vận chuyển, gây hư hỏng hàng hóa) thì bên B phải bồi thường theo quy định.

## **ĐIỀU 10. KHIẾU NẠI VÀ BỒI THƯỜNG**

### ***Nguyên tắc chung:***

- Khi có sự cố xảy ra, mỗi bên phải thông báo cho bên kia và cùng nhau giải quyết trên tinh thần hợp tác, hỗ trợ vì lợi ích chung.
- Nếu có vấn đề bất thường với hàng hóa trong quá trình giao hàng, bên A phải thông báo cho Bên B, giữ nguyên hiện trạng và thống nhất cho bên B cử người đến kho để cùng xác nhận nguyên nhân và lập biên bản. các vấn đề và phối hợp giải quyết.
- *Nếu bên A không thông báo hoặc đồng ý cho người của bên B hợp tác xác định nguyên nhân thì bên B sẽ không phải chịu trách nhiệm về bất kỳ tổn thất nào liên quan đến vụ việc.*
- Chế tài bồi thường theo nguyên tắc tổn thất phát sinh do lỗi của một bên phải được bên kia bồi thường cho bên kia. Trừ các trường hợp bất khả kháng như: thiên tai, chiến tranh, đình công, bạo loạn, sự cố gây mất an toàn giao thông đường sắt;
- Nếu có sự cố và muốn hủy chuyến đi, phải thông báo cho Bên kia trước ít nhất 12 giờ trước thời điểm xe có mặt tại điểm bốc xếp. kiên quyết. Số tiền bồi thường sẽ được thanh toán bằng chuyển khoản ngân hàng hoặc khấu trừ trực tiếp vào cước vận chuyển, hình thức cụ thể do bộ phận hòa giải thanh toán của hai bên thống nhất;



- *Bằng chứng bồi thường:*
  1. Yêu cầu bồi thường bằng văn bản.
  2. Biên bản hiện trường, biên bản thỏa thuận (Biên bản đánh giá của cơ quan quản lý nhà nước);
  3. Giá trị gia tăng hóa đơn của đơn hàng vận chuyển, hóa đơn đối với hàng hóa bị hư hỏng;
  4. Các tài liệu chứng từ có liên quan khác.

## **Điều 11: Vi phạm lỗi trong quá trình thực hiện hợp đồng**

### **1. Vi phạm của bên B trong quá trình thực hiện hợp đồng:**

- Trong quá trình vận chuyển, nếu xảy ra hư hỏng, thất thoát hàng hóa do lỗi chủ quan của Bên B, Bên B phải bồi thường:
- Đối với hàng hóa vận chuyển, có tài liệu kèm theo để chứng minh trị giá hàng hóa (hóa đơn GTGT, biên lai kho hàng kiêm vận chuyển nội bộ, lệnh điều chuyển hàng hóa). Bên B thực hiện bồi thường theo giá trị thiệt hại của hàng hóa.
- Đối với hàng hóa vận chuyển không có giấy tờ kèm theo nhưng vẫn được ghi vào danh mục chi tiết hàng hóa mà Bên A bàn giao cho Bên B, nếu không chứng minh được giá trị lô hàng thì chi phí bồi thường sẽ được thỏa thuận riêng. với mỗi lô hàng.
- Với các loại hàng hóa vận chuyển không có trong danh mục chi tiết hàng hóa mà Bên A bàn giao cho Bên B khi Bên B nhận vận chuyển, Bên B không có trách nhiệm bồi thường cho Bên A khi xảy ra mất mát. , làm hỏng loại hàng hóa đó.
- Vi phạm thời gian vận chuyển theo quy định, bên B sẽ phải nộp phạt 500.000 đồng/ngày.  
Không hủy chuyến do không sắp xếp được xe bị phạt 30% giá vé chuyến

### **2. Vi phạm của bên A trong quá trình thực hiện hợp đồng:**

- Vi phạm thời gian bốc xếp do lỗi của bên A tại nhà ga theo quy định, bên A phải nộp phạt bổ sung 500.000 đồng/ngày đối với hành vi bốc xếp.
- Trường hợp bên B đã đưa container đến nơi giao nhận hàng hóa theo kế hoạch của bên A, nhưng bên A hủy kế hoạch giao nhận và xe của bên B phải ở lại qua đêm để chờ giao nhận hàng theo yêu cầu. của bên A, bên A phải trả cho bên B số tiền 1.500.000 đồng/container, 2.500.000 đồng/container đông lạnh.
- Trong trường hợp bên B đã mang container đến nơi giao hàng theo kế hoạch của bên A, nhưng bên A hủy kế hoạch giao hàng và xe tải phải quay lại nơi nhận hàng thì bên A phải thanh toán cho bên B số tiền vận chuyển hàng hóa. Tương ứng phát sinh trong thực tế.
- Bên A không thanh toán cước vận chuyển theo quy định tại Điều 3.3 thì tiền phạt chậm nộp là 05%/ngày/tổng dư nợ phải nộp.

- Việc không hủy chuyến đi sẽ bị phạt 30% giá vé chuyến đi
- Tất cả các khoản tiền phạt quy định tại Điều 10 không bao gồm 10% thuế VAT.

## **ĐIỀU 12: GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP HỢP ĐỒNG**

- Hai bên cần chủ động thông báo cho nhau về tiến độ của hợp đồng. Nếu có vấn đề phát sinh, các bên phải thông báo cho nhau và chủ động thảo luận, giải quyết (có biên bản kèm theo).
- Bất kỳ sự khác biệt hoặc tranh chấp phát sinh trong hợp đồng này hoặc từ các thỏa thuận liên quan đến việc thực hiện hợp đồng sẽ được giải quyết bằng những nỗ lực thân thiện của các bên tham gia hợp đồng.
- Trong trường hợp các bên không thể tự giải quyết tranh chấp, nó sẽ được giải quyết tại Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam (VICA). Quyết định của Trọng tài là quyết định cuối cùng và ràng buộc đối với cả hai bên. Bên thua cuộc sẽ chịu mọi chi phí liên quan đến nghị quyết.
- Thời gian khiếu nại: 60 ngày kể từ thời điểm xảy ra sự cố, trong thời hạn 60 ngày kể từ ngày nhận được khiếu nại, bên khiếu nại phải trả lời bằng văn bản cho bên khiếu nại.

## **ĐIỀU 13: HIỆU LỰC CỦA HỢP ĐỒNG**

Hợp đồng này có hiệu lực từ... tháng.... Năm .....đến hết ngày.....tháng.... Năm .....

Hợp đồng được thực hiện trong 04 (bốn) bản sao, mỗi bên giữ 02 (hai) bản sao và có cùng giá trị pháp lý.

**Đại diện bên A**  
(ký ghi rõ họ tên và đóng dấu)

**Đại diện bên B**  
(ký ghi rõ họ tên và đóng dấu)

## **TÓM TẮT CHƯƠNG I**

Trong chương 1 các nội dung chính được thực hành bao gồm:

- + Nghiệp vụ thuê tàu chợ
- + Nghiệp vụ thuê tàu chuyên
- + Nghiệp vụ thuê tàu định hạn
- + Nghiệp vụ chuyên chở hàng hoá bằng container.
- + Thực hành vận tải hàng hóa bằng đường hàng không
- + Thực hành vận tải hàng hóa bằng đường bộ và đường sắt

## CÂU HỎI ÔN TẬP

Câu 1: Thực hành nghiệp vụ thuê tàu chợ

Câu 2: Thực hiện quy trình nghiệp vụ thuê tàu chuyển

Câu 3: Nghiệp vụ thuê tàu định hạn

Câu 4: Nghiệp vụ chuyên chở hàng hoá bằng container.

Câu 5: Thực hành vận tải hàng hóa bằng đường hàng không

Câu 6: Thực hành vận tải hàng hóa bằng đường bộ và đường sắt

Câu 7: Câu hỏi thảo luận: Điểm giống và khác nhau giữa quy trình nghiệp vụ thuê tàu chợ và tàu chuyển là gì?

Câu 8: Câu hỏi thảo luận: Các loại hàng hóa nào phù hợp với vận tải bằng đường sắt

Câu 9: Câu hỏi thảo luận: Các loại hàng hóa nào phù hợp với vận tải bằng đường hàng không?

## **CHƯƠNG 2: THỰC HÀNH NGHIỆP VỤ GIAO NHẬN**

### **GIỚI THIỆU CHƯƠNG**

Chương 2 là chương thực hành về các nghiệp vụ giao nhận hàng hóa bằng các phương tiện khác nhau như đường biển, đường hàng không, đường bộ và đường sắt.

### **MỤC TIÊU**

+ Về kiến thức:

Củng cố kiến thức về các nghiệp vụ giao nhận trong thương mại điện tử.

Tăng cường hiểu biết thực tế cho học sinh về các nghiệp vụ giao nhận trong Thương mại điện tử

+ Về kỹ năng:

Sau khi hoàn thành môn học, người học thành thạo các kỹ năng sau:

- Kỹ năng thực hiện các quy trình về giao nhận
- Kỹ năng đàm phán và ký kết hợp đồng giao nhận
- Kỹ năng lập vận đơn chứng từ trong giao nhận
- Kỹ năng thuyết trình, làm việc nhóm.

+ 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 bài tập thực hành

- 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.

- Học sinh tự chịu trách nhiệm trong việc vận dụng các kiến thức đã học vào trong thực tế.

### **PHƯƠNG PHÁP GIẢNG DẠY VÀ HỌC TẬP CHƯƠNG 1**

- Đối với người dạy: sử dụng phương pháp giảng dạy thực hành tích cực (vấn đáp, làm mẫu); yêu cầu người học thực hiện lại các thao tác theo mẫu (cá nhân hoặc nhóm).

- Đối với người học: chủ động chuẩn bị trước bài học trong giáo trình (chương 2) trước buổi học; hoàn thành đầy các yêu cầu thực hành trong chương 1 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: Phòng thực hành thương mại điện tử

- 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: Vấn đáp/Thực hành)

+ Kiểm tra định kỳ lý thuyết: 1 điểm kiểm tra (hình thức: Vấn đáp/Thực hành)

## NỘI DUNG

### 1. Nghiệp vụ giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu tại cảng biển

#### 1.1. Thực hành trình tự giao nhận với hàng xuất khẩu

Quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu bằng đường biển

Thuê tàu (Booking) → Đóng gói hàng hóa → Làm thủ tục hải quan xuất/nhập khẩu → Phát hành vận đơn (Bill of Lading) → Gửi bộ chứng từ → Người nhận kiểm tra chứng từ → Thông báo hàng tới → Nộp phí và làm lệnh giao hàng → Làm thủ tục nhập/xuất khẩu → Bốc dỡ hàng hóa.

**Yêu cầu thực hành:** Thực hành quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu bằng đường biển

#### 1.2. Thực hành trình tự giao nhận với hàng nhập khẩu

Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển

Thuê tàu (Booking) → Đóng gói hàng hóa → Làm thủ tục hải quan xuất/nhập khẩu → Phát hành vận đơn (Bill of Lading) → Gửi bộ chứng từ → Người nhận kiểm tra chứng từ → Thông báo hàng tới → Nộp phí và làm lệnh giao hàng → Làm thủ tục nhập/xuất khẩu → Bốc dỡ hàng hóa.

**Yêu cầu thực hành:** Thực hành quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển

### 2. Nghiệp vụ giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu bằng container

#### 2.1. Thực hành đóng hàng vào container

Cụ thể quy trình đóng hàng vào container bao gồm các bước sau:

##### **Bước 1: xin booking và duyệt lệnh cấp container rỗng**

Để có thể đóng hàng vào container, bạn cần xin lệnh duyệt container rỗng. Một số hãng tàu có thể chấp nhận duyệt container rỗng thông qua email, một số hãng lại yêu cầu duyệt tại văn phòng hoặc một số hãng không cần duyệt trước, bạn chỉ cần đem booking xuống cảng là có thể lấy container ngay.

##### **Bước 2: Đóng tiền trả bãi**

Bạn cần phải đóng tiền trả bãi trước khi đóng hàng vào container. Bạn mang lệnh đã duyệt và booking liên hệ với thương vụ cảng để đóng tiền bãi. Bạn cần lưu ý, khi báo và đóng tiền bãi cần phải đóng theo đúng phương pháp đóng hàng như thủ công, xe nâng hay cầu vì mức phí của mỗi phương pháp là khác nhau.

##### **Bước 3: Đăng ký ngày giờ lấy container rỗng**

Để lấy container rỗng, bạn cần liên hệ điều độ, thông thường là cần phải đăng ký 1 ngày trước khi đóng hàng. Nếu bạn đợi tới ngày đóng hàng mới đăng ký lấy container rỗng thì nhiều trường hợp là sẽ không có container rỗng hoặc container

rỗng không như mong đợi. Điều này sẽ gây mất thời gian chờ đợi và có khả năng đóng hàng không kịp và bị rớt tàu.

#### **Bước 4: Nhận và kiểm tra container**

Sau khi đã nhận được container rỗng thì bạn cần phải thực hiện các bước kiểm tra thật kỹ container bao gồm:

- Kiểm tra container
- Kiểm tra bên ngoài của container
- Kiểm tra bên trong của container
- Kiểm tra cửa ra vào của container
- Kiểm tra tình trạng vệ sinh của container
- Kiểm tra các thông số kỹ thuật của container

#### **Bước 5: Liên hệ và tiến hành đóng hàng vào container**

Để đóng hàng vào **container**, bạn hãy liên hệ với điều độ cảng để học điều công nhân, xe nâng hoặc cầu tời hỗ trợ bạn. Đây là bước rất quan trọng nên bạn hãy cẩn thận, tỉ mỉ. Nếu bạn đã đóng quen cho mặt hàng này rồi thì không nói, nhưng nếu là lần đầu thì bạn cần phải tính toán cẩn thận, theo sát công nhân. Bạn cần phải lưu ý:

- Tính toán sao cho đóng hàng tối ưu nhất
- tính toán sao cho đóng hàng để sản phẩm, hàng hóa một cách an toàn nhất
- Kiểm tra số lượng hàng hóa trong lúc đóng hàng để đảm bảo chất lượng và đủ số lượng.
- Đảm bảo hàng hóa của bạn không bị trộm, bị mất khi đóng

#### **Bước 6: Nhập máy packing list hạ và VMG báo điều độ cảng**

Sau khi đóng hàng xong thì bạn cần mang packing list và VMG báo điều độ cảng nhập máy để báo cáo.

#### **Bước 7: Thanh lý vào sổ tàu**

Cuối cùng là bạn chỉ cần thanh toán chi phí vận chuyên, đóng gói.

Yêu cầu thực hành: Thực hành quy trình đóng hàng vào container rỗng

### 2.2. Thực hành phân loại hàng hóa chuyên chở

Hàng hóa được phân loại như sau:

- Máy móc, thiết bị và dụng cụ không được để trong toa có mui.
- Hàng rời chất đống, hàng không đóng được bao, khó xác định số lượng.
- Động vật sống.
- Hàng hóa nguy hiểm, trừ khi pháp luật có quy định khác.
- Thi hải.
- Hàng hoá được vận chuyên theo yêu cầu đặc biệt của người thuê vận tải hoặc trong điều kiện cần được chăm sóc, bảo vệ đặc biệt.

Yêu cầu thực hành:

Hãy phân loại các hàng hóa (Giảng viên đưa danh sách hàng hóa cho học sinh để phân loại)

2.3. Xác định và kiểm tra các loại, kiểu container khi sử dụng.

- + Phân loại theo kích thước
- + Phân loại theo công dụng của container
- + Phân loại theo cấu trúc container.

Yêu cầu thực hành: Phân loại được các loại container trong quá trình sử dụng.

2.4. Kỹ thuật chất xếp, chèn lót hàng hóa trong container

Khi tiến hành chất xếp hàng hóa vào container cần lưu ý những yêu cầu kỹ thuật sau đây:

- \* Phân bố đều hàng hóa trên mặt sàn container.
- \* Chèn đệm và độn lót hàng hóa trong container.
- \* Gia cố hàng hóa trong container
- \* Hạn chế và giảm bớt áp lực hoặc chấn động
- \* Chống hiện tượng hàng hoá bị nóng, hấp hơi

Yêu cầu thực hành: Thực hành chất xếp hàng hóa vào container

2.5. Cước phí trong chuyên chở hàng hóa bằng container

### **3. Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường hàng không**

3.1. 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.

Yêu cầu: Nhận diện được các chứng từ thường dùng trong giao nhận vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không.



### **3.2. 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.

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

#### **3.3.1. Đối với hàng xuất khẩu:**

Quy trình giao nhận như sau:

- 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 chuyển 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.

### 3.3.2. Đối với hàng nhập khẩu.

Quy trình giao nhận như sau:

- 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.

## 4. Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường bộ, đường sắt

### 4.1. Giao nhận đường bộ

Quy trình xuất hàng đường bộ

Bước 1 Tìm kiếm người vận chuyển (ký Hợp đồng vận chuyển):

Bước 2: Mua bảo hiểm vận chuyển nội địa:

Bước 3: Truyền tờ khai hải quan lên cửa khẩu:

Bước 4: Giao hàng nhận hàng hóa:

Sau khi nhận hàng, người vận chuyển phát hành Giấy gửi hàng (truckway bill) gồm 3 bản gốc do người chuyên chở và người gửi hàng ký. 1 bản cho người

gửi hàng, 1 bản đi theo hàng và 1 bản do người chuyên chở giữ

Bước 5: Gửi bộ chứng từ cho người nhận hàng: bộ chứng từ gồm giấy gửi hàng, inv, p/l các giấy tờ khác của lô hàng + thông báo thời gian xe lên đến cửa khẩu để người nhập khẩu làm thủ tục hải quan.

Bước 6: Thông quan tại cửa khẩu: người xuất khẩu thông quan tờ khai xuất (nhờ bên vận chuyển làm thủ tục thông quan (tờ khai + bộ chứng từ)., người nhập khẩu đóng thuế, thông quan tờ khai nhập.

Bước 7: Giao hàng hóa cho người gửi hàng: xe vận chuyển đến kho người giao hàng. Người vận chuyển và người nhận hàng sẽ ký Biên bản giao hàng hóa

### **Quy trình hàng nhập:**

Tìm kiếm người vận chuyển (Ký HĐ vận chuyển)

Mua bảo hiểm vận chuyển quốc tế

Thông báo đại lý vận chuyển cho người gửi hàng để phối hợp đóng hàng

Người xuất khẩu làm thủ tục hải quan và thông quan tại cửa khẩu:

Người xuất khẩu nhận bộ chứng từ,: truyền tờ khai hải quan, đóng thuế nhập khẩu

Nhận hàng từ người vận chuyển: ký Biên bản giao hàng hóa (kiểm tra kỹ tình trạng hàng hóa)

Lưu ý vận chuyển đường bộ:

Không vận chuyển các hàng hóa trong danh mục cấm:

- Tìm kiếm đối tác vận chuyển có uy tín: tìm hiểu công ty vận chuyển (có nhiều xe, lâu năm, chuyên tuyến...)
- Luôn ký Hợp đồng vận chuyển, mua bảo hiểm
- Phối hợp chặt chẽ giữa người vận chuyển, người gửi hàng, người nhận hàng để hạn chế lưu ca xe,
- Không chở hàng quá nặng, quá quy định

## 4.2. Giao nhận đường sắt

Các bước quy trình nhận hàng đường sắt và gửi hàng đều được đảm bảo tuân thủ giao ước giữa đôi bên theo trình tự sau:

- *Bước 1:* Tiếp nhận thông tin hàng hóa từ quý khách hàng qua điện thoại hoặc email
- *Bước 2:* Tiến hành khảo sát đơn hàng của khách
- *Bước 3:* Gửi báo giá nhanh, chi tiết cho khách hàng tham khảo

- *Bước 4:* Khi đôi bên thỏa thuận, ký hợp đồng chính thức và tiến hành quá trình vận chuyển
- *Bước 5:* Theo dõi và cập nhật cho khách hàng lộ trình di chuyển của đơn hàng
- *Bước 6:* Cuối cùng giao hàng cho khách, thanh toán và kết thúc hợp đồng.

## **TÓM TẮT CHƯƠNG II**

Trong chương 2 các nội dung chính được thực hành bao gồm:

- + Nghiệp vụ giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu tại cảng biển
- + Nghiệp vụ giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu bằng container
- + Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường hàng không
- + Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường bộ, đường sắt

## **CÂU HỎI ÔN TẬP**

Câu 1: Nghiệp vụ giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu tại cảng biển

Câu 2: Nghiệp vụ giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu bằng container

Câu 3: Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường hàng không

Câu 4: Giao nhận hàng hoá xnk bằng đường bộ, đường sắt

Câu 5: Câu hỏi thảo luận: Những thuận tiện nào khi giao nhận bằng container

Câu 5: Câu hỏi thảo luận: Những ưu, nhược điểm nào khi giao nhận bằng đường hàng không, đường sắt

## **CHƯƠNG 3: THỰC HÀNH NGHIỆP VỤ BẢO HIỂM**

### **GIỚI THIỆU CHƯƠNG**

Chương 3 là chương thực hành về các nghiệp vụ bảo hiểm hàng hóa bằng các phương tiện khác nhau như đường biển, đường hàng không, đường bộ và đường sắt.

### **MỤC TIÊU**

+ Về kiến thức:

Củng cố kiến thức về các nghiệp vụ vận tải trong thương mại điện tử.

Tăng cường hiểu biết thực tế cho học sinh về các nghiệp vụ bảo hiểm trong Thương mại điện tử

+ Về kỹ năng:

Sau khi hoàn thành môn học, người học thành thạo các kỹ năng sau:

- Kỹ năng thực hiện các quy trình về bảo hiểm
- Kỹ năng đàm phán và ký kết hợp đồng bảo hiểm
- Kỹ năng lập vận đơn chứng từ trong bảo hiểm
- Kỹ năng thuyết trình, làm việc nhóm.

+ 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 bài tập thực hành

- 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.

- Học sinh tự chịu trách nhiệm trong việc vận dụng các kiến thức đã học vào trong thực tế.

### **PHƯƠNG PHÁP GIẢNG DẠY VÀ HỌC TẬP CHƯƠNG 3**

- Đối với người dạy: sử dụng phương pháp giảng dạy thực hành tích cực (vấn đáp, làm mẫu); yêu cầu người học thực hiện lại các thao tác theo mẫu (cá nhân hoặc nhóm).

- Đối với người học: chủ động chuẩn bị trước bài học trong giáo trình (chương 1) trước buổi học; hoàn thành đầy các yêu cầu thực hành trong chương 1 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: Phòng thực hành thương mại điện tử

- 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: Vấn đáp/Thực hành)

+ Kiểm tra định kỳ lý thuyết: 1 điểm kiểm tra (hình thức: Vấn đáp/Thực hành)

## NỘI DUNG

### 1. Thực hành phân loại rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa

#### 1.1. Phân loại 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).

· Thiên tai: là những tai họa do sức mạnh thiên nhiên chứ không phải do ý chí con người gây nên. Trong nghiệp vụ bảo hiểm trên biển, nó không phải là tất cả mọi tai họa do thiên nhiên gây ra, mà chỉ là những tai họa mà con người không thể chống lại được như thời tiết khắc nghiệt, sóng thần, động đất hoặc núi lửa phun...Hàm nghĩa của chúng được lý giải như sau.

+ Thời tiết khắc nghiệt (Heavy Weather) hay còn gọi là thời tiết xấu, thường là bão, gió xoáy, biển động, sóng lớn... xảy ra trên biển gây lật tàu hoặc nghiêng tàu làm gãy thân tàu, vỡ tàu, hư máy móc thiết bị, từ đó gây ra những tổn thất cho hàng hóa thiết bị, từ đó gây ra những tổn thất cho hàng hoặc chuyên chở trên tàu như hàng đè lên nhau, vỡ nát, rò rỉ.. Cần chú ý là ophair từ cấp 8 trở lên mới được xét là rủi ro thiên tai.

+ Sét (Lighting): hàng hóa được bảo hiểm bị tổn taido sét trực tiếp gây nên hoặc sét gây ra do hỏa hoạn trên biển hay trong quá trình vận chuyển.

+ Sóng thần (Tsunami): chủ yếu chỉ vỏ trái đất thay đổi mạnh,có chỗ hạ xuống có chỗ dâng cao nên gây chấn động mạnh từ đó tạo nên những con sóng lớn, dẫn đến hàng hóa bị tổn thất hay mất mát

+ Động đất hoặc núi lửa phun (Earthquake or Volcanic Eruption): chỉ những tổn thất tổn hại đối với hàng hóa được bảo hiểm do động đất hoặc núi lửa phun trực tiếp hay gián tiếp gây nên.

a) Nhóm rủi ro chính: bao gồm các rủi ro thương xảy ra nhất trong chuyến hành trình: mắc cạn, chìm cháy, đâm va.Các rủi ro này được bảo hiểm trong mọi điều kiện bảo hiểm.

#### i) Rủi ro mắc cạn

Trong các rủi ro ngoài biển thì tàu bị mắc cạn là một trong những rủi ro gây ra tổn thất đáng kể với tàu biển và hàng hóa. Tàu bị mắc cạn là khi đáy tàu chạm đất hoặc chạm phải một hướng ngại vật và làm cho con tàu không thể chuyển động được. Ta phân biệt hai trường hợp:

+ Mắc cạn (stranding): là khi đáy tàu chạm phải mặt đất hoặc chạm phải chướng ngại vật khác làm tàu không thể chuyển động được và thường phải có một ngoại lực khác để kéo tàu ra khỏi nơi mắc cạn.

+ **Nằm cạn (Grondinh):** là khi con tàu đang ở trong tư thế bình thường, nhưng rồi sự cố xảy ra ví dụ

ii) **Rủi ro chìm đắm (Sinking)**

ii) **Rủi ro cháy (Fire)**

Nói chung cháy là do lửa gây nên. Chặt chẽ mà nói thì cháy không phải là một tai nạn bất ngờ ngoài biển như nó đã được ghi trong hợp đồng bảo hiểm và coi như một rủi ro lớn. Lửa bốc cháy ở trên tàu là một vấn đề rất nghiêm trọng vì so với một vụ cháy ở trên bờ thì nó khó dập tắt hơn. Theo quan điểm thông thường, lửa phải đến một mức nào đó mới được coi là một vụ cháy. Có rất nhiều nguyên do gây ra cháy:

+ Do biến cố thiên nhiên như sét đánh.

+ Do sơ suất của con người gây ra như có ý phóng hỏa nhằm mục đích nào đó.

+ Do bản thân tính chất hàng hóa dễ bốc cháy khi gặp nhiệt độ hay thời tiết nóng, chẳng hạn như: than, bông, thuốc nổ...

iv) **Rủi ro đâm va (Conllision)**

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 trục nổi 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.

b) **Các rủi ro phụ:** Bao gồm các rủi ro thường xảy ra trong một chuyến hành trình: tàu bị mất tích, hàng bị vớt xuống biển hay bị sóng cuốn xuống biển, các mạnh động hoặc hành động mạnh tâm của các thủy thủ trên tàu, cướp biển... Các rủi ro này có thể được bảo hiểm hay không phụ thuộc vào các điều kiện bảo hiểm.

+ **Tàu bị mất tích (Missing)**

Tàu được coi là mất tích khi sau một thời gian hợp lý nào đó con tàu phải cập bến mà người ta không nhận được tin tức gì về con tàu.

+ **Vớt hàng xuống biển (Jettison) hay hàng bị sóng cuốn xuống biển (Washing Overboard):** vớt hàng xuống biển là hành động ném hàng hóa hoặc một phần thiết



bị của tàu xuống biển để làm nhẹ tàu hoặc cứu tàu khi gặp nạn. Đó là một sự hy sinh có tính chất tự nguyện khi tàu gặp nguy cơ để bảo vệ phần tàu hay hàng còn lại. Ví dụ, tàu bị mắc cạn, thuyền trưởng vứt bớt một số hàng cho nhẹ tàu, làm nổi tàu lên nhằm thoát khỏi nơi mắc cạn. hoặc tàu bị bão làm đổ nghiêng sang một bên, thuyền trưởng phải vứt bớt một số hàng để thăng bằng và tiếp tục hành trình.

+ Hàng bị sóng cuốn xuống biển (Washing Overboard): hàng bị sóng cuốn xuống biển là một rủi ro bất ngờ xảy ra ngoài biển do bão hoặc sóng lớn... Hàng hóa bị sóng cuốn xuống biển thường là hàng hóa được xếp trên boong tàu, do đó nếu hàng hóa được xếp đúng c\với tập quán thương mại hoặc được bảo hiểm riêng trên hợp đồng là "Including Jettison and Washing Overboard" thì sẽ được nhà bảo hiểm bồi thường

+ Hành vi cướp biển (Piracy): cướp biển cũng là một rủi ro được bảo hiểm. Aats khó phân biệt giữa "trộm bạo động" giữa người ngoài tàu và "cướp biển" vì trong nhiều trường hợp cướp biển không khác gì trộm bạo động

## 1.2. Phân loại rủi ro đặc biệt (Extraneous Risks).

+ Hàng tổn hại do mưa và nước ngọt (Rain Fresh Water Damage – R.F.W.A).

+ Không giao hàng (Non delivery – ND).

+ Mất cắp, mất trộm hoặc không giao hàng (Thief, Piferage and Non Delivery – TPNĐ).

+ Rò chảy hoặc giao thiếu hàng (Leakage, Shortage –L'kge,L'tge)

+ Đổ vỡ, cong, bẹp (Breakage, Bending, Denting – B'kge, B.D)

+ Tổn hại do mốc (Hook & Contamination – H.D).

+ tổn hại do cọ xát hoặc làm xước

+ Tổn hại do dầu mỡ.

+ Tổn hại do tiếp xúc với dầu hoặc hàng khác (C.O.O.C – Contact With Other Cargo).

+ Tổn hại do axit

+ Tổn hại do chuột bọ (R.V).

+ Tổn hại do nấm mốc

+ Tổn hại do rỉ sét (Rusting).

+ Tổn hại do đổ mồ hôi, hấp hơi hầm tàu (Sweating and Heating – S.H).

+ Tự bốc cháy

+ Nhiễm bẩn

### 1.3. Phân loại rủi ro loại trừ (Excluded Risks).

+ 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.

· Các rủi ro loại trừ tuyệt đối

Trong mọi trường hợp người bảo hiểm sẽ không chịu trách nhiệm đối với những mất mát hư hỏng hay chi phí do các nguyên nhân sau:

+ Do việc làm sai trái cố ý của người được bảo hiểm: quy định được nhấn mạnh trong điều luật bảo hiểm hàng hải (Marine insurance Acts – MIA) 1906. Cần nhận định rằng dù tổn thất hay chi phí gây ra bởi rủi ro được bảo hiểm cũng bị loại trừ nếu được quy cho là do sai trái cố ý của người được bảo hiểm. Tuy nhiên trừ khi đơn bảo hiểm có quy định khác, người bảo hiểm phải chịu trách nhiệm về mọi tổn thất trực tiếp gây ra bởi một hiểm họa được bảo hiểm và cho dù tổn thất đã có thể đã không xảy ra nếu không có hành động sai trái hay bất cẩn của thuyền trưởng hay của thủy thủ đoàn.

+ Do chậm trễ hay thị trường xuống giá hoặc mất thị trường: người bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường cho bất cứ tổn thất nào trực tiếp gây ra bởi sự chậm trễ, cho dù chậm trễ là một hiểm họa được bảo hiểm gây ra. Như vậy, nếu tàu chậm trễ vì đâm va hay mắc cạn... và chậm trễ này gây hư hỏng cho hàng hóa thì không thể đòi bồi thường theo đơn bảo hiểm trên cơ sở hư hỏng được hợp lý quy cho là đâm va hay mắc cạn.

Để hiểu rõ hơn ta xét ví dụ: trong một chuyến hành trình tàu bị mắc cạn. Rủi ro mắc cạn này không làm hàng hóa bị tổn thất, nhưng do việc mắc cạn này làm cho tàu về đến cảng đến chậm trễ một thời gian, do đó hàng hóa bị biến chất (chẳng hạn như hàng thực phẩm tươi sống bị hư thối). Trong trường hợp này người bảo hiểm

không chịu trách nhiệm bồi thường vì đây là rủi ro do chậm trễ gây ra. Nhưng nếu tàu bị mắc cạn và rủi ro này làm tổn thất hàng hóa 30%, tổn thất hàng hóa do tàu về trễ là 10% thì người bảo hiểm chỉ phải chịu trách nhiệm bồi thường 30% rủi ro mắc cạn, còn 10% do chậm trễ người mua bảo hiểm phải tự chịu.

Bảo hiểm cũng không chịu trách nhiệm bồi thường đối với những rủi ro do thị trường xuống giá hoặc mất thị trường. Điều này đặc biệt có ý nghĩa đối với hàng hóa là sản phẩm mới, sản phẩm cạnh tranh cần chiếm lĩnh thị trường.... Ví dụ như vào mùa nóng thị trường quạt máy, máy lạnh đang hút hàng do đó người kinh doanh lên kế hoạch nhập hàng về vào đầu mùa nắng nhưng vì lý do nào đó tàu chở hàng về chậm trễ vào cuối mùa nắng, làm cho sản phẩm bán không chạy và bị xuống giá, tổn thất này người bảo hiểm không chịu trách nhiệm.

+ Do bao bì không đúng quy cách hoặc việc vận chuyển hàng hóa được bảo hiểm không đầy đủ, không thích hợp, nếu chứng minh được tổn thất, tổn hại hay chi phí thật sự do bao bì không thích hợp thì tổn thất này người bảo hiểm không bồi thường. Tuy nhiên nếu đơn bảo hiểm quy định bảo đảm bao bì đóng gói (Covers The Packing) thì bảo hiểm sẽ bồi thường phần bao bì bị tổn hại, nếu hàng hóa được bảo hiểm sẽ bồi thường phần bao bì bị tổn hại, nếu hàng hóa được bảo hiểm bởi tổn hại do một hiểm họa được bảo hiểm gây ra. Trong trường hợp này thông thường người ta áp dụng một tỷ lệ giảm giá trị cho toàn bộ lô hàng hóa mà không nói tới bao bì (Without Special Regard to The Packing).

+ Do vi phạm nguyên tắc xuất nhập khẩu hoặc chuyên khẩu hoặc hàng hóa không đủ giấy tờ xuất nhập khẩu.

+ Do chủ tàu, người quản lý, người thuê hay người điều hành tàu không trả được nợ hoặc thiếu vốn về tài chính gây ra. Loại trừ bảo hiểm rủi ro này là nhằm ngăn cản người được bảo hiểm giao hàng cho tàu mà người điều hành bị khó khăn về tài chính. Rủi ro loại trừ này có thể áp dụng cho mọi tổn thất của hàng hóa hay các chi phí mà người bảo hiểm phải gánh chịu mà nguyên nhân phát sinh từ việc bắt lạt tài chính của người chuyên chở. Như vậy nếu người chuyên chở không thể tiếp tục hoàn thành chuyến hành trình và dỡ hàng ở cảng dọc đường, người bảo hiểm không có trách nhiệm về mọi tổn thất gây ra về việc dỡ hàng này hay việc bốc lại lên một tàu khác, hoặc gửi về chi phí gửi hàng tiếp (cần chú ý “ chi phí gửi hàng tiếp” – Forwarding Expenses) được bảo hiểm bồi thường do phải dỡ hàng xuống tại một cảng dọc đường (cảng lánh nạn) vì một hiểm họa được bảo hiểm mà bảo hiểm này không bao gồm sự bắt lạt tài chính của người chuyên chở).

“Thiếu vốn tài chính” (Financial Default) có thể là trường hợp người chuyên chở dùng hàng hóa làm đảm bảo cho các trách nhiệm tài chính chưa hoàn trả (Outstanding Financial Liabilities), để hàng hóa lại cảng dọc đường để giải tỏa tàu khỏi trách nhiệm về cảng phí. Người chuyên chở dự kiến sẽ quay lại trả cảng phí

để lấy hàng hóa đem giao nhưng nếu tàu bị chìm đắm hoặc cháy trong trường hợp đó, người được bảo hiểm có thể mất hàng hóa mà không được bồi thường theo đơn bảo hiểm của mình.

+ Do tàu đi lệch hướng bất hợp lý: bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường trong mọi trường hợp không chứng minh được lý do tàu đi chệch hướng là hợp lý. Các trường hợp tàu đi chệch hướng hợp lý là trường hợp chệch hướng vì lý do nhân đạo. Ví dụ như đi chệch hướng để cứu vớt sinh mạng, trợ giúp một tàu khác đang bị lâm nguy mà sinh mạng con người có thể bị nguy hiểm hoặc hành động này có thể là cần thiết hợp lý để có được sự trợ giúp về thầy thuốc cho người nào đó trên tàu hay vì sự an toàn chung của tàu (ví dụ trên đường cập cảng nhưng cảng này bị dịch nên thuyền trưởng có quyền không ghé vào mà đi lệch hướng ghé vào cảng khác...) thì được coi là chệch hướng hợp lý và được miễn trừ.

+ Bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường cho những tổn thất là nội tỳ, ẩn tỳ hay tổn thất là do bản thân tính chất hàng hóa gây ra, như vậy nếu hàng hóa bị nứt, tỳ vết... do lỗi kỹ thuật hoặc lỗi chế tạo không thuộc phạm vi trách nhiệm của người bảo hiểm. Hàng hóa dễ bị hư hỏng (Perishable Goods) hay bị tổn thất vì nội tỳ, do hàng hóa giao chậm (ví dụ hàng hoa quả), hư hại này không được bảo hiểm bồi thường.

Nếu hỏa hoạn là do hàng hóa bị bốc cháy gây ra thì tổn thất này không được bồi thường. Tuy nhiên cần chú ý nếu trường hợp hàng hóa được bảo hiểm chất cạnh hàng hóa dễ bốc cháy và hỏa hoạn xảy ra do hàng hóa dễ bốc cháy gây ra làm cho hàng hóa được bảo hiểm bị tổn thất này được bảo hiểm bồi thường.

Hàng hóa bị hư hỏng, biến chất sau một thời gian nào đó một cách tự nhiên do bản thân tính chất của hàng hóa, không do một hiểm họa nào, cũng không do một sự chậm trễ gây nên thì không được bảo hiểm. Ví dụ hoa quả khi bắt đầu hành trình còn tươi tốt nhưng khi kết thúc hành trình thì bị hư thối. Tổn thất này không được bồi thường (đây có thể là lỗi của người bán giao hàng không tốt, hàng đã hết thời hạn sử dụng hoặc do hai bên mua bán không tính toán kỹ thời hạn vận chuyển hàng).

+ Bảo hiểm không chịu trách nhiệm bồi thường do rò chảy thông thường, hao hụt trọng lượng hoặc giảm thể tích thông thường hoặc hao mòn thông thường của đối tượng bảo hiểm. Loại trừ này áp dụng cho sự bốc hơi (Evaporation) là nguyên nhân tự nhiên của tổn thất hàng hóa lỏng. Ví dụ thất thoát số lượng dầu, hao hụt hàng hạt... thông thường có một miễn giảm thỏa thuận (An Agreed Allowance) được khấu trừ trên số tổn thất bộ phận đối với các hàng hóa này.

+ Tàu không có khả năng đi biển: trong mọi đơn bảo hiểm hành trình (đơn bảo hiểm hàng hóa) đều có một đoạn kết mặc nhiên (An Implied Warranty) là tàu phải

có khả năng đi biển. Điều này áp dụng cho mọi tổn thất, chứ không chỉ trên những tổn thất liên quan đến khả năng không thể đi biển của tàu.

\* Yêu cầu thực hành: Phân loại các rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa

## 2. Đàm phán các điều khoản của hợp đồng bảo hiểm

### 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 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...

Yêu cầu: Đàm phán những điều khoản của hợp đồng bảo hiểm.

### **TÓM TẮT CHƯƠNG III**

Chương này có một số nội dung chính được thực hành bao gồm:

- + Thực hành phân loại rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa
- + Đàm phán các điều khoản của hợp đồng bảo hiểm

## **CÂU HỎI ÔN TẬP**

Câu 1. Thực hành phân loại rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa

Câu 2. Đàm phán các điều khoản của hợp đồng bảo hiểm

Câu 3: Câu hỏi thảo luận: Các rủi ro này được thể hiện như thế nào trong hợp đồng bảo hiểm?

Câu 3: Làm thế nào để giảm thiểu những rủi ro trong bảo hiểm hàng hóa?

## **CHƯƠNG 4: VẬN TẢI GIAO NHẬN VÀ BẢO HIỂM TRONG THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ**

### **GIỚI THIỆU CHƯƠNG**

Chương 4 là chương thực hành về những đặc trưng cơ bản về vận tải giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử so với thương mại truyền thống

### **MỤC TIÊU**

+ Về kiến thức:

Củng cố kiến thức về đặc trưng các nghiệp vụ vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử.

Tăng cường hiểu biết thực tế cho học sinh về đặc trưng các nghiệp vụ vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử

+ Về kỹ năng:

Sau khi hoàn thành môn học, người học thành thạo các kỹ năng sau:

- Kỹ năng thực hiện các quy trình về vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử.

- Kỹ năng thuyết trình, làm việc nhóm.

+ 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 bài tập thực hành

- 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.

- Học sinh tự chịu trách nhiệm trong việc vận dụng các kiến thức đã học vào trong thực tế.

### **PHƯƠNG PHÁP GIẢNG DẠY VÀ HỌC TẬP CHƯƠNG 4**



- Đối với người dạy: sử dụng phương pháp giảng dạy thực hành tích cực (vấn đáp, làm mẫu); yêu cầu người học thực hiện lại các thao tác theo mẫu (cá nhân hoặc nhóm).

- Đối với người học: chủ động chuẩn bị trước bài học trong giáo trình (chương 1) trước buổi học; hoàn thành đầy các yêu cầu thực hành trong chương 1 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: Phòng thực hành thương mại điện tử

- 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: Vấn đáp/Thực hành)

+ Kiểm tra định kỳ lý thuyết: 1 điểm kiểm tra (hình thức: Vấn đáp/Thực hành)

## NỘI DUNG

### 1. Vận tải, giao nhận truyền thống và vận tải, giao nhận trong thương mại điện tử

#### 1.1. Giao nhận những mặt hàng giao trực tuyến

Những mặt hàng giao nhận trực tuyến như Phần mềm, sản phẩm âm nhạc, hình ảnh, văn bản mềm... là những sản phẩm phù hợp hoàn toàn với môi trường internet. Do đó đây là sản phẩm có thể giao nhận trực tuyến qua môi trường internet.

#### 1.2. Giao nhận những mặt hàng truyền thống

- + Giao hàng tại kho của người bán
- + Giao hàng tại địa chỉ người mua
- + Giao hàng chuyển phát nhanh
- + Giao hàng theo xe chuyên tuyến
- + Giao hàng COD (Cash on Delivery)



### 2. Bảo hiểm truyền thống và bảo hiểm trong thương mại điện tử

#### 2.1. Giao dịch trực tuyến từ phía người mua bảo hiểm

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.

## 2.2. Giao dịch trực tuyến từ phía doanh nghiệp bảo hiểm

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.

### **TÓM TẮT CHƯƠNG IV**

Trong chương 4 những nội dung chính được thực hành bao gồm:

- + Giao nhận những mặt hàng giao trực tuyến
- + Giao nhận những mặt hàng truyền thống
- + Giao dịch trực tuyến từ phía người mua bảo hiểm
- + Giao dịch trực tuyến từ phía doanh nghiệp bảo hiểm

### **CÂU HỎI ÔN TẬP**

Câu 1: Quy trình nghiệp vụ giao nhận những mặt hàng giao trực tuyến

Câu 2: Quy trình nghiệp vụ giao nhận những mặt hàng truyền thống

Câu 3: Những sản phẩm cụ thể nào giao dịch trực tuyến từ phía người mua bảo hiểm

Câu 4: Giao dịch trực tuyến từ phía doanh nghiệp bảo hiểm

Câu 5: Thảo luận: Liệt kê những hàng hóa nào phù hợp với giao nhận trực tuyến?

Câu 6: Thảo luận: Những hàng hóa nào phù hợp với giao nhận truyền thống?

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] PGS. TS. Hồ Sỹ Hà, *Giáo trình bảo hiểm*, NXB Thống kê 2014
- [2] Phạm Mạnh Hiền, *Nghiệp vụ giao nhận vận tải quốc tế*, NXB Thống kê 2015
- [3] GS.TS Võ Thanh Thu, *Kỹ thuật kinh doanh xuất nhập khẩu*, NXB Lao động xã hội 2016
- [4] PGS.PTS. Hoàng Văn Châu, *Vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương*, NXB Giáo dục 2016
- [5] Đỗ Hữu Vinh, *Bảo hiểm và giám định hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển*, NXB Tài chính 2017
- [6] PGS.TS. Đinh Ngọc Viện, *Giao nhận Vận tải hàng hóa quốc tế*, NXB Giao thông vận tải 2016