

Chương I

GIAO NHẬN VẬN TẢI HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Vận tải đường biển ra đời khá sớm so với các phương thức vận tải khác. Ngay từ thế kỷ thứ V trước công nguyên con người đã biết lợi dụng biển làm các tuyến đường giao thông để giao lưu các vùng các miền, các quốc gia với nhau trên thế giới. Cho đến nay vận tải biển được phát triển mạnh và trở thành ngành vận tải hiện đại trong hệ thống vận tải quốc tế.

I . Khái quát chung về vận tải đường biển

1. Đặc điểm kinh tế kỹ thuật của vận tải đường biển.

* Vận tải đường biển có thể phục vụ chuyên chở tất cả các loại hàng hoá trong buôn bán quốc tế.

* Các tuyến đường vận tải trên biển hầu hết là những tuyến đường giao thông tự nhiên.

* Năng lực chuyên chở của vận tải đường biển rất lớn. Nhìn chung năng lực chuyên chở của công cụ vận tải đường biển (tàu biển) không bị hạn chế như các công cụ của các phương thức vận tải khác.

* Ưu điểm nổi bật của vận tải đường biển là giá thành thấp.

Tuy nhiên, vận tải đường biển có một số nhược điểm:

- Vận tải đường biển phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện tự nhiên.

- Tốc độ của tàu biển còn thấp và việc tăng tốc độ khai thác của tàu biển còn bị hạn chế

Từ những đặc điểm kinh tế kỹ thuật nói trên của vận tải đường biển, ta có thể rút ra kết luận một cách tổng quát về phạm vi áp dụng như sau:

+ Vận tải đường biển thích hợp với chuyên chở hàng hoá trong buôn bán quốc tế.

+ Vận tải đường biển thích hợp với chuyên chở hàng hoá có khối lượng lớn, chuyên chở trên cự ly dài nhưng không đòi hỏi thời gian giao hàng nhanh chóng.

2. Tác dụng của vận tải đường biển đối với buôn bán quốc tế.

* *Vận tải đường biển là yếu tố không tách rời buôn bán quốc tế*

* *Vận tải đường biển thúc đẩy buôn bán quốc tế phát triển*

* *Vận tải đường biển phát triển góp phần làm thay đổi cơ cấu hàng hoá và cơ cấu thị trường trong buôn bán quốc tế.*

* *Vận tải đường biển tác động tới cán cân thanh toán quốc tế.*

3 - Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải đường biển

* Các tuyến đường biển

Là các tuyến đường nối hai hay nhiều cảng với nhau trên đó tàu biển hoạt động chở khách hoặc hàng hoá

WWW.VINACUS.COM

* Cảng biển

Là nơi ra vào neo đậu của tàu biển, là nơi phục vụ tàu và hàng hoá trên tàu và là đầu mối giao thông quan trọng của một quốc gia có biển.

* Phương tiện vận chuyển

Phương tiện vận tải biển chủ yếu là tàu biển, tàu biển có hai loại: tàu buôn và tàu quân sự.

Tàu buôn là những tàu biển được dùng vào mục đích kinh tế trong hàng hải. Tàu chở hàng là một loại tàu buôn chiếm tỷ lệ cao nhất trong đội tàu buôn.

II. Các phương thức thuê tàu chuyên chở hàng hoá.

Trong hàng hải quốc tế có hai hình thức thuê tàu phổ biến.

+ Phương thức thuê tàu chợ (liner charter)

+ Phương thức thuê tàu chuyến (voyage charter)

1. Phương thức thuê tàu chợ

1.1. Khái niệm và đặc điểm của tàu chợ

a. Khái niệm tàu chợ

Tàu chợ là tàu chạy thường xuyên trên một tuyến đường nhất định, ghé qua những cảng nhất định theo một lịch trình định trước. Tàu chợ hoạt động trên tuyến đường nhất định nên người ta còn gọi là tàu định tuyến. Lịch chạy tàu thường được các hãng tàu công bố trên các phương tiện thông tin đại chúng để phục vụ khách hàng.

b. Đặc điểm tàu chợ

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

* Tàu chợ thường chở hàng bách hoá có khối lượng nhỏ.

* Cấu tạo của tàu chợ phức tạp hơn các loại tàu khác.

* Điều kiện chuyên chở do các hãng tàu quy định và in sẵn trên vận đơn đường biển để phát hành cho người gửi hàng.

1.2. Phương thức thuê tàu chợ

a. Khái niệm về thuê tàu chợ

Thuê tàu chợ hay người ta còn gọi là lưu cước tàu chợ (liner booking note). Thuê tàu chợ là chủ hàng (shipper) trực tiếp hay thông qua người môi giới (broker) yêu cầu chuyển tàu (ship owner) giành cho mình thuê một phần chiếc tàu để chuyên chở hàng hoá từ cảng này đến cảng khác. Mối quan hệ giữa người thuê với người cho thuê trong phương thức thuê tàu chợ được điều chỉnh bằng một chứng từ được gọi là vận đơn đường biển. Nội dung của vận đơn đường biển do hãng tàu quy định sẵn

b. Trình tự các bước tiến hành thuê tàu chợ

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

WWW.VINACUS.COM

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3. 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.

a. Các chức năng của vận đơn

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

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

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

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

Trong trường hợp thuê tàu chuyển, trước khi cấp vận đơn đường biển, người thuê tàu và người cho thuê tàu đã ký kết với nhau một hợp đồng thuê tàu chuyển (charter party). Khi hàng hoá được xếp hay được

nhận để xếp lên tàu, người chuyên chở cấp cho người gửi hàng vận đơn đường biển. Vận đơn được cấp xác nhận hợp đồng vận tải đã được ký kết.

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

b. Tác dụng của vận đơn

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

Thứ nhất, vận đơn là cơ sở pháp lý điều chỉnh mối quan hệ giữa người xếp hàng, nhận hàng và người chuyên chở.

Thứ hai, vận đơn là căn cứ để khai hải quan và làm thủ tục xuất nhập khẩu hàng hoá.

Thứ ba, vận đơn là căn cứ để nhận hàng và xác định số lượng hàng hoá người bán gửi cho người mua và dựa vào đó để ghi sổ, thống kê, theo dõi xem người bán (người chuyên chở) đã hoặc không hoàn thành trách nhiệm của mình như quy định trong hợp đồng mua bán ngoại thương (vận đơn).

Thứ tư, vận đơn cùng các chứng từ khác của hàng hoá lập thành bộ chứng từ thanh toán tiền hàng.

Thứ năm, vận đơn là chứng từ quan trọng trong bộ chứng từ khiếu nại người bảo hiểm, hay những người khác có liên quan.

Thứ sáu, vận đơn còn được sử dụng làm chứng từ để cầm cố, mua bán, chuyển nhượng hàng hoá ghi trên vận đơn

c. Phân loại vận đơn

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

- Nếu căn cứ vào tình trạng xếp dỡ hàng hoá thì vận đơn được chia thành 2 loại: vận đơn đã xếp hàng (shipped on board bill of lading) và vận đơn nhận hàng để xếp (received for shipment bill of lading).

- Nếu căn cứ vào quyền chuyển nhượng sở hữu hàng hoá ghi trên vận đơn thì vận đơn lại được chia thành 3 loại: vận đơn đích danh (straight bill of lading), vận đơn vô danh hay còn gọi là vận đơn xuất trình (bill of lading to bearer) và vận đơn theo lệnh (bill of lading to order of...)

- Nếu căn cứ vào phê chú của thuyền trưởng trên vận đơn, người ta lại có vận đơn hoàn hảo (Clean bill of lading) và vận đơn không hoàn hảo (unclean bill of lading).

- Nếu căn cứ vào hành trình của hàng hoá thì vận đơn lại được chia thành: vận đơn đi thẳng (direct bill of lading), vận đơn chở suốt (through bill of lading) và vận đơn vận tải liên hợp hay vận đơn đa phương thức (combined transport bill of lading or multimodal transport bill of lading).

- Nếu căn cứ vào phương thức thuê tàu chuyên chở lại có vận đơn tàu chợ (liner bill of lading) và vận đơn tàu chuyển (voyage bill of lading) hay vận đơn container (container bill of lading).

- Nếu căn cứ vào giá trị sử dụng và lưu thông ta có vận đơn gốc (original bill of lading) và vận đơn copy (copy of lading).

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

WWW.VINACUS.COM

d. Nội dung của vận đơn

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

Mặt thứ nhất thường gồm những nội dung:

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

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

Mặt thứ hai của vận đơn

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

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

e. Qui tắc quốc tế điều chỉnh vận đơn đường biển

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

- Công ước quốc tế để thống nhất một số thể lệ về vận đơn đường biển, gọi tắt là Công ước Brussels 1924 và hai Nghị định thư sửa đổi Công ước Brussels 1924 là :

- + Nghị định thư sửa đổi Công ước Brussels 1924 gọi tắt là nghị định thư 1968. (Visby Rules - 1968)
- + Nghị định thư năm 1978

- Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, gọi tắt là Công ước Hamburg 1978

f. Những lưu ý khi sử dụng vận đơn đường biển

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

*** Giá trị pháp lý của vận đơn**

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

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

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

Trong trường hợp xảy ra mất mát, hư hỏng, thiếu hụt hoặc chậm giao hàng... ở cảng dỡ hàng thì chỉ phải sử dụng vận đơn để giải quyết tranh chấp (nếu là Conline bill), nhưng sẽ phải sử dụng cả vận đơn và hợp đồng thuê tàu (nếu là Congen bill). Ở đây có thể xảy ra khả năng có mâu thuẫn giữa quy định của vận đơn và quy định trong hợp đồng thuê tàu. Lúc này ưu tiên áp dụng những quy định của vận đơn để giải quyết tranh chấp. Trong trường hợp cả vận đơn và hợp đồng đều không có quy định gì (khả năng thứ 2) thì áp dụng luật do vận đơn chỉ ra trước, luật do hợp đồng chỉ ra sau nhưng phải xét đến các mối quan hệ liên quan.

Vấn đề là ở chỗ các doanh nghiệp Việt nam hay mua hàng theo điều kiện CIF hoặc C&F thì hợp đồng thuê tàu do người bán ký với chủ tàu, người mua (người nhận hàng) Việt nam khó lòng biết được. Để hạ giá bán, thường là bằng cách hạ giá cước (phần F trong giá C&F và CIF) người bán hàng nước ngoài sẵn sàng chấp nhận những quy định khắt khe của chủ tàu, không có các quy định về luật áp dụng và trọng tài. Có khi họ

thuê cả những tàu già, cũ, rách nát hay hỏng hóc. Nếu có hư hỏng mất mát thiệt hại về hàng hoá thì việc khiếu nại chủ tàu rất khó khăn vì người mua hàng không có hợp đồng thuê tàu trong tay hoặc có những hợp đồng toàn những quy định bất lợi cho người mua hàng. Đôi khi lấy được hợp đồng thuê tàu từ người bán thì thời hiệu tố tụng không còn nữa hoặc hợp đồng quy định tranh chấp (nếu có) sẽ xét xử theo luật Anh và ở trọng tài hàng hải London.... Những quy định này hết sức bất lợi cho người mua Việt nam.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* Nội dung và hình thức của vận đơn

- Về nội dung:

WWW.VINACUS.COM

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

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

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

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

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

Nếu cước trả trước ghi: "Freight prepaid"

Nếu cước trả sau ghi: "Freight to collect hay Freight payable at destination".

Có khi trên vận đơn ghi : "Freight prepaid as arranged" vì người chuyên chở không muốn tiết lộ mức cước của mình.

+ Mục ngày ký vận đơn: Ngày ký vận đơn thường là ngày hoàn thành việc bốc hàng hoá lên tàu và phải trong thời hạn hiệu lực của L/C.

+ Mục chữ ký vận đơn: Chữ ký trên vận đơn có thể là trưởng hãng tàu, đại lý của hãng tàu. Khi đại lý ký thì phải ghi rõ hay đóng dấu trên vận đơn "chỉ là đại lý (as agent only)".

- Về hình thức

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

Những hình thức thể hiện của vận đơn:

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

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

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

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

i. Giấy gửi hàng đường biển (seaway bill)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Phương thức thuê tàu chuyển

2.1. Khái niệm và đặc điểm của tàu chuyển

a. Khái niệm tàu chuyển

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

WWW.VINACUS.COM

b. Đặc điểm của tàu chuyển

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

*** Đối tượng chuyên chở của tàu chuyển**

Tàu chuyển thường chuyên chở những loại hàng có khối lượng lớn, tính chất của hàng hoá chuyên chở tương đối thuần nhất và thường chở đầy tàu.

*** Tàu vận chuyển**

Tàu vận chuyển theo phương thức chuyển thường có cấu tạo một boong, miệng hầm lớn để thuận tiện cho việc bốc hàng.

*** Điều kiện chuyên chở**

Khác với tàu chợ, đối với tàu chuyển, điều kiện chuyên chở, cước phí, chi phí dỡ hàng hoá lên xuống được quy định cụ thể trong hợp đồng thuê tàu do người thuê và người cho thuê thoả thuận.

*** Cước phí**

Cước tàu chuyển khác với cước tàu chợ, cước tàu chuyển do người thuê và người cho thuê thoả thuận đưa vào hợp đồng, nó có thể bao gồm cả chi phí xếp dỡ hoặc không tùy quy định.

Cước tàu chuyển thường biến động hơn cước tàu chợ

*** Thị trường tàu chuyển**

Thị trường tàu chuyển thường được người ta chia ra làm các thị trường khu vực căn cứ vào phạm vi hoạt động của tàu.

2.2. Phương thức thuê tàu chuyển

a. Khái niệm phương thức thuê tàu chuyển:

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

b. Trình tự các bước tiến hành thuê tàu chuyển

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

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

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

+ Bước 2: Người môi giới chào hỏi tàu

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

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

WWW.VINACUS.COM

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

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

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

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

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

+ Bước 6: Thực hiện hợp đồng

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

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

2.3. Hợp đồng thuê tàu chuyển

a. Khái quát về hợp đồng thuê tàu chuyển

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c. Nguồn luật điều chỉnh hợp đồng thuê tàu.

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

Nguồn luật điều chỉnh CP là luật quốc gia chứ không phải các quy tắc quốc tế điều chỉnh vận đơn. Trong các mẫu hợp đồng thuê tàu chuyển đều có điều khoản quy định rằng nếu có những tranh chấp phát sinh ngoài hợp đồng thì sẽ tham chiếu đến luật hàng hải của nước nào đó; tham chiếu đến luật hàng hải nước nào và xử tại hội đồng Trọng tài nào do hai bên thoả thuận. Thường các mẫu hợp đồng thuê tàu chuyển dẫn chiếu đến luật hàng hải Anh hoặc Mỹ.

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

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

*** Chủ thể của hợp đồng:**

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

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

*** Điều khoản về tàu**

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

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

*** Điều khoản về thời gian tàu đến cảng xếp hàng**

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

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

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

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

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

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

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

+ Ngày huỷ hợp đồng:

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

Về mặt pháp lý việc tàu đến muộn là vi phạm hợp đồng, mọi chi phí đưa tàu đến cảng xếp hàng là chủ tàu phải tự gánh chịu. Song thực tế không phải tàu đến muộn là người thuê tàu huỷ hợp đồng, việc huỷ hợp đồng hay không người ta còn căn cứ vào từng trường hợp cụ thể

*** Điều khoản về hàng hoá:**

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

WWW.VINACUS.COM

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

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

*** Điều khoản về cảng bốc dỡ**

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

Nếu quy định một số cảng bốc dỡ hoặc khu vực cảng bốc dỡ (Range of port), thì phải quy định thêm thứ tự địa lý của cảng xếp dỡ (port to be in Geographical rotain) để giảm thời gian và chi phí đi lại của tàu, thứ tự địa lý của cảng xếp phụ thuộc vào luồng tàu chạy và sự lựa chọn của chủ tàu. Số lượng cảng bốc dỡ có ảnh hưởng trực tiếp đến mức cước thuê tàu. Vì vậy, người thuê tàu cần cố gắng xác định rõ cảng xếp dỡ cụ thể, tránh ký kết chung chung về cảng xếp dỡ

*** Điều khoản về cước phí thuê tàu:**

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

+ Mức cước (Rate of freight): là tiền cước tính cho mỗi đơn vị cước (Freight unit). Đơn vị tính cước có thể là đơn vị trọng lượng (tấn phổ thông, tấn Anh, tấn Mỹ) đối với hàng nặng (weight cargo) hay đơn vị thể tích (mét khối, cubic feet) đối với hàng cồng kềnh (measurement cargo) hoặc một đơn vị tính cước khác như: Standard (hàng gỗ), gallon (dầu mỡ), Bushels (lúa mì) v.v., mức cước thuê bao (lumpsum freight) không phụ thuộc vào loại và số lượng hàng hoá chuyên chở mà tính theo đơn vị trọng tải hoặc dung tích tàu. Bên cạnh mức cước thuê tàu, hai bên còn phải thỏa thuận chi phí xếp dỡ thuộc về ai.

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

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

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

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

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

* Điều khoản về chi phí bốc dỡ:

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

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

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

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

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

* Điều khoản về thời gian bốc dỡ:

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

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

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

+ Ngày (days) là ngày theo lịch.

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

WWW.VINACUS.COM

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

WWW.VINACUS.COM

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

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

- Do thiên tai, tai nạn bất ngờ ngoài biển, cướp biển
- Do ấn tỳ của tàu và máy móc
- Do bản chất của hàng hoá
- Do cháy, nhưng không do lỗi của sĩ quan thuỷ thủ trên tàu.
- Do chiến tranh và các hoạt động bị bắt, tịch thu của chính phủ.

* Các điều khoản khác

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

e. Các loại hợp đồng mẫu:

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

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

III. Giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển

1. Khái quát chung về giao nhận

1.1. Định nghĩa về giao nhận và người giao nhận (freight forwarding and freight forwarder):

Theo quy tắc mẫu của FIATA về dịch vụ giao nhận, dịch vụ giao nhận được định nghĩa như là bất kỳ loại dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như cũng như các dịch vụ tư vấn hay có liên quan đến các dịch vụ trên, kể cả các vấn đề hải quan, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hoá.

Theo luật thương mại Việt nam thì Giao nhận hàng hoá là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá nhận hàng từ người gửi, tổ chức vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo sự uỷ thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc của người giao nhận khác.

Nói một cách ngắn gọn, giao nhận là tập hợp những nghiệp vụ, thủ tục có liên quan đến quá trình vận tải nhằm thực hiện việc di chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng (người gửi hàng) đến nơi nhận hàng (người nhận

hàng). Người giao nhận có thể làm các dịch vụ một cách trực tiếp hoặc thông qua đại lý và thuê dịch vụ của người thứ ba khác.

1.2. Quyền hạn và nghĩa vụ của người giao nhận

Điều 167 Luật thương mại quy định, người giao nhận có những quyền và nghĩa vụ sau đây:

- Người giao nhận được hưởng tiền công và các khoản thu nhập hợp lý khác.
- Thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của mình theo hợp đồng
- Trong quá trình thực hiện hợp đồng, nếu có lý do chính đáng vì lợi ích của khách hàng thì có thể thực hiện khác với chỉ dẫn của khách hàng, nhưng phải thông báo ngay cho khách hàng.
- Sau khi ký kết hợp đồng, nếu thấy không thể thực hiện được chỉ dẫn của khách hàng thì phải thông báo cho khách hàng để xin chỉ dẫn thêm.
- Phải thực hiện nghĩa vụ của mình trong thời gian hợp lý nếu trong hợp đồng không thoả thuận về thời gian thực hiện nghĩa vụ với khách hàng.

1.3. Trách nhiệm của người giao nhận

a. Khi là đại lý của chủ hàng

Tùy theo chức năng của người giao nhận, người giao nhận phải thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ của mình theo hợp đồng đã ký kết và phải chịu trách nhiệm về:

- + Giao hàng không đúng chỉ dẫn
- + Thiếu sót trong việc mua bảo hiểm cho hàng hoá mặc dù đã có hướng dẫn.
- + Thiếu sót trong khi làm thủ tục hải quan
- + Chờ hàng đến sai nơi quy định
- + Giao hàng cho người không phải là người nhận
- + Giao hàng mà không thu tiền từ người nhận hàng
- + Tái xuất không theo những thủ tục cần thiết hoặc không hoàn lại thuế
- + Những thiệt hại về tài sản và người của người thứ ba mà anh ta gây nên.

Tuy nhiên, chứng ta cũng cần chú ý người giao nhận không chịu trách nhiệm về hành vi lỗi lầm của người thứ ba như người chuyên chở hoặc người giao nhận khác... nếu anh ta chứng minh được là đã lựa chọn cần thiết

Khi làm đại lý người giao nhận phải tuân thủ “điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn” (Standard Trading Conditions) của mình.

b. Khi là người chuyên chở (principal)

Khi là một người chuyên chở, người giao nhận đóng vai trò là một nhà thầu độc lập, nhân danh mình chịu trách nhiệm cung cấp các dịch vụ mà khách hàng yêu cầu. Anh ta phải chịu trách nhiệm về những hành vi và lỗi lầm của người chuyên chở, của người giao nhận khác mà anh ta thuê để thực hiện hợp đồng vận tải như thể là hành vi và thiếu sót của mình. Quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm của anh ta như thế nào là do luật lệ

của các phương thức vận tải quy định. Người chuyên chở thu ở khách hàng khoản tiền theo giá cả của dịch vụ mà anh ta cung cấp chứ không phải là tiền hoa hồng.

Người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở không chỉ trong trường hợp anh ta tự vận chuyển hàng hoá bằng các phương tiện vận tải của chính mình (performing carrier) mà còn trong trường hợp anh ta, bằng việc phát hành chứng từ vận tải của mình hay cách khác, cam kết đảm nhận trách nhiệm của người chuyên chở (người thầu chuyên chở - contracting carrier). Khi người giao nhận cung cấp các dịch vụ liên quan đến vận tải như đóng gói, lưu kho, bốc xếp hay phân phối thì người giao nhận sẽ chịu trách nhiệm như người chuyên chở nếu người giao nhận thực hiện các dịch vụ trên bằng phương tiện của mình hoặc người giao nhận đã cam kết một cách rõ ràng hay ngụ ý là họ chịu trách nhiệm như một người chuyên chở

Khi đóng vai trò là người chuyên chở thì các điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn thường không áp dụng mà áp dụng các công ước quốc tế hoặc các quy tắc do Phòng thương mại quốc tế ban hành. Tuy nhiên, người giao nhận không chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng của hàng hoá phát sinh từ những trường hợp sau đây:

- Do lỗi của khách hàng hoặc của người được khách hàng uỷ thác
- Khách hàng đóng gói và ghi ký mã hiệu không phù hợp
- Do nội tỳ hoặc bản chất của hàng hoá
- Do chiến tranh, đình công
- Do các trường hợp bất khả kháng.

Ngoài ra, người giao nhận không chịu trách nhiệm về mất khoản lợi đáng lẽ khách hàng được hưởng về sự chậm trễ hoặc giao nhận sai địa chỉ mà không phải do lỗi của mình.

2. Giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu tại cảng biển

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

a. Cơ sở pháp lý:

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

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

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

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

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

+ Bộ luật hàng hải 1990

+ Luật thương mại 1997

+ Nghị định 25CP, 200CP, 330CP

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

WWW.VINACUS.COM

.....

b. Nguyên tắc:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a. Nhiệm vụ của cảng

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

Hợp đồng có hai loại:

+ Hợp đồng uỷ thác giao nhận

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

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

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

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

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

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

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

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

- + Không chịu trách nhiệm về hàng hoá khi hàng đã ra khỏi kho bãi của cảng.
- + Không chịu trách nhiệm về hàng hoá ở bên trong nếu bao kiện, dấu xi vẫn nguyên vẹn
- + Không chịu trách nhiệm về hư hỏng do kỹ mã hiệu hàng hoá sai hoặc không rõ (dẫn đến nhầm lẫn mất mát)

b. Nhiệm vụ của các chủ hàng xuất nhập khẩu

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

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

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

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

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

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

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

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

* Đối với hàng nhập khẩu:

+ Lược khai hàng hoá

+ Sơ đồ xếp hàng

+ Chi tiết hầm tàu (hatch list)

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

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

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

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

- Thanh toán các chi phí cho cảng.

c. Nhiệm vụ của hải quan

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

WWW.VINACUS.COM

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

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

2.3. Trình tự giao nhận hàng hoá XNK tại các cảng biển

a. Đối với hàng xuất khẩu

a.1. Đối với hàng hoá không phải lưu kho bãi tại cảng

Đây là hàng hoá XK do chủ hàng ngoại thương vận chuyển từ các nơi trong nước để xuất khẩu, có thể để tại các kho riêng của mình chứ không qua các kho của cảng. Từ kho riêng, các chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác có thể giao trực tiếp cho tàu. Các bước giao nhận cũng diễn ra như đối với hàng qua cảng.

Đưa hàng đến cảng: do các chủ hàng tiến hành

- Làm các thủ tục xuất khẩu, giao hàng cho tàu

+ Chủ hàng ngoại thương phải đăng ký với cảng về máng, địa điểm, cầu tàu xếp dỡ

+ Làm các thủ tục liên quan đến xuất khẩu như hải quan, kiểm dịch...

+ Tổ chức vận chuyển, xếp hàng lên tàu

+ Liên hệ với thuyền trưởng để lấy sơ đồ xếp hàng

+ Tiến hành xếp hàng lên tàu do công nhân của cảng làm, nhân viên giao nhận phải theo dõi quá trình để giải quyết các vấn đề xảy ra, trong đó phải xếp hàng lên tàu và ghi vào tally sheet (phiếu kiểm kiện)

+ Lập biên lai thuyền phó ghi số lượng, tình trạng hàng hoá xếp lên tàu (là cơ sở để cấp vận đơn).
Biên lai phải sạch

+ Người chuyên chở cấp vận đơn, do chủ hàng lập và đưa thuyền trưởng ký, đóng dấu.

+ Lập bộ chứng từ thanh toán tiền hàng được hợp đồng hoặc L/C quy định

+ Thông báo cho người mua biết việc giao hàng và phải mua bảo hiểm cho hàng hoá (nếu cần).

+ Tính toán thưởng phát xếp dỡ hàng nhanh chậm (nếu có)

a.2. Đối với hàng phải lưu kho bãi của cảng

Đối với loại hàng này, việc giao hàng gồm hai bước lớn: chủ hàng ngoại thương (hoặc người cung cấp trong nước) giao hàng XK cho cảng, sau đó cảng tiến hành giao hàng cho tàu

* Giao hàng XK cho cảng bao gồm các công việc:

- Chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác ký kết hợp đồng lưu kho bảo quản hàng hoá với cảng

- Trước khi giao hàng cho cảng, phải giao chi cảng các giấy tờ:

+ Danh mục hàng hoá XK (cargo list)

- + Thông báo xếp hàng của hãng tàu cấp (shipping order) nếu cần
- + Chỉ dẫn xếp hàng (shipping note)
- Giao hàng vào kho, bãi cảng
- * Cảng giao hàng cho tàu:
- Trước khi giao hàng cho tàu, chủ hàng phải:
- + Làm các thủ tục liên quan đến XK: hải quan, kiểm dịch, kiểm nghiệm (nếu có....
- + Báo cho cảng ngày giờ dự kiến tàu đến (ETA), chấp nhận NOR
- + Giao cho cảng sơ đồ xếp hàng
- Tổ chức xếp và giao hàng cho tàu:
- + Trước khi xếp, phải tổ chức vận chuyên hàng từ kho ra cảng, lấy lệnh xếp hàng, ấn định số máng xếp hàng, bố trí xe và công nhân và người áp tải nếu cần
- + Tiến hành bốc và giao hàng cho tàu. Việc xếp hàng lên tàu do công nhân cảng làm. Hàng sẽ được giao cho tàu dưới sự giám sát của đại diện hải quan. Trong quá trình giao hàng, nhân viên kiểm đếm của cảng phải ghi số lượng hàng giao vào Tally Report, cuối ngày phải ghi vào Daily Report và khi xếp xong một tàu, ghi vào Final Report. Phía tàu cũng có nhân viên kiểm đếm và ghi kết quả vào Tally Sheet. Việc kiểm đếm cũng có thể thuê nhân viên của công ty kiểm kiện
- + Khi giao nhận xong một lô hoặc toàn tàu, cảng phải lấy biên lai thuyền phó (Mate's Receipt) để trên cơ sở đó lập vận đơn (B/L)
- Lập bộ chứng từ thanh toán: Căn cứ vào hợp đồng mua bán và L/C, nhân viên giao nhận phải lập hoặc lấy các chứng từ cần thiết tập hợp thành bộ chứng từ, xuất trình cho ngân hàng để thanh toán tiền hàng. Nếu thanh toán bằng L/C thì bộ chứng từ thanh toán phải phù hợp một cách máy móc với L/C và phải phù hợp với nhau và phải xuất trình trong thời hạn hiệu lực của L/C.
- Thông báo cho người mua về việc giao hàng và mua bảo hiểm cho hàng hoá (nếu cần)
- Thanh toán các chi phí cần thiết cho cảng như chi phí bốc hàng, vận chuyển, bảo quản, lưu kho....
- Tính toán thưởng phạt xếp dỡ, nếu có

a.3. Đối với hàng XK đóng trong container:

- * Nếu gửi hàng nguyên (FCL)
- Chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác điền vào booking note và đưa cho đại diện hãng tàu để xin ký cùng với bản danh mục XK (cargo list)
- Sau khi đăng ký booking note, hãng tàu sẽ cấp lệnh giao vỏ container để chủ hàng mượn
- Chủ hàng lấy container rỗng về địa điểm đóng hàng của mình
- Mời đại diện hải quan, kiểm nghiệm, kiểm dịch, giám định (nếu có) đến kiểm tra và giám sát việc đóng hàng vào container. Sau khi đóng xong, nhân viên hải quan sẽ niêm phong, kẹp chì container

- Chủ hàng vận chuyển và giao container cho tàu tại CY quy định, trước khi hết thời gian quy định (closing time) của từng chuyến tàu (thường là 8 tiếng trước khi tàu bắt đầu xếp hàng) và lấy biên lai nhận container để chờ MR.

- Sau khi container đã xếp lên tàu thì mang MR để đổi lấy vận đơn

* Nếu gửi hàng lẻ (LCL):

- Chủ hàng gửi booking note cho hãng tàu hoặc đại lý của hãng tàu, cung cấp cho họ những thông tin cần thiết về hàng XK. Sau khi booking note được chấp nhận, chủ hàng sẽ thoả thuận với hãng tàu về ngày, giờ, địa điểm giao nhận hàng.

- Chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác mang hàng đến giao cho người chuyên chở hoặc đại lý tại CFS hoặc ICD quy định

- Các chủ hàng mời đại diện hải quan kiểm tra, kiểm hoá, giám sát việc đóng hàng vào container của người chuyên chở hoặc người gom hàng. Sau khi hải quan niêm phong kẹp chì container, chủ hàng hoàn thành nốt thủ tục để bốc container lên tàu và yêu cầu cấp vận đơn.

- Người chuyên chở cấp biên lai nhận hàng hoặc một vận đơn chung chủ

- Người chuyên chở xếp container lên tàu và vận chuyển đến nơi đến

b. Đối với hàng nhập khẩu

b.1. Đối với hàng không phải lưu kho, bãi tại cảng

Trong trường hợp này, chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác đứng ra giao nhận trực tiếp với tàu

- Để có thể tiến hành dỡ hàng, 24 giờ trước khi tàu đến vị trí hoa tiêu, chủ hàng phải trao cho cảng một số chứng từ:

+ Bản lược khai hàng hoá (2 bản)

+ Sơ đồ xếp hàng (2 bản)

+ Chi tiết hầm hàng (2 bản)

+ Hàng quá khổ, quá nặng (nếu có)

- Chủ hàng xuất trình vận đơn gốc cho đại diện của hãng tàu

- Trực tiếp nhận hàng từ tàu và lập các chứng từ cần thiết trong quá trình nhận hàng như:

+ Biên bản giám định hầm tàu (lập trước khi dỡ hàng) nhằm quy trách nhiệm cho tàu về những tổn thất xảy ra sau này.

+ Biên bản dỡ hàng (COR) đối với tổn thất rõ rệt

+ Thư dự kháng (LOR) đối với tổn thất không rõ rệt

+ Bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC)

+ Biên bản giám định

WWW.VINACUS.COM

+ Giấy chứng nhận hàng thiếu (do đại lý hàng hải lập)

.....

- Khi dỡ hàng ra khỏi tàu, chủ hàng có thể đưa về kho riêng để mời hải quan kiểm hoá. Nếu hàng không có niêm phong cặp chì phải mời hải quan áp tải về kho

- Làm thủ tục hải quan

- Chuyên chở về kho hoặc phân phối hàng hoá

b.2. Đối với hàng phải lưu kho, lưu bãi tại cảng

* Cảng nhận hàng từ tàu:

- Dỡ hàng và nhận hàng từ tàu (do cảng làm)

- Lập các giấy tờ cần thiết trong quá trình giao nhận (nhân viên giao nhận phải cùng lập)

- Đưa hàng về kho bãi cảng

* Cảng giao hàng cho các chủ hàng

- Khi nhận được thông báo hàng đến, chủ hàng phải mang vận đơn gốc, giấy giới thiệu của cơ quan đến hãng tàu để nhận lệnh giao hàng (D/O - delivery order). Hãng tàu hoặc đại lý giữ lại vận đơn gốc và trao 3 bản D/O cho người nhận hàng

- Chủ hàng đóng phí lưu kho, phí xếp dỡ và lấy biên lai

- Chủ hàng mang biên lai nộp phí, 3 bản D/O cùng hoá đơn và phiếu đóng gói đến văn phòng quản lý tàu tại cảng để ký xác nhận D/O và tìm vị trí hàng, tại đây lưu 1 bản D/O

- Chủ hàng mang 2 bản D/O còn lại đến bộ phận kho vận để làm phiếu xuất kho. Bộ phận này giữ 1D/O và làm 2 phiếu xuất kho cho chủ hàng

- Làm thủ tục hải quan qua các bước sau:

+ Xuất trình và nộp các giấy tờ:

. Tờ khai hàng NK

. Giấy phép nhập khẩu

. Bản kê chi tiết

. Lệnh giao hàng của người vận tải

. Hợp đồng mua bán ngoại thương

. Một bản chính và một bản sao vận đơn

. Giấy chứng nhận xuất xứ

. Giấy chứng nhận phẩm chất hoặc kiểm dịch nếu có

. Hoá đơn thương mại

WWW.VINACUS.COM

.....

+ Hải quan kiểm tra chứng từ

+ Kiểm tra hàng hoá

+ Tính và thông báo thuế

+ Chủ hàng ký nhận vào giấy thông báo thuế (có thể nộp thuế trong vòng 30 ngày) và xin chứng nhận hoàn thành thủ tục hải quan

- Sau khi hải quan xác nhận “hoàn thành thủ tục hải quan” chủ hàng có thể mang ra khỏi cảng và chở về kho riêng

b.3. Hàng nhập bằng container

* Nếu là hàng nguyên (FCL)

- Khi nhận được thông báo hàng đến (NOA) thì chủ hàng mang vận đơn gốc và giấy giới thiệu của cơ quan đến hãng tàu để lấy D/O

- Chủ hàng mang D/O đến hải quan làm thủ tục và đăng ký kiểm hoá (chủ hàng có thể đề nghị đưa cả container về kho riêng hoặc ICD để kiểm tra hải quan nhưng phải trả vỏ container đúng hạn nếu không sẽ bị phạt)

- Sau khi hoàn thành thủ tục hải quan, chủ hàng phải mang bộ chứng từ nhận hàng cùng D/O đến Văn phòng quản lý tàu tại cảng để xác nhận D/O

- Lấy phiếu xuất kho và nhận hàng

* Nếu là hàng lẻ (LCL):

Chủ hàng mang vận đơn gốc hoặc vận đơn gom hàng đến hãng tàu hoặc đại lý của người gom hàng để lấy D/O, sau đó nhận hàng tại CFR quy định và làm các thủ tục như trên.

III. Giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển

1. Khái quát chung về giao nhận

1.1. Định nghĩa về giao nhận và người giao nhận (freight forwarding and freight forwarder):

Theo quy tắc mẫu của FIATA về dịch vụ giao nhận, dịch vụ giao nhận được định nghĩa như là bất kỳ loại dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như cũng như các dịch vụ tư vấn hay có liên quan đến các dịch vụ trên, kể cả các vấn đề hải quan, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hoá.

Theo luật thương mại Việt nam thì Giao nhận hàng hoá là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá nhận hàng từ người gửi, tổ chức vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo sự uỷ thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc của người giao nhận khác.

Nói một cách ngắn gọn, giao nhận là tập hợp những nghiệp vụ, thủ tục có liên quan đến quá trình vận tải nhằm thực hiện việc di chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng (người gửi hàng) đến nơi nhận hàng (người nhận hàng). Người giao nhận có thể làm các dịch vụ một cách trực tiếp hoặc thông qua đại lý và thuê dịch vụ của người thứ ba khác.

WWW.VINACUS.COM

1.2. Quyền hạn và nghĩa vụ của người giao nhận

Điều 167 Luật thương mại quy định, người giao nhận có những quyền và nghĩa vụ sau đây:

- Người giao nhận được hưởng tiền công và các khoản thu nhập hợp lý khác.
- Thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của mình theo hợp đồng
- Trong quá trình thực hiện hợp đồng, nếu có lý do chính đáng vì lợi ích của khách hàng thì có thể thực hiện khác với chỉ dẫn của khách hàng, nhưng phải thông báo ngay cho khách hàng.
- Sau khi ký kết hợp đồng, nếu thấy không thể thực hiện được chỉ dẫn của khách hàng thì phải thông báo cho khách hàng để xin chỉ dẫn thêm.
- Phải thực hiện nghĩa vụ của mình trong thời gian hợp lý nếu trong hợp đồng không thoả thuận về thời gian thực hiện nghĩa vụ với khách hàng.

1.3. Trách nhiệm của người giao nhận

a. Khi là đại lý của chủ hàng

Tuỳ theo chức năng của người giao nhận, người giao nhận phải thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ của mình theo hợp đồng đã ký kết và phải chịu trách nhiệm về:

- + Giao hàng không đúng chỉ dẫn
- + Thiếu sót trong việc mua bảo hiểm cho hàng hoá mặc dù đã có hướng dẫn.
- + Thiếu sót trong khi làm thủ tục hải quan
- + Chờ hàng đến sai nơi quy định
- + Giao hàng cho người không phải là người nhận
- + Giao hàng mà không thu tiền từ người nhận hàng
- + Tái xuất không theo những thủ tục cần thiết hoặc không hoàn lại thuế
- + Những thiệt hại về tài sản và người của người thứ ba mà anh ta gây nên.

Tuy nhiên, chứng ta cũng cần chú ý người giao nhận không chịu trách nhiệm về hành vi lỗi lầm của người thứ ba như người chuyên chở hoặc người giao nhận khác... nếu anh ta chứng minh được là đã lựa chọn cần thiết

Khi làm đại lý người giao nhận phải tuân thủ “điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn” (Standard Trading Conditions) của mình.

b. Khi là người chuyên chở (principal)

Khi là một người chuyên chở, người giao nhận đóng vai trò là một nhà thầu độc lập, nhân danh mình chịu trách nhiệm cung cấp các dịch vụ mà khách hàng yêu cầu. Anh ta phải chịu trách nhiệm về những hành vi và lỗi lầm của người chuyên chở, của người giao nhận khác mà anh ta thuê để thực hiện hợp đồng vận tải như thể là hành vi và thiếu sót của mình. Quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm của anh ta như thế nào là do luật lệ của các phương thức vận tải quy định. Người chuyên chở thu ở khách hàng khoản tiền theo giá cả của dịch vụ mà anh ta cung cấp chứ không phải là tiền hoa hồng.

Người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở không chỉ trong trường hợp anh ta tự vận chuyển hàng hoá bằng các phương tiện vận tải của chính mình (performing carrier) mà còn trong trường hợp anh ta, bằng việc phát hành chứng từ vận tải của mình hay cách khác, cam kết đảm nhận trách nhiệm của người chuyên chở (người thầu chuyên chở - contracting carrier). Khi người giao nhận cung cấp các dịch vụ liên quan đến vận tải như đóng gói, lưu kho, bốc xếp hay phân phối thì người giao nhận sẽ chịu trách nhiệm như người chuyên chở nếu người giao nhận thực hiện các dịch vụ trên bằng phương tiện của mình hoặc người giao nhận đã cam kết một cách rõ ràng hay ngụ ý là họ chịu trách nhiệm như một người chuyên chở

Khi đóng vai trò là người chuyên chở thì các điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn thường không áp dụng mà áp dụng các công ước quốc tế hoặc các quy tắc do Phòng thương mại quốc tế ban hành. Tuy nhiên, người giao nhận không chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng của hàng hoá phát sinh từ những trường hợp sau đây:

- Do lỗi của khách hàng hoặc của người được khách hàng uỷ thác
- Khách hàng đóng gói và ghi ký mã hiệu không phù hợp
- Do nội tạng hoặc bản chất của hàng hoá
- Do chiến tranh, đình công
- Do các trường hợp bất khả kháng.

Ngoài ra, người giao nhận không chịu trách nhiệm về mất khoản lợi đáng lẽ khách hàng được hưởng về sự chậm trễ hoặc giao nhận sai địa chỉ mà không phải do lỗi của mình.

2. Giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu tại cảng biển

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

a. Cơ sở pháp lý:

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

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

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

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

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

+ Bộ luật hàng hải 1990

+ Luật thương mại 1997

+ Nghị định 25CP, 200CP, 330CP

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

.....

b. Nguyên tắc:

WWW.VINACUS.COM

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a. Nhiệm vụ của cảng

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

Hợp đồng có hai loại:

- + Hợp đồng uỷ thác giao nhận

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

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

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

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

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

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

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

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

WWW.VINACUS.COM

- + Không chịu trách nhiệm về hàng hoá khi hàng đã ra khỏi kho bãi của cảng.
- + Không chịu trách nhiệm về hàng hoá ở bên trong nếu bao kiện, dấu xi vẫn nguyên vẹn
- + Không chịu trách nhiệm về hư hỏng do kỹ mã hiệu hàng hoá sai hoặc không rõ (dẫn đến nhầm lẫn mất mát)

b. Nhiệm vụ của các chủ hàng xuất nhập khẩu

- Ký kết hợp đồng uỷ thác giao nhận với cảng trong trường hợp hàng qua cảng
- Tiến hành giao nhận hàng hoá trong trường hợp hàng hoá không qua cảng hoặc tiến hành giao nhận hàng hoá XNK với cảng trong trường hợp hàng qua cảng.
- Ký kết hợp đồng bốc dỡ, vận chuyển, bảo quản, lưu kho hàng hoá với cảng
- Cung cấp cho cảng những thông tin về hàng hoá và tàu
- Cung cấp các chứng từ cần thiết cho cảng để cảng giao nhận hàng hoá:
 - * Đối với hàng xuất khẩu: gồm các chứng từ:
 - + Lược khai hàng hoá (cargo manifest): lập sau vận đơn cho toàn tàu, do đại lý tàu biển làm được cung cấp 24h trước khi tàu đến vị trí hoa tiêu
 - + Sơ đồ xếp hàng (cargo plan) do thuyền phó phụ trách hàng hóa lập, được cung cấp 8h trước khi bốc hàng xuống tàu.

*** Đối với hàng nhập khẩu:**

- + Lược khai hàng hoá
- + Sơ đồ xếp hàng
- + Chi tiết hầm tàu (hatch list)
- + Vận đơn đường biển trong trường hợp uỷ thác cho cảng nhận hàng

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

- Theo dõi quá trình giao nhận để giải quyết các vấn đề phát sinh
- Lập các chứng từ cần thiết trong quá trình giao nhận để có cơ sở khiếu nại các bên có liên quan
- Thanh toán các chi phí cho cảng.

c. Nhiệm vụ của hải quan

- Tiến hành thủ tục hải quan, thực hiện việc kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan đối với tàu biển và hàng hoá xuất nhập khẩu
- Đảm bảo thực hiện các quy định của Nhà nước về xuất nhập khẩu, về thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu

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

2.3. Trình tự giao nhận hàng hoá XNK tại các cảng biển

a. Đối với hàng xuất khẩu

a.1. Đối với hàng hoá không phải lưu kho bãi tại cảng

Đây là hàng hoá XK do chủ hàng ngoại thương vận chuyển từ các nơi trong nước để xuất khẩu, có thể để tại các kho riêng của mình chứ không qua các kho của cảng. Từ kho riêng, các chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác có thể giao trực tiếp cho tàu. Các bước giao nhận cũng diễn ra như đối với hàng qua cảng.

Đưa hàng đến cảng: do các chủ hàng tiến hành

- Làm các thủ tục xuất khẩu, giao hàng cho tàu

+ Chủ hàng ngoại thương phải đăng ký với cảng về máng, địa điểm, cầu tàu xếp dỡ

+ Làm các thủ tục liên quan đến xuất khẩu như hải quan, kiểm dịch...

+ Tổ chức vận chuyển, xếp hàng lên tàu

+ Liên hệ với thuyền trưởng để lấy sơ đồ xếp hàng

+ Tiến hành xếp hàng lên tàu do công nhân của cảng làm, nhân viên giao nhận phải theo dõi quá trình để giải quyết các vấn đề xảy ra, trong đó phải xếp hàng lên tàu và ghi vào tally sheet (phiếu kiểm kiện)

+ Lập biên lai thuyền phó ghi số lượng, tình trạng hàng hoá xếp lên tàu (là cơ sở để cấp vận đơn).
Biên lai phải sạch

+ Người chuyên chở cấp vận đơn, do chủ hàng lập và đưa thuyền trưởng ký, đóng dấu.

+ Lập bộ chứng từ thanh toán tiền hàng được hợp đồng hoặc L/C quy định

+ Thông báo cho người mua biết việc giao hàng và phải mua bảo hiểm cho hàng hoá (nếu cần).

+ Tính toán thưởng phạt xếp dỡ hàng nhanh chậm (nếu có)

a.2. Đối với hàng phải lưu kho bãi của cảng

Đối với loại hàng này, việc giao hàng gồm hai bước lớn: chủ hàng ngoại thương (hoặc người cung cấp trong nước) giao hàng XK cho cảng, sau đó cảng tiến hành giao hàng cho tàu

* Giao hàng XK cho cảng bao gồm các công việc:

- Chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác ký kết hợp đồng lưu kho bảo quản hàng hoá với cảng

- Trước khi giao hàng cho cảng, phải giao chi cảng các giấy tờ:

+ Danh mục hàng hoá XK (cargo list)

+ Thông báo xếp hàng của hãng tàu cấp (shipping order) nếu cần

+ Chỉ dẫn xếp hàng (shipping note)

WWW.VINACUS.COM

- Giao hàng vào kho, bãi cảng

* Cảng giao hàng cho tàu:

- Trước khi giao hàng cho tàu, chủ hàng phải:

+ Làm các thủ tục liên quan đến XK: hải quan, kiểm dịch, kiểm nghiệm (nếu có....

+ Báo cho cảng ngày giờ dự kiến tàu đến (ETA), chấp nhận NOR

+ Giao cho cảng sơ đồ xếp hàng

- Tổ chức xếp và giao hàng cho tàu:

+ Trước khi xếp, phải tổ chức vận chuyên hàng từ kho ra cảng, lấy lệnh xếp hàng, ấn định số máng xếp hàng, bố trí xe và công nhân và người áp tải nếu cần

+ Tiến hành bốc và giao hàng cho tàu. Việc xếp hàng lên tàu do công nhân cảng làm. Hàng sẽ được giao cho tàu dưới sự giám sát của đại diện hải quan. Trong quá trình giao hàng, nhân viên kiểm đếm của cảng phải ghi số lượng hàng giao vào Tally Report, cuối ngày phải ghi vào Daily Report và khi xếp xong một tàu, ghi vào Final Report. Phía tàu cũng có nhân viên kiểm đếm và ghi kết quả vào Tally Sheet. Việc kiểm đếm cũng có thể thuê nhân viên của công ty kiểm kiện

+ Khi giao nhận xong một lô hoặc toàn tàu, cảng phải lấy biên lai thuyền phó (Mate's Receipt) để trên cơ sở đó lập vận đơn (B/L)

- Lập bộ chứng từ thanh toán: Căn cứ vào hợp đồng mua bán và L/C, nhân viên giao nhận phải lập hoặc lấy các chứng từ cần thiết tập hợp thành bộ chứng từ, xuất trình cho ngân hàng để thanh toán tiền hàng. Nếu thanh toán bằng L/C thì bộ chứng từ thanh toán phải phù hợp một cách máy móc với L/C và phải phù hợp với nhau và phải xuất trình trong thời hạn hiệu lực của L/C.

- Thông báo cho người mua về việc giao hàng và mua bảo hiểm cho hàng hoá (nếu cần)

- Thanh toán các chi phí cần thiết cho cảng như chi phí bốc hàng, vận chuyển, bảo quản, lưu kho....

- Tính toán thưởng phạt xếp dỡ, nếu có

a.3. Đối với hàng XK đóng trong container:

* Nếu gửi hàng nguyên (FCL)

- Chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác điền vào booking note và đưa cho đại diện hãng tàu để xin ký cùng với bản danh mục XK (cargo list)

- Sau khi đăng ký booking note, hãng tàu sẽ cấp lệnh giao vỏ container để chủ hàng mượn

- Chủ hàng lấy container rỗng về địa điểm đóng hàng của mình

- Mời đại diện hải quan, kiểm nghiệm, kiểm dịch, giám định (nếu có) đến kiểm tra và giám sát việc đóng hàng vào container. Sau khi đóng xong, nhân viên hải quan sẽ niêm phong, kẹp chì container

- Chủ hàng vận chuyển và giao container cho tàu tại CY quy định, trước khi hết thời gian quy định (closing time) của từng chuyến tàu (thường là 8 tiếng trước khi tàu bắt đầu xếp hàng) và lấy biên lai nhạ container để chở MR.

- Sau khi container đã xếp lên tàu thì mang MR để đổi lấy vận đơn

WWW.VINACUS.COM

*** Nếu gửi hàng lẻ (LCL):**

- Chủ hàng gửi booking note cho hãng tàu hoặc đại lý của hãng tàu, cung cấp cho họ những thông tin cần thiết về hàng XK. Sau khi booking note được chấp nhận, chủ hàng sẽ thoả thuận với hãng tàu về ngày, giờ, địa điểm giao nhận hàng.
- Chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác mang hàng đến giao cho người chuyên chở hoặc đại lý tại CFS hoặc ICD quy định
- Các chủ hàng mời đại diện hải quan kiểm tra, kiểm hoá, giám sát việc đóng hàng vào container của người chuyên chở hoặc người gom hàng. Sau khi hải quan niêm phong kẹp chì container, chủ hàng hoàn thành nốt thủ tục để bốc container lên tàu và yêu cầu cấp vận đơn.
- Người chuyên chở cấp biên lai nhận hàng hoặc một vận đơn chung chủ
- Người chuyên chở xếp container lên tàu và vận chuyển đến nơi đến

b. Đối với hàng nhập khẩu

b.1. Đối với hàng không phải lưu kho, bãi tại cảng

Trong trường hợp này, chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác đứng ra giao nhận trực tiếp với tàu

- Để có thể tiến hành dỡ hàng, 24 giờ trước khi tàu đến vị trí hoa tiêu, chủ hàng phải trao cho cảng một số chứng từ:

- + Bản lược khai hàng hoá (2 bản)
- + Sơ đồ xếp hàng (2 bản)
- + Chi tiết hầm hàng (2 bản)
- + Hàng quá khổ, quá nặng (nếu có)
- Chủ hàng xuất trình vận đơn gốc cho đại diện của hãng tàu
- Trực tiếp nhận hàng từ tàu và lập các chứng từ cần thiết trong quá trình nhận hàng như:
 - + Biên bản giám định hầm tàu (lập trước khi dỡ hàng) nhằm quy trách nhiệm cho tàu về những tổn thất xảy ra sau này.
 - + Biên bản dỡ hàng (COR) đối với tổn thất rõ rệt
 - + Thư dự kháng (LOR) đối với tổn thất không rõ rệt
 - + Bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC)
 - + Biên bản giám định
 - + Giấy chứng nhận hàng thiếu (do đại lý hàng hải lập)

.....

- Khi dỡ hàng ra khỏi tàu, chủ hàng có thể đưa về kho riêng để mời hải quan kiểm hoá. Nếu hàng không có niêm phong kẹp chì phải mời hải quan áp tải về kho

WWW.VINACUS.COM

- Làm thủ tục hải quan
- Chuyên chở về kho hoặc phân phối hàng hoá

b.2. Đối với hàng phải lưu kho, lưu bãi tại cảng

* Cảng nhận hàng từ tàu:

- Dỡ hàng và nhận hàng từ tàu (do cảng làm)
- Lập các giấy tờ cần thiết trong quá trình giao nhận (nhân viên giao nhận phải cùng lập)
- Đưa hàng về kho bãi cảng

* Cảng giao hàng cho các chủ hàng

- Khi nhận được thông báo hàng đến, chủ hàng phải mang vận đơn gốc, giấy giới thiệu của cơ quan đến hãng tàu để nhận lệnh giao hàng (D/O - delivery order). Hãng tàu hoặc đại lý giữ lại vận đơn gốc và trao 3 bản D/O cho người nhận hàng

- Chủ hàng đóng phí lưu kho, phí xếp dỡ và lấy biên lai

- Chủ hàng mang biên lai nộp phí, 3 bản D/O cùng hoá đơn và phiếu đóng gói đến văn phòng quản lý tàu tại cảng để ký xác nhận D/O và tìm vị trí hàng, tại đây lưu 1 bản D/O

- Chủ hàng mang 2 bản D/O còn lại đến bộ phận kho vận để làm phiếu xuất kho. Bộ phận này giữ 1D/O và làm 2 phiếu xuất kho cho chủ hàng

- Làm thủ tục hải quan qua các bước sau:

+ Xuất trình và nộp các giấy tờ:

- . Tờ khai hàng NK
- . Giấy phép nhập khẩu
- . Bản kê chi tiết
- . Lệnh giao hàng của người vận tải
- . Hợp đồng mua bán ngoại thương
- . Một bản chính và một bản sao vận đơn
- . Giấy chứng nhận xuất xứ
- . Giấy chứng nhận phẩm chất hoặc kiểm dịch nếu có
- . Hoá đơn thương mại

.....

+ Hải quan kiểm tra chứng từ

+ Kiểm tra hàng hoá

+ Tính và thông báo thuế

+ Chủ hàng ký nhận vào giấy thông báo thuế (có thể nộp thuế trong vòng 30 ngày) và xin chứng nhận hoàn thành thủ tục hải quan

- Sau khi hải quan xác nhận “hoàn thành thủ tục hải quan” chủ hàng có thể mang ra khỏi cảng và chở về kho riêng

b.3. Hàng nhập bằng container

* Nếu là hàng nguyên (FCL)

- Khi nhận được thông báo hàng đến (NOA) thì chủ hàng mang vận đơn gốc và giấy giới thiệu của cơ quan đến hãng tàu để lấy D/O

- Chủ hàng mang D/O đến hải quan làm thủ tục và đăng ký kiểm hoá (chủ hàng có thể đề nghị đưa cả container về kho riêng hoặc ICD để kiểm tra hải quan nhưng phải trả vỏ container đúng hạn nếu không sẽ bị phạt)

- Sau khi hoàn thành thủ tục hải quan, chủ hàng phải mang bộ chứng từ nhận hàng cùng D/O đến Văn phòng quản lý tàu tại cảng để xác nhận D/O

- Lấy phiếu xuất kho và nhận hàng

* Nếu là hàng lẻ (LCL):

Chủ hàng mang vận đơn gốc hoặc vận đơn gom hàng đến hãng tàu hoặc đại lý của người gom hàng để lấy D/O, sau đó nhận hàng tại CFR quy định và làm các thủ tục như trên.

IV. Các loại chứng từ có liên quan đến giao nhận, vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển

Giao nhận hàng hoá XNK bằng đường biển đòi hỏi rất nhiều loại chứng từ. Việc phân loại chứng từ có ý nghĩa quan trọng trong quản lý và sử dụng chúng. Để đơn giản và tiện theo dõi, chúng ta có thể phân thành hai loại:

- Chứng từ dùng trong giao hàng xuất khẩu

- Chứng từ dùng trong nhận hàng xuất khẩu

1. Chứng từ sử dụng đối với hàng xuất khẩu

Khi xuất khẩu hàng hoá bằng đường biển, người giao nhận (NGN) được uỷ thác của người gửi hàng lo liệu cho hàng hoá từ khi thông quan cho đến khi hàng được xếp lên tàu. Các chứng từ sử dụng trong quá trình này cụ thể như sau:

- Chứng từ hải quan

- Chứng từ với cảng và tàu

- Chứng từ khác

1.1. Chứng từ hải quan:

- 01 bản chính văn bản cho phép xuất khẩu của bộ thương mại hoặc bộ quản lý chuyên ngành (đối với hàng xuất khẩu có điều kiện) để đối chiếu với bản sao phải nộp.

WWW.VINACUS.COM

- 02 bản chính tờ khai hải quan hàng xuất khẩu
- 01 bản sao hợp đồng mua bán ngoại thương hoặc giấy tờ có giá trị tương đương như hợp đồng
- 01 bản giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh và giấy chứng nhận đăng ký mã số doanh nghiệp (chỉ nộp một lần khi đăng ký làm thủ tục cho lô hàng đầu tiên tại mỗi điểm làm thủ tục hải quan).
- 02 bản chính bản kê chi tiết hàng hoá (đối với hàng không đồng nhất)

a. Tờ khai hải quan

Tờ khai hải quan là một văn bản do chủ hàng, chủ phương tiện khai báo xuất trình cho cơ quan hải quan trước khi hàng hoặc phương tiện xuất hoặc nhập qua lãnh thổ quốc gia.

Thông lệ quốc tế cũng như pháp luật Việt nam quy định việc khai báo hải quan là việc làm bắt buộc đối với phương tiện xuất hoặc nhập qua cửa khẩu quốc gia. Mọi hành vi vi phạm như không khai báo hoặc khai báo không trung thực đều bị cơ quan hải quan xử lý theo luật pháp hiện hành.

b. Hợp đồng mua bán ngoại thương

Hợp đồng mua bán ngoại thương là sự thoả thuận giữa những đương sự có trụ sở kinh doanh ở các nước khác nhau, theo đó bên xuất khẩu có nghĩa vụ chuyển vào quyền sở hữu của bên nhập khẩu một tài sản nhất định gọi là hàng hoá. Bên nhập khẩu có nghĩa vụ nhận hàng và trả tiền hàng.

c. Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh và giấy chứng nhận đăng ký mã số doanh nghiệp

Trước đây doanh nghiệp XNK phải nộp giấy phép kinh doanh XNK loại 7 chữ số do Bộ Thương mại cấp. Hiện giờ tất cả các doanh nghiệp hội đủ một số điều kiện (về pháp lý, về vốn....) là có quyền xuất nhập khẩu trực tiếp.

d. Bản kê chi tiết hàng hoá (cargo list)

Bản kê chi tiết hàng hoá là chứng từ về chi tiết hàng hoá trong kiện hàng. Nó tạo điều kiện thuận tiện cho việc kiểm tra hàng hoá. Ngoài ra nó có tác dụng bổ sung cho hoá đơn khi lô hàng bao gồm nhiều loại hàng có tên gọi khác nhau và phẩm cấp khác nhau.

1.2. Chứng từ với cảng và tàu

Được sự uỷ thác của chủ hàng. NGN liên hệ với cảng và tàu để lo liệu cho hàng hóa được xếp lên tàu. Các chứng từ được sử dụng trong giai đoạn này gồm:

- Chỉ thị xếp hàng (shipping note)
- Biên lai thuyền phó (Mate's receipt)
- Vận đơn đường biển (Ocean Bill of Lading)
- Bản lược khai hàng hoá (Cargo Manifest)
- Phiếu kiểm đếm (Dock sheet & Tally sheet)
- Sơ đồ xếp hàng (Ship's stowage plan)

a. Chỉ thị xếp hàng:

Đây là chỉ thị của người gửi hàng cho công ty vận tải và cơ quan quản lý cảng, công ty xếp dỡ, cung cấp những chi tiết đầy đủ về hàng hoá được gửi đến cảng để xếp lên tàu và những chỉ dẫn cần thiết,

b. Biên lai thuyền phó

Biên lai thuyền phó là chứng từ do thuyền phó phụ trách về gửi hàng cấp cho người gửi hàng hay chủ hàng xác nhận tàu đã nhận xong hàng. Việc cấp biên lai thuyền phó là một sự thừa nhận rằng hàng đã được xếp xuống tàu, đã được xử lý một cách thích hợp và cẩn thận. Do đó trong quá trình nhận hàng người vận tải nếu thấy tình trạng bao bì không chắc chắn thì phải ghi chú vào biên lai thuyền phó.

Dựa trên cơ sở biên lai thuyền phó, thuyền trưởng sẽ ký phát vận đơn đường biển là tàu đã nhận hàng để chuyên chở

c. Vận đơn đường biển

Vận đơn đường biển là một chứng từ vận tải hàng hoá bằng đường biển do người chuyên chở hoặc đại diện của họ cấp cho người gửi hàng sau khi đã xếp hàng lên tàu hoặc sau khi đã nhận hàng để xếp.

Vận đơn đường biển là một chứng từ vận tải rất quan trọng, cơ bản về hoạt động nghiệp vụ giữa người gửi hàng với người vận tải, giữa người gửi hàng với người nhận hàng. Nó có tác dụng như là một bằng chứng về giao dịch hàng hoá, là bằng chứng có hợp đồng chuyên chở

d. Bản khai lược hàng hoá

Đây là bản lược kê các loại hàng xếp trên tàu để vận chuyển đến các cảng khác nhau do đại lý tại cảng xếp hàng căn cứ vào vận đơn lập nên

Bản lược khai phải chuẩn bị xong ngày sau khi xếp hàng, cũng có thể lập khi đang chuẩn bị ký vận đơn, dù sao cũng phải lập xong và ký trước khi làm thủ tục cho tàu rời cảng.

Bản lược khai cung cấp số liệu thông kê về xuất khẩu cũng như nhập khẩu và là cơ sở để công ty vận tải (tàu) dùng để đối chiếu lúc dỡ hàng

e. Phiếu kiểm đếm

Dock sheet là một loại phiếu kiểm đếm tại cầu tàu trên đó ghi số lượng hàng hoá đã được giao nhận tại cầu

Tally sheet là phiếu kiểm đếm hàng hoá đã xếp lên tàu do nhân viên kiểm đếm chịu trách nhiệm ghi chép

Công việc kiểm đếm tại tàu tùy theo quy định của từng cảng còn có một số chứng từ khác như phiếu ghi số lượng hàng, báo cáo hàng ngày....

Phiếu kiểm đếm là một chứng từ gốc về số lượng hàng hoá được xếp lên tàu. Do đó bản sao của phiếu kiểm đếm phải giao cho thuyền phó phụ trách về hàng hoá một bản để lưu giữ, nó còn cần thiết cho những khiếu nại tổn thất về hàng hoá sau này.

f. Sơ đồ xếp hàng

Đây chính là bản vẽ vị trí sắp xếp hàng trên tàu. Nó có thể dùng các màu khác nhau đánh dấu hàng của từng cảng khác nhau để dễ theo dõi, kiểm tra khi dỡ hàng lên xuống các cảng.

Khi nhận được bản đăng ký hàng chuyên chở do chủ hàng gửi tới, thuyền trưởng cùng nhân viên điều độ sẽ lập sơ đồ xếp hàng mục đích nhằm sử dụng một cách hợp lý các khoang, hầm chứa hàng trên tàu cân bằng trong quá trình vận chuyển.

WWW.VINACUS.COM

1.3. Chứng từ khác

Ngoài các chứng từ xuất trình hải quan và giao dịch với cảng, tàu, NGN được sự uỷ thác của chủ hàng lập hoặc giúp chủ hàng lập những chứng từ về hàng hoá, chứng từ về bảo hiểm, chứng từ về thanh toán... Trong đó có thể đề cập đến một số chứng từ chủ yếu sau:

- Giấy chứng nhận xuất xứ (Certificate of origin)
- Hoá đơn thương mại (Commercial invoice)
- Phiếu đóng gói (Packing list)
- Giấy chứng nhận số lượng/trọng lượng (Certificate of quantity/weight)
- Chứng từ bảo hiểm

a. Giấy chứng nhận xuất xứ

Giấy chứng nhận xuất xứ là một chứng từ ghi nơi sản xuất hàng do người xuất khẩu kê khai, ký và được người của cơ quan có thẩm quyền của nước người xuất khẩu xác nhận.

Chứng từ này cần thiết cho cơ quan hải quan để tùy theo chính sách của Nhà nước vận dụng các chế độ ưu đãi khi tính thuế. Nó cũng cần thiết cho việc theo dõi thực hiện chế độ hạn ngạch. Đồng thời trong chừng mực nhất định, nó nói lên phẩm chất của hàng hoá bởi vì đặc điểm địa phương và điều kiện sản xuất có ảnh hưởng tới chất lượng hàng hoá.

b. Hoá đơn thương mại

Sau khi giao hàng xuất khẩu, người xuất khẩu phải chuẩn bị một hoá đơn thương mại. Đó là yêu cầu của người bán đòi hỏi người mua phải trả số tiền hàng đã được ghi trên hoá đơn.

c. Phiếu đóng gói

Phiếu đóng gói là bảng kê khai tất cả các hàng hoá đựng trong một kiện hàng. Phiếu đóng gói được sử dụng để mô tả cách đóng gói hàng hoá ví dụ như kiện hàng được chia ra làm bao nhiêu gói, loại bao gói được sử dụng, trọng lượng của bao gói, kích cỡ bao gói, các dấu hiệu có thể có trên bao gói... Phiếu đóng gói được đặt trong bao bì sao cho người mua có thể dễ dàng tìm thấy, cũng có khi để trong một túi gắn bên ngoài bao bì.

d. Giấy chứng nhận số lượng/trọng lượng

Đây là một chứng thư mà người xuất khẩu lập ra, cấp cho người nhập khẩu nhằm xác định số trọng lượng hàng hoá đã giao

Tuy nhiên để đảm bảo tính trung lập trong giao hàng, người nhập khẩu có thể yêu cầu người xuất khẩu cấp giấy chứng nhận số/trọng lượng do người thứ ba thiết lập như Công ty giám định, Hải quan hay người sản xuất.

e. Chứng từ bảo hiểm

NGN theo yêu cầu của người xuất khẩu có thể mua bảo hiểm cho hàng hoá. Chứng từ bảo hiểm là những chứng từ do cơ quan bảo hiểm cấp cho các đơn vị xuất nhập khẩu để xác nhận về việc hàng hoá đã được bảo hiểm và là bằng chứng của hợp đồng bảo hiểm

Chứng từ bảo hiểm thường được dùng là đơn bảo hiểm (Insurance Policy) hoặc giấy chứng nhận bảo hiểm (Insurance Certificate)

WWW.VINACUS.COM

2. Chứng từ phát sinh trong giao nhận hàng nhập khẩu

Khi nhận hàng nhập khẩu, NGN phải tiến hành kiểm tra, phát hiện thiếu hụt, mất mát, tổn thất để kịp thời giúp đỡ người nhập khẩu khiếu nại đòi bồi thường.

Một số chứng từ có thể làm cơ sở pháp lý ban đầu để khiếu nại đòi bồi thường, đó là:

- Biên bản kết toán nhận hàng với tàu
- Biên bản kê khai hàng thừa thiếu
- Biên bản hàng hư hỏng đổ vỡ
- Biên bản giám định phẩm chất
- Biên bản giám định số trọng lượng
- Biên bản giám định của công ty bảo hiểm
- Thư khiếu nại
- Thư dự kháng

.....

a. Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (Report on receipt of cargo- ROROC)

Đây là biên bản được lập giữa cảng với tàu sau khi đã dỡ xong lô hàng hoặc toàn bộ số hàng trên tàu để xác nhận số hàng thực tế đã giao nhận tại cảng dỡ hàng qui định.

Văn bản này có tính chất đối tịch chứng minh sự thừa thiếu giữa số lượng hàng thực nhận tại cảng đến và số hàng ghi trên bản lược khai của tàu. Vì vậy đây là căn cứ để người nhận hàng tại cảng đến khiếu nại người chuyên chở hay công ty bảo hiểm (nếu hàng hoá đã được mua bảo hiểm). Đồng thời đây cũng là căn cứ để cảng tiến hành giao nhận hàng nhập khẩu với nhà nhập khẩu và cũng là bằng chứng về việc cảng đã hoàn thành việc giao hàng cho người nhập khẩu theo đúng số lượng mà mình thực tế đã nhận với người chuyên chở.

b. Biên bản kê khai hàng thừa thiếu (Certificate of shortlanded cargo- CSC)

Khi giao nhận hàng với tàu, nếu số lượng hàng hoá trên ROROC chênh lệch so với trên lược khai hàng hoá thì người nhận hàng phải yêu cầu lập biên bản hàng thừa thiếu. Như vậy biên bản hàng thừa thiếu là một biên bản được lập ra trên cơ sở biên bản kết toán nhận hàng với tàu và lược khai.

c. Biên bản hàng hư hỏng đổ vỡ (Cargo outum report- COR)

Trong quá trình dỡ hàng ra khỏi tàu tại cảng đích, nếu phát hiện thấy hàng hoá bị hư hỏng đổ vỡ thì đại diện của cảng (công ty giao nhận, kho hàng). và tàu phải cùng nhau lập một biên bản về tình trạng đổ vỡ của hàng hoá. Biên bản này gọi là biên bản xác nhận hàng hư hỏng đổ vỡ do tàu gây nên.

d. Biên bản giám định phẩm chất (Survey report of quality)

Đây là văn bản xác nhận phẩm chất thực tế của hàng hoá tại nước người nhập khẩu (tại cảng đến) do một cơ quan giám định chuyên nghiệp cấp. Biên bản này được lập theo qui định trong hợp đồng hoặc khi có nghi ngờ hàng kém phẩm chất.

e. Biên bản giám định số lượng/ trọng lượng

WWW.VINACUS.COM

Đây là chứng từ xác nhận số lượng, trọng lượng thực tế của lô hàng được dỡ khỏi phương tiện vận tải (tàu) ở nước người nhập khẩu. Thông thường biên bản giám định số lượng, trọng lượng do công ty giám định cấp sau khi làm giám định.

f. Biên bản giám định của công ty bảo hiểm.

Biên bản giám định của công ty bảo hiểm là văn bản xác nhận tổn thất thực tế của lô hàng đã được bảo hiểm do công ty bảo hiểm cấp để làm căn cứ cho việc bồi thường tổn thất.

g. Thư khiếu nại

Đây là văn bản đơn phương của người khiếu nại đòi người bị khiếu nại thỏa mãn yêu sách của mình do người bị khiếu nại đã vi phạm nghĩa vụ hợp đồng (hoặc khi hợp đồng cho phép có quyền khiếu nại).

h. Thư dự kháng (Letter of reservation)

Khi nhận hàng tại cảng đích, nếu người nhận hàng thấy có nghi ngờ gì về tình trạng tổn thất của hàng hoá thì phải lập thư dự kháng để bảo lưu quyền khiếu nại đòi bồi thường các tổn thất về hàng hoá của mình. Như vậy thư dự kháng thực chất là một thông báo về tình trạng tổn thất của hàng hoá chưa rõ rệt do người nhận hàng lập gửi cho người chuyên chở hoặc đại lý của người chuyên chở. Sau khi làm thư dự kháng để kịp thời bảo lưu quyền khiếu nại của mình, người nhận hàng phải tiến hành giám định tổn thất của hàng hoá và lập biên bản giám định tổn thất hoặc biên bản hàng đổ vỡ hư hỏng để làm cơ sở tính toán tiền đòi bồi thường.

Tóm lại, Giao nhận vận tải hàng hoá xuất nhập khẩu chuyên chở bằng đường biển là nghiệp vụ phức tạp trong buôn bán quốc tế. Hợp đồng xuất nhập khẩu chỉ có thể thực hiện được khi hoạt động giao nhận vận tải được thực hiện. Hợp đồng xuất nhập khẩu là hợp đồng thay đổi quyền sở hữu song quyền sở hữu di chuyển như thế nào phải cần đến giao nhận và vận tải. Giao nhận và vận tải đóng vai trò hết sức quan trọng trong buôn bán quốc tế