JTST - JOURNAL OF TRANSPORTATION SCIENCE & TECHNOLOGY

MANUSCRIPT ID: JIST-2022-0040

NHỮNG TRANH CHẤP LIÊN QUAN ĐẾN VẬN TẢI ĐƠN VÀ ĐỀ XUẤT HƯỚNG KHẮC PHỤC ĐỐI VỚI CÁC CÔNG TY VẬN TẢI BIỂN

Manuscript ID	JIST-2022-0040
Full title	Những Tranh Chấp Liên Quan Đến Vận Tải Đơn Và Đề Xuất Hướng Khắc Phục Đối Với Các Công Ty Vận Tải Biển
Summary	Vận tải đơn (Bill of Lading) là một trong những chứng từ rất quan trọng đối với kinh doanh khai thác tàu vận chuyển hàng hóa theo chuyến. Với tàu định tuyến (Liner), các tranh chấp này thường ít xảy ra và có liên quan đến vận tải đơn vì đặc thù riêng biệt của hình thức khai thác tàu định tuyến. Tuy nhiên, trong khai thác tàu vận tải hàng theo chuyến (Voyage), có khá nhiều tranh chấp thường phát sinh sau mỗi chuyến đi liên quan đến Vận đơn đường biển giữa người thuê tàu, chủ hàng, người gửi hàng, người nhận hàng với người vận tải (chủ tàu). Bài báo nêu vấn đề chung và cơ sở lý luận về Vận tải đơn; Nêu và phân tích một số tranh chấp thường gặp; Phân định trách nhiệm giữa các bên liên quan trong tranh chấp. Trên cơ sở các điều kiện pháp lý, công ước quốc tế, bài báo đề xuất hướng khắc phục những tranh chấp liên quan đến vận tải đơn, đặc biệt đối với các công ty vận tải biển (chủ tàu).
Research Area	Kinh tế vận tải
Research Topic	Kinh tế vận tải
Keywords	Vận đơn; tranh chấp; tàu chuyến
Authors	Đặng Công Xưởng, Email: xuongdc@vimaru.edu.vn , Insitution: Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Department: .
Corresponding author	Đặng Công Xưởng, Email: xuongdc@vimaru.edu.vn , Insitution: Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Department: .
Funding	N/A

NHỮNG TRANH CHẤP LIÊN QUAN ĐẾN VẬN TẢI ĐƠN VÀ ĐỀ XUẤT HƯỚNG KHẮC PHỤC ĐỐI VỚI CÁC CÔNG TY VẬN TẢI BIỂN

DISPUTES OVER BILL OF LADING AND RECOMMENDATIONS TO THE SHIPPING COMPANIES

Đặng Công Xưởng
Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Tóm tắt: *Vận tải đơn (Bill of Lading) là một trong những chứng từ rất quan trọng đối với kinh doanh khai thác tàu vận chuyển hàng hóa theo chuyến. Với tàu định tuyến (Liner), các tranh chấp này thường ít xảy ra và có liên quan đến vận tải đơn vì đặc thù riêng biệt của hình thức khai thác tàu định tuyến. Tuy nhiên, trong khai thác tàu vận tải hàng theo chuyến (Voyage), có khá nhiều tranh chấp thường phát sinh sau mỗi chuyến đi liên quan đến Vận đơn đường biển giữa người thuê tàu, chủ hàng, người gửi hàng, người nhận hàng với người vận tải (chủ tàu). Bài báo nêu vấn đề chung và cơ sở lý luận về Vận tải đơn; Nêu và phân tích một số tranh chấp thường gặp; Phân định trách nhiệm giữa các bên liên quan trong tranh chấp. Trên cơ sở các điều kiện pháp lý, công ước quốc tế, bài báo đề xuất hướng khắc phục những tranh chấp liên quan đến vận tải đơn, đặc biệt đối với các công ty vận tải biển (chủ tàu).*

Từ khóa*: Vận đơn, tranh chấp, tàu chuyến.*

Mã phân loại: *12*

Abstract: *Bill of Lading is one of the most important documents in the business of shipping operations. In the Liner, only a few disputes occur related to the bill of lading because of the particular characteristics of this type of operation. However, in the Voyage charter, many disputes often arise regarding the bill of lading between the charterer, the shipper, the consignee, and the carrier /ship's owner. The article mentions the general issue of the Bill of Lading; Analyzes some common disputes and identifies the responsibilities between the stakeholders. Based on legal conditions, the article proposes directions to overcome disputes over the Bill of Lading, especially for shipping companies/ship's owners.*

Keywords*: Bill of lading; disputes, voyage.*

Classification code: *12*

1. Một số vấn đề chung về vận tải đơn đường biển và trách nhiệm của người vận chuyển.

1.1. Vận tải đơn đường biển

Vận tải đơn đường biển (bill of lading – B/L) là một chứng từ quan trọng do người vận chuyển (*Carrier*) hoặc đại diện của họ lập ra và cấp cho người gửi hàng (*Shipper*) sau khi hàng hóa đã xếp lên tàu hoặc sau khi Người vận tải hoặc đại diện của họ đã nhận hàng để vận chuyển [2].

Vận tải đơn đường biển có ba chức năng chủ yếu:

- Là biên lai xác nhận của của người vận chuyển đã nhận hàng để chuyên chở;

- Là bằng chứng về việc thực hiện những điều khoản của một hợp đồng vận chuyển đường biển đã ký giữa hai bên;

- Là chứng từ sở hữu hàng hóa đối với chủ hàng/người nhận hàng/người mua hàng. Nó làm căn cứ về việc hàng hóa sẽ giao cho ai ở cảng dỡ, do đó chức năng này cho phép chủ hàng có thể mua bán hàng bằng cách chuyển nhượng B/L hoặc được cầm cố B/L để vay tiền. Chức năng này chỉ có giá trị đối với bản B/L gốc (*Original*), còn các bản B/L Copy không có giá trị đó.

Nội dung chủ yếu trên vận tải đơn, gồm hai mặt, có các thông tin cơ bản như sau [2]:

Mặt trước (Page 1)

- Tiêu đề của vận đơn: Bill of Lading, hoặc không cần ghi tiêu đề;

- Tên người chuyên chở: Tên công ty hay hãng vận tải (*Shipping Company, Carrier*) ;

- Tên địa chỉ của người giao hàng (*Shipper*) thường là bên bán, gửi hàng;
- Người nhận hàng (*Consignee*): Nếu là vận tải đơn đích danh, ghi tên và địa chỉ của người nhận hàng, nếu là vận tải đơn vô danh thì sẽ ghi *to order, to order of...*;
- Bên được thông báo (*Notify Party*): Tên, địa chỉ của người nhận hoặc ngân hàng mở L/C, thông báo về thông tin liên quan đến hàng hóa, hành trình của tàu[2].
- Nơi nhận hàng (*Place of Receive*);
- Cảng bốc hàng lên tàu (*Port of Loading*);
- Cảng dỡ hàng (*Port of Discharge*);
- Nơi giao hàng (*Place of Delivery*);
- Tên tàu và số hiệu tàu (*Vessel and Voyage No.*);
- Số lượng B/L bản chính được phát hành (*Number of Original*);
- Mã ký hiệu hàng hóa và số lượng (*Marks and Numbers*);
- Số lượng và loại kiện hàng (*Number and kind of Packages*);
- Mô tả hàng hóa (*Discription of Goods*);
- Trọng lượng tổng (*Gross Weight*). Trọng lượng bao gồm cả bì;
- Trọng lượng tịnh (*Net Weight*);
- Ngày và nơi ký phát vận đơn.

Mặt sau (Page 2)

Mặt sau của vận tải đơn thường là những điều khoản và điều kiện vận chuyển do người vận chuyển/chủ tàu quy định, đây là cơ sở để giải quyết tranh chấp phát sinh khi có xung đột các quyền lợi giữa các bên. Vì vậy, B/L mặc dù không phải là hợp đồng vận chuyển nhưng nó là bằng chứng và có thể được coi là hợp đồng vận chuyển theo chứng từ [2]. Mặc dù là các điều khoản do các hãng tàu tự quy định, nhưng thường nội dung phù hợp với quy định của các công ước, tập quán quốc tế vận chuyển hàng hoá bằng đường biển [2].

1.2. Lập và phát hành vận tải đơn đường biển.

Sau khi hàng hóa (vận chuyển bằng đường biển) được giao cho người vận tải, hãng tàu sẽ lập 05 bản B/L gốc, chúng đều có giá trị như nhau và được phân chia như sau:

- Công ty vận tải (hãng tàu) giữ 01 bản;
- Thuyền trưởng giữ 01 bản;
- Tuy nhiên trên các B/L người ta chỉ ghi chú có 03 B/L gốc được phát hành vì 03 bản này giao cho chủ hàng, và cuối cùng được phân chia:

+ 01 bản (Duplicate – bản thứ hai) được gửi cho người nhận hàng ở nơi đến (người Nhập khẩu);

+ 01 bản (Original – bản thứ nhất) gửi cùng bộ chứng từ đến ngân hàng để được thanh toán;

+ 01 bản (Triplicate – bản thứ ba) lưu lại doanh nghiệp xuất khẩu.

Tùy theo yêu cầu của người mua mà bộ B/L được gửi theo đường D.H.L tới nơi người nhận hàng [2].

Ngoài ra tùy theo tính chất của từng thương vụ mà người ta còn cần đến một số bản phụ (bản sao), những bản này không có chữ ký của người vận tải và không có giá trị nhận hàng mà chỉ mang tính chất thông báo cho người mua về việc người bán đã giao hàng cho người vận tải. Để phân biệt với các bản gốc, trên các bản phụ có đóng dấu COPY NON-NEGOTIABLE hoặc COPY [2].

1.3. Trách nhiệm của người vận chuyển

Trách nhiệm bồi thường vật chất của người vận chuyển về mất mát, hư hỏng, thiệt hại của hàng hóa trong quá trình vận chuyển (*basic of liability*) và thời hạn trách nhiệm (*period of responsebility*), số tiền tối đa mà người vận chuyển phải có trách nhiệm bồi thường đối với tổn thất hàng hóa vận chuyển được thể hiện trên B/L, gọi là giới hạn trách nhiệm (*limit of liability*)... được quy định cụ thể ở các Công ước quốc tế và Bộ luật Hàng hải Việt Nam như sau [4]:

1.3.1. Cơ sở trách nhiệm

Theo Công ước Brussels 1924 (*Hague Rules*) và Nghị định thư Visby 1968 (*Hague - Visby rules*): "Người vận chuyển phải chịu trách nhiệm: Cung cấp 01 con tàu đảm bảo đủ khả năng đi biển; nhận hàng và xếp lên

tàu, chăm sóc, bảo quản, vận chuyển, giao hàng đủ; cấp vận tải đơn đường biển" [4];

Theo quy tắc Humburg 1978 (*Humburg rules*): Khi xảy ra mất mát, hư hỏng hàng hoá hoặc quá trình giao hàng xảy ra chậm trễ có thể suy đoán rằng người vận chuyển có lỗi. Vậy người vận chuyển phải chứng minh không mắc lỗi hoặc đã cố gắng áp dụng các biện pháp cần thiết, hợp lý để ngăn ngừa sự cố. Trách nhiệm của người vận chuyển hàng hóa theo quy tắc này tăng lên rất nhiều so với hai quy tắc kể trên, bỏ qua khái niệm lỗi hàng vận [4].

1.3.2. Thời hạn trách nhiệm

Theo Hague Rules và Hague - Visby Rules: Người chuyên vận chuyển chỉ chịu trách nhiệm bồi thường về hàng hóa kể từ khi hàng được xếp lên tàu tại cảng đi cho đến khi hàng hóa được dỡ khỏi tàu tại cảng đến (discharing port) [4];

Theo Hamburg Rules: Người vận chuyển phải chịu trách nhiệm bồi thường về hàng hoá kể từ khi mình đã nhận hàng để vận chuyển tại cảng xếp (loadport) cho đến khi đã giao hàng *(deliver*) tại cảng dỡ hàng [4].

1.3.3. Giới hạn trách nhiệm

Theo Hague Rules1924: Chỉ bồi thường không quá 100 GBP (Bảng Anh) cho mỗi kiện hoặc đơn vị hàng hóa [4];

Theo Hague – Visby Rules 1968*:* Bồi thường không quá 10.000 Frăng vàng cho mỗi kiện hoặc đơn vị; hàng hóa hoặc không quá 30 Fr vàng cho mỗi 1 kg trọng lượng hàng hóa (cả bì) [4];

- Trong hai cách trên tuỳ cách lựa chọn có giá trị cao hơn [4].

Theo Nghị định thư SDR 1979 và Quy tắc của UNCTAD/ICC: Bồi thường không quá 666,66 SDR (Special Draw Right) cho mỗi kiện hoặc đơn vị hàng; hoặc không quá 2,0 SDR cho mỗi 1 kg trọng lượng hàng hóa cả bì; trong hai cách tính này tuỳ cách lựa chọn nào có giá trị cao hơn. Đối với hàng bị chậm giao: Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường bằng 2,5 lần số tiền cước của lượng hàng chậm giao, nhưng không quá giá trị tổng số tiền cước của hợp đồng thuê vận chuyển [4];

Theo quy tắc Hamburg 1978: Đối với hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng: Bồi thường không quá 835 SDR cho mỗi kiện hoặc đơn vị hàng hóa; hoặc bồi thường không quá 2,5 SDR cho mỗi kg hàng hóa cả bì. Tuỳ cách chọn nào có giá trị cao nhất [4]. Đối với hàng bị chậm giao: Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường bằng 2,5 lần giá trị tiền cước của lượng hàng chậm giao, nhưng không quá giá trị tổng số tiền cước của hợp đồng thuê vận chuyển;

Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, những cơ sở trách nhiệm, thời hạn và giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển hàng hóa cũng tuân theo các công ước và các quy tắc quốc tế ở trên. Đồng thời có thêm một số điều chỉnh nhỏ, cụ thể như sau [5]:

Đối với hàng hóa có khai báo giá trị hàng trên B/L: Nếu hàng bị mất, thiếu hụt về số lượng hoặc trọng lượng: Người vận chuyển sẽ bồi thường theo giá trị khai báo [5]. Nếu hàng bị giảm mức độ giá trị thương mại (hư hỏng): Người vận chuyển bồi thường phần chênh lệch giữa giá khai báo và giá trị còn lại của hàng hóa. Giá trị còn lại của hàng hóa được xác định tại nơi dỡ hàng theo giá thị trường hoặc theo giá của Sở Giao dịch Hàng hoá Việt Nam. Nếu không xác định được giá trị trên thị trường thì lấy giá trị của loại hàng cùng chủng loại hoặc xác định theo giá trị định đoạt tại cảng xếp (loadport) cộng với số tiền cước vận chuyển [5];

Đối với hàng khai gian: Người vận chuyển sẽ không bồi thường trong mọi trường hợp bị tổn thất [5].

2. Những tranh chấp thường gặp về vận tải đơn và đề xuất hướng khắc phục đối với các công ty vận tải biển

2.1. Về việc có hai bộ vận tải đơn.

Bình thường, một phiếu hàng sau khi xếp xuống tàu chỉ ký phát một vận đơn gốc. Tuy nhiên trong thực tiễn có thể xuất hiện trường hợp sau:

- Phía tàu kiên quyết chỉ ký phát vận đơn khi hàng đã xếp, không chấp nhận thư bảo lãnh đổi vận đơn sạch hoặc người thuê tàu hoay đại lý, đôi khi cả đại lý tàu biển không dùng vận đơn tàu đã ký phát mà sử dụng một

bộ vận đơn gốc khác để đi kết hối với ngân hàng [6];

- Đôi khi vận đơn gốc vì một nguyên nhân nào đó, chưa kịp giao cho người nhận hàng gây ảnh hưởng đến thời gian nhận hàng. Người ký phát vận đơn, thương lượng với đại lý tại cảng bốc hàng và ký phát một bộ vận đơn gốc nữa không thông qua ngân hàng, gửi trực tiếp bộ vận đơn đó đến đại lý của cảng dỡ hàng [6]. Đại lý cảng dùng vận đơn này để nhận hàng từ tàu. Cho đến khi người nhận hàng nhận được bộ chứng từ gốc từ ngân hàng, đem bộ chứng từ gốc từ ngân hàng để nhận lại hàng hóa từ đại lý cảng đích [2].

Hướng khắc phục: Chủ tàu/người vận chuyển yêu cầu thuyền trưởng/người ủy thác của mình là đại lý tàu tại cảng chỉ phát hành 01 bộ vận tải đơn gốc và chịu trách nhiệm về việc lập, phát hành bộ vận đơn đó.

2.2. Về ghi chú trong vận tải đơn

Sau khi hàng hóa được xếp lên tàu tại cảng xếp (loadport), dựa vào số liệu của biên lai thuyền phó (Mate's receipt), thuyền trưởng ký và cấp vận tải đơn (Bill of lading – B/L) cho người gửi hàng (Shipper) [6]. Nếu bên ngoài của các lô hàng hóa còn nguyên vẹn, không có dấu hiệu bị hư hỏng, bục rách, khiếm khuyết… thuyền trưởng sẽ không có ghi chú gì trên B/L, được gọi là vận đơn hoàn hảo (*clean B/L*) [6].

Ngược lại, nếu bên ngoài các lô, đơn vị hàng hóa có tỳ vết như: bị han gỉ, bị mất hay bung kẹp chì, bẹp góc (*a number of drum rusty seals mising dented)*; hoặc một số bao hàng bị rách, hàng bên trong rơi ra ngoài (*A number of bags torn with contents spiled out)…* [6]. Những trường hợp như vậy, thuyền trưởng ghi chú trên B/L, vận đơn sẽ thuộc loại không hoàn hảo (*unclean B/L*) và những loại vận đơn này sẽ khó khăn trong việc chấp nhận thanh toán của ngân hàng [6].

Vì vậy, những tranh chấp về ghi chú rõ ràng trên vận đơn thường xảy ra giữa người gửi hàng và người nhận hàng. Nếu thuyền trưởng bỏ qua không ghi chú, khi giao hàng tại cảng đích, toàn bộ hư hại của hàng hóa sẽ thuộc trách nhiệm của người vận chuyển [6].

Hướng khắc phục: Nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho người thuê tàu, duy trì mối liên hệ với khách hàng vận chuyển, các công ty vận tải biển có thể yêu cầu thuyền trưởng không ghi chú trên B/L những tỳ khuyết nhỏ bên ngoài hàng hóa nhưng bắt buộc phải có cam kết ký nhận của người thuê tàu, người gửi hàng về tình trạng thực tế bên ngoài của hàng hóa làm minh chứng cho việc giao hàng tại cảng dỡ như tình trạng tại cảng xếp hàng.

2.3. Về nhầm lẫn người nhận hàng tại cảng dỡ

Vì lý do khế ước về thanh toán hàng hóa mua bán ngoại thương, ngân hàng hoặc một tổ chức tín dụng bất kỳ có thể là chủ lô hàng hóa được vận chuyển trên tàu như hợp đồng đã ký. Như vậy, khi lập và ký phát vận tải đơn, theo yêu cầu của người gửi hàng (shiper/người bán), trên vận tải đơn phải ghi rõ: Người nhận hàng (consignee) là ngân hàng hoặc tổ chức tín dụng. Còn công ty mua hàng có tên trong hợp đồng mua bán ngoại thương chỉ được ghi ở ô người thông báo (*Notify*). Khi tàu đến cảng dỡ hàng (discharging port), theo đúng nguyên tắc, người nhận hàng là ngân hàng, công ty mua hàng trong hợp đồng mua bán không phải là người nhận hàng hợp pháp [6].

Nhưng trên thực tế, có một vài trường hợp nhầm lẫn về nghiệp vụ của đại lý tàu biển tại cảng dỡ hàng. Nếu người mua hàng muốn nhận lô hàng trên tàu thì đại lý tàu phải yêu cầu người nhận hàng đó xuất trình giấy đồng ý cho phép giải phóng hàng của ngân hàng (có thể đồng ý giải phóng hàng và ký, đóng dấu vào mặt sau của B/L) [6].

Hơn thế đã xảy ra một vài trường hợp đại lý đã phát lệnh giao hàng mà không có giấy giải phóng hàng của ngân hàng và trách nhiệm cuối cùng vẫn thuộc người vận chuyển phải bồi thường [6].

Hướng khắc phục: Người vận chuyển/chủ tàu phải thông báo cụ thể cho đại lý tàu và thuyền trưởng những lưu ý trong việc lập, phát hành lệnh giao hàng (*Delivery Order*- D/O) với những lô hàng như trên cho người nhận hàng.

2.4. Về thanh toán tiền cước vận chuyển và cầm giữ hàng

Khi ký kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa, hai bên thỏa thuận về điều khoản thanh toán tiền cước vận chuyển theo một trong ba cách sau. Sau đó được ghi rõ (đóng dấu) ở mặt trước của vận tải đơn:

- Cước phí trả trước (*Freight prepaid*): Người thuê tàu phải thanh toán toàn bộ tiền cước cho người vận chuyển sau khi xếp xong hàng tại cảng xếp hoặc trong thời hạn nào đó sau khi ký vận đơn *(Ví dụ: Freight to be paid in five days after signing B/L, discoutlessand not returnable, ship and/or cargo lost or not lost* [6]*;*

- Cước phí trả sau (Freight to collect): Người thuê tàu phải thanh toán tiền cước vận chuyển sau khi tàu đã đến cảng dỡ hàng. Có ba trường hợp trả sau: Thanh toán trước khi mở nắp hầm tàu để dỡ hàng (*Freight payable before breaking bulk-b.b.b*); tiền cước phí thanh toán đồng thời với việc dỡ hàng (*Freight payable concurent with discharge*) hoặc tiền cước phí thanh toán sau khi hoàn tất dỡ hàng (*Freight payable after completion of discharging*) [6];

- Cước trả trước một phần và trả sau một phần: Nhằm dung hòa quyền lợi của hai bên, trên thực tế thuê tàu vận chuyển chuyến, người thuê tàu thường thỏa thuận thanh toán một phần sau khi hoàn tất xếp hàng, số còn lại sẽ thanh toán kết sau khi tàu đến cảng và dỡ hàng (discharging port) [6].

Tuy nhiên, về nguyên tắc, người vận chuyển chỉ được thanh toán tiền cước vận tải sau khi hàng hóa đã được giao cho người nhận tại cảng dỡ hàng [6]. Nhưng thực tế, có rất nhiều trường hợp người thuê tàu không thanh toán tiền cước theo đúng thỏa thuận đã ký kết [6]. Vì vậy, để có chế tài về việc cam kết thanh toán tiền cước, người vận chuyển thường quy định thêm về thanh toán hết tiền cước và các khoản tiền phạt (nếu có) trước khi tàu dỡ hàng. Nếu không, người vận chuyển có thể bốc một lượng hàng nhất định để lưu tại kho của cảng làm cơ sở bảo đảm cho việc thanh toán tiền cước vận chuyển [6].

Nhằm tạo điều kiện thuận tiện về hồ sơ, chứng từ thanh toán hợp đồng mua bán ngoại thương qua ngân hàng cho người thuê tàu, thường người vận chuyển có thể chấp nhận ghi trên mặt trước của B/L là tiền cước trả trước – *Freight prepaid*, trong khi đó theo thỏa thuận trong hợp đồng thì vẫn là thanh toán trước một phần và thanh toán sau một phần nhưng luôn luôn trước khi hoàn tất dỡ hàng tại cảng [6]. Thực tế, có một vài trường hợp đã xảy ra là khi nhận hàng, người thuê tàu không thanh toán hết tiền cước vận chuyển vì lập luận rằng trên B/L đã ghi "*Freight prepaid*" [6].

Hướng khắc phục: Để dung hòa quyền lợi hai bên, đồng thời tạo thuận lợi cho người thuê tàu trong thanh toán với Ngân hàng, Người vận chuyển có thể ghi "*Freight prepaid*" ở mặt trước của B/L. Tuy nhiên, áp dụng theo mẫu GENCON C/P 1924/1976/1994, B/L được ghi chú: Vận đơn theo hợp đồng thuê tàu vận chuyển. Như vậy, trường hợp này có thể được khắc phục vì trong hợp đồng có điều khoản thanh toán cước là luôn luôn trước khi hoàn thành dỡ hàng tại cảng dỡ.

2.5. Về các điều kiện giao hàng và xuất xứ của hàng hóa

Vận tải đơn là chứng từ cuối sau khi người thuê tàu, người gửi hàng đã giao hàng cho hãng tàu (người vận chuyển) hoặc hàng hóa đã được xếp lên tàu [7]. Vận tải đơn đi kèm với hợp đồng vận chuyển chuyến đã được ký kết giữa người thuê tàu và người vận chuyển (chủ tàu). Tuy nhiên, trong thực tế thường phát sinh trách nhiệm về chịu chi phí và rủi ro đối với việc bốc xếp hàng hóa từ tàu lên bờ (hoặc ngược lại) hoặc di chuyển hàng trong hầm tàu không nhỏ mà chủ tàu hoặc người thuê tàu phải thanh toán cho cảng hay bên dịch vụ [6].

Hướng khắc phục: Vận đơn cần ghi rõ: Theo hợp đồng vận chuyển chuyến (số hiệu chuyến, tàu vận chuyển….), trong hợp đồng có các điều khoản về điều kiện xếp/dỡ hàng. Ví dụ: FIO, FIOst… [7]

Ngoài ra, trong khai báo hàng hóa trước khi xếp lên tàu và khi Hải quan kiểm hóa tại cảng dỡ thì chủng loại hàng, xuất xứ hàng khác khai báo. Khi vấn đề này xảy ra, người nhận hàng từ chối nhận hàng (nếu hàng thuộc

loại cấm nhập khẩu) [7]. Các chi phí liên quan như: bốc dỡ hàng khỏi tàu hoặc buộc phải vận chuyển lô hàng đo ra khỏi biên giới, thường người vận chuyển vẫn phải chịu trách nhiệm liên đới, mất khá nhiều thời gian giải trình, chịu chi phí ngày tàu nằm chờ đợi [7].

Hướng khắc phục: Trong hợp đồng hoặc vận đơn cần ghi rõ trách nhiệm của người thuê tàu/chủ hàng/người gửi hàng/ người nhận hàng về tính pháp lý của hàng hóa, chịu các chi phí phát sinh (nếu có) khi xảy ra lỗi xuất xứ, nguồn gốc, khai báo sai chủng loại hàng...

2.6. Về vận tải đơn phát hành trong điều kiện tàu cho thuê định hạn

Đối với hợp đồng thuê tàu định hạn thì người thuê tàu hoặc đại lý ký phát vận đơn. Với vận đơn này, người cho thuê và người thuê tàu đều là *"người hợp tác vận tải"*, chịu trách nhiệm liên đới với người nhận hàng [6]. Vì vậy, phía tàu phải cẩn trọng hành vi bất hợp pháp của người thuê tàu và đại lý khi ký phát vận đơn gây ảnh hưởng đến lợi ích của người vận tải [6]. Mặc dù trong hợp đồng thuê tàu có quy định phía tàu được phép yêu cầu người thuê tàu bồi thường khi có tổn thất do việc ký vận đơn không đúng nhưng nếu người thuê tàu vỡ nợ, công ty chủ tàu không những không thu hồi được tiền cho thuê tàu mà còn phải gánh chịu trách nhiệm đối với hàng hóa vận chuyển trong vận đơn [7].

Hướng khắc phục: Trong hợp đồng thuê tàu thường xác định rõ ràng người thuê tàu hoặc đại lý khi ký phát vận đơn phải được thuyền trưởng ủy quyền. Dẫu vậy, phía tàu cũng cần phải quan tâm đến vấn đề ký phát vận đơn của người thuê tàu.

3. Kết luận

Những tranh chấp phát sinh về vận tải đơn trong bộ chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển rất phức tạp và gắn với trách nhiệm bồi thường của người vận chuyển [2]. Do những lỗi như: chủ quan, sơ suất hoặc bất cẩn của thuyền trưởng, đại lý tàu được chủ tàu ủy thác về lập, ký phát vận đơn... dẫn đến tranh cãi về các nội dung liên quan và nhiều vụ việc phải đưa ra trọng tài để phân xử [6]. Vì vậy các công ty vận tải biển đặc biệt phải lưu ý các nhân viên: Thuyền trưởng, đại lý tàu,… cần thận trọng, tuân thủ các nguyên tắc và cơ sở pháp lý liên quan, nhằm hạn chế thấp nhất những sai sót gây ra tranh chấp❑

Tài liệu tham khảo

[1] Maritime Economic 3rd Edition 2009;

[2] TS.Nguyễn Hữu Hùng (2014), *Giáo trình Kinh tế vận chuyển đường biển*, NXB Hàng hải;

[3] Port Agency – 2016 Edition;

[4] Công ước Brucsel 1924 và Các Công ước quốc tế về chứng từ vận chuyển;

[5] Bộ Luật Hàng hải Việt Nam 2015;

[6] TS. Đặng Công Xưởng (2014), *Giáo trình Kinh doanh vận tải biển*, NXB Hàng hải;

[7] Các bài giảng, tài liệu về khai thác tàu biển.

Ngày nhận bài: 22/12/2020
Ngày chuyển phản biện: 25/12/2020
Ngày hoàn thành sửa bài: 15/01/2021
Ngày chấp nhận đăng: 22/01/2021