

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



GIÁO TRÌNH

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

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

Lưu hành nội bộ

Thái Nguyên, năm 2022

LỜI GIỚI THIỆU

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

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

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

Chân thành cảm ơn!

NHÓM TÁC GIẢ

MỤC LỤC

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

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

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

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

TaiLieu.vn

GIÁO TRÌNH MÔN HỌC

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

2. Mã số môn học: MH16

3. Vị trí, tính chất của môn học

3.1. Vị trí:

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

3.2. Tính chất:

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

4. Mục tiêu của môn học:

4.1. Về kiến thức:

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

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

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

4.2. Về kỹ năng:

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

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

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

4.3. Về năng lực tự chủ và trách nhiệm:

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

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

5. Nội dung của môn học

5.1. Chương trình khung

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

5.2. Chương trình chi tiết môn học

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

6. Điều kiện thực hiện môn học:

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

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

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

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

7. Nội dung và phương pháp đánh giá:

7.1. Nội dung:

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

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

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

+ Nghiên cứu bài trước khi đến lớp.

+ Chuẩn bị đầy đủ tài liệu học tập.

+ Tham gia đầy đủ thời lượng môn học.

+ Nghiêm túc trong quá trình học tập.

7.2. Phương pháp:

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

7.2.1. Cách đánh giá

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

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

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

7.2.2. Phương pháp đánh giá

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

7.2.3. Cách tính điểm

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

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

8. Hướng dẫn thực hiện môn học

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

8.2. Phương pháp giảng dạy, học tập môn học

8.2.1. Đối với người dạy

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

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

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

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

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

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

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

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

- Tham dự thi kết thúc môn học.

- Chủ động tổ chức thực hiện giờ tự học.

9. Tài liệu tham khảo:

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

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

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

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

CHƯƠNG 1

NGHIỆP VỤ VẬN TẢI

GIỚI THIỆU CHƯƠNG

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

MỤC TIÊU

1. Về kiến thức:

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

2. Về kỹ năng:

Có khả năng soạn thảo và lập được các chứng từ vận tải, hợp đồng vận tải, vận đơn để thực hiện trong thực tiễn.

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

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

3. Về năng lực tự chủ và trách nhiệm:

- Ý thức được tầm quan trọng và ý nghĩa thực tiễn của việc nghiên cứu nghiệp vụ vận tải trong thực tiễn công việc.

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

PHƯƠNG PHÁP GIẢNG DẠY VÀ HỌC TẬP CHƯƠNG 1

- Đối với người dạy: sử dụng phương pháp giảng dạy tích cực (diễn giảng, vấn đáp, dạy học theo vấn đề); yêu cầu người học thực hiện câu hỏi thảo luận 1 (cá nhân hoặc nhóm).

- Đối với người học: chủ động đọc trước giáo trình (chương 1) trước buổi học; hoàn thành đầy đủ câu hỏi thảo luận chương 1 theo cá nhân hoặc nhóm và nộp lại cho người dạy đúng thời gian quy định.

ĐIỀU KIỆN THỰC HIỆN CHƯƠNG 1

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

KIỂM TRA VÀ ĐÁNH GIÁ CHƯƠNG 1

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

NỘI DUNG

1. Vận tải hàng hóa bằng đường biển

1.1. Thị trường thuê tàu.

1.1.1. Định nghĩa và phân loại

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

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

1.1.2. Giá cước thuê tàu

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

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

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

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

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

1.1.3. Nghiệp vụ thuê tàu

a. Khái niệm phương thức thuê tàu chuyến:

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

b. Trình tự các bước tiến hành thuê tàu chuyến

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

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

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

Bước 2: Người môi giới chào hỏi tàu

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

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

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

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

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

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

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

+ Bước 6: Thực hiện hợp đồng

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

3. Hợp đồng thuê tàu chuyến

a. Khái quát về hợp đồng thuê tàu 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 chuyên cho người nhận hàng (người cầm giữ vận đơn) thì nó sẽ tạo ra một hợp đồng mới ràng buộc chủ tàu với người có vận đơn theo các điều kiện ghi trên vận đơn. Thông thường, trong hợp đồng thuê tàu quy định nếu có tranh chấp sẽ giải quyết tại Trọng tài nước nào. Ngược lại trong vận đơn cũng có điều khoản trọng tài nói rõ khi có tranh chấp giữa người chuyên

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

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

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

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

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

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

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

c. Nguồn luật điều chỉnh hợp đồng thuê tàu.

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

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

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

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

Hợp đồng thuê tàu 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 Subssitute sister ship”. Khi phải thay thế tàu, chủ tàu phải báo trước cho người thuê biết và đảm bảo tàu thay thế phải có những đặc điểm kỹ thuật tương tự như tàu đã quy định trong hợp đồng.

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

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

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

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

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

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

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

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

+ Ngày huỷ hợp đồng:

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

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

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

*** Điều khoản về hàng hoá:**

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

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

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

*** Điều khoản về cảng bốc dỡ**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* Điều khoản về chi phí bốc dỡ:

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

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