

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI TP.HCM

----- oOo -----

TRẦN NGUYỄN XUÂN CƯỜNG

**NGHIÊN CỨU NÂNG CAO HIỆU QUẢ NGHIỆP
VỤ BẢO HIỂM TRÁCH NHIỆM NGƯỜI KINH
DOANH DỊCH VỤ GIAO NHẬN VẬN TẢI TẠI
CÔNG TY BẢO VIỆT SÀI GÒN**

1378
CHUYÊN NGÀNH: KHOA HỌC HÀNG HẢI

MÃ SỐ: 60840106

TRƯỜNG ĐẠI HỌC GTVT TP.HCM
THƯ VIỆN

ThS HH04-2014

LUẬN VĂN THẠC SĨ KỸ THUẬT

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:

TS. NGUYỄN XUÂN PHƯƠNG

TP. HCM 12 – 2013

LUẬN VĂN ĐƯỢC HOÀN THÀNH TẠI
TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Cán bộ hướng dẫn khoa học: TS. Nguyễn Xuân Phương

(Ghi rõ họ, tên, học hàm, học vị)

Cán bộ chấm nhận xét 1: TS. Nguyễn Hữu Lý

(Ghi rõ họ, tên, học hàm, học vị)

Cán bộ chấm nhận xét 2: TS. Lê Văn Ty

(Ghi rõ họ, tên, học hàm, học vị)

Luận văn thạc sĩ được bảo vệ tại Trường Đại học Giao thông vận tải Tp. HCM ngày 30 tháng 12 năm 2014

Thành phần Hội đồng đánh giá luận văn thạc sĩ gồm:

(Ghi rõ họ, tên, học hàm, học vị của Hội đồng chấm bảo vệ luận văn thạc sĩ)

- | | |
|--------------------------|---------------------|
| 1. PGS.TS Nguyễn Văn Thu | Chủ tịch Hội đồng; |
| 2. TS. Nguyễn Hữu Lý | Ủy viên, phản biện; |
| 3. TS. Lê Văn Ty | Ủy viên, phản biện; |
| 4. TS. Vũ Ngọc Bích | Ủy viên, thư ký; |
| 5. TS. Nguyễn Phùng Hưng | Ủy viên. |

Xác nhận của Chủ tịch Hội đồng đánh giá luận văn và Trưởng Khoa quản lý chuyên ngành sau khi luận văn đã được sửa chữa.

CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG

P. TRƯỞNG KHOA HÀNG HẢI

PGS.TS Nguyễn Văn Thu

TS. Nguyễn Phùng Hưng

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan, luận văn này là công trình nghiên cứu của bản thân tôi, được đúc kết từ quá trình học tập, nghiên cứu và thực tiễn công tác trong thời gian qua, dưới sự hướng dẫn của Tiến sĩ Nguyễn Xuân Phương.

TP. Hồ Chí Minh, tháng 12 năm 2013

TÁC GIẢ



TRẦN NGUYỄN XUÂN CƯỜNG

DANH MỤC CÁC KÝ HIỆU, CHỮ VIẾT TẮT

Chữ viết tắt	Diễn giải
CĐKKDC	Các điều kiện kinh doanh chuẩn
CFS	Container freight station
CGLN	China Global Logistics Network
ĐPHCTT	Đề phòng hạn chế tổn thất
FIATA	Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
GNVT	Giao nhận vận tải
IATA	International Air Transport Association
ICD	Inland Container Depot
ISM	International Safety Management
ISO	International Organization for Standardization
HHVN	Hàng hải Việt Nam
KTQT	Kinh tế quốc tế
KTV	Khai thác viên
VIFFAS	Vietnam Freight Forwarders Association
VLA	Vietnam Logistics Business Association
XNK	Xuất nhập khẩu
WCA	World Cargo Alliance

DANH MỤC CÁC BẢNG SỐ LIỆU

STT	Nội dung
1.1	Diễn giải các điều kiện thương mại Incoterm 2010
1.2	Tóm tắt sự khác nhau giữa Incoterm 2000 và Incoterm 2010

DANH MỤC CÁC HÌNH ẢNH MINH HOẠ

STT	Nội dung
1.1	Tóm tắt các điều kiện thương mại Incoterm 2010
1.2	Tổn thất liên quan đến trách nhiệm về hàng hoá
1.3	Tổn thất liên quan đến trách nhiệm về nghề nghiệp
1.4	Tổn thất liên quan đến trách nhiệm đối với bên thứ ba
1.5	Tổn thất liên quan đến trách nhiệm đối với nhà chức trách
1.6	Tổn thất liên quan đến phí tổn và chi phí ĐPHCTT
2.1	Tổng Công ty Bảo Hiểm Bảo Việt
2.2	Tổng Công ty CP Bảo Minh
2.3	Tổng công ty CP bảo hiểm Petrolimex
2.4	Tổng công ty Bảo hiểm PVI

MỤC LỤC

TRANG

Lời cam đoan

S Danh mục các ký hiệu, chữ viết tắt

Danh mục các bảng số liệu

Danh mục các hình ảnh minh họa

1

MỞ ĐẦU

1

1. Tính cấp thiết của đề tài

2

2. Mục đích nghiên cứu của đề tài

3

3. Nội dung nghiên cứu của đề tài

3

4. Phương pháp nghiên cứu của đề tài

4

5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài

5

6. Điểm mới khoa học của đề tài

6

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VÀ CƠ SỞ LÝ THUYẾT CỦA ĐỀ TÀI

6

1.1 Tổng quan

7

1.2 Cơ sở lý thuyết

7

1.2.1. Tập quán về giao nhận vận tải.

15

1.2.2. Khái niệm về bảo hiểm trách nhiệm.

16

1.2.3. Các phạm vi bảo hiểm của loại hình bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận vận tải.

34

1.2.4. Các điều khoản, điều kiện, nguồn luật chi phối

74

1.3 Kết luận

CHƯƠNG 2. PHÂN TÍCH HIỆN TRẠNG THỊ TRƯỜNG BẢO HIỂM

NGƯỜI GIAO NHẬN VẬN TẢI

76

2.1 Hiện trạng các công ty bảo hiểm tại Việt Nam:

76

2.2 Tình hình thực tế về khai thác loại hình bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận vận tải tại công ty Bảo Việt Sài Gòn

79

2.3	Hiện trạng một số công ty kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải tại Việt Nam và nhận thức của họ về tầm quan trọng của loại hình bảo hiểm này	81
2.4	Đánh giá và kết luận	85
CHƯƠNG 3.	GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ NGHIỆP VỤ BẢO HIỂM TRÁCH NHIỆM NGƯỜI GIAO NHẬN VẬN TẢI TẠI CÔNG TY BẢO VIỆT SÀI GÒN	87
3.1	Hướng dẫn đối với các công ty khai thác dịch vụ vận tải	87
3.1.1	Quy trình yêu cầu bảo hiểm:	87
3.1.2	Quy trình phòng ngừa tổn thất	87
3.1.3	Quy trình xử lý khi tổn thất xảy ra	88
3.2	Quy trình tác nghiệp đối với các cty bảo hiểm	89
3.2.1.	Quy trình tiếp nhận yêu cầu bảo hiểm.	89
3.2.2.	Quy trình cấp đơn bảo hiểm.	89
3.2.3.	Quy trình phòng ngừa và hạn chế tổn thất	90
3.2.4.	Quy trình xử lý tổn thất	91
3.2.5.	Quy trình bồi thường	91
3.3	Kết luận	92
	KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ	93
1.	Kết luận	93
2.	Kiến nghị	94
	DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU	96
	TÀI LIỆU THAM KHẢO	97

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Việt Nam hiện có trên 900 công ty giao nhận đang hoạt động, đáp ứng khoảng gần 20% nhu cầu vận chuyển hàng hoá trong nước, tình trạng phát triển cục bộ, nhỏ lẻ, có chiến lược nhưng chưa hiệu quả và chưa thực sự đúng hướng mặc dù vẫn đang có các tổ chức, hiệp hội giao nhận hỗ trợ. Nguyên nhân chủ yếu do vai trò của các Hiệp hội chưa thực sự rõ ràng, chưa hỗ trợ một cách hiệu quả cho hoạt động giao nhận vận tải trong nước, nguyên nhân khác là do nguồn nhân lực còn hạn chế về cả số lượng và chất lượng, trình độ chuyên môn còn hạn chế, năng lực quản lý chuỗi cung ứng còn thiếu nhiều kinh nghiệm, việc quản lý rủi ro, quản lý chi phí chưa tốt, dẫn đến không đủ khả năng đáp ứng nhu cầu rất lớn của thị trường và làm mất khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp.

Chính các yếu tố khó khăn đang tồn tại như trên, việc tham gia bảo hiểm trách nhiệm sẽ là một giải pháp tốt cho các doanh nghiệp. Tham gia bảo hiểm, các doanh nghiệp sẽ được những lợi ích gì ? đây là câu hỏi mà rất nhiều các doanh nghiệp đặt ra và họ rất cần những câu trả lời xác đáng nhất, đầy đủ nhất. Các quyền lợi và lợi ích cụ thể có thể tóm tắt bao gồm: i) khả năng về tài chính được nâng cao, đảm bảo yêu cầu của khách hàng hoặc đối tác về khả năng thanh toán bồi thường đối với các trách nhiệm phát sinh ; ii) được hưởng quyền lợi bồi thường theo các phạm vi bảo hiểm qui định trên đơn bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm; iii) được hệ thống, cập nhật các kiến thức liên quan đến hoạt động của doanh nghiệp thông qua các nguồn khác của nhà bảo hiểm; iv) được tư vấn về các rủi ro đang đối mặt để xây dựng qui trình nghiệp vụ phù hợp, giảm thiểu các trách nhiệm phát sinh, nâng cao uy tín, sức cạnh tranh dịch vụ.

Hầu hết các doanh nghiệp hiện nay đều nhận thức được các rủi ro làm phát sinh trách nhiệm và các thiệt hại phải bồi thường cho khách hàng và đối tác, tuy nhiên, các doanh nghiệp chưa tìm ra được các giải pháp phù hợp và hiệu quả để khắc phục cũng như chưa nhận thức đầy đủ và đúng đắn về các quyền lợi mà bảo hiểm trách nhiệm mang lại như đề cập trên. Điều này là một hạn chế rất đáng tiếc đối với các doanh nghiệp nói riêng và đối với ngành giao nhận vận tải của Việt Nam nói chung nếu muốn tồn tại và đủ sức cạnh tranh trên thị trường vốn đang gặp rất nhiều khó khăn như hiện nay. Do đó, việc nghiên cứu để làm rõ các lợi ích cũng như đưa ra được các giải pháp triển khai loại hình bảo hiểm này đến các doanh nghiệp hoạt động giao nhận vận tải là một yêu cầu rất cấp thiết.

2. Mục đích nghiên cứu của đề tài

Trách nhiệm doanh nghiệp trong nước đang phát sinh từng giờ, từng ngày với mức độ ngày càng tăng, đòi hỏi phải có một hệ thống về các qui định liên quan về trách nhiệm, các nguồn luật chi phối trong hoạt động vận tải để các doanh nghiệp dễ dàng tra cứu, tìm hiểu nhằm có những giải pháp ngăn ngừa, phòng tránh. Song song với việc hệ thống hoá các qui định liên quan như trên, đề tài còn tập trung phân tích về thực tế hoạt động, các trách nhiệm phát sinh của các doanh nghiệp khai thác dịch vụ vận tải trong các loại hình khai thác vận tải khác nhau để có thể thấy được các rủi ro luôn rình rập, từ đó, đối chiếu với các phạm vi bảo hiểm có thể được bảo hiểm và quyền lợi được bảo hiểm để cân nhắc việc tham gia bảo hiểm cho phù hợp nhất.

Với mục đích cùng đồng hành, hỗ trợ và bảo vệ quyền lợi cho các doanh nghiệp hoạt động giao nhận vận tải trong nước, đề tài tập trung nghiên cứu, hệ

thống lại các cơ sở qui định trách nhiệm và xây dựng một sản phẩm bảo hiểm trách nhiệm thực sự hiệu quả để cung cấp đến tay các doanh nghiệp càng sớm càng tốt.

Đồng thời, các doanh nghiệp bảo hiểm cũng có thể tự nghiên cứu và có những giải pháp tiếp cận các doanh nghiệp để khai thác dịch vụ bảo hiểm vốn tiềm năng và chưa được khai thác nhiều này, đưa loại hình bảo hiểm trách nhiệm của Việt Nam lên một bước tiến mới, áp dụng rộng rãi cho các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải vốn có mối quan hệ chặt chẽ và thường xuyên tiếp xúc, cọ xát với môi trường vận tải quốc tế.

3. Nội dung của nghiên cứu của đề tài

Phân tích thị trường bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận vận tải tại Việt nam nói chung và cụ thể công ty Bảo Việt Sài Gòn nói riêng, từ đó đề xuất Giải pháp nâng cao hiệu quả nghiệp vụ bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận vận tải tại công ty Bảo Việt Sài Gòn.

4. Phương pháp nghiên cứu của đề tài

Thống kê, phân tích và đánh giá

- ✓ Thống kê các số liệu bảo hiểm thực tế trên thị trường về: số lượng Doanh nghiệp bảo hiểm cung cấp loại hình bảo hiểm trách nhiệm người khai thác dịch vụ vận tải, số lượng các doanh nghiệp hoạt động về giao nhận vận tải, số lượng các đơn bảo hiểm đang cung cấp trên thị trường, thực trạng việc khai thác bảo hiểm, phát sinh sự kiện bảo hiểm và xử lý bồi thường, các vấn đề thường phát sinh tranh chấp,....

- ✓ Phân tích các qui định, nguồn luật, tập quán, công ước, thoả ước quốc tế liên quan để làm nổi bật các trách nhiệm có thể phát sinh của doanh nghiệp hoạt động giao nhận vận tải, các trách nhiệm về bồi thường khi phát sinh sự cố tổn thất hàng hoá,...Phân tích các điều khoản bảo hiểm trách nhiệm để thấy rõ quyền lợi tham gia bảo hiểm, các trường hợp được bảo hiểm và các trường hợp bị loại trừ bảo hiểm để các doanh nghiệp cân nhắc tham gia bảo hiểm một cách phù hợp nhất, hiệu quả nhất.
- ✓ Với các nội dung phân tích, đề tài sẽ đưa ra các đánh giá về rủi ro phát sinh, về trách nhiệm bồi thường và mức độ thiệt hại về tài chính để các doanh nghiệp có thể nhận thức rõ tầm quan trọng của bảo hiểm cũng như lợi ích mà bảo hiểm mang lại và từ đó, tự giác tham gia bảo hiểm để vệ quyền lợi cho mình.

5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài

- ✓ Ý nghĩa khoa học: thống kê, hệ thống lại các kiến thức về giao nhận vận tải, các qui định liên quan đến trách nhiệm của Người giao nhận vận tải phát sinh đối với hoạt động của mình và các phạm vi bảo hiểm tương ứng, làm tài liệu tham khảo, cơ sở nghiên cứu cho thị trường bảo hiểm trong nước.
- ✓ Ý nghĩa thực tiễn: làm cơ sở pháp lý để các bên tham gia trong hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm căn cứ giải quyết trong các trường hợp phát sinh tranh chấp. Làm cơ sở để các bên nghiên cứu, đúc kết ra các giải pháp ngăn ngừa, hạn chế tổn thất, hạn chế các trách nhiệm phát sinh.

6. Điểm mới khoa học của đề tài

Ngoài việc hệ thống, nghiên cứu, đánh giá các qui định liên quan đến trách nhiệm phát sinh trong lĩnh vực giao nhận vận tải, đề tài còn tập trung phân tích các vấn đề thực tiễn đang diễn ra trên thị trường bảo hiểm trong nước, các khó khăn khi triển khai loại hình bảo hiểm này để có thể đáp ứng nhu cầu cấp thiết của các doanh nghiệp hiện nay.

Luận văn đã đưa ra được Giải pháp mang tính học thuật đối với nghiệp vụ bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận vận tải.

Chương 1. Tổng quan và cơ sở lý thuyết

1.1 Tổng quan

Hoạt động giao nhận ở Việt Nam hiện đang phát triển mạnh nhưng chưa thực sự có định hướng cũng như chưa có sự quan tâm đầu tư đầy đủ nên đang phát triển một cách tự nhiên, cục bộ, chưa tạo được lợi thế cạnh tranh để đủ sức hội nhập với môi trường giao nhận quốc tế. Điều này dẫn đến sự hạn chế trong ngành giao nhận vận tải trong nước về việc cập nhật các kiến thức chuyên môn, các kinh nghiệm quản lý, về việc đào tạo xây dựng nhân sự cũng như các chuẩn bị về cơ sở vật chất, phương tiện hỗ trợ,... để phát triển bền vững. Quyền lợi các doanh nghiệp giao nhận vận tải trong nước cũng bị ảnh hưởng rất lớn dưới sức ép của các doanh nghiệp có yếu tố nước ngoài vốn hơn hẳn về chất lượng dịch vụ và mức giá cước. Các doanh nghiệp nước ngoài với lợi thế về kinh nghiệm, nhân sự và công nghệ thông tin đã kiểm soát tốt chi phí, giảm giá cước, đảm bảo được chất lượng dịch vụ, tạo uy tín lớn đối với khách hàng.

Do đó, để phát triển tốt, các doanh nghiệp Việt Nam có xu hướng kết hợp hoặc hợp tác với các doanh nghiệp nước ngoài thông qua hợp đồng đại lý. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp Việt Nam, ngoài uy tín và năng lực chuyên môn, phải có đủ khả năng tài chính đảm bảo việc thanh toán bồi thường khi phát sinh các trách nhiệm liên quan với khách hàng. Và để thực hiện yêu cầu này, ngoài các doanh nghiệp lớn có khả năng tài chính tốt, thì hầu hết các doanh nghiệp vừa và nhỏ phải cần đến sự bảo lãnh của một nhà bảo hiểm thông qua Giấy chứng nhận bảo hiểm về trách nhiệm.

Về góc độ bảo hiểm, hiện tại ở thị trường bảo hiểm Việt Nam, loại hình bảo hiểm về trách nhiệm người khai thác dịch vụ vận tải vẫn còn chưa được triển khai

nhiều do nhận thức về bảo hiểm trách nhiệm của các doanh nghiệp còn hạn chế và các công ty bảo hiểm cũng chưa có nhiều kinh nghiệm để có thể triển khai loại hình này ra thị trường một cách bài bản trừ bảo hiểm P&I và trách nhiệm dân sự của chủ tàu. Ngoài ra, các hành lang pháp lý liên quan đến việc xác định trách nhiệm phát sinh của Người khai thác dịch vụ vận tải còn chông chéo bởi rất nhiều các qui định của luật pháp, dẫn đến phát sinh nhiều tranh chấp giữa các bên khi xảy ra sự cố. Các doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn trong việc hệ thống, tìm hiểu các qui định liên quan cũng như khi triển khai áp dụng do phải cần nhiều thời gian để đào tạo và cập nhật kiến thức cho nhân viên.

1.2 Cơ sở lý thuyết

1.2.1 Tập quán về giao nhận vận tải

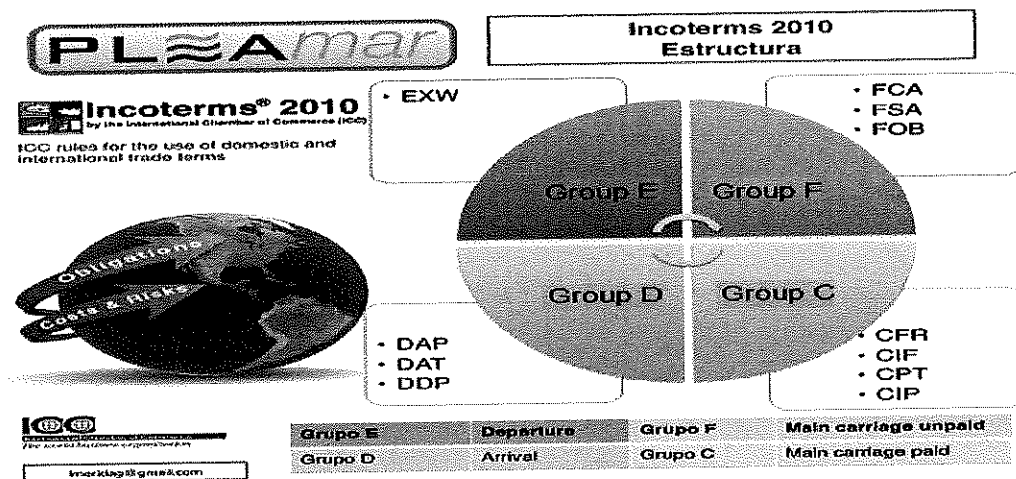
Trong hoạt động mua bán quốc tế, việc giao nhận hàng hóa phụ thuộc vào các qui định của hợp đồng ngoại thương và các điều kiện mua bán quốc tế nhưng thông thường, các bên sẽ căn cứ theo các điều kiện, điều khoản của Qui tắc thương mại quốc tế (Incoterms) do Phòng Thương mại Quốc tế (ICC) ở Paris, Pháp soạn thảo để đàm phán và ký kết hợp đồng.

Phiên bản Incoterms 2000 bao gồm có 13 điều kiện giao hàng mẫu, chia thành 4 nhóm: C, D, E, F cụ thể như sau:

- **Nhóm E** (nơi đi)
 1. EXW (nơi đi) - Giao tại xưởng
- **Nhóm F** (Phí vận chuyển chưa trả)
 1. FCA (nơi đi) - Giao cho người chuyên chở
 2. FAS (cảng đi) - Giao dọc mạn tàu
 3. FOB (cảng đi) - Giao lên tàu

- **Nhóm C (Phí vận chuyển đã trả)**
 1. CFR (cảng đến) - Tiền hàng và cước phí
 2. CIF (cảng đến) - Tiền hàng, bảo hiểm và cước phí
 3. CPT (nơi đến) - Cước phí trả tới
 4. CIP (cảng đến) - Cước phí và phí bảo hiểm trả tới
- **Nhóm D (nơi đến)**
 1. DAF (biên giới) - Giao tại biên giới
 2. DES (cảng đến) - Giao tại tàu
 3. DEQ (cảng đến) - Giao tại cầu cảng
 4. DDU (điểm đến) - Giao hàng chưa nộp thuế
 5. DDP (điểm đến) - Giao hàng đã nộp thuế

Incoterms 2010 bao gồm 11 điều kiện, là kết quả của việc thay thế bốn điều kiện cũ trong Incoterms 2000 (DAF, DES, DEQ, DDU) bằng hai điều kiện mới có thể sử dụng cho mọi phương thức vận tải là DAT – Giao hàng tại bến và DAP – Giao tại nơi đến.



Hình 1.1 – Tóm tắt các điều kiện thương mại Incoterm 2010

Các điều kiện Incoterms® 2010 được chia thành 02 nhóm riêng biệt:

Nhóm các điều kiện áp dụng cho mọi phương thức vận tải:

- EXW: Giao tại xưởng
- FCA: Giao cho người chuyên chở
- CPT: Cước phí trả tới
- CIP: Cước phí và bảo hiểm trả tới
- DAT: Giao tại bến
- DAP: Giao tại nơi đến
- DDP: Giao hàng đã nộp thuế

Nhóm các điều kiện áp dụng cho vận tải đường biển và đường thủy nội địa:

- FAS: Giao dọc mạn tàu
- FOB: Giao lên tàu
- CFR: Tiền hàng và cước phí
- CIF: Tiền hàng, bảo hiểm và cước phí

Bảng 1.1 – Diễn giải các điều kiện thương mại Incoterm 2010

<p>EXW (Ex Works) Giao tại xưởng</p>	<p>Người mua sẽ chịu toàn bộ phí tổn và rủi ro trong việc đưa hàng từ đầu người bán đến điểm cuối cùng. Người bán có trách nhiệm đặt hàng dưới quyền định đoạt của người mua tại nơi giao hàng (xưởng, nhà máy, nhà kho). Điều khoản này thể hiện trách nhiệm tối thiểu của người bán. Điều khoản này được dùng cho tất cả các hình thức vận chuyển</p>
--	---

<p>FCA (Free Carrier) Giao cho nhà chuyên chở</p>	<p>Người bán có nghĩa vụ giao hàng, làm thủ tục xuất khẩu cho đến tận khi giao cho nhà chuyên chở được chỉ định bởi người mua tại điểm hoặc địa điểm đã được chỉ định. Nếu người mua không chỉ rõ địa điểm giao hàng chính xác, người bán sẽ chọn trong những điểm hoặc địa điểm nơi mà nhà chuyên chở sẽ nhận hàng. Khi người bán được yêu cầu hỗ trợ tìm và ký hợp đồng với nhà chuyên chở, trách nhiệm rủi ro và phí tổn người mua sẽ phải gánh chịu. Điều khoản này được dùng cho tất cả các hình thức vận chuyển</p>
<p>CPT (Carriage Paid To) Trả cước tới</p>	<p>Người bán trả cước vận chuyển đến đích. Rủi ro về hư hỏng và mất mát hàng hóa sau khi hàng đã được giao cho người chuyên chở sẽ được chuyển từ người bán sang người mua. Điều khoản này người bán có trách nhiệm làm thủ tục xuất khẩu. Điều khoản này cũng được dùng cho tất cả các hình thức chuyên chở.</p>
<p>CIP (Carriage & insurance Paid to) Trả cước và bảo hiểm tới</p>	<p>Người bán có nghĩa vụ giống như điều kiện CPT nhưng có thêm trách nhiệm mua bảo hiểm cho những rủi ro về hư hại, tổn thất hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển. Người bán có nghĩa vụ làm thủ tục xuất khẩu, tuy nhiên chỉ có trách nhiệm mua bảo hiểm ở mức thấp nhất. Điều khoản này cho phép sử dụng với tất cả các loại hình chuyên chở.</p>
<p>DAT</p>	<p>Là điều kiện mới bổ sung trong Incoterms 2010. Điều</p>

<p>(Delivered At Terminal) Giao tại bến</p>	<p>kiện này có thể được sử dụng cho tất cả các loại hình chuyên chở.</p> <p>Người bán chỉ được coi là đã giao hàng khi hàng hóa được dỡ từ phương tiện vận tải xuống bến, cảng hoặc địa điểm đích được chỉ định và đặt dưới sự định đoạt của người mua. “Bến” bao gồm cả cầu tàu, nhà kho, bãi container hay đường bộ, đường sắt hay nhà ga sân bay. Hai bên thỏa thuận về bến giao và nếu có thể ghi rõ địa điểm trong bến nơi là thời điểm chuyển giao rủi ro về hàng hóa từ người bán sang người mua. Nếu như người bán chịu các chi phí vận chuyển từ bến đến một địa điểm khác thì các điều khoản DAP hay DDP sẽ được áp dụng.</p>
	<p>Trách nhiệm</p> <ul style="list-style-type: none"> • Người bán có nghĩa vụ đặt hàng đến nơi được ghi trong hợp đồng. • Người bán có nghĩa vụ đảm bảo rằng hợp đồng chuyên chở của họ là cho hợp hợp đồng mua bán hàng hóa • Người bán có nghĩa vụ làm các thủ tục xuất khẩu • Người mua có nghĩa vụ làm các thủ tục nhập khẩu, thủ tục hải quan và nộp thuế • Nếu hai bên thỏa thuận rằng người bán chịu

	các phí tổn và rủi ro từ bến đích đến một địa điểm khác thì sẽ áp dụng điều khoản DAP
<p>DAP (Delivered At Place) Giao tại địa điểm</p>	<p>Là điều kiện mới bổ sung trong Incoterms 2010. Điều kiện này có thể được sử dụng cho tất cả các loại hình chuyên chở.</p> <p>Người bán giao hàng khi hàng hóa đặt dưới quyền định đoạt của người mua trên phương tiện vận tải đã đến đích và sẵn sàng cho việc dỡ hàng xuống địa điểm đích. Các bên được khuyến cáo nên xác định càng rõ càng tốt điểm giao hàng tại khu vực địa điểm đích, bởi vì đó chính là thời điểm chuyển giao rủi ro về hàng hóa từ người bán sang người mua. Nếu người bán có nghĩa vụ làm thủ tục nhập khẩu, nộp thuế... điều khoản DDP sẽ được áp dụng.</p> <p>Trách nhiệm</p> <ul style="list-style-type: none"> • Người bán có nghĩa vụ và rủi ro giao hàng đến địa điểm thỏa thuận • Người bán được yêu cầu ký hợp đồng vận chuyển thích hợp với hợp đồng mua bán hàng hóa • Người bán có nghĩa vụ làm các thủ tục xuất khẩu • Các phí tổn dỡ hàng tại điểm đích, nếu không có thỏa thuận trước, người bán sẽ không phải

	<p>gánh chịu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Người mua có nghĩa vụ hỗ trợ cung cấp các giấy tờ cần thiết để làm hải quan và nộp thuế
<p>DDP (Delivered Duty Paid) Giao đã trả thuế</p>	<p>Người bán có nghĩa vụ giao hàng đến địa điểm thỏa thuận tại nước nhập khẩu, bao gồm việc chịu hết các phí tổn và rủi ro cho đến khi hàng đến đích, gồm cả các chi phí thuế và khai hải quan. Điều khoản này không phân biệt hình thức vận chuyển.</p>
<p>FAS (Free Alongside Ship)</p>	<p>Người bán được cho là hoàn tất nghĩa vụ giao hàng khi hàng được đặt cạnh mạn tàu tại cảng giao hàng, từ thời điểm này người mua sẽ chịu mọi phí tổn về rủi ro về hàng hóa. Người mua đồng thời có nghĩa vụ làm thủ tục xuất khẩu. Điều khoản này chỉ sử dụng trong vận chuyển đường biển hoặc đường sông</p>
<p>FOB (Free On Board)</p>	<p>Người mua chịu mọi phí tổn và rủi ro ngay sau khi hàng được giao qua lan can tàu tại cảng xuất khẩu. Người bán có nghĩa vụ làm thủ tục xuất khẩu. Điều khoản này chỉ áp dụng cho vận tải đường biển hoặc đường sông.</p>
<p>CFR (Cost and FReight)</p>	<p>Người bán chịu các phí tổn và trả cước vận chuyển đến cảng đích. Thời điểm chuyển giao rủi ro từ người bán sang người mua là ngay sau khi hàng được giao qua lan can tàu tại cảng xuất. Người bán có nghĩa vụ làm các thủ tục xuất khẩu. Điều khoản này chỉ áp</p>

	dụng cho vận chuyển đường biển và đường sông.
CIF (Cost, Insurance & Freight)	Người bán có nghĩa vụ giống như điều khoản CFR tuy nhiên người bán có thêm nghĩa vụ mua bảo hiểm rủi ro về hư hại và tổn thất hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển. Người bán có nghĩa vụ làm các thủ tục xuất khẩu. Điều khoản này chỉ áp dụng cho vận tải đường biển hoặc đường sông.

Có thể tóm tắt sự khác nhau giữa Incoterm 2000 và Incoterm 2010 theo bảng sau:

Bảng 1.2 - Tóm tắt sự khác nhau giữa Incoterm 2000 và Incoterm 2010

STT	Tiêu chí so sánh	Incoterms 2000	Incoterms 2010
1	Số các điều kiện thương mại	13 điều kiện	11 điều kiện
2	Số nhóm được phân	04 nhóm	02 nhóm
3	Cách thức phân nhóm	Theo chi phí vận tải và địa điểm chuyển rủi ro	Theo hình thức vận tải
4	Nghĩa vụ liên quan đến đảm bảo an ninh hàng hóa	Không quy định	Có qui định
5	Khuyến cáo nơi áp dụng Incoterms	Thương mại quốc tế	Thương mại quốc tế và nội địa; sử dụng trong các khu ngoại quan
6	Quy định về chi phí có liên quan	Không thật rõ	Khá rõ
7	Các điều kiện thương mại DES, DEQ, DAF, DDU	Có	Không
8	Các điều kiện thương mại: DAT, DAP	Không	Có
9	Nơi chuyển rủi ro của điều kiện FOB, CFR, CIF	Lan can tàu	Hàng xếp xong trên tàu

10	Quy định phân chia chi phí khi kinh doanh theo chuỗi (bán hàng trong quy trình vận chuyển)	Không	Có
----	--	-------	----

Incoterms đã chỉ rõ bên nào trong hợp đồng mua bán có nghĩa vụ thuê phương tiện vận tải hoặc mua bảo hiểm, khi nào người bán giao hàng cho người mua và chi phí nào mỗi bên phải chịu. Song, Incoterms không nói gì tới mức giá phải trả hay phương thức thanh toán. Đồng thời, Incoterms cũng không đề cập tới sự chuyển giao quyền sở hữu về hàng hóa và hậu quả của việc vi phạm hợp đồng. Những vấn đề này thường được quy định trong các điều khoản khác của hợp đồng hoặc trong luật điều chỉnh hợp đồng.

Tuy nhiên, tại Việt Nam hiện nay, đa số các công ty nhập khẩu hàng theo giá CIF/CFR cảng Việt Nam. Lý do có thể coi là cơ bản là: Các công ty thường không có khả năng nhập khẩu trực tiếp khi hàng hóa đa dạng về chủng loại và phải thông qua một/vài trung gian tại nước sở tại để gom hàng. Chi phí để đảm bảo cho một văn phòng thu gom hàng tại nước bán hàng không rẻ cũng là một lý do để các công ty mua hàng qua trung gian.

1.2.2 Khái niệm về bảo hiểm trách nhiệm

Hoạt động hằng ngày của mỗi người, mỗi tổ chức đều có thể làm phát sinh trách nhiệm với một bên thứ ba, hoặc trách nhiệm với xã hội. Tùy theo tiêu chí phân tích, người ta chia ra các loại trách nhiệm khác nhau. Có trách nhiệm chỉ yêu cầu giải quyết bằng trả tiền đền bù - bồi thường trách nhiệm dân sự. Có loại không thể chỉ giải quyết bằng trả tiền như trách nhiệm hình sự. Phần này xin giới thiệu một số đơn bảo hiểm trách nhiệm dân sự đơn giản được tóm tắt dưới đây:

- *Đơn bảo hiểm trách nhiệm sản phẩm*: là loại bảo hiểm trách nhiệm chi trả cho những trách nhiệm liên quan đến thương tật thân thể và/hoặc hư hỏng tài sản xuất

phát từ những hoạt động của đơn vị/doanh nghiệp hay có liên quan đến sử dụng sản phẩm của đơn vị/doanh nghiệp.

- *Đơn bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp*: bảo hiểm cho những trách nhiệm chi trả xuất phát từ sự vi phạm trách nhiệm trong công việc do sai sót và nhầm lẫn của người được bảo hiểm, hoặc nhân viên của người được bảo hiểm.

- *Đơn bảo hiểm trách nhiệm người vận chuyển*: bảo hiểm cho những tổn thất hoặc hư hại hàng hóa của khách hàng của người được bảo hiểm trong quá trình vận chuyển. Một số hợp đồng có thể bảo hiểm cho cả chi phí pháp lý liên quan khi giải quyết sự việc.

- *Đơn bảo hiểm trách nhiệm người vận chuyển hàng không*: Bảo hiểm cho trách nhiệm chuyên chở theo hợp đồng vận chuyển bằng đường hàng không, trong đó người nhận chuyên chở sẽ chịu trách nhiệm trước các tổn thất hoặc hư hại cho máy bay thuê, hàng hoá và/hoặc người thứ ba.

- *Đơn bảo hiểm trách nhiệm của Giám đốc và nhân viên*: bảo hiểm cho cá nhân giám đốc và nhân viên của công ty trước những khiếu nại về tổn thất và chi phí pháp lý phát sinh do những hành động được cho là sai trái trong quá trình tác nghiệp.

- Các đơn bảo hiểm trách nhiệm khác.

1.2.3 Các phạm vi bảo hiểm của loại hình bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận vận tải

1.2.3.1 Vài nét về hoạt động giao nhận ở Việt Nam và sự cần thiết của bảo hiểm trách nhiệm

Thị trường giao nhận vận tải (GNVT) ở Việt Nam xuất hiện và tồn tại từ những năm 1960 với sự có mặt của các công ty lớn như Vietrans, Vietfracht,...và thực sự phát triển mạnh trong những năm 1990 với sự ra đời của Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt nam. Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt nam (viết tắt là

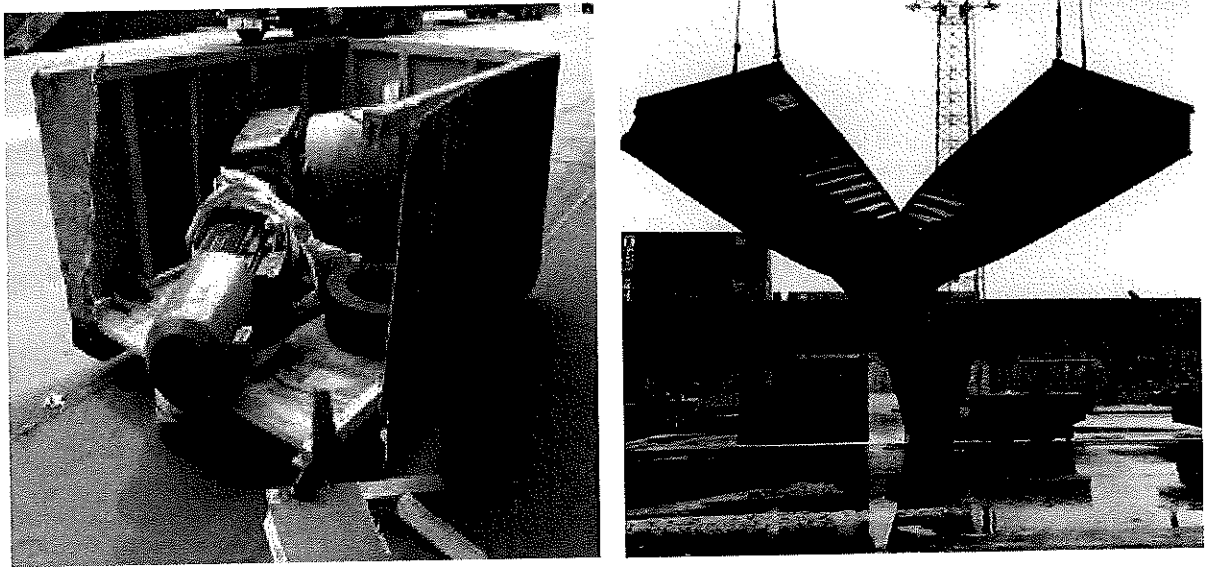
VIFFAS) được thành lập theo Công văn số 5874/KTTV ngày 18/11/1993 của Văn phòng Chính phủ. Các thành viên VIFFAS đến thời điểm hiện tại vào khoảng 152 Hội viên chính thức & 25 Hội viên liên kết đang hoạt động theo các điều kiện kinh doanh chuẩn do Viffas ban hành.

Cùng với sự hội nhập KTQT, ngành GNVT có xu hướng phát triển mạnh và hiện có khoảng trên 900 công ty giao nhận (gọi tắt là Forwarder) ở Việt Nam, riêng tại Tp. Hồ Chí Minh tập trung hơn 600 công ty. Tuy nhiên, số lượng công ty có qui mô lớn lại không nhiều do hiện tại ngành giao nhận Việt Nam vẫn còn non trẻ so với thế giới cả về qui mô lẫn kinh nghiệm nên chỉ thực hiện được một phần nhỏ các dịch vụ Logistics của thị trường. Lĩnh vực chiếm tỷ trọng lớn nhất (90%) trong hoạt động logistics là vận tải biển thì doanh nghiệp trong nước mới chỉ đáp ứng chuyên chở được khoảng gần 20% tổng lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, phần còn lại đang bị chi phối bởi các doanh nghiệp nước ngoài. Ngoài ra, các doanh nghiệp giao nhận Việt Nam hiện đang gặp nhiều khó khăn trong hoạt động kinh doanh do vướng một số qui định về luật pháp, về thủ tục hải quan,... cơ sở hạ tầng, trình độ nhân sự, nguồn vốn,... vẫn còn nhiều hạn chế.

Nói về trách nhiệm của các công ty Forwarder, hiện có rất nhiều trách nhiệm phát sinh trong quá trình hoạt động kinh doanh mà họ phải đối mặt thường xuyên như sau:

- Trách nhiệm đối với hàng hóa:

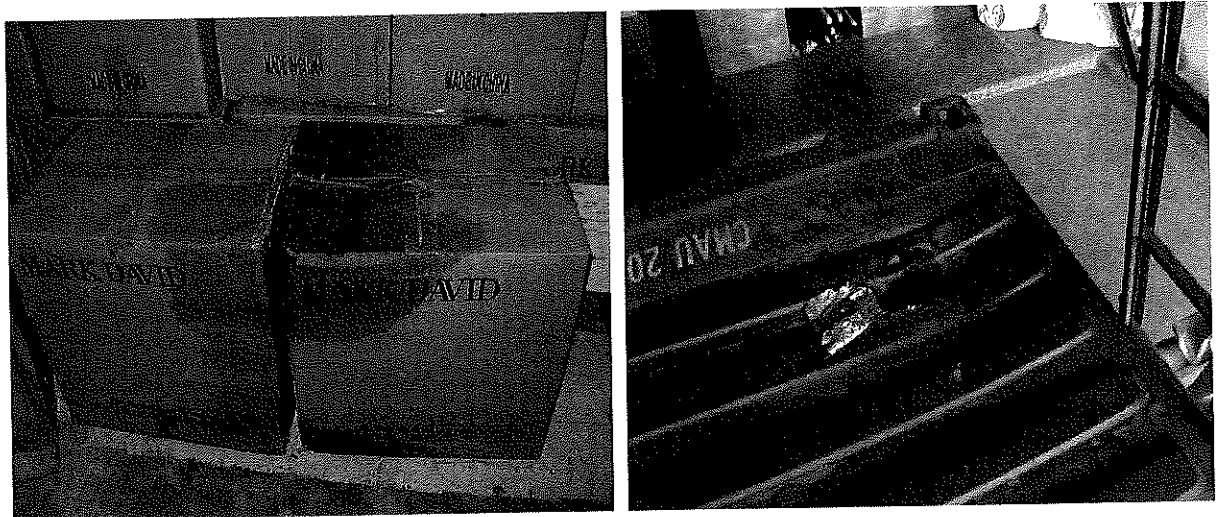
Hàng hóa bị mất mát, tổn thất trong quá trình hoạt động kinh doanh, thao tác nghiệp vụ xảy ra bởi các nguyên nhân khách quan hoặc chủ quan do một bên thứ ba hoặc do chính công ty gây ra.



Hình 1.2 – Tổn thất liên quan đến trách nhiệm về hàng hoá

■ Trách nhiệm đối với nghề nghiệp:

- *Sự mất cân trong việc chăm sóc, bảo quản hàng hóa (làm hư hỏng hàng, ướt hàng,..)*
- *Trách nhiệm phát sinh do bất cẩn, sơ suất (bất cẩn nhập sai chứng từ, kiểm tra container trước khi xếp hàng,...)*



Hình 1.3 – Tổn thất liên quan đến trách nhiệm về nghề nghiệp

- Trách nhiệm đối với bên thứ ba:
 - *Gây thương tật thân thể cho người thứ ba*
 - *Gây mất mát hoặc tổn thất vật chất về tài sản của người thứ ba*



Hình 1.4 – Tổn thất liên quan đến trách nhiệm đối với bên thứ ba

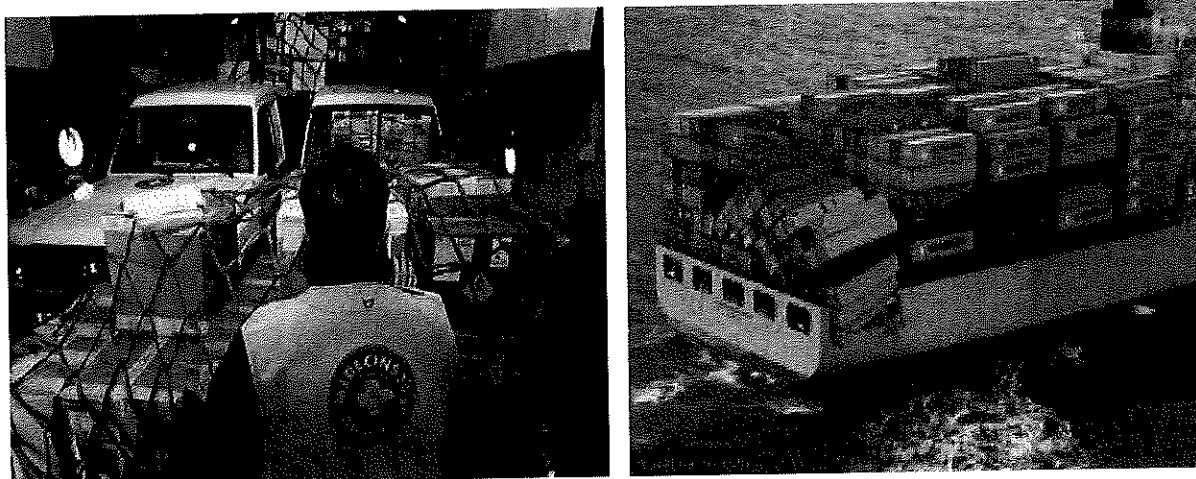
- Trách nhiệm đối với nhà chức trách (bị phạt) khi:
 - *Giao thiếu hoặc giao thừa hàng hoá*
 - *Vi phạm các qui định về xuất nhập khẩu*
 - *Không tuân thủ các qui định về chứng từ đối với hàng hoá*



Hình 1.5 – Tổn thất liên quan đến trách nhiệm đối với nhà chức trách

- Trách nhiệm đối với các phí tổn & chi phí HCTT:

Phí tổn & chi phí phải gánh chịu (phí ĐPHCTT, lệ phí pháp lý, chi phí di dời, xử lý hàng, chi phí tẩy uế, kiểm dịch theo yêu cầu của nhà chức trách, đóng góp TTC,...)



Hình 1.6 – Tổn thất liên quan đến phí tổn và chi phí ĐPHCTT

Với các rủi ro về tài chính luôn rình rập và trách nhiệm luôn phát sinh trong quá trình hoạt động, các doanh nghiệp giao nhận thực sự càng gặp nhiều khó khăn hơn vì không thể đảm bảo được khả năng thanh toán, không thể cán cân nổi đối với những tổn thất hàng hóa có giá trị lớn và đặc biệt là không thể từ chối bồi thường đối với khách hàng trong các trường hợp đó nếu thực sự khách hàng chứng minh được lỗi thuộc về doanh nghiệp và quan trọng hơn cả là sẽ bị ảnh hưởng rất lớn đến uy tín của doanh nghiệp trên thị trường.

Từ thực tế trên, đòi hỏi phải có một loại hình bảo hiểm trách nhiệm phù hợp cho các doanh nghiệp giao nhận để cung cấp và đáp ứng nhu cầu của thị trường nhằm tạo sự an tâm và đảm bảo uy tín cho các doanh nghiệp nói riêng và cho cả ngành giao nhận Việt Nam nói chung khi tham gia hoạt động trong lĩnh vực này. Đồng thời, loại hình bảo hiểm này đòi hỏi phải bảo vệ được quyền lợi cho doanh nghiệp giao nhận trước các khiếu nại phát sinh và đảm bảo khả năng thanh toán bồi

thường nếu tổn thất thuộc trách nhiệm và nhất là khi phần lớn các doanh nghiệp đều có tiềm lực tài chính chưa đủ mạnh.

Ngoài việc bảo vệ các trách nhiệm phát sinh theo luật, trách nhiệm phát sinh theo hợp đồng dịch vụ với khách hàng và trách nhiệm phát sinh theo các hợp đồng khác, bảo hiểm trách nhiệm này còn mang lại một số lợi ích vô hình cho các doanh nghiệp giao nhận như: i) đảm bảo uy tín, khả năng về tài chính với các đối tác khi đàm phán, ký kết hợp đồng dịch vụ với khách hàng lớn, ký kết hợp đồng đại lý với đối tác nước ngoài, ii) chuẩn hóa qui trình hoạt động nội bộ để có thể kiểm soát và hạn chế tối đa các sai sót thường gặp, ii) được tư vấn, hỗ trợ xử lý xự cố với hệ thống giám định và xử lý khiếu nại toàn cầu của đơn vị cung cấp bảo hiểm lớn khi cần thiết.

Do đó, với sự cần thiết được bảo vệ trong các hoạt động của mình, các doanh nghiệp giao nhận Việt Nam nhận thức rất rõ tầm quan trọng của việc tham gia bảo hiểm về loại hình bảo hiểm trách nhiệm này.

1.2.3.2 Các loại hình hoạt động có thể được bảo hiểm:

Trên thị trường bảo hiểm hiện nay, có nhiều Qui tắc bảo hiểm khác nhau liên quan đến bảo hiểm trách nhiệm của người giao nhận do các công ty bảo hiểm cung cấp. Ở nội dung nghiên cứu này, chúng ta sẽ sử dụng Qui tắc bảo hiểm của Bảo Việt, là qui tắc ra đời đầu tiên trên thị trường và hiện cũng đang được áp dụng rộng rãi trên thị trường. Qui tắc có tên đầy đủ là “*Qui tắc bảo hiểm trách nhiệm Người khai thác dịch vụ vận tải (tên tiếng Anh: GENERAL CONDITIONS ON LIABILITY INSURANCE FOR TRANSPORT SERVICES PROVIDER)*”

Theo Qui tắc này, các loại hình hoạt động/ dịch vụ có thể được bảo hiểm được cung cấp cho những doanh nghiệp hoạt động với 07 nhóm loại hình cụ thể sau:

Nhóm (A) - Người khai thác tàu biển**Nhóm (B)**

- (i) Người giao nhận kho vận và/hoặc
- (ii) Người khai thác vận tải đường bộ và/hoặc
- (iii) Người Khai thác vận tải không tàu và/hoặc
- (iv) Người khai thác vận tải đường sắt và/hoặc
- (v) Người vận chuyển đường không và/hoặc
- (vi) Người khai thác kho hàng hoặc kho bãi phân phối hàng và/hoặc
- (vii) Người khai thác vận tải đa phương thức và/hoặc
- (viii) Người chuyên chở hoặc Khai thác mà Người cung cấp dịch vụ có thể chấp nhận bằng văn bản.

Nhóm (C)

- (i) Đại lý tàu biển hoặc hãng vận tải biển và/hoặc
- (ii) Người thuê hoặc Môi giới tàu biển và/hoặc
- (iii) Người quản lý tàu và/hoặc thủy thủ và/hoặc
- (iv) Đại lý đại diện của những tổ chức mà Người cung cấp dịch vụ có thể chấp nhận bằng văn bản và/hoặc
- (v) Người cung cấp dịch vụ hàng hải có thể được miêu tả rõ ràng và được Người cung cấp dịch vụ đồng ý bằng văn bản.

Nhóm (D)

- (i) Người khai thác một bến bãi và/hoặc
- (ii) Người khai thác dịch vụ bốc xếp

- (iii) Người khai thác các phương tiện lưu giữ hàng hoá bằng container/ xe kéo và hoặc phương tiện sửa chữa

Nhóm (E) - Nhà chức trách của cảng

Nhóm (F) - Người cho thuê container

Nhóm (G) - Người cung cấp bất cứ dịch vụ tương tự nào khác có thể được Người cung cấp dịch vụ đồng ý bằng văn bản.

Trong các nhóm trên, các công ty giao nhận Việt Nam hiện tại được xem là “Người giao nhận kho vận” thuộc nhóm (B) và có thể tham gia loại hình bảo hiểm trách nhiệm này để bảo vệ tối đa quyền lợi của mình.

1.2.3.3 Các phạm vi có thể được bảo hiểm

Phạm vi bảo hiểm theo Quy tắc bảo hiểm trách nhiệm Người khai thác dịch vụ vận tải (GENERAL CONDITIONS ON LIABILITY INSURANCE FOR TRANSPORT SERVICES PROVIDER) của Bảo Việt cụ thể bao gồm các nội dung chính sau:

▪ **Bảo hiểm thiết bị, container, xe kéo và thiết bị bốc dỡ**

- (A) Nếu đã ghi rõ trên Giấy chứng nhận bảo hiểm, Người được bảo hiểm sẽ được bảo hiểm cho những tổn thất xảy ra trong năm bảo hiểm thuộc phạm vi khu vực hoạt động kinh doanh, cụ thể như sau:
- (a) Mọi rủi ro mất mát và tổn thất vật chất đối với Thiết bị được bảo hiểm ghi rõ trên Giấy chứng nhận bảo hiểm.
- (b) Trách nhiệm của Người được bảo hiểm đối với các khoản đóng góp tổn thất chung, Cứu hộ và/hoặc chi phí cứu hộ có thể phải gánh chịu để tránh hoặc hạn chế tổn thất từ bất cứ nguyên nhân nào đối với Thiết bị được bảo hiểm được ghi rõ trên Giấy chứng nhận bảo hiểm. Thiết bị được bảo hiểm sẽ được coi như là được bảo hiểm với giá trị đóng góp đầy đủ.

- (c) Trách nhiệm của Người được bảo hiểm về việc thanh toán chi phí đi thuê tính theo ngày (trừ trường hợp thuê mua) đối với Thiết bị được bảo hiểm bị tổn thất.
- (B)
- (a) Người bảo hiểm chỉ bồi thường cho những tổn thất đối với một bộ phận có thể được thay thế riêng lẻ hoặc tách biệt của Thiết bị được bảo hiểm nếu nguyên nhân gây ra tổn thất đó có nguồn gốc phát sinh từ một sự cố bên ngoài
- (b) Theo Đơn bảo hiểm này, Người bảo hiểm không bồi thường bất kỳ khiếu nại nào về tổn thất toàn bộ ước tính dựa trên chi phí phục hồi và/hoặc sửa chữa đối với hạng mục được bảo hiểm trừ khi những chi phí như vậy vượt quá giá trị bảo hiểm của hạng mục được bảo hiểm đó.
- (c) Đối với Thiết bị được bảo hiểm mà Người được bảo hiểm thuê hoặc cho thuê, giá trị khai báo phải thể hiện trách nhiệm của Người được bảo hiểm theo hợp đồng thuê mướn. Đối với Thiết bị được bảo hiểm khác, giá trị được khai báo cho Người bảo hiểm phải thể hiện giá trị thị trường của Thiết bị được bảo hiểm tại thời điểm khai báo.
- (C) Các loại trừ:
- (a) Hao mòn hữu hình, rách vỡ và/hoặc hư hỏng dần dần (nếu liên quan đến container, những khái niệm như vậy được coi là bao gồm những tổn thất, dù xảy ra một cách bất ngờ hay không, mà không ảnh hưởng đến cấu trúc toàn bộ, khung khối bên trong, tính kín nước hoặc những yêu cầu có tính chất quy phạm hay phân hạng của container);
- (b) Ân tỳ và/hoặc bản chất tự nhiên và/hoặc khuyết tật bên trong và/ hoặc sai sót trong chế tạo hoặc thiết kế của Thiết bị được bảo hiểm;

- (c) Hỏng hóc hoặc trục trặc về cơ hoặc điện, trừ khi những tổn thất đó là do nguyên nhân bên ngoài gây ra đối với Thiết bị được bảo hiểm;
- (d) Phá huỷ hoặc tổn thất đối với Thiết bị được bảo hiểm, gây ra bởi Nhà chức trách hoặc theo lệnh của Nhà chức trách;
- (e) Các hành động tịch thu, bắt giữ, chiếm đoạt, truất quyền sở hữu, quốc hữu hoá, trưng thu hoặc giành quyền mua trước được thực hiện bởi Nhà chức trách.
- (f) Biến mất một cách bí hiểm, mất không giải thích được hoặc mất được phát hiện trong khi tiến hành kiểm kê, trừ khi Người bảo hiểm đồng ý bằng văn bản;
- (g) chiến tranh, hành vi xâm lược, các hành động thù địch cho dù có tuyên chiến hay không, hành động của kẻ thù nước ngoài, nội chiến, nổi loạn, cách mạng khởi nghĩa, hành động quân sự, đảo chính hoặc thiết quân luật hoặc xung đột dân sự phát sinh từ đó;
- (h) Bất cứ vũ khí nào sử dụng năng lượng nguyên tử hoặc phản ứng phân hạch và/hoặc nung chảy hoặc các phản ứng tương tự hoặc năng lượng phóng xạ cho dù trong thời gian chiến tranh hay hoà bình.
- (i) Bức xạ ion hoá từ hoặc nhiễm phóng xạ từ bất cứ nhiên liệu hạt nhân nào hoặc từ bất cứ chất thải hạt nhân nào hoặc từ quá trình cháy của nhiên liệu hạt nhân.
- (j) các đặc tính phóng xạ, độc hại, nổ hoặc những đặc tính nguy hiểm hoặc gây ô nhiễm khác của bất kỳ hệ thống hạt nhân hay lò phản ứng hạt nhân nào hoặc tổ hợp lắp ráp hạt nhân nào khác hoặc cấu kiện hạt nhân của chúng.

Tất cả những loại trừ trên được áp dụng cho dù có bất cứ nguyên nhân nào khác góp phần làm gia tăng những tổn thất đó vào cùng thời điểm hoặc ngay sau đó.

▪ **Bảo hiểm trách nhiệm đối với bên thứ ba**

(A) Nếu đã ghi rõ trên Giấy chứng nhận bảo hiểm, Người được bảo hiểm sẽ được bảo hiểm cho những tổn thất xảy ra trong năm bảo hiểm thuộc phạm vi khu vực hoạt động kinh doanh, cụ thể như sau:

1. Những trách nhiệm không theo hợp đồng được pháp luật quy định bao gồm những chi phí phát sinh từ việc cung cấp các dịch vụ được bảo hiểm, đối với:
 - (a) thương tật thân thể bất ngờ hoặc ốm đau đối với người
 - (b) mất mát hoặc tổn thất vật chất bất ngờ đối với tài sản
 - (c) tổn thất hậu quả phát sinh từ các khoản mục (a) và/hoặc (b) nói trên

2. Trách nhiệm pháp lý theo hợp đồng

- a) Trách nhiệm theo hợp đồng đã được thông báo trước cho Người cung cấp dịch vụ và được Người cung cấp dịch vụ chấp thuận bằng văn bản và được ghi rõ trên Giấy chứng nhận bảo hiểm và/hoặc:
- b) Trách nhiệm mà Người được bảo hiểm đã thừa nhận theo hợp đồng hoặc thoả thuận mà trước đó chưa được thông báo cho Người cung cấp dịch vụ và chưa được Người cung cấp dịch vụ chấp thuận, nhưng chỉ trong phạm vi những trách nhiệm nào mà Người được bảo hiểm vẫn phải gánh chịu kể cả khi không có hợp đồng hay thoả thuận nêu trên.

Bảo hiểm theo các khoản mục trên chỉ liên quan tới trách nhiệm đối với bên thứ ba, bao gồm các khoản chi phí, phát sinh từ việc các cung cấp các dịch vụ được bảo hiểm, đối với:

- Thương tật thân thể bất ngờ hoặc ốm đau đối với người

- Mất mát hoặc tổn thất vật chất bất ngờ về tài sản
- Tổn thất hậu quả phát sinh từ các khoản mục (a) và/hoặc (b) nói trên.

(B) Các loại trừ:

- (a) Thương tật thân thể hoặc bệnh tật đối với người thuê mượn theo hợp đồng lao động, dịch vụ hoặc học nghề với Người được bảo hiểm khi thương tật hoặc bệnh tật đó phát sinh từ quá trình lao động, dịch vụ và học việc đó và phát sinh trong quá trình đó
- (b) Việc sở hữu hoặc chiếm hữu bởi Người được bảo hiểm đối với phương tiện cơ giới hoặc thiết bị máy móc di động được yêu cầu phải đăng ký giấy phép hoạt động.
- (c) Mất mát và tổn thất đối với:
 - Tài sản của Người được bảo hiểm hoặc do Người được bảo hiểm thuê, cho thuê, hoặc gán nợ cho Người được bảo hiểm;
 - Tài sản được uỷ thác cho Người được bảo hiểm trông nom hoặc kiểm soát nhưng điểm loại trừ này không áp dụng đối với tài sản của người làm công.
- (d) Tai nạn đường bộ bất ngờ tại Mỹ hoặc Canada liên quan đến xe moóc hoặc sát-xi hoặc container do Người được bảo hiểm sở hữu hoặc thuê, trừ khi được Người cung cấp dịch vụ đồng ý một cách cụ thể bằng văn bản.
- (e) Những trách nhiệm pháp lý theo hợp đồng về việc bồi thường thiệt hại do thanh lý, hoặc những khoản bồi thường thiệt hại được quy định hoặc có thể phải thanh toán theo bất kỳ điều khoản nào liên quan đến phạt.

▪ **Bảo hiểm trách nhiệm đối với hàng hóa**

- (A) Nếu đã ghi rõ trên Giấy chứng nhận bảo hiểm, Người được bảo hiểm sẽ được bảo hiểm cho những tổn thất xảy ra trong năm bảo hiểm thuộc phạm vi khu vực hoạt động kinh doanh, cụ thể như sau:
- a) Trách nhiệm đối với hàng hoá bị mất mát, tổn thất hoặc phá huỷ được quy định trong:
- Các điều kiện kinh doanh đã được chấp thuận và/hoặc;
 - Công ước quốc tế và/hoặc Luật pháp quốc gia, thông luật chung hoặc Luật dân sự bắt buộc phải áp dụng hoặc có thể được áp dụng theo luật định.
- Trách nhiệm đối với:
- Tổn thất hậu quả tiếp theo những mất mát hoặc phá huỷ, hoặc tổn thất xảy ra đối với hàng hoá và;
 - Chậm trễ bất ngờ trong việc giao hàng
- (B) Trừ khi được Người cung cấp dịch vụ đồng ý cụ thể bằng văn bản, Người được bảo hiểm sẽ không được bảo hiểm về trách nhiệm của họ đối với những hàng hoá sau đây:
- (a) ngựa thuần chủng, thú vật nuôi, cây trồng, hoa, trái phiếu kho bạc, vàng nén, tiền mặt, chứng khoán, chứng từ, tem, cổ phiếu, bản thảo, tài liệu và các bản sơ đồ, bản vẽ hay thiết kế ;
- (b) thuốc lá sợi, thuốc lá điếu, xì-gà, rượu mạnh, tác phẩm nghệ thuật, đồ trang sức, hàng tiêu dùng điện tử hoặc những hàng hoá quý hoặc có giá trị cao tương tự.
- (C) Khi các Điều kiện kinh doanh và/hoặc Hợp đồng vận chuyển của Người được bảo hiểm có điều khoản qui định phải khai báo giá hàng hoặc yêu cầu Người được bảo hiểm phải tăng giới hạn trách nhiệm trong Hợp đồng đối với loại hàng hoá nào đó thì điều kiện tiên quyết để

Người bảo hiểm mở rộng phạm vi bảo hiểm, bao gồm cả việc tăng về trách nhiệm đó, là Người cung cấp dịch vụ đã đồng ý với việc tăng mức độ rủi ro đó.

- (D) Trong cả năm bảo hiểm, Người được bảo hiểm phải liên tục tiến hành hoạt động kinh doanh theo đúng với các Điều kiện kinh doanh mà mình đang áp dụng và phải thực hiện một quy trình có hiệu quả nhằm thông báo đến từng khách hàng những Điều kiện kinh doanh này (không bao gồm các Công ước quốc tế) trước khi thực hiện dịch vụ cho họ. Nếu vì một sai sót cá biệt nào đó mà Người được bảo hiểm không thông báo cho khách hàng về những Điều kiện kinh doanh của mình trước khi thực hiện các dịch vụ cho họ, Người bảo hiểm sẽ vẫn bảo hiểm cho Người được bảo hiểm với điều kiện là Người được bảo hiểm phải chứng minh với bằng chứng thuyết phục rằng theo thường lệ thì họ vẫn tuân theo đúng điều kiện này và Người được bảo hiểm phải chịu một khoản khấu trừ thêm bằng 10% số tiền khiếu nại.
- (E) Trong trường hợp Người được bảo hiểm được yêu cầu ký một hợp đồng cụ thể với những điều khoản và điều kiện khác với những điều khoản và điều kiện như đề cập trong Đoạn (A) của chương này trên thì những điều khoản và điều khoản như vậy phải được Người cung cấp dịch vụ đồng ý trước bằng văn bản trước khi hợp đồng đó được ký kết, nếu không thì việc bảo hiểm trách nhiệm có thể mất hiệu lực hoặc không được chấp nhận.
- **Bảo hiểm trách nhiệm liên quan đến vi phạm các nghĩa vụ và sai sót**
- (A) Nếu đã ghi rõ trên Giấy chứng nhận bảo hiểm, Người được bảo hiểm được bảo hiểm cho bất cứ khiếu nại nào chống lại họ trong cả năm bảo hiểm và;

- a) Lần đầu tiên được phát hiện trong suốt thời hạn bảo hiểm;
 - b) Do vi phạm nghĩa vụ hoặc do bất cứ hành vi sơ xuất hay sai sót nào mà Người được bảo hiểm phải chịu trách nhiệm về pháp lý, bao gồm bất cứ khiếu nại nào về việc vi phạm cam kết hoặc quyền hạn, mà những hành vi sơ xuất hay sai sót đó không xuất phát từ sự thiếu trung thực hay gian lận (nguyên tắc tin tưởng tuyệt đối - “comitted in good faith”)
 - c) Do những hành vi vi phạm của Người uỷ thác và/hoặc Giám đốc và/ hoặc trợ lý hay Nhân viên của Người được bảo hiểm hoặc được cho là thuộc về Người uỷ thác, giám đốc, trợ lý hay nhân viên đó hoặc người tiền nhiệm của họ;
 - d) Trong quá trình điều hành hoạt động kinh doanh do Người được bảo hiểm thực hiện hoặc được thực hiện nhân danh Người được bảo hiểm hay người tiền nhiệm của họ trong hoạt động kinh doanh theo chức năng chuyên môn của họ khi cung cấp những dịch vụ được bảo hiểm.
- (B) Những chi phí bổ sung để gửi lại hàng đến địa điểm giao hàng đúng khi những hàng hoá đó đã bị Người được bảo hiểm gửi sai địa chỉ trong khi cung cấp một dịch vụ được bảo hiểm sẽ được tính toán như sau:
- a) Những chi phí cho việc vận chuyển hàng hoá từ nơi nhận hàng đến nơi mà hàng hoá bị giao sai địa chỉ cộng với những chi phí cho việc tiếp tục vận chuyển từ địa chỉ sai đó đến địa chỉ giao hàng đúng, trừ đi
 - b) Cước vận tải và/hoặc những chi phí khác phát sinh từ phía khách hàng của Người được bảo hiểm cho việc vận chuyển hàng hoá từ nơi nhận hàng đến nơi giao hàng đúng địa chỉ.

(C) Trừ khi có thoả thuận khác với Người cung cấp dịch vụ, giới hạn trách nhiệm của Người bảo hiểm theo Chương 6 này trong bất cứ trường hợp nào cũng không vượt quá £ 100.000, hoặc giá trị tương đương nếu tính theo loại tiền khác, cho mỗi tai nạn và cũng là mức giới hạn tổng cộng cho cả năm bảo hiểm.

▪ **Bảo hiểm trách nhiệm liên quan đến nhà chức trách**

(A) Nếu đã ghi rõ trên Giấy chứng nhận bảo hiểm, Người được bảo hiểm sẽ được bảo hiểm cho các khiếu nại chống lại họ trong cả năm bảo hiểm trong phạm vi khu vực hoạt động kinh doanh đối với bất cứ khoản tiền nào do nhà chức trách quy định mà Người được bảo hiểm, hay người nào khác nhân danh Người được bảo hiểm theo luật định có trách nhiệm phải trả cho bất kỳ khiếu nại hay hình phạt nào phát sinh từ:

- (a) Giao thiếu hoặc giao thừa hàng hoá
- (b) Vi phạm các qui định về xuất nhập khẩu
- (c) Không tuân thủ các qui định về chứng từ đối với hàng hoá

(B) Các Loại trừ hoặc Hạn chế sẽ áp dụng:

(a) Trừ khi có thoả thuận khác bởi Người cung cấp dịch vụ giới hạn trách nhiệm của Người bảo hiểm theo Chương 7 này là £ 100.000 hoặc hoặc loại tiền khác có giá trị tương đương, cho mỗi tai nạn và cũng là mức giới hạn tổng cộng trong cả năm bảo hiểm.

(b) Người được bảo hiểm không được bảo hiểm cho bất cứ hình phạt hoặc khoản phạt nào qui định bởi Uỷ Ban Hàng Hải Liên Bang của Mỹ do:

- Không xuất trình biểu cước phí theo yêu cầu
- Không niêm yết giao kèo
- Không chỉ định đại lý

- (c) Người được bảo hiểm không được bảo hiểm cho trách nhiệm tuyệt đối, phát sinh từ việc phát hành chứng từ hải quan, trừ khi có thoả thuận khác bằng văn bản của Người cung cấp dịch vụ.
- (d) Trừ khi được Người cung cấp dịch vụ đồng ý cụ thể, các điều khoản trong đề mục (B) của Chương 5 sẽ áp dụng cho Chương 7.

▪ **Bảo hiểm các chi phí**

- (A) Nếu đã ghi rõ trên Giấy chứng nhận bảo hiểm, Người được bảo hiểm sẽ được bảo hiểm cho:
 - (a) Mọi chi phí bổ sung cần thiết và hợp lý đã phát sinh nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu những tổn thất được bảo hiểm theo Đơn bảo hiểm này,
 - (b) Các khoản lệ phí và chi phí pháp lý liên quan đến bất cứ trách nhiệm nào được bảo hiểm theo Đơn bảo hiểm này, nhưng chỉ trong phạm vi những lệ phí và chi phí như vậy đã phát sinh với sự đồng ý trước bằng văn bản của Người cung cấp dịch vụ hoặc là Người cung cấp dịch vụ đã tự mình quyết định rằng các khoản lệ phí và chi phí đó có thể được bồi hoàn.
 - (c) Những chi phí cần thiết mà Người được bảo hiểm đã phải gánh chịu có liên quan đến một tai nạn, với sự đồng ý của Người cung cấp dịch vụ, nhằm di dời và/hoặc xử lý hàng hoá của khách hàng hoặc một hạng mục của Thiết bị được bảo hiểm, cho dù trách nhiệm có được thừa nhận hay không;
 - (d) Những chi phí ngoại lệ mà Người được bảo hiểm đã phải gánh chịu nhằm thực hiện việc hun khói, tẩy uế hoặc kiểm dịch theo lệnh của nhà chức trách hoặc Người được bảo hiểm có trách nhiệm pháp lý phải thực hiện các công việc đó ;

(e) Trách nhiệm đối với tỷ lệ đóng góp của hàng hoá trong Tổng thất chung và/hoặc Cứu hộ:

- Phát sinh từ việc Người được bảo hiểm vi phạm hợp đồng vận chuyển với khách hàng, hoặc
- Mà Người được bảo hiểm có trách nhiệm phải trả nhưng không thể đòi lại được từ khách hàng sau khi đã thực hiện một cách hợp lý mọi quyền hạn cần thiết

(B) Cam kết tổn thất chung hoặc Bảo lãnh cứu hộ.

(C) a) Ngoài phạm vi bảo hiểm như được quy định trong Chương 8 này (đề mục (A) từ tiêu mục (a) đến (e)), theo yêu cầu của Người được bảo hiểm, Người bảo hiểm sẽ phát hành những Cam kết hoặc Bảo lãnh để Người được bảo hiểm có thể giải phóng hàng hoá, nhưng trong bất cứ trường hợp nào cũng không vượt quá giới hạn trách nhiệm theo Chương 8 như được xác định trong Giấy chứng nhận bảo hiểm.

b) Trong trường hợp Người bảo hiểm phát hành Cam kết hoặc Bảo lãnh như đề cập ở đề mục (B) nói trên, Người được bảo hiểm ngay lập tức phải thu được bản xác định giá trị của hàng hoá đó một cách đầy đủ, tốt nhất là trước khi giao hàng, và tiến hành mọi bước cần thiết và hợp lý để thu được bảo lãnh đối tịch từ mỗi người nhận hàng riêng lẻ hoặc các công ty bảo hiểm hàng hải tương ứng của họ.

c) Nếu, theo sự đánh giá của Người bảo hiểm, Người được bảo hiểm đã thực hiện tất cả các biện pháp hợp lý để thu được bảo lãnh đối tịch hoặc thanh toán từ mỗi người nhận hàng hoặc những công ty bảo hiểm hàng hải tương ứng của họ, Người bảo hiểm sẽ thanh toán những khoản đóng góp không thể huỷ ngang đó.

▪ **Các điều khoản mở rộng khác**

- A. Khiếu nại của Nhà chức trách
- B. Trách nhiệm của Người uỷ thác mà Người được bảo hiểm phải gánh vác
- C. Hành vi lừa đảo hoặc thiếu trung thực của Người làm thuê
- D. Phí tổn/ Lệ phí phát sinh nhằm thu hồi các khoản tiền phải trả cho Người được bảo hiểm
- E. Những chi phí pháp lý
- F. Trách nhiệm đối với việc vu cáo, nói xấu v.v...
- G. Hồi hương/Thay thế Lái xe/ Người làm công
- H. Gián đoạn kinh doanh, Mất thu nhập và Chi phí lao động gia tăng

1.2.4 Các điều khoản, điều kiện, nguồn luật chi phối

1.2.4.1 Các quy định và nguồn luật quốc tế:

▪ **Mẫu vận đơn của FIATA**

Vận đơn đường biển là một chứng từ quan trọng trong giao nhận vận chuyên, 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...

Tìm hiểu về các điều khoản in ở mặt trước của vận đơn FIATA

- *Định nghĩa – Definitions:* “Người chuyên chở” nghĩa là bên ký vận đơn.
 “ Chủ hàng “ bao gồm người gửi hàng, người nhận hàng thực, người giao nhận, người nhận hàng, người cầm vận đơn và người chủ của hàng hóa. “ Tàu biển “ bao gồm các tàu biển, (kể cả tàu thay thế), tàu, xà lan, thuyền bốc dỡ hàng hay bất cứ phương tiện nào khác của mình hoặc

được thuê mướn và điều hành bởi người chuyên chở, sử dụng để thực hiện hợp đồng này.

– *Việc phát hành vận đơn – Issuance of the Bill of Lading*

Với việc phát hành vận đơn người vận tải: 1) Cam đoan thực hiện việc vận chuyển trọn gói từ nơi nhận đến nơi giao hàng được ghi trên vận đơn; 2) Chịu trách nhiệm pháp lý như đã trình bày theo các điều kiện này.

– *Phạm vi trách nhiệm – Extend of responsibility*

1) Người vận chuyển sẽ chịu trách nhiệm pháp lý với các tổn hại, mất mát hàng hóa phát sinh giữa khoảng thời gian, khi anh ta nhận hàng đến khi giao hàng

2) Người vận chuyển tuy nhiên sẽ được giảm trách nhiệm đối với những mất mát hư hại nếu như những hư hại và mất mát này nảy sinh từ:

- a) Làm nhưng có sự lơ đãng hoặc vắng hoa tiêu chính hay những người phục vụ hướng dẫn và điều hành tàu.
- b) Việc làm phi pháp hay sự lơ đãng của chủ hàng.
- c) Làm đúng theo chỉ thị của người được quyền giao cho.
- d) Không đóng gói hoặc hàng bị lòi ra trong những trường hợp những loại hàng xếp xuống tàu sẽ bị hư hại nếu không được đóng gói hoặc đóng gói không chặt chẽ, trừ khi người vận chuyển thực hiện việc đóng gói.
- e) Việc xếp hàng, dỡ hàng vận chuyển hàng do người nào đó thay mặt chủ hàng tiến hành.
- f) Thiếu sót vốn có của hàng hóa.
- g) Thiếu hoặc không tương xứng số lượng hàng hóa đã cho, trừ khi chúng được người vận chuyển yêu cầu thêm vào.

- h) Bãi công, đóng cửa, đình chỉ hay cản trở lao động do những nguyên nhân nào đó dù là một phần hay toàn bộ.
- i) Những nguyên nhân khác hoặc thậm chí nguyên nhân mà người vận chuyển không thể tránh được và hậu quả do đó không ngăn chặn được nhưng được thi hành hợp lý.
- 3) Trong mục 2 (thuộc điều 12) người vận chuyển thiếu trách nhiệm trong việc lưu tâm đến những nhân tố sinh ra hư hại mất mát, người vận chuyển chỉ chịu trách nhiệm trong phạm vi mà những nhân tố này đã gây mất mát hư hại nó thuộc bổn phận của người vận tải.
- 4) Nếu những hư hại và mất mát là do một hoặc nhiều nguyên nhân hay sự kiện được nêu ở các khoản a,b,c và I của mục 2 thì trách nhiệm thuộc về người vận chuyển.

– *Giới hạn trách nhiệm – Limitation of responsibility*

Đối với vận chuyển đường biển, người vận chuyển không chịu trách nhiệm trong các trường hợp mà trị giá hàng hóa mỗi kiện hàng, đơn vị đóng gói khác vượt quá 250 rúp hoặc giá trị tương đương với ngoại tệ khác, chỉ trừ khi giá trị đó được ghi rõ trên vận đơn. Việc vận chuyển bằng bất cứ phương tiện nào khác hay những dịch vụ vận chuyển, hay qua những nhà thầu khác theo các hợp đồng phụ phù hợp thì mọi người vận chuyển phải có trách nhiệm theo các qui tắc luật pháp phù hợp và các điều kiện phù hợp với các phương tiện vận chuyển. Trong việc vận chuyển container, pallet hay các đơn vị xếp hàng tương tự khác. Người vận chuyển chịu trách nhiệm đối với số lượng bao gói được liệt kê trên vận đơn, có nghĩa là chịu trách nhiệm với toàn bộ container (hay pallet) cũng như nội dung bên trong nó theo số lượng kiện, gói được xếp những chi tiết kiện, gói được xếp vào những container này (hay pallet) thì trách

nhiệm của người vận chuyển chỉ giới hạn ở số đơn vị xếp hàng trên tổng thể (số lượng container hay pallet).

– *Hàng hóa được niêm chì – Sealed Goods*

Người vận chuyển không chịu trách nhiệm đối với những thiếu hụt hay hư hại hàng hóa đã đến tại nơi đến trong những container tốt hay những đồ đựng tương tự được người gửi niêm chì đúng đắn. Họ cũng không chịu trách nhiệm đối với những hàng hóa được giao trong sự đảm bảo khác và đối với những kiện gói trong tình trạng không tốt không có dấu hiệu nào là đã bị mở (hay phá bỏ niêm chì) trong quá trình vận chuyển. Trong trường hợp người ta chứng minh được rằng những thiếu hụt và những hư hại phát sinh do khuyết điểm của người vận chuyển thì người vận chuyển phải chịu trách nhiệm.

▪ **Vận đơn hàng không IATA**

Vận đơn hàng không (Airwaybill-AWB) là chứng từ vận chuyển hàng hoá và bằng chức của việc ký kết hợp đồng và vận chuyển hàng hoá bằng máy bay, về điều kiện của hợp đồng và việc đã tiếp nhận hàng hoá để vận chuyển (Luật Hàng Không dân dụng Việt Nam ngày 4 tháng 1 năm 1992). Không giống như vận tải đường biển, trong vận tải hàng không, người ta không sử dụng vận đơn có thể giao dịch được, hay nói cách khác vận đơn hàng không không phải là chứng từ sở hữu hàng hoá như vận đơn đường biển thông thường. Nguyên nhân của điều này là do tốc độ vận tải hàng không rất cao, hành trình của máy bay thường kết thúc và hàng hoá được giao ngay ở nơi đến một khoảng thời gian dài trước khi có thể gửi chứng từ hàng không từ người xuất khẩu qua ngân hàng của họ tới ngân hàng của người xuất khẩu để rồi ngân hàng của người nhập khẩu gửi cho người nhập khẩu. Vì những lý do trên mà vận đơn hàng không thường không có chức năng sở hữu hàng

hoá. Vận đơn hàng không có thể do hãng hàng không phát hành, cũng có thể do người khác không phải do hãng hàng không ban hành.

Qui định trách nhiệm của vận đơn hàng không IATA: người chuyên chở thông báo số tiền lớn nhất mà họ phải bồi thường trong trường hợp hàng hoá bị tổn thất trong quá trình chuyên chở, tức là thông báo giới hạn trách nhiệm của mình. Giới hạn trách nhiệm của người chuyên chở được quy định ở đây là giới hạn được quy định trong các công ước, quy tắc quốc tế hoặc luật quốc gia về hàng không dân dụng.

Theo Công ước Vacsava 1929

- Thời hạn trách nhiệm: người chuyên chở chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển bằng máy bay (trong cảng hàng không, trong máy bay, hoặc bất cứ nơi nào nếu máy bay phải hạ cánh ngoài cảng hàng không), có thể hiểu là “từ sân bay đến sân bay”
- Cơ sở trách nhiệm: người chuyên chở chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát, hư hỏng và chậm giao hàng xảy ra trong quá trình VTHK. Miễn trách trong trường hợp người chuyên chở chứng minh được:
 - Hãng hàng không, người làm công hoặc đại lý đã áp dụng các biện pháp cần thiết hợp lý để tránh thiệt hại hoặc không thể áp dụng những biện pháp phòng tránh như vậy.
 - Thiệt hại do lỗi trong việc hoa tiêu, chỉ huy hoặc vận hành máy bay.
- Giới hạn trách nhiệm
 - Hàng có kê khai giá trị: bồi thường theo giá trị kê khai
 - Hàng không kê khai giá trị:

- ✓ Hàng hóa: 250Fr vàng/kg hoặc tương đương 1kg kể cả phụ phí
- ✓ Hành lý ký gửi: bồi thường như hàng hóa
- ✓ Hành lý xách tay và tư trang: 5000Fr vàng/hành khách
- ✓ Hành khách: 125 000Fr vàng/hành khách

Theo Nghị định thư Hague 1955

- Xóa bỏ miễn trách của người chuyên chở đối với những tổn thất do lỗi của hoa tiêu, chỉ huy hoặc vận hành máy bay
- Người chuyên chở được miễn trách đối với ẩn tỳ, nội tỳ hoặc bản chất tự nhiên của hàng hóa
- Giới hạn trách nhiệm đối với hành khách: 250 000Fr vàng/ hành khách

Theo Công ước Guadalajara 1961

- Người chuyên chở theo hợp đồng (Contracting carrier)
- Người chuyên chở thực tế (actual carrier)

Theo Nghị định thư Guatemala 1971

- Nếu hàng hóa bị hư hại một phần thì trọng lượng để xét bồi thường là trọng lượng của một hay nhiều kiện
- Nếu số hàng này lại ảnh hưởng đến số hàng khác thì trọng lượng để xét bồi thường bao gồm cả trọng lượng của số hàng khác đó nếu các loại hàng này được ghi trên cùng một vận đơn

Theo Nghị định thư Montreal số 1, 2, 3, 4

- Bản số 1, 2:
 - Hàng hóa: 17 SDR hoặc 250 Fr vàng/kg
 - Hành lý: 332 SDR hoặc 5000 Fr vàng/ hành khách
- Bản số 3:
 - Hàng hóa: 17 SDR hoặc 250 Fr vàng/kg

- Hành lý: 1000 SDR hoặc 15 000 Fr vàng/ hành khách
- Tăng thêm miễn trách cho người chuyên chở:
 - Thiệt hại do chất lượng hoặc khuyết tật vốn có của hàng hóa
 - Khuyết điểm về bao bì do một người không phải là người chuyên chở hoặc đại lý của họ gây ra cũng như do thiếu sót của người gửi, người nhận hoặc đại lý của họ
 - Chiến tranh hoặc xung đột vũ trang
 - Hành động do chính quyền nhân dân thực hiện có liên quan tới XNK hoặc quá cảnh

▪ **Theo Hamburg:**

Tại Hội nghị quốc tế về luật hàng hải quốc tế ở Bruxelles năm 1922, các nước tham gia hội nghị đã thoả thuận về một loạt các qui tắc để thiết lập quyền hạn và quyền miễn trách nhiệm của Người chuyên chở đối với việc chuyên chở hàng hoá bằng đường biển. Sau đó, nhiều nước đã thoả thuận quy tắc này và đưa vào các đạo luật như là "Luật chuyên chở hàng hoá bằng đường biển 1924". Năm 1968, các quy tắc này đã được thay thế bằng Quy tắc Hague/Visby và sau đó Luật chuyên chở hàng hoá bằng đường biển (1971) thay thế cho Luật năm 1924. Các thoả thuận tiếp theo đã dẫn đến sự ra đời của Quy tắc Hamburg năm 1978, mặc dù cho tới nay chưa có thêm một luật nào của Anh công nhận hiệu lực pháp lý của Quy tắc Hamburg.

Cụ thể một số nội dung của qui tắc Hamburg:

1. Cả người chuyên chở lẫn tàu đều không phải chịu trách nhiệm đối với những mất mát hoặc thiệt hại phát sinh hoặc là hệ quả của việc tàu không có đủ khả năng đi biển trừ khi tình trạng này là do người chuyên chở thiếu sự cẩn mẫn thích đáng trong việc làm cho tàu có đủ khả năng đi biển và đảm

bảo cho tàu được biên chế, trang bị và cung ứng thích hợp và làm cho các hầm tàu, phòng lạnh và phát lạnh và tất cả các bộ phận khác của tàu dùng để chở hàng thích hợp và an toàn cho việc tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hoá phù hợp với những qui định của Điều III đoạn 1. Khi có mất mát hoặc hư hỏng hàng hoá do tàu không đủ khả năng đi biển, người chuyên chở hoặc bất kỳ người nào khác muốn được miễn trách nhiệm theo quy định tại Điều này có nghĩa vụ chứng minh rằng đã thực hiện sự cần mẫn thích đáng.

2. Cả người chuyên chở lẫn tàu không chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng phát sinh hoặc là hệ quả của:

- a. Hành vi, sơ suất hoặc không thực hiện của thuyền trưởng, thuỷ thủ, hoa tiêu hay người giúp việc của người chuyên chở trong việc điều khiển hay quản trị tàu.
- b. Cháy, trừ khi do lỗi thực tế của người chuyên chở hay do hành động cố ý của người chuyên chở.
- c. Những tai hoạ, mối nguy hiểm hay tai nạn trên biển hay sông nước.
- d. Thiên tai.
- e. Hành động chiến tranh.
- f. Hành động thù địch.
- g. Bắt giữ hay hạn chế của chính quyền, người thống trị hay nhân dân hoặc bị tịch biên trong một thủ tục tố tụng tư pháp.
- h. Các hạn chế do kiểm dịch.

- i. Hành động hoặc không hành động của người gửi hàng hoặc chủ hàng, đại lý hoặc đại diện của họ.
 - k. Đình công hoặc bế xưởng hoặc ngừng hay hạn chế lao động vì bất kỳ lý do gì, dù là bộ phận hay toàn phần.
 - m. Bạo động hoặc nổi loạn.
 - n. Cứu hoặc cố gắng cứu tính mạng hoặc tài sản trên biển.
 - o. Hao hụt thể tích hay trọng lượng hoặc bất kỳ mất mát hay hư hỏng nào khác xảy ra do nội tỳ, phẩm chất hay khuyết tật vốn có của hàng hoá.
 - p. Bao bì không đầy đủ.
 - q. Mã ký hiệu không đầy đủ hoặc không chính xác.
 - s. Những ản tỳ không thể phát hiện được dù đã có sự cần mẫn thích đáng.
 - t. Bất kỳ nguyên nhân nào khác phát sinh không do lỗi thực tế hay hành vi cố ý của người chuyên chở, cũng không do lỗi hoặc sự sơ suất của các đại lý hoặc người phục vụ của người chuyên chở, nhưng người muốn được hưởng quyền miễn trách này có nghĩa vụ chứng minh rằng mất mát hay hư hỏng đó không phải lỗi thực tế hay hành vi cố ý của người chuyên chở cũng như lỗi hoặc sơ suất của các đại lý hoặc người phục vụ của người chuyên chở.
3. Bất kỳ sự đi trệch hướng nào nhằm mục đích cứu hoặc cố gắng cứu tính mạng hoặc tài sản trên biển hoặc bất kỳ sự đi trệch hướng hợp lý nào khác sẽ không bị coi là một xâm hại hay vi phạm Quy tắc này hoặc hợp đồng vận

chuyển, và người chuyên chở không phải chịu trách nhiệm đối với mọi mất mát hoặc hư hỏng là hệ quả của việc này.

4. (a) Trừ khi tính chất và giá trị của hàng hoá này đã được người gửi hàng kê khai trước khi xếp hàng và được ghi vào vận đơn, cả người chuyên chở lẫn tàu trong mọi trường hợp đều không phải chịu trách nhiệm cho các mất mát hoặc hư hỏng đối với hoặc có liên quan đến hàng hoá trong một khoản tiền vượt quá 10.000 đồng mỗi kiện hàng hoặc đơn vị hàng hoá hoặc 30 đồng mỗi kilo trong tổng trọng lượng tính cả bì của hàng hoá mất mát hoặc hư hỏng, hoặc bất kỳ khoản tiền nào cao hơn.

(b) Tổng số tiền có thể được bồi hoàn sẽ được tính toán dựa trên giá trị của hàng hoá đó tại địa điểm và vào thời điểm hàng được dỡ khỏi tàu phù hợp với hợp đồng hoặc tại địa điểm và vào thời điểm mà đáng lẽ hàng hoá phải được dỡ khỏi tàu.

Giá trị của hàng hoá sẽ được ấn định theo giá tại thị trường trao đổi hàng hoá, hoặc, nếu không tồn tại giá như vậy, theo giá thị trường hiện hành, hoặc, nếu không có cả giá tại thị trường trao đổi hàng hoá và giá thị trường hiện hành, theo giá trị thông thường của hàng hoá cùng loại và có chất lượng tương tự.

(c) Trường hợp một công-ten-nơ, pa-lét hoặc một vật dụng vận chuyển tương tự được sử dụng để tập hợp hàng hoá, số lượng các kiện hoặc đơn vị hàng được liệt kê trong vận đơn như được tập hợp trong vật dụng vận chuyển đó sẽ được coi là số các kiện hoặc đơn vị vì mục đích của đoạn này trong chừng mực mà các kiện hoặc đơn vị đó có liên quan. Trường hợp nêu trên, vật dụng vận chuyển sẽ được coi là kiện hoặc đơn vị.

(d) Một frăng là một đơn vị bao gồm 65,5 miligam vàng với độ tinh khiết 900/1000. Ngày qui đổi sang đồng nội tệ khoản tiền được ấn định trong phán quyết sẽ được điều chỉnh bởi luật của Toà án giải quyết vụ việc.

(e) Cả người chuyên chở lẫn tàu đều không được quyền hưởng giới hạn trách nhiệm quy định tại đoạn này nếu thiệt hại được chứng minh là xuất phát từ hành vi, hành động hoặc không hành động của người chuyên chở được thực hiện với ý định gây ra thiệt hại, hoặc được thực hiện một cách liều lĩnh và ý thức được rằng thiệt hại như vậy có thể xảy ra.

(f) Kê khai nêu tại tiểu đoạn (a) của đoạn này, nếu đã được nêu trong vận đơn, sẽ là chứng cứ đương nhiên, nhưng không có giá trị ràng buộc hay có tính quyết định người chuyên chở.

(g) Bằng thỏa thuận giữa người chuyên chở, thuyền trưởng hoặc đại lý của người chuyên chở và người gửi hàng, các khoản tiền tối đa khác với các khoản tiền nêu tại tiểu đoạn (a) của đoạn này có thể được ấn định, với điều kiện là không một khoản tiền tối đa nào được ấn định được thấp hơn mức tối đa hợp lý nêu trong tiểu đoạn đó.

(h) Trong mọi trường hợp, cả người chuyên chở lẫn tàu đều không phải chịu trách nhiệm cho các mất mát hoặc hư hỏng đối với, hoặc có liên quan đến hàng hoá nếu tính chất hoặc giá trị của hàng hoá đã bị người gửi hàng cố tình khai sai trong vận đơn.

▪ **Theo Brucxen**

1. Người chuyên chở và tàu không chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng do tàu không đủ khả năng đi biển gây nên trừ khi tình trạng đó là do thiếu sự cần mẫn thích đáng của người chuyên chở trong việc làm cho tàu có đủ khả năng đi biển và đảm bảo cho tàu được biên chế, trang bị và cung ứng thích hợp và làm cho các hầm tàu, phòng lạnh và phát lạnh và tất cả những bộ phận khác của tàu dùng để chở hàng, thích hợp và an toàn cho việc tiếp nhận, chuyên chở và bảo quản hàng hóa phù hợp với quy định của Điều 3 đoạn 1. Một khi có mất mát hay hư hỏng hàng hóa do tàu không đủ khả năng đi biển thì người chuyên chở hay bất cứ người nào khác muốn được miễn trách nhiệm theo quy định của điều này có nhiệm vụ chứng minh đã có sự cần mẫn thích đáng.

2. Cả người chuyên chở và tàu không chịu trách nhiệm về những mất mát hư hỏng hàng hóa phát sinh và gây ra bởi:

a. Hành vi, sơ suất hay khuyết điểm của thuyền trưởng, thủy thủ, hoa tiêu hay người giúp việc cho người chuyên chở trong việc điều khiển hay quản trị tàu.

b. Cháy, trừ khi do lỗi làm thực sự hay hành động cố ý của người chuyên chở gây ra.

c. Những tai họa, nguy hiểm hoặc tai nạn trên biển hay sông nước.

d. Thiên tai.

e. Hành động chiến tranh.

- f. Hành động thù địch
- g. Bắt giữ hay kiểm chế của vua chúa, chính quyền hay nhân dân hoặc bị tịch thu theo pháp luật.
- h. Hạn chế vì kiểm dịch.
- i. Hành vi hay thiếu sót của người gửi hàng hay chủ hàng, của đại lý hay đại diện của họ.
- j. Đình công hay bế xưởng, đình chỉ hay cản trở lao động bộ phận hay toàn bộ không kể vì lý do gì.
- k. Bạo động và nổi loạn.
- l. Cứu hay mưu toan cứu sinh mệnh và tài sản trên biển.
- m. Hao hụt thể tích hay trọng lượng hoặc bất kỳ mất mát hư hỏng nào khác xảy ra do nội tỳ, phẩm chất hay khuyết tật của hàng hóa.
- n. Bao bì không đầy đủ.
- o. Thiếu sót hay sự không chính xác về ký mã hiệu.
- p. Những ẩn tỳ không phát hiện được dù đã có sự cẩn mẫn thích đáng.
- q. Mọi nguyên nhân khác không phải do lỗi lầm thực sự hay cố ý của người chuyên chở cũng như không phải do sơ suất hay lỗi lầm của đại lý hay người làm công của người chuyên chở, những người muốn được hưởng quyền miễn trách này phải chứng minh không phải lỗi lầm thực sự

hay cố ý của người chuyên chở hoặc sơ suất, lỗi lầm của đại lý hay người làm công của người chuyên chở đã góp phần vào mất mát hay hư hỏng đó.

3. Người gửi hàng sẽ không chịu trách nhiệm về những mất mát hay thiệt hại gây ra cho người chuyên chở hay tàu do bất kỳ nguyên nhân nào nếu không phải do hành vi, lỗi lầm hay sơ suất của người gửi hàng, của đại lý hay người làm công của họ gây nên.

4. Bất kỳ sự đi chệch đường nào để cứu trợ hay mưu toan cứu trợ sinh mệnh hoặc tài sản trên biển hoặc bất kỳ một sự đi chệch đường hợp lý nào khác sẽ không coi là vi phạm Công ước này hay hợp đồng vận và người chuyên chở sẽ không chịu trách nhiệm về bất kỳ mất mát hay hư hỏng nào xảy ra từ việc đó.

5. Trong bất kỳ trường hợp nào, người chuyên chở và tàu cũng không chịu trách nhiệm về những mất mát hay hư hỏng của hàng hóa vượt quá số tiền 100 bảng Anh một kiện hay một đơn vị hoặc một số tiền tương đương bằng ngoại tệ khác, trừ khi người gửi hàng đã khai tính chất và trị giá hàng hóa trước khi xếp hàng xuống tàu và lời khai đó có ghi vào vận đơn.

Lời khai, nếu có ghi vào vận đơn sẽ là bằng chứng hiển nhiên nhưng không có tính chất ràng buộc và quyết định đối với người chuyên chở.

Người chuyên chở, thuyền trưởng hay đại lý của người chuyên chở và người gửi hàng có thể thỏa thuận với nhau một số tiền tối đa, khác với số

tiền ghi trong đoạn này miễn là số tiền tối đa đã thỏa thuận này không được thấp hơn con số nói trên.

Trong bất kỳ trường hợp nào người chuyên chở và tàu cũng không phải chịu trách nhiệm về mất mát hay hư hỏng hàng hóa nếu người gửi hàng đã cố tình khai sai tính chất và giá trị hàng hóa đó trên vận đơn.

1.2.4.2 Các nguồn luật Việt Nam liên quan:

- **Điều kiện kinh doanh chuẩn của VIFFAS**

Tác giả xin trích một số nội dung qui định về trách nhiệm của Người giao nhận vận tải trong điều kiện kinh doanh chuẩn của Hiệp hội giao nhận Việt Nam như sau:

Thực hiện hợp đồng

A. Khi công ty là đại lý

25. Trong phạm vi mà công ty chỉ hoạt động như là một đại lý, thì công ty không được làm hoặc dự định làm bất kỳ một hợp đồng nào với khách hàng về chuyên chở, bảo quản hoặc quản lý hàng hóa cũng như bất kỳ một dịch vụ nào liên quan đến hàng hóa mà chỉ đơn thuần hành động nhân danh khách hàng trong việc đạt được những dịch vụ đó bằng cách lập các hợp đồng với bên thứ ba mà các quan hệ trực tiếp thực tế được thiết lập giữa khách hàng và bên thứ ba này.

26. Công ty sẽ không chịu trách nhiệm về những hành động và sơ suất của các bên thứ ba nêu ở Điều 25 ở trên và cũng không chịu trách nhiệm đối với mọi rủi ro hoặc sự thiếu cẩn thận hoặc lỗi lầm nào đó phát sinh dù cố ý hay không của các đại lý của bên thứ ba hoặc với người kí hợp đồng liên quan tới

lô hàng được giao nhận, dù họ là người vận tải đường bộ, đường biển hay đường không hoặc là người quản lý kho hàng hay một người bất kì nào khác.

27. Khi hoạt động như một đại lý, công ty được ủy quyền của khách hàng để tham gia vào các hợp đồng nhân danh khách hàng và làm mọi việc mà khách hàng bị ràng buộc bởi các hợp đồng này và hành động về mọi phương diện dù có trạch khỏi các chỉ dẫn của khách hàng.

28. Công ty chỉ giao những hàng hóa theo các hợp đồng, các điều khoản, điều kiện và qui định của các cá nhân, các công ty hoặc những người được ủy quyền khác nhau theo quyền sở hữu của họ hàng có thể được chuyển.

29. Khách hàng sẽ bảo vệ, bồi thường và không làm tổn hại cho công ty đối với mọi trách nhiệm, mất mát, hư hỏng và các chi phí phát sinh bởi các hợp đồng được ký kết theo các yêu cầu của khách hàng như ở Điều 27 và 28.

B. Khi công ty là Người ủy thác

30. Trong phạm vi công ty ký hợp đồng như một người ủy thác để thực hiện những yêu cầu của khách hàng, công ty sẽ đứng ra nhận thực hiện hoặc với danh nghĩa của mình đảm bảo thực hiện các yêu cầu của khách hàng, và theo các qui định của CĐKKDC, công ty sẽ phải chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng đối với hàng hóa xảy ra trong thời gian kể từ khi hàng được công ty nhận để chuyên chở cho đến khi hàng được giao.

31. Bất kể những qui định khác trong CĐKKDC, nếu chứng minh được rằng việc mất mát hoặc hư hỏng hàng đã xảy ra, thì trách nhiệm của công ty sẽ được xác định theo các qui định trong bất kỳ một công ước quốc tế hoặc luật quốc gia, mà những qui định đó:

- a. Không thể bị loại bỏ bởi hợp đồng riêng, có hại cho người khiếu nại, và
- b. Sẽ được áp dụng nếu người khiếu nại đã ký một hợp đồng riêng rẽ và trực tiếp với người cung cấp thực tế những dịch vụ đối với dịch vụ hoặc cung đoạn vận chuyển nơi đã xảy ra tổn thất, hư hỏng và nhận được bất kỳ chứng từ cụ thể nào như là bằng chứng mà nó phải được phát hành nếu như Công ước quốc tế hay Luật quốc gia đó được áp dụng.

32. Bất kể những điều kiện khác được qui định trong CĐKKDC nếu có thể chứng minh được rằng việc mất mát hư hỏng hàng hóa xảy ra ở trên biển hoặc nội thủy, thì trách nhiệm của công ty sẽ được giới hạn theo như qui định của Luật Hàng hải Việt Nam và công ty được hưởng mọi sự che chở, miễn trách hoặc giới hạn trách nhiệm qui định đối với việc chuyên chở theo Bộ luật nói trên. Sự dẫn chiếu Bộ luật nói trên đối với việc chuyên chở bằng đường biển sẽ được coi là bao gồm cả sự dẫn chiếu đối với việc chuyên chở bằng nội thủy và luật trên sẽ được giải thích phù hợp.

C. Vận chuyển bằng hàng không

Nếu công ty hoạt động như người ủy thác đối với việc vận chuyển hàng hóa bằng hàng không, trách nhiệm của công ty sẽ được xác định theo những qui định trong Bộ luật hàng không dân dụng Việt Nam.

Trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm

33. Trừ những qui định khác trong CĐKKDC, công ty sẽ không chịu trách nhiệm đối với bất kỳ mất mát, hư hỏng nào phát sinh bởi:

- a. Hành động hoặc sự sơ suất của khách hàng hoặc chủ hàng hay bất kỳ người nào hoạt động nhân danh họ.

b. Đã làm theo đúng những hướng dẫn của khách hàng, chủ hàng hay bất kỳ người nào được ủy quyền trao hướng dẫn đó cho công ty.

c. Việc đóng gói và ghi nhãn hàng hóa không phù hợp với trừ trường hợp dịch vụ này do chính công ty thực hiện.

d. Xử lý, xếp lên, xếp đặt hay dỡ hàng hóa do khách hàng, chủ hàng hoặc bất kỳ người nào nhân danh họ.

e. Khuyết tật bên trong của hàng hóa.

f. Các cuộc nổi loạn, bạo động, đình công, bế xưởng, ngừng làm việc hay gây rối của công nhân dù với bất kỳ lý do nào.

g. Bất kì một nguyên nhân nào xảy ra với công ty mà không thể tránh được hoặc những hậu quả của nó mà công ty không thể ngăn cản được bởi sự miễn cấn hợp lý.

34. Bất kể những qui định khác trong CĐKKDC, công ty sẽ không chịu trách nhiệm về những mất mát hư hỏng xảy ra đối với tài sản bản thân nó không phải là hàng hóa, những mất mát, hư hỏng hệ quả hay gián tiếp, mất lợi nhuận, chậm trễ hoặc trệch đường.

35. Trừ những điều khác đã qui định trong CĐKKDC, trách nhiệm của công ty, trong mọi trường hợp, đối với bất kỳ sự cầu thả hay lỗi lầm hoặc mọi sự cố hay sự việc khác dù xảy ra thế nào, và bất kể nguyên nhân gây ra mất mát, hư hỏng không giải thích được, sẽ không vượt quá như qui định tại điều 8 Nghị định 140/2007/NĐ-CP ngày 5 tháng 9 năm 2007 đối với công ty kinh doanh dịch vụ logistics hoặc tại điều 24 Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19 tháng 10 năm 2009 đối với công ty kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức.

36.a. Việc bồi thường sẽ được tính toán trên cơ sở tham chiếu trị giá hàng hóa ghi trên hóa đơn cộng với tiền cước vận chuyển và tiền bảo hiểm nếu đã trả.

b. Nếu không có trị giá hàng hóa theo hóa đơn, việc bồi thường sẽ được tính toán theo trị giá loại hàng đó tại nơi và thời gian mà hàng được giao cho khách hàng hoặc chủ hàng hoặc những người được quyền thừa hưởng hoặc người do khách hàng chỉ thị hoặc sẽ được giao như vậy. Trị giá của hàng hóa sẽ được ấn định theo theo giá thị trường hiện hành, hoặc, nếu không có giá trao đổi hàng hóa hoặc giá thị trường hiện hành, sẽ tham chiếu giá trị thông thường của loại hàng cùng loại và cùng chất lượng.

37. Bằng sự thỏa thuận đặc biệt bằng văn bản và thanh toán chi phí thêm, có thể đòi công ty bồi thường cao hơn nhưng không vượt quá trị giá hàng hóa hoặc trị giá đã thỏa thuận, tùy chọn loại nào thấp hơn.

38.a. Công ty sẽ được giải phóng khỏi mọi trách nhiệm trừ khi:

(i) Công ty hoặc đại lý nhận được thông báo về mọi khiếu nại trong vòng 14 ngày (không kể chủ nhật và các ngày lễ) kể từ ngày được qui định ở điều (b) dưới đây.

(ii) Việc kiện tụng phải đưa ra tòa án thích hợp và công ty phải nhận được thông báo bằng văn bản về việc này trong vòng 9 tháng kể từ ngày được qui định ở điều (b) dưới đây.

b. (i) Ngày giao hàng, nếu là hư hỏng hàng hóa, ngày mà hàng lẽ ra phải được giao nếu là trường hợp mất mát hàng hóa.

(ii) Ngày mà hàng lẽ ra phải được giao nếu là trường hợp chậm giao hàng hoặc không giao hàng.

(iii) Trong mọi trường hợp khác, từ khi phát sinh khiếu nại.

Như vậy, trách nhiệm của các doanh nghiệp giao nhận được VIFFAS qui định rất cụ thể và rõ ràng tại các điều 35 và 36 của ĐKKDC nêu trên.

▪ **Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam 2005**

Điều 78. Miễn trách nhiệm của người vận chuyển

1. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường đối với mất mát, hư hỏng hàng hoá do việc tàu biển không đủ khả năng đi biển, nếu đã thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ quy định tại khoản 1 Điều 75 của Bộ luật này. Trong trường hợp này, người vận chuyển có nghĩa vụ chứng minh đã thực hiện nhiệm vụ một cách cẩn thận.

2. Người vận chuyển được miễn hoàn toàn trách nhiệm, nếu tổn thất hàng hoá xảy ra trong các trường hợp sau đây:

a) Lỗi của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hàng hải hoặc người làm công của người vận chuyển trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu;

b) Hoả hoạn không do người vận chuyển gây ra;

c) Thảm họa hoặc tai nạn hàng hải trên biển, vùng nước cảng biển mà tàu biển được phép hoạt động;

d) Thiên tai;

đ) Chiến tranh;

- e) Hành động xâm phạm trật tự và an toàn công cộng mà bản thân người vận chuyển không gây ra;
 - g) Hành động bắt giữ của người dân hoặc cưỡng chế của Toà án hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền khác;
 - h) Hạn chế về phòng dịch;
 - i) Hành động hoặc sự sơ suất của người giao hàng, chủ sở hữu hàng, đại lý hoặc đại diện của họ;
 - k) Đình công hoặc các hành động tương tự khác của người lao động do bất kỳ nguyên nhân nào làm đình trệ hoàn toàn hoặc một phần công việc;
-
- l) Bạo động hoặc gây rối;
 - m) Hành động cứu người hoặc cứu tài sản trên biển;
 - n) Hao hụt về khối lượng, trọng lượng hoặc mất mát, hư hỏng khác của hàng hoá xảy ra do chất lượng, khuyết tật ẩn tỳ hoặc khuyết tật khác của hàng hoá;
 - o) Hàng hoá không được đóng gói đúng quy cách;
 - p) Hàng hoá không được đánh dấu ký, mã hiệu đúng quy cách hoặc không phù hợp;
 - q) Khuyết tật ẩn tỳ của tàu biển mà những người có trách nhiệm không phát hiện được, mặc dù đã thực hiện nhiệm vụ một cách cẩn thận;

r) Bất kỳ nguyên nhân nào khác xảy ra mà người vận chuyển không có lỗi hoặc không cố ý gây ra tổn thất hoặc không phải do người làm công, đại lý của người vận chuyển có lỗi gây ra.

Trong trường hợp có người được hưởng quyền miễn hoàn toàn trách nhiệm của người vận chuyển theo quy định của pháp luật hoặc theo sự thoả thuận ghi trong hợp đồng thì người đó phải chứng minh rằng người vận chuyển đã không có lỗi, không cố ý hoặc những người làm công, đại lý của người vận chuyển cũng không có lỗi hoặc không cố ý gây ra sự mất mát, hư hỏng của hàng hoá.

3. Chậm trả hàng là việc hàng hoá không được trả trong khoảng thời gian đã thoả thuận theo hợp đồng hoặc trong khoảng thời gian hợp lý cần thiết mà người vận chuyển miễn cưỡng có thể trả hàng đối với trường hợp không có thoả thuận. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm đối với việc chậm trả hàng trong các trường hợp sau đây:

- a) Đi chệch tuyến đường khi đã có sự chấp thuận của người gửi hàng;
- b) Nguyên nhân bất khả kháng;
- c) Phải cứu người hoặc trợ giúp tàu khác đang gặp nguy hiểm khi tính mạng con người trên tàu có thể bị đe dọa;
- d) Cần thời gian để cấp cứu cho thuyền viên hoặc người trên tàu.

Điều 79. Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển

1. Trong trường hợp chủng loại, giá trị của hàng hoá không được người gửi hàng, người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng hoặc không được ghi rõ trong vận đơn, giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyển khác thì người vận chuyển chỉ có nghĩa vụ bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hoá hoặc tổn thất khác liên quan đến hàng hoá trong giới hạn tối đa tương đương với 666,67 đơn vị tính toán cho mỗi kiện hoặc cho mỗi đơn vị hàng hoá hoặc 2 đơn vị tính toán cho mỗi kilôgam trọng lượng cả bì của số hàng hoá bị mất mát, hư hỏng tùy theo giá trị hàng hoá.

Đơn vị tính toán quy định trong Bộ luật này là đơn vị tiền tệ do Quỹ tiền tệ quốc tế xác định và được quy ước là Quyền rút vốn đặc biệt.

Tiền bồi thường được chuyển đổi thành tiền Việt Nam theo tỷ giá tại thời điểm thanh toán bồi thường.

2. Khi công-te-nơ hoặc công cụ tương tự được dùng để đóng hàng hoá thì mỗi kiện hoặc đơn vị hàng hoá đã ghi trong chứng từ vận chuyển, đã đóng vào công cụ được coi là một kiện hoặc một đơn vị hàng hoá quy định tại khoản 1 Điều này. Trường hợp chứng từ vận chuyển không ghi rõ số kiện hoặc đơn vị hàng hoá thì công-te-nơ hoặc công cụ đó chỉ được xem là một kiện hoặc một đơn vị hàng hoá.

3. Trong trường hợp chủng loại và giá trị hàng hoá được người giao hàng khai báo trước khi bốc hàng và được người vận chuyển chấp nhận, ghi vào chứng từ vận chuyển thì người vận chuyển chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hoá trên cơ sở giá trị đó theo nguyên tắc sau đây:

a) Đối với hàng hoá bị mất mát thì bồi thường bằng giá trị đã khai báo;

b) Đối với hàng hoá bị hư hỏng thì bồi thường bằng mức chênh lệch giữa giá trị khai báo và giá trị còn lại của hàng hoá.

Giá trị còn lại của hàng hoá được xác định trên cơ sở giá thị trường tại thời điểm và địa điểm dỡ hàng hoặc dỡ ra phải dỡ hàng; nếu không xác định được thì căn cứ vào giá thị trường tại thời điểm và địa điểm bốc hàng cộng thêm chi phí vận chuyển đến cảng trả hàng.

4. Trách nhiệm của người vận chuyển đối với việc chậm trả hàng được giới hạn số tiền bằng 2,5 lần tiền cước của số hàng trả chậm, nhưng không vượt quá tổng số cước phải trả theo hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển.

Làm rõ hơn về Trách nhiệm chủ tàu khi tổn thất hàng hóa xảy ra do lỗi về hàng vận

Trong Bộ luật Hàng Hải (LHH) Việt Nam, Điều 108, khoản 2, mục a qui định “Người vận chuyển được **miễn hoàn toàn trách nhiệm** nếu tổn thất hàng hóa xảy ra do hành động, sự sơ suất hoặc sai lầm của thuyền trưởng, thuyền viên, hoa tiêu hoặc những người làm công cho người vận chuyển **trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu**”. Đây cũng là tinh thần và lời văn của Điều 4, khoản 2, mục a của Công ước Brusels 1924 mà thực tế tuyệt đại đa số các nước trên thế giới đã trực tiếp hoặc gián tiếp đưa vào LHH quốc gia mình.

Luật Hàng hải các nước ít khi giải thích cụ thể thế nào là lỗi về điều khiển tàu (Navigation Fault) và thế nào là lỗi về quản trị tàu (Fault in Management), mà phần lớn đều áp dụng cách giải thích từ Luật Anh. Điều

này cũng dễ hiểu, vì ngày nay tuyệt đại bộ phận các chế định này trong LHH các nước đều có nguồn gốc từ luật Anh và phải nói rằng trong hệ thống luật tư pháp quốc tế về bảo hiểm hàng hóa và chuyên chở hàng hóa bằng đường biển thì dấu ấn các khái niệm, chế định, qui phạm LHH Anh mang sắc thái đậm nét nhất. Theo British Shipping Law, Volume 1, Paragraph 188, **lỗi về điều khiển** tàu là lỗi “thả neo không đúng chỗ, húc phải đá ngầm, cho tàu ra khơi bất chấp lời cảnh báo của cơ quan dự báo thời tiết về sức mạnh của cơn bão đang tới, không chịu đưa tàu vào cảng lánh nạn để sửa chữa hư hỏng do hiểm họa trên biển gây ra”. Mục 3, Đạo luật Harter của Mỹ, ban hành năm 1893, cũng nhắc lại chế định này và cho đến nay vẫn còn nguyên giá trị. Cũng sách luật nói trên, ở Paragraph 192 thì chế định **lỗi về quản trị tàu** là việc “không để ý thích đáng tới các máy bơm, sơ suất trong việc cọ rửa bong tàu, cọ rửa các ống dẫn nước thải hoặc trong việc kiểm tra tình trạng các bể chứa nước, nhiên liệu trước khi bơm đầy, sơ suất quên không đóng van hầm chứa nước ballast làm cho nước thấm **ướt hàng hóa** hoặc do đóng van ngăn nước biển không kín làm cho **nước biển ngấm vào hàng hóa...**” Cả hai loại lỗi nói trên gộp vào gọi là lỗi về việc hàng vận (Nautical Faults).

Thực ra chế định “lỗi điều khiển và quản trị tàu” là những chế định hình thành tương đối lâu trong ngành Hành hải thế giới. Ở thế kỷ XVIII, khi mà điều kiện đi biển rất khắc nghiệt và kỹ thuật đóng tàu còn thô sơ thì chủ tàu mang một trách nhiệm hết sức nặng nề đối với hàng hóa mà mình chuyên chở. Những năm sau đó, chủ tàu đã liên hiệp lại đấu tranh với các đại diện chủ hàng và dần dần hình thành một nguyên tắc ngược lại là chủ tàu không chịu trách nhiệm gì hết trừ trách nhiệm thu cước. Điều này làm cho sự bất bình của chủ hàng ngày càng tăng lên, vì vậy các luật gia hàng hải tìm cách

dung hòa quyền lợi và nghĩa vụ của các bên sao cho hợp lý hơn. Chính trong bối cảnh đó, trên những vận đơn đầu tiên ở cuối thế kỷ XVIII đã hình thành chế định pháp lý hàng hải, trong đó qui định rằng: “Chủ tàu chỉ được miễn trách nhiệm đối với lỗi làm của thuyền trưởng hoặc người làm công của mình trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu”. Ở Mỹ, năm 1893, đã ban hành đạo luật Harter qui định ranh giới giữa lỗi về điều khiển tàu (Navigation) và lỗi về quản trị tàu (management). Tiếp thu tinh thần này của đạo luật Harter, Công ước Brussels 1924 đã qui định rõ trong Điều 4, khoản 2 mục a rằng người vận chuyển hoàn toàn được miễn trách nhiệm về tổn thất, mất mát xảy ra do lỗi về điều khiển và quản trị tàu.

Lỗi điều khiển và quản trị tàu khác với lỗi về thương mại (Commercial Error), là lỗi có quan hệ trực tiếp đối với việc tiếp nhận, vận chuyển, chất xếp, bảo quản hàng hóa như chất xếp hàng tồi (bad stowage), ngăn cách chèn lót hàng không đúng mức (improper separation and dunnage) hoặc thông gió các hầm hàng không đúng kỹ thuật hay có hành vi sơ suất đối với những máy móc, thiết bị ở trên tàu dùng vào việc bảo quản hàng (ví dụ máy lạnh). Tất nhiên để phân biệt rõ đâu là lỗi điều khiển và quản trị tàu và đâu là lỗi về thương mại không phải là một việc dễ dàng, nó đòi hỏi phải có trình độ chuyên môn sâu và đây chính là công việc của các luật sư, chuyên gia giám định hàng hải.

Như mọi người đều biết, luật Anh – Mỹ là luật Case Law, lấy các án lệ làm nền tảng để xét xử. Một trong những vụ kiện điển hình mà tòa án Anh - Mỹ dựa vào khi phán xét lỗi về điều khiển tàu là vụ kiện *The Etona, Doherr v. the Etona* 24/11/1896. Trong vụ kiện này, một tàu mang quốc tịch Anh tên là *Etona*, sau khi bốc lô hàng da súc vật để trong lower hold đã chạy tới

Pernambuco để xếp thêm lô hàng thứ hai là đường ăn chất trong hầm trên (tween decks). Dưới sự chỉ dẫn của hoa tiêu, tàu đã chọn vị trí thả neo trong phạm vi vùng nước cách thượng lưu sông Amazon 100 hải lý để làm hàng. Trong khi tàu đang làm hàng, vì ảnh hưởng của dòng nước lũ, tàu bị trôi neo và mắc cạn, sau đó bị nghiêng mạnh, do vậy nước trong bao đường xếp ở tầng trên chảy xuống làm ướt và hỏng lô hàng da súc vật xếp ở hầm dưới. Chủ hàng kiện đòi bồi thường, nhưng tòa sơ thẩm và tòa án tối cao bác bỏ đơn kiện của chủ hàng, vì cho rằng đây là lỗi về điều khiển tàu.

Lỗi về quản trị tàu được xét xử dựa trên nền tảng của vụ kiện *Grose Millard v. Canadian Merchant Marine*. Trong vụ này, một tàu chở lô hàng hộp sắt từ cảng Swansea đi cảng Vancouver, tàu ghé vào Liverpool để sửa chữa. Trong quá trình sửa chữa, các miệng hầm tàu được mở ra để công nhân sửa chữa dễ tiếp cận. Do các tấm bạt che mưa phủ bên trên không được thay thế kịp thời bằng loại tốt không thấm nên nước mưa đã thấm nhỏ xuống hầm hàng làm cho các hộp sắt bị hư hỏng. Chủ hàng kiện đòi bồi thường, tòa sơ thẩm Anh cho rằng đây không phải là lỗi về quản trị tàu nên chủ tàu phải bồi thường. Chủ tàu kháng nghị lên tòa phúc thẩm và tòa phúc thẩm bác phán quyết của tòa sơ thẩm, song rút cục tòa thượng thẩm (House of Lords) đã y án tòa sơ thẩm và coi đây không phải là lỗi về quản trị tàu và các miếng vải bạt dùng để bảo vệ hàng hóa, việc vận hành của tàu trong trường hợp này là để trông coi bảo quản hàng hóa, không phải là để quản trị tàu.

Nhìn chung, các tòa án Anh – Mỹ đều cho rằng sơ suất của thuyền trưởng và chủ tàu trong việc quản lý, điều khiển các thiết bị phục vụ đơn thuần cho việc hoạt động của con tàu thì đều coi là lỗi hàng vận; còn sơ suất trong quá trình sử dụng, điều khiển các thiết bị phục vụ cho việc trông coi, bảo quản, chất

xếp, dịch chuyên hàng hóa đều gọi là lỗi thương mại. Tuy vậy, chênh mảng trong việc điều khiển, sử dụng các thiết bị vừa đe dọa sự an toàn của cả tàu lẫn hàng thì lại được coi là sơ suất về quản trị tàu.

Nói chung, các chế định cổ điển trên đây trong LHH Anh – Mỹ ngày nay vẫn giữ nguyên giá trị. Tuy nhiên, kể từ 01/7/2002, khi Bộ luật ISM có hiệu lực toàn cầu, thì những khái niệm trên cũng đã được bổ sung nội dung mới. Khi có tai nạn sự cố xảy ra, chủ hàng sẽ tìm mọi cách để xem chủ tàu có làm đúng yêu cầu mà Bộ luật ISM đề ra hay không, đã có quy trình, quy phạm gì xung quanh việc xảy ra sự cố, chế độ trách nhiệm giữa những người trên tàu và trên bờ được xác định ra sao. Rõ ràng, Bộ luật ISM giảm bớt phạm vi của chế định miễn trừ lỗi về quản trị và điều khiển tàu của thuyền viên bằng cách qui định là liệu chủ tàu đã hoạch định những biện pháp gì trong quy phạm của mình để giảm tới mức tối thiểu các sự cố tương tự nói trên. Người ta sẽ hỏi là chủ tàu đã có thiếu sót gì trong việc thực hiện các yêu cầu của Bộ luật ISM và thiếu sót đó có phải là nguyên nhân cơ bản dẫn tới sơ suất của thuyền viên gây ra tai nạn sự cố. Nếu câu trả lời là khẳng định thì chắc chủ tàu khó lòng được miễn trách như trước đây, vì thiếu sót này cho thấy quy trình, quy phạm khai thác tàu dưới góc độ Bộ luật ISM có sai sót về điều khiển và quản trị tàu. Điều này có nghĩa là, dưới ánh sáng của Bộ luật này, bất kỳ sự chênh mảng nào của chủ tàu trong qui trình quản lý khai thác điều động tàu cũng sẽ là bằng chứng khiếm khuyết về khả năng đi biển của tàu.

Một khi đã như vậy, chắc chắn là khả năng thống nhất các quy phạm pháp luật hàng hải thế giới sẽ được xúc tiến nhanh hơn. Điều này dẫn tới hiện tượng là nhiều quốc gia trên thế giới hiện đang bắt buộc phải điều chỉnh lại LHH nước mình sao cho phù hợp hơn, và đặc biệt đối với Việt Nam hiện đang trong quá trình sửa đổi Bộ luật HHVN

▪ **Nghị định 140**

Điều 8. Giới hạn trách nhiệm

1. Giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ lô-gi-stíc liên quan đến vận tải thực hiện theo quy định của pháp luật có liên quan về giới hạn trách nhiệm trong lĩnh vực vận tải.
2. Giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ lô-gi-stíc không thuộc phạm vi khoản 1 Điều này do các bên thỏa thuận. Trường hợp các bên không có thỏa thuận thì thực hiện như sau:
 - a) Trường hợp khách hàng không có thông báo trước về giá trị của hàng hóa thì giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường;
 - b) Trường hợp khách hàng đã thông báo trước về giá trị của hàng hóa và được thương nhân kinh doanh dịch vụ lô-gi-stíc xác nhận thì giới hạn trách nhiệm là toàn bộ giá trị của hàng hóa đó.
3. Giới hạn trách nhiệm đối với trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ lô-gi-stíc tổ chức thực hiện nhiều công đoạn có quy định giới hạn trách nhiệm khác nhau là giới hạn trách nhiệm của công đoạn có giới hạn trách nhiệm cao nhất.

▪ **Luật Hàng không dân dụng Việt Nam**

Điều 161. Bồi thường thiệt hại đối với hàng hoá, hành lý

1. Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hàng hoá, hành lý ký gửi do sự kiện xảy ra từ thời điểm người gửi hàng, hành khách giao hàng hoá, hành lý ký gửi cho người vận chuyển đến thời điểm người vận chuyển trả hàng hoá, hành lý ký gửi cho người có quyền nhận; đối với vận chuyển hàng hoá, thời gian trên không bao gồm quá trình vận chuyển bằng đường biển, đường bộ, đường sắt hoặc đường thủy nội địa được thực hiện ngoài cảng hàng không, sân bay.

2. Trường hợp xảy ra mất mát, thiếu hụt hoặc hư hỏng hành lý xách tay, người vận chuyển chỉ chịu trách nhiệm bồi thường nếu người vận chuyển có lỗi gây ra thiệt hại.

Trường hợp hàng hoá, hành lý đã được bồi thường nhưng sau đó hàng hoá, hành lý lại đến địa điểm đến thì người nhận hàng, hành khách vẫn có quyền nhận số hàng hoá, hành lý đó và hoàn trả số tiền bồi thường đã nhận cho người vận chuyển.

3. Trường hợp hàng hoá đã được người vận chuyển hàng không tiếp nhận thì bất kỳ thiệt hại nào cũng được coi là kết quả của sự kiện xảy ra khi vận chuyển bằng đường hàng không mà không phụ thuộc vào phương thức vận chuyển thực tế, trừ trường hợp người vận chuyển chứng minh được thiệt hại xảy ra trong giai đoạn vận chuyển bằng đường biển, đường bộ, đường sắt hoặc đường thủy nội địa. Trường hợp người vận chuyển thay thế một phần hoặc toàn bộ việc vận chuyển bằng đường hàng không bằng phương thức vận chuyển khác mà không được sự đồng ý của người gửi hàng thì việc vận chuyển bằng phương thức khác đó được coi là vận chuyển bằng đường hàng không.

4. Người vận chuyển phải hoàn trả cho người gửi hàng, hành khách cước phí vận chuyển đối với số hàng hoá, hành lý ký gửi bị thiệt hại.

Điều 162. Mức bồi thường thiệt hại hàng hoá, hành lý

1. Mức bồi thường của người vận chuyển đối với mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hàng hoá, hành lý được tính như sau:

a) Theo thoả thuận giữa các bên, nhưng không vượt quá giá trị thiệt hại thực tế;

b) Theo mức giá trị đã kê khai của việc nhận hàng hoá, hành lý ký gửi tại địa điểm đến. Trường hợp người vận chuyển chứng minh được giá trị đã kê khai cao hơn giá trị thực tế thì mức bồi thường được tính theo giá trị thiệt hại thực tế;

c) Theo giá trị thiệt hại thực tế đối với hàng hoá, hành lý ký gửi không kê khai giá trị;

d) Theo giá trị thiệt hại thực tế đối với hành lý xách tay.

2. Trong trường hợp hàng hoá, hành lý ký gửi không kê khai giá trị mà bị mất mát, thiếu hụt, hư hỏng và không xác định được giá trị thiệt hại thực tế thì mức bồi thường của người vận chuyển được tính đến mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại Điều 166 của Luật này.

Điều 163. Bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển

Người vận chuyển phải mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với tính mạng, sức khoẻ của hành khách, việc mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hàng hoá, hành lý và do vận chuyển chậm hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đến mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển quy định tại Điều 166 của Luật này.

Điều 164. Bồi thường thiệt hại do vận chuyển chậm

1. Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại xảy ra do vận chuyển chậm, trừ trường hợp chứng minh được mình, nhân viên và đại lý của mình không thể áp dụng hoặc đã áp dụng mọi biện pháp để tránh thiệt hại nhưng thiệt hại vẫn xảy ra.

2. Việc bồi thường thiệt hại do vận chuyển chậm không vượt quá mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại Điều 166 của Luật này.

Điều 165. Miễn, giảm trách nhiệm bồi thường thiệt hại

1. Trong trường hợp chứng minh được thiệt hại xảy ra do lỗi của bên có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại, người vận chuyển được miễn một phần hoặc toàn bộ trách nhiệm bồi thường thiệt hại tương ứng với mức độ lỗi của bên có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại.

2. Trong trường hợp chứng minh được thiệt hại đối với tính mạng, sức khoẻ của hành khách xảy ra do lỗi của hành khách, người vận chuyển được miễn một phần hoặc toàn bộ trách nhiệm bồi thường thiệt hại tương ứng với mức độ lỗi của hành khách; người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với tính mạng, sức khoẻ của hành khách nếu thiệt hại đó hoàn toàn do tình trạng sức khoẻ của hành khách gây ra.

3. Người vận chuyển được miễn một phần hoặc toàn bộ trách nhiệm bồi thường đối với hàng hoá, hành lý ký gửi bị thiệt hại một cách tương ứng trong các trường hợp sau đây:

- a) Do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật vốn có của hàng hoá, hành lý ký gửi;
- b) Do quyết định của Tòa án hoặc của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với hàng hoá, hành lý ký gửi;
- c) Do xảy ra chiến tranh hoặc xung đột vũ trang;
- d) Do lỗi của người gửi, người nhận hàng hoá, hành lý ký gửi hoặc do lỗi của người áp tải được người gửi hàng hoặc người nhận hàng cử đi kèm hàng hoá.

Điều 166. Mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển

1. Người vận chuyển được hưởng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại như sau:

a) Đối với vận chuyển hành khách, mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại về tính mạng, sức khỏe của hành khách là một trăm nghìn đơn vị tính toán cho mỗi hành khách;

b) Đối với vận chuyển hành khách, mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại do vận chuyển chậm là bốn nghìn một trăm năm mươi đơn vị tính toán cho mỗi hành khách;

c) Đối với vận chuyển hành lý, bao gồm cả hành lý ký gửi và hành lý xách tay, mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc do vận chuyển chậm là một nghìn đơn vị tính toán cho mỗi hành khách; trường hợp hành khách có kê khai giá trị của việc nhận hành lý ký gửi tại địa điểm đến và trả một khoản phí bổ sung thì người vận chuyển phải bồi thường theo mức giá trị đã được kê khai, trừ trường hợp người vận chuyển chứng minh được rằng giá trị đã kê khai lớn hơn giá trị thực tế;

d) Đối với vận chuyển hàng hoá, mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc do vận chuyển chậm là mười bảy đơn vị tính toán cho mỗi kilôgam hàng hoá; trường hợp người gửi hàng có kê khai giá trị của việc nhận hàng hoá tại nơi đến và trả một khoản phí bổ sung thì người vận chuyển phải bồi thường theo mức giá trị đã được kê khai, trừ trường hợp người vận chuyển chứng minh được rằng giá trị đã kê khai lớn hơn giá trị thực tế.

2. Đơn vị tính toán là đơn vị tiền tệ do Quỹ tiền tệ quốc tế xác định và được quy ước là Quyền rút vốn đặc biệt. Đơn vị tính toán được chuyển đổi sang

Đồng Việt Nam theo tỷ giá chính thức do Ngân hàng nhà nước Việt Nam công bố tại thời điểm thanh toán.

3. Trọng lượng của kiện hàng hóa bị mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc bị vận chuyển chậm được sử dụng để xác định giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển trong trường hợp vận chuyển hàng hoá. Trường hợp phần hàng hoá bị mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc vận chuyển chậm làm ảnh hưởng đến giá trị của các kiện hàng hoá khác trong cùng một vận đơn hàng không hoặc biên lai hàng hóa thì trọng lượng của toàn bộ các kiện hàng hoá được sử dụng để xác định giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển.

4. Người vận chuyển chỉ được hưởng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại điểm a khoản 1 Điều này trong trường hợp người vận chuyển chứng minh được rằng thiệt hại xảy ra không phải do lỗi của mình hoặc hoàn toàn do lỗi của bên thứ ba.

5. Người vận chuyển không được hưởng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại các điểm b, c và d khoản 1 Điều này trong trường hợp người vận chuyển, nhân viên hoặc đại lý của người vận chuyển thực hiện hành vi gây thiệt hại một cách cố ý hoặc do sự cầu thả nhưng với nhận thức rằng thiệt hại có thể xảy ra. Trong trường hợp hành vi đó do nhân viên hoặc đại lý thực hiện thì phải chứng minh được rằng nhân viên hoặc đại lý đó đã hành động khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

6. Trong trường hợp cần thiết, Chính phủ quyết định tăng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại khoản 1 Điều này.

Điều 167. Thỏa thuận về mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại

1. Mọi thoả thuận của người vận chuyển với hành khách, người gửi hàng, người nhận hàng nhằm miễn, giảm mức giới hạn trách nhiệm bồi thường

thiệt hại của người vận chuyển quy định tại Điều 166 của Luật này đều không có giá trị pháp lý.

2. Người vận chuyển có thể thoả thuận với hành khách, người gửi hàng, người nhận hàng về các mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại cao hơn các mức giới hạn trách nhiệm quy định tại Điều 166 của Luật này.

▪ **Luật GT Đường thủy nội địa**

Điều 91. Bồi thường hàng hoá bị mất mát, hư hỏng

1. Khi người kinh doanh vận tải phải chịu trách nhiệm bồi thường đối với hàng hoá mất mát, hư hỏng toàn bộ hoặc một phần thì mức bồi thường được tính theo giá trị hàng hoá tại nơi và thời điểm mà hàng hoá được giao cho người nhận hàng.

2. Giá bồi thường đối với hàng hoá mất mát, hư hỏng do hai bên thoả thuận theo giá thị trường tại thời điểm trả tiền bồi thường; trường hợp không xác định được giá thị trường thì tính theo giá trung bình của hàng hoá cùng loại, cùng chất lượng.

Điều 93. Giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải

1. Người thuê vận tải căn cứ vào giá trị hàng hoá khai trong giấy vận chuyển và theo mức thiệt hại thực tế mà yêu cầu bồi thường, nhưng không vượt quá giá trị hàng hoá đã ghi trong giấy vận chuyển.

2. Trường hợp người thuê vận tải không khai giá trị hàng hoá thì mức bồi thường được tính theo giá trung bình của hàng hoá cùng loại, nhưng không vượt quá mức bồi thường do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

Điều 94. Miễn bồi thường

1. Người kinh doanh vận tải được miễn bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hoá, hành lý ký gửi, bao gửi trong các trường hợp sau đây:

- a) Do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật vốn có của hàng hoá, hành lý ký gửi, bao gửi hoặc hao hụt ở mức cho phép;
- b) Do việc bắt giữ hoặc cưỡng chế của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với phương tiện, hàng hoá, hành lý ký gửi, bao gửi;
- c) **Do nguyên nhân bất khả kháng;**
- d) Do lỗi của người thuê vận tải, người nhận hàng hoặc người áp tải hàng hoá.

2. Người thuê vận tải được miễn bồi thường vi phạm hợp đồng trong trường hợp quy định tại điểm c khoản 1 Điều này.

▪ Luật GT Đường bộ

Điều 73. Quyền và nghĩa vụ của người kinh doanh vận tải hàng hóa

1. Người kinh doanh vận tải hàng hóa có các quyền sau đây:

- a) Yêu cầu người thuê vận tải cung cấp thông tin cần thiết về hàng hóa để ghi vào giấy vận chuyển và có quyền kiểm tra tính xác thực của thông tin đó;
- b) Yêu cầu người thuê vận tải thanh toán đủ cước, phí vận tải và chi phí phát sinh; yêu cầu người thuê vận tải bồi thường thiệt hại do vi phạm thỏa thuận trong hợp đồng;
- c) Từ chối vận chuyển nếu người thuê vận tải không giao hàng hóa theo thỏa thuận trong hợp đồng;
- d) Yêu cầu giám định hàng hóa khi cần thiết.

2. Người kinh doanh vận tải hàng hóa có các nghĩa vụ sau đây:

- a) Cung cấp phương tiện đúng loại, thời gian, địa điểm và giao hàng hóa cho người nhận hàng theo thỏa thuận trong hợp đồng;
- b) Hướng dẫn xếp, dỡ hàng hóa trên phương tiện;
- c) Bồi thường thiệt hại cho người thuê vận tải do mất mát, hư hỏng hàng hóa xảy ra trong quá trình vận tải từ lúc nhận hàng đến lúc giao hàng, trừ trường hợp miễn bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật;
- d) Bồi thường thiệt hại do người làm công, người đại diện gây ra trong khi thực hiện công việc được người kinh doanh vận tải giao;
- đ) Chịu trách nhiệm về hậu quả mà người làm công, người đại diện gây ra do thực hiện yêu cầu của người kinh doanh vận tải trái quy định của Luật này.

3. Chính phủ quy định giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hàng hóa.

▪ **Nghị định số 91/2009/NĐ-CP**

Điều 10. Giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hàng hoá trong việc bồi thường hàng hoá hư hỏng, mất mát, thiếu hụt

1. Việc bồi thường hàng hóa hư hỏng, mất mát, thiếu hụt được thực hiện theo hợp đồng vận tải hoặc theo thỏa thuận giữa người kinh doanh vận tải và người thuê vận tải.
2. Trường hợp không có thỏa thuận trong hợp đồng vận tải việc bồi thường hàng hoá hư hỏng, mất mát, thiếu hụt do lỗi của người kinh doanh vận tải hàng hoá thì mức bồi thường không vượt quá 20.000 (hai mươi nghìn) đồng Việt Nam cho một ki lô gam hàng hoá bị tổn thất đối với hàng hoá không đóng

trong bao, kiện hoặc không vượt quá 7.000.000 (bảy triệu) đồng Việt Nam cho một bao, kiện hàng hóa bị tổn thất đối với hàng hóa đóng trong bao, kiện.

▪ **Luật GT Đường Sắt**

Điều 100. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hoá

1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi kinh doanh vận tải hàng hóa có các quyền sau đây:

a) Từ chối vận chuyển hàng hóa không theo đúng quy định về đóng gói, bao bì, ký hiệu, mã hiệu hàng hóa và các loại hàng hóa Nhà nước cấm;

b) Yêu cầu người thuê vận tải mở bao gói để kiểm tra trong trường hợp có nghi ngờ về tính xác thực của việc khai báo chủng loại hàng hóa so với thực tế;

c) Yêu cầu người thuê vận tải thanh toán đủ cước phí vận tải và các chi phí phát sinh;

d) Yêu cầu người thuê vận tải bồi thường thiệt hại do lỗi của người thuê vận tải gây ra;

đ) Yêu cầu giám định hàng hoá khi cần thiết;

e) Lưu giữ hàng hoá trong trường hợp người thuê vận tải không thanh toán đủ cước phí vận tải và chi phí phát sinh theo thoả thuận trong hợp đồng;

g) Xử lý hàng hóa mà người nhận hàng từ chối nhận, hàng không có người nhận theo quy định tại Điều 106 của Luật này;

h) Phạt đọng toa xe do người thuê vận tải xếp, dỡ hàng hoá chậm;

i) Các quyền quy định tại khoản 1 Điều 90 của Luật này.

2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi kinh doanh vận tải hàng hóa có các nghĩa vụ sau đây:

a) Niêm yết công khai các quy định cần thiết có liên quan đến vận tải hàng hóa;

b) Vận tải hàng hóa đến địa điểm đến và giao hàng hóa cho người nhận hàng theo hợp đồng vận tải;

c) Thông báo kịp thời cho người thuê vận tải khi hàng hóa đã được vận chuyển đến địa điểm giao hàng, khi việc vận chuyển bị gián đoạn;

d) Cất giữ, bảo quản hàng hóa trong trường hợp người nhận hàng từ chối nhận hàng hoặc hàng hóa không thể giao được cho người nhận hàng và thông báo cho người thuê vận tải biết;

đ) Bồi thường thiệt hại cho người thuê vận tải khi để xảy ra mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc quá thời hạn vận chuyển do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;

e) Các nghĩa vụ quy định tại khoản 2 Điều 90 của Luật này.

Điều 107. Miễn trách nhiệm bồi thường thiệt hại

Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt được miễn trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, hư hỏng hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi trong quá trình vận chuyển trong những trường hợp sau đây:

1. Do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật vốn có của hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi;
2. Do bất giữ hoặc quyết định cưỡng chế của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi;
3. Do xảy ra sự kiện bất khả kháng theo quy định của pháp luật về dân sự;
4. Do lỗi của hành khách, người thuê vận tải, người nhận hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi hoặc do lỗi của người áp tải được người thuê vận tải hoặc người nhận hàng cử đi.

Điều 108. Giới hạn trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt

1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải bồi thường đối với mất mát, hư hỏng hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi theo quy định sau đây:
 - a) Theo giá trị đã kê khai đối với hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi có kê khai giá trị; trong trường hợp doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt chứng minh được giá trị thiệt hại thực tế thấp hơn giá trị đã kê khai thì mức bồi thường được tính theo giá trị thiệt hại thực tế;

b) Theo giá trị trên hóa đơn mua hàng hoặc theo giá thị trường tại thời điểm bồi thường đối với hàng hóa không kê khai giá trị mà chỉ kê khai chủng loại và trọng lượng, tùy theo cách tính nào cao hơn;

c) Đối với hàng hoá, hành lý ký gửi, bao gửi không kê khai giá trị, không có hoá đơn mua hàng thì mức bồi thường được tính theo giá trị trung bình của hàng hoá cùng loại nhưng không vượt quá mức bồi thường do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

2. Ngoài mức bồi thường quy định tại khoản 1 Điều này, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải hoàn lại cho hành khách, người thuê vận tải cước, phụ phí vận chuyển hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi bị thiệt hại.

1.3 Kết luận

Tóm lại, với các cơ sở lý thuyết như phân tích trên, chúng ta có thể thấy được khái quát các trách nhiệm của Người khai thác dịch vụ vận tải trong quá trình hoạt động kinh doanh, các trách nhiệm này phát sinh nhiều và tương đối lớn khi xảy ra sự cố tổn thất/ tai nạn trong quá trình vận chuyển. Các trách nhiệm phát sinh bị chi phối bởi rất nhiều qui định, nguồn luật và tập quán khác nhau của địa phương lẫn quốc tế. Mỗi loại hình vận tải sẽ được qui định bởi luật và tập quán khác nhau nhưng cơ bản vẫn là qui định về nghĩa vụ và trách nhiệm bồi thường của Người khai thác dịch vụ vận tải khi nhận hàng hoá để vận chuyển và khi xảy ra tổn thất hàng hoá trong quá trình vận chuyển.

Với các cơ sở lý thuyết này, Người khai thác dịch vụ vận tải có thể tham khảo và phân tích các trách nhiệm của mình một cách chi tiết hơn và cụ thể hơn để thấy được các rủi ro có thể phát sinh trách nhiệm của mình trong quá trình hoạt

động kinh doanh và từ đó có những giải pháp hạn chế cũng như giải quyết sự việc một cách tốt nhất.

Các trách nhiệm cơ bản sẽ được qui định trong vận đơn, hợp đồng vận chuyển, luật pháp quốc gia, luật và công ước quốc tế, các thoả thuận trong vận tải hàng hoá của các tổ chức quốc tế. Thông thường các qui định này ra đời căn cứ trên tập quán và thực tế của hoạt động vận tải, phải đảm bảo được quyền lợi các bên tham gia trong quá trình vận tải, đảm bảo được tính công bằng, hợp lý để có thể thống nhất áp dụng.

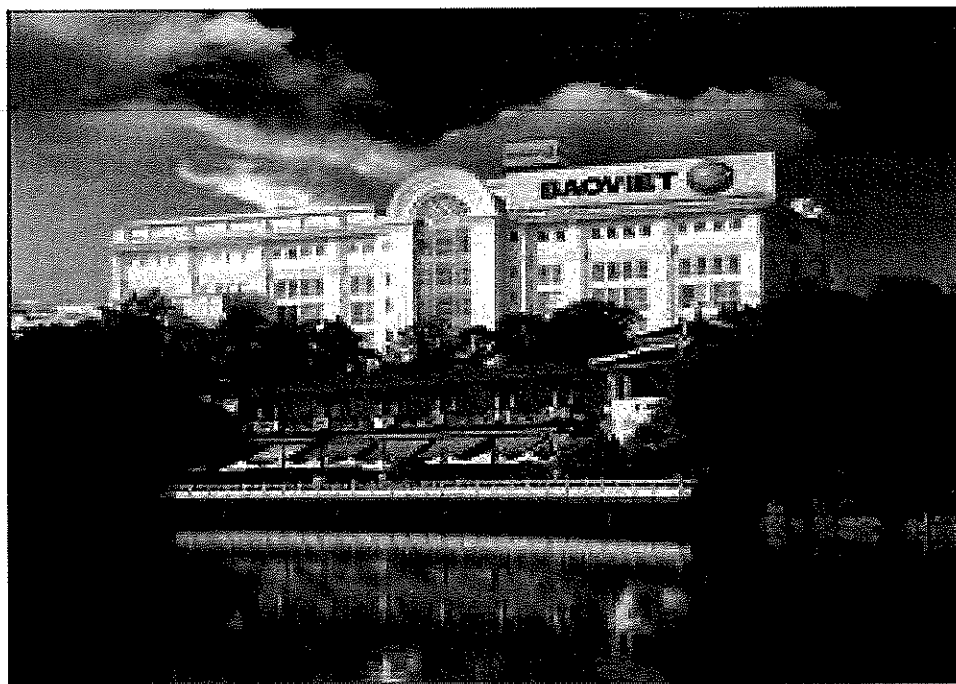
Chương 2. Phân tích hiện trạng thị trường Bảo hiểm Người khai thác dịch vụ vận tải

2.1 Hiện trạng các công ty bảo hiểm tại VN:

Hiện trên thị trường Việt Nam có nhiều đơn vị cung cấp loại hình bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận vận tải bao gồm các công ty bảo hiểm trong nước như: Bảo Việt, Bảo Minh, PVI, Pjico,...và các công ty bảo hiểm nước ngoài tại Việt Nam như, Chartis, AAA,....

Một số thông tin về các doanh nghiệp bảo hiểm như sau:

2.1.1 Tổng công ty Bảo hiểm Bảo Việt



Hình 2.1

Tổng Công ty Bảo hiểm Bảo Việt (Bảo hiểm Bảo Việt - Baoviet Insurance) là doanh nghiệp hạch toán độc lập và là thành viên của Tập đoàn Tài chính Bảo Việt với gần 50 năm hình thành và phát triển.

Từ 2007 đến nay, Bảo hiểm Bảo Việt luôn giữ vững vị trí dẫn đầu trên thị trường bảo hiểm phi nhân thọ Việt Nam. Với hệ thống mạng lưới gồm 67 Công ty thành viên và trên 300 phòng phục vụ khách hàng trên toàn quốc, hơn 3000 cán bộ nhân viên có trình độ chuyên môn cao, tiềm lực tài chính vững mạnh, năng lực quản trị – kinh doanh và giải quyết khiếu nại tốt.

Hiện Bảo Việt đang cung cấp sản phẩm bảo hiểm trách nhiệm với tên gọi “Bảo hiểm trách nhiệm Người khai thác dịch vụ vận tải”, tuy nhiên lượng khách hàng vẫn còn hạn chế do biểu phí bảo hiểm còn chưa phù hợp với khả năng của các doanh nghiệp.

2.1.2 Tổng công ty cổ phần Bảo Minh



Hình 2.2

Tên gọi đầy đủ TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO MINH (BAOMINH INSURANCE CORPORATION), thành lập ngày 28/11/1994, cổ phần hoá từ ngày 01/10/2004. Đến 2012, tổng doanh thu đạt 2.807 tỷ đồng, lợi nhuận trước thuế đạt 107 tỷ đồng, lợi nhuận sau

thuế đạt 92.5 tỷ đồng. Tổng tài sản 3.868 tỷ đồng, thị phần chiếm 10,04% (đứng thứ 3/29 doanh nghiệp Bảo hiểm phi nhân thọ tại Việt Nam).

Bảo Minh là đơn vị cung cấp sản phẩm bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận kho vận với lượng khách hàng tương đối nhất trên thị trường, tuy nhiên thời gian gần đây đang giảm dần do chất lượng dịch vụ và xử lý khiếu nại bồi thường chưa được chú trọng.

2.1.3 Tổng công ty CP bảo hiểm Petrolimex (Pjico)

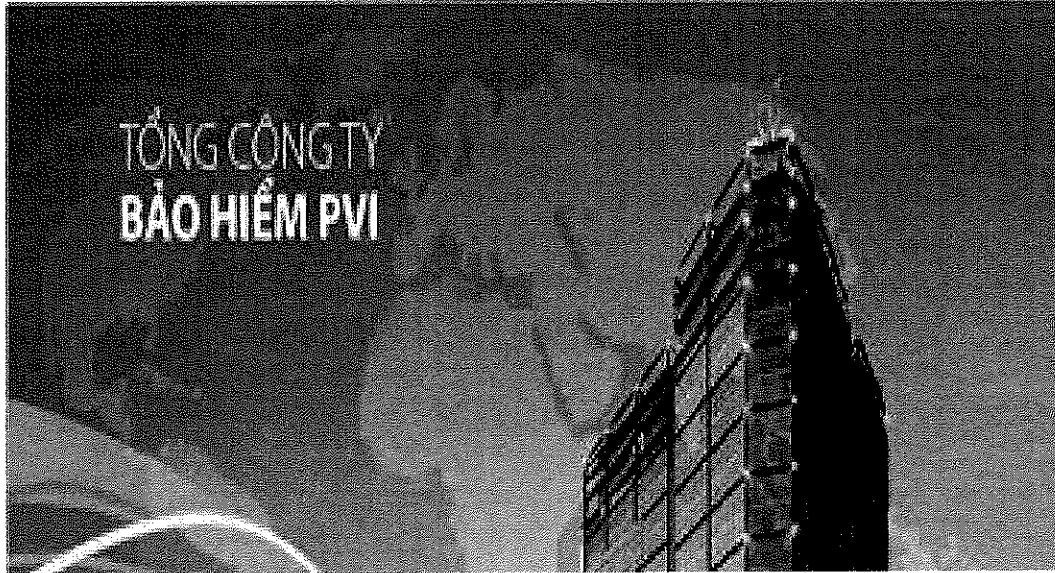


Hình 2.3

Tổng Công ty Cổ phần Bảo hiểm PETROLIMEX (trước đây là Công ty Cổ phần Bảo hiểm PJICO) thành lập ngày 15/6/1995, tên Tiếng Việt: TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN BẢO HIỂM PETROLIMEX, tiếng Anh: Petrolimex Insurance Corporation.

Về bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận, Pjico cũng có sản phẩm bảo hiểm tương tự, tuy nhiên chưa triển khai hiệu quả vì còn nhiều hạn chế về trình độ nhân sự và hệ thống đại lý.

2.1.4 Tổng công ty CP bảo hiểm Dầu khí Việt Nam (PVI)



Hình 2.4

Thành lập năm 1996, Tổng công ty Cổ phần Bảo hiểm Dầu khí Việt Nam (PVI) phát triển từ một công ty bảo hiểm nội bộ thuộc Tổng công ty Dầu khí Việt Nam (nay là Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam - PVN) trở thành nhà bảo hiểm công nghiệp số một Việt Nam, dẫn đầu trong các lĩnh vực trọng yếu của thị trường bảo hiểm như Năng lượng (chiếm thị phần tuyệt đối), Hàng hải, Tài sản – Kỹ thuật... và quan trọng hơn, PVI đang sẵn sàng hướng tới trở thành một Định chế Tài chính – Bảo hiểm quốc tế.

PVI hiện vẫn có sản phẩm bảo hiểm về trách nhiệm Người giao nhận nhưng vẫn chưa khai thác hiệu quả vì mức phí còn quá cao.

2.2 Tình hình thực tế về khai thác loại hình bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận vận tải tại công ty Bảo Việt Sài Gòn

Công ty Bảo Việt Sài Gòn là chi nhánh lớn nhất trong hệ thống Bảo hiểm Bảo Việt, có trụ sở tại Thành phố Hồ Chí Minh với doanh thu khoảng

800 tỷ đồng, là công ty có doanh thu bảo hiểm lớn trên thị trường, chỉ sau các Tổng công ty lớn Bảo Việt, PVI, Bảo Minh, Pjico. Với lực lượng gần 200 nhân sự có trình độ nghiệp vụ chuyên môn cao, Bảo Việt Sài Gòn có thể xem như một Chi nhánh phía nam của Tổng công ty bảo hiểm Bảo Việt, tập trung khai thác phần lớn thị phần ở phía nam và xử lý hồ các đơn vị trong khu vực về tất cả các vấn đề liên quan đến nghiệp vụ. Công ty được xây dựng cơ cấu tổ chức theo dạng quản lý ngành dọc, dưới Ban Giám đốc là 4 phòng quản lý nghiệp vụ chuyên biệt về các mảng: Hàng hải, Tài sản, Xe cơ giới và Con người với sự đầu tư nhân sự và chất xám rất tốt, có thể đảm bảo phục vụ cho gần 20 phòng kinh doanh. Có thể nói, Bảo Việt Sài Gòn là một công ty phát triển có chiều sâu và bền vững nhất trên thị trường. Mặt khác, các nhân sự chủ chốt về quản lý của công ty hầu hết đều là các anh chị lâu năm trong ngành và gắn bó từ thời mới thành lập cộng với đội ngũ khai thác trẻ, năng động đã kết hợp tạo nên một sức mạnh, một lợi thế cạnh tranh nhất định trên thị trường.

Về việc triển khai loại hình bảo hiểm trách nhiệm này ở Bảo Việt Sài Gòn, hiện Bảo Việt Sài Gòn đã và đang tập trung cho lĩnh vực này, mặc dù rất khó khăn nhưng cũng đã tạo một bước đột phá khi là đơn vị đầu tiên của hệ thống Bảo Việt mạnh dạn nghiên cứu và triển khai ra thị trường Thành phố Hồ Chí Minh. Bảo Việt Sài Gòn đã phối hợp với Tổng công ty bảo hiểm Bảo Việt để xây dựng lại tất cả các qui trình, form mẫu, tổ chức đào tạo chuyên sâu cho lực lượng khai thác việc nhằm có thể thực hiện thành công kế hoạch khai thác của mảng bảo hiểm này. Bước đầu triển khai tuy còn gặp nhiều khó khăn nhưng cơ bản cũng đã tạo được một sản phẩm đặc thù và mở ra một thị phần bảo hiểm mới cho lĩnh vực bảo hiểm trách nhiệm, hỗ trợ

thêm một kênh khai thác mới cho các phòng kinh doanh trong thời điểm khó khăn hiện nay.

Các công tác mà Bảo Việt Sài Gòn đã thực hiện cụ thể chuẩn hoá lại qui trình, Form mẫu khai thác, Hướng dẫn thông báo sự cố, thủ tục bồi thường (xin tham khảo thêm các form mẫu ở phần phụ lục),...tính toán, phân tích thị trường và đề xuất mức phí bảo hiểm phù hợp, đề xuất phân cấp để chủ động xử lý, chủ động nghiên cứu và đào tạo cho nhân viên khai thác tiếp cận nghiệp vụ, đồng thời, phòng nghiệp vụ cũng thường xuyên hỗ trợ, trực tiếp phối hợp với các phòng kinh doanh để tư vấn khách hàng, cấp đơn bảo hiểm. Với nỗ lực đó, Bảo Việt Sài Gòn đã đạt được một số khách hàng lớn với doanh thu trên 100 triệu đồng chỉ trong thời gian vài tháng triển khai.

2.3 Hiện trạng một số công ty kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải và nhận thức của họ về tầm quan trọng của loại hình bảo hiểm này

2.3.1 Công ty SAFI

Khởi nghiệp kinh doanh năm 1992 chỉ với 22 nhân viên cốt cán, thực hiện các dịch vụ vận chuyển đường biển và vận tải nội địa. Năm 1993, SAFI được chứng nhận là hội viên tổ chức FIATA, và số lượng nhân viên từ đó cũng được tăng lên nhằm thích ứng với sự phát triển nhanh chóng trong kinh doanh. Năm 1995, chi nhánh Hà Nội chính thức được đi vào hoạt động.

Hoạt động kinh doanh của công ty tiếp tục phát triển trong những năm qua. SAFI thành lập thêm những văn phòng tại Vũng Tàu, Quy Nhơn, Quảng Ninh, Lạng Sơn nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng. Ngày nay, chỉ cần đến với SAFI, khách hàng sẽ được giúp đỡ lựa chọn dịch vụ hợp lý nhất trong hệ thống dịch vụ cung ứng đa dạng của SAFI.

2.3.2 Công ty Mỹ Á

Công Ty Cổ Phần Giao Nhận Vận Tải Mỹ Á (ASL) là công ty quốc tế vận tải đường biển và hàng không tại Việt Nam, được thành lập năm 2005 với khởi đầu 10 nhân viên. Đến nay công ty phát triển có đội ngũ hùng hậu với hơn 100 nhân viên làm việc tại 4 văn phòng chính tại Việt Nam.

ASL là thành viên chính thức của các tổ chức giao nhận vận tải uy tín trong và ngoài nước như:

- Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam (VIFFAS)
- Phòng công nghiệp thương mại Việt Nam (VCCI)
- Hiệp hội giao nhận vận tải thế giới (FIATA)
- Hiệp hội giao nhận vận tải hàng không quốc tế (IATA)

2.3.3 Công ty Cổ Phần Giao Nhận Vận Tải Con Ong

Được thành lập từ năm 2004, Công ty Cổ Phần Giao Nhận Vận Tải Con Ong là một trong những nhà cung cấp dịch vụ vận tải quốc tế hàng đầu tại Việt Nam, với các chi nhánh và văn phòng đại diện tại các nước Đông Nam Á. Với đội ngũ hơn 190 nhân viên chuyên nghiệp và thân thiện làm việc tại 8 văn phòng tại TP Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Hà Nội, Đà Nẵng, Lạng Sơn, Cambodia, Yangon và Bangkok, cùng với mạng lưới đối tác mạnh mẽ và đáng tin cậy tại 120 quốc gia và vùng lãnh thổ. Là một công ty được công nhận tiêu chuẩn ISO 9001 và là thành viên của FIATA, Vietnam Freight Forwarder Association, World Cargo Alliance, CGLN...

2.3.4 Công ty FDI

FDI được thành lập trong năm 2003 với mục đích duy nhất là trở thành một trong những công ty hàng đầu trong lĩnh vực giao nhận hàng hóa tại Việt Nam, cũng như các dịch vụ giao nhận hàng hoá quốc tế, dịch vụ

Logistics chuyên nghiệp. FDI hiện là thành viên của các tổ chức Giao nhận hàng hoá quốc tế như: IATA, FIATA, VIFFAS, WCA, CGLN

Lĩnh vực kinh doanh của công ty:

- Dịch vụ giao nhận hàng hoá đường Hàng không/Đường biển/Đường bộ.
- Dịch vụ khai quan và Logistics.
- Dịch vụ tổng đại lý kinh doanh vận chuyển hàng không.
- Đại diện thương mại.

2.3.5 Công ty CP kho vận Miền Nam - SOTRANS

Công ty CP kho vận Miền Nam – SOTRANS được thành lập từ năm 1975 với hệ thống kho và vận chuyển chủ lực của ngành thương mại. SOTRANS hiện đang là một trong những công ty hàng đầu trong ngành giao nhận vận tải quốc tế, giao nhận hàng hóa XNK và dịch vụ Kho đa chức năng tại Việt Nam. Kinh doanh kho hiện là thế mạnh của Sotrans với hệ thống kho ngoại quan và kho chứa hàng đa chức năng với hơn 38 năm kinh nghiệm.

SOTRANS được Hải quan TP.HCM công nhận là đại lý hải quan mẫu đầu tiên tại Việt Nam. Các dịch vụ của SOTRANS được bảo hiểm trách nhiệm toàn phần, góp phần hạn chế rủi ro cho khách hàng khi sự cố xảy ra. SOTRANS đã được các tập đoàn đa quốc gia như Scavi, Cargil, Holcim, Uni President, PepsiCo, Samsung, P&G, Colgate Palmolive, FrieslandCampina, Texhong.. lựa chọn là nhà cung ứng dịch vụ giao nhận tại thị trường Việt Nam.

2.3.6 Công ty cổ phần Transimex Sài Gòn

Tên tiếng Anh: TRANSIMEX-SAIGON CORPORATION; Tên giao dịch: TRANSIMEX-SAIGON.

Từ năm 1983 đến nay, các ngành có thế mạnh của Công ty như sau:

- Đại lý giao nhận và vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu và công cộng bằng đường biển, đường hàng không và đường bộ;
- Dịch vụ Logistics, dịch vụ Cảng ICD, kho ngoại quan, kho CFS, kho lạnh, kho DC (Distribution Center) và kho thường;
- Vận tải hàng hóa bằng đường bộ. Kinh doanh vận tải đa phương thức;

Các công ty giao nhận vận tải đa phần khi được chào bán bảo hiểm trách nhiệm đều nhận thức được các trách nhiệm đang phát sinh và hiểu được những lợi ích mà bảo hiểm mang lại, cụ thể:

- Các trách nhiệm phát sinh đối với người thứ ba về sức khoẻ, tính mạng
- Trách nhiệm về tổn thất hàng hoá
- Trách nhiệm phát sinh do các sơ suất bất cẩn của nhân viên trong quá trình tác nghiệp
- Trách nhiệm đối với các khoản phạt hải quan khi thực hiện dịch vụ khai báo hải quan
- Khả năng về tài chính còn hạn chế và khó khăn khi làm việc, hợp tác với các đối tác lớn ở nước ngoài, dẫn đến hạn chế rất lớn trong việc phát triển kinh doanh.

Với các nhận thức trên, các công ty khi được tiếp xúc tư vấn bảo hiểm trách nhiệm đều thấy được lợi ích thiết thực của bảo hiểm và đều mong muốn được tham gia để bảo vệ quyền lợi cho mình cũng như gia tăng uy tín trên thị trường hoạt động giao nhận, tăng lợi thế cạnh tranh cho thương hiệu công ty.

2.4 Đánh giá và kết luận:

Về các doanh nghiệp bảo hiểm, mặc dù nhận thấy được tiềm năng của loại hình bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận vận tải ở Việt Nam là rất lớn, tuy nhiên, do khó khăn về nhân sự trong việc nghiên cứu triển khai và phụ thuộc nhiều vào mức phí bảo hiểm từ các nhà tái bảo hiểm nên chưa thể thực hiện thành công dịch vụ này. Cụ thể, việc nghiên cứu đòi hỏi nhân sự phải có sự am hiểu sâu rộng về hoạt động mua bán ngoại thương, về luật pháp quốc tế, luật quốc gia và phải có nhiều kinh nghiệm thực tế đối với các trách nhiệm phát sinh thường xuyên trong lĩnh vực giao nhận vận tải để có thể đưa ra được các giải pháp triển khai sản phẩm một cách khoa học, hợp lý và hiệu quả. Phí bảo hiểm nghiệp vụ này còn rất cao do phải thu xếp tái bảo hiểm từ các nhà tái đối với các mức trách nhiệm cao (các mức trách nhiệm mà các doanh nghiệp giao nhận yêu cầu), đồng thời, số lượng doanh nghiệp tham gia chưa nhiều nên cơ bản vẫn chưa giải quyết được bài toán hạ phí bảo hiểm.

Đối với các doanh nghiệp giao nhận vận tải, tuy đã nhận thức được tầm quan trọng của bảo hiểm nhưng mức phí mà các nhà bảo hiểm cung cấp hiện còn tương đối cao so với khả năng tài chính và hoạt động kinh doanh vốn còn hạn chế của mình. Tuy nhiên, một số doanh nghiệp lớn, do nhu cầu và đòi hỏi của khách hàng, đối tác nên bắt buộc phải thu xếp bảo hiểm trách nhiệm cho đơn vị với mức trách nhiệm thông thường trên USD 500,000.00 và phải chấp nhận mức phí bảo hiểm tương đối cao.

Như vậy, có thể nói việc tham gia bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận vận tải là hoàn toàn cần thiết, tuy nhiên, làm sao để các lợi ích giữa doanh nghiệp bảo hiểm và doanh nghiệp giao nhận vận tải có thể hài hoà còn tùy thuộc vào việc điều chỉnh chính sách của các bên, cụ thể, doanh nghiệp Bảo hiểm cần thiết phải cân đối được mức phí bảo hiểm vừa phải và doanh nghiệp giao nhận vận tải phải nhận thức được lợi ích để tham gia đầy đủ về loại hình bảo hiểm này, đồng thời hai bên cũng phải

phối hợp tốt trong việc đề phòng và hạn chế tổn thất, đảm được hiệu quả nghiệp vụ, từ đó mới có thể hy vọng thị trường bảo hiểm của sản phẩm này ngày càng phát triển và phù hợp với nhu cầu của các doanh nghiệp.

Chương 3. Giải pháp nâng cao hiệu quả nghiệp vụ bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận vận tải tại công ty Bảo Việt Sài Gòn

3.1 Hướng dẫn đối với các công ty khai thác dịch vụ vận tải

3.1.1 Quy trình yêu cầu bảo hiểm

- Khi có nhu cầu cần bảo hiểm, các Doanh nghiệp giao nhận vận tải gửi yêu cầu cho các nhà bảo hiểm để được tư vấn.
- Sau khi nhận được yêu cầu, nhà bảo hiểm sẽ gửi mẫu Giấy yêu cầu bảo hiểm để các Doanh nghiệp hoàn tất và cung cấp các thông tin theo yêu cầu cho nhà bảo hiểm xem xét.
- Sau khi có thông tin, nhà bảo hiểm sẽ tư vấn trực tiếp cho Doanh nghiệp về các điều kiện bảo hiểm phù hợp, tỷ lệ phí, mức khấu trừ,... và gửi bản chào bảo hiểm chính thức.
- Doanh nghiệp giao nhận sẽ xem xét các nội dung chào phí theo bản chào và đàm phán các điều kiện bảo hiểm, mức phí,... cụ thể để thống nhất với nhà bảo hiểm.
- Sau khi hai bên thống nhất, Doanh nghiệp giao nhận sẽ xác nhận các nội dung theo bản chào để nhà bảo hiểm tiến hành cấp đơn bảo hiểm, ký hợp đồng nguyên tắc (nếu có) và cấp thông báo thu phí, xuất hóa đơn,... cho Doanh nghiệp giao nhận.
- Doanh nghiệp giao nhận kiểm tra các thông tin trong bộ hồ sơ bảo hiểm và thanh toán phí bảo hiểm theo thỏa thuận.

3.1.2 Quy trình phòng ngừa tổn thất

- Doanh nghiệp giao nhận cần thực hiện theo đúng các qui trình quản lý và qui trình thực hiện nghiệp vụ của Doanh nghiệp hoặc theo qui trình ISO (nếu có).

- Đảm bảo công tác giám sát sự tuân thủ được thực hiện thường xuyên, đảm bảo các công việc được thực hiện đúng quy trình, có các cơ chế khen thưởng và chế tài cụ thể đối với nhân viên nhằm đảm bảo hiệu quả tuân thủ cao nhất.
- Phối hợp tốt với nhà bảo hiểm để được tư vấn điều chỉnh quy trình thực hiện kịp thời (nếu có) nhằm ngày càng hoàn thiện quy trình, giảm thiểu tối đa các lỗi thường gặp và giảm thiểu các tổn thất phát sinh cho Doanh nghiệp.

3.1.3 Quy trình xử lý khi tổn thất xảy ra

- Doanh nghiệp giao nhận khi nhận được thông tin tổn thất cần thông báo ngay cho cơ quan chức năng và nhà bảo hiểm để được hướng dẫn giải quyết.
- Thực hiện mọi biện pháp để giảm thiểu tổn thất, giảm các khiếu nại phát sinh trách nhiệm ở mức thấp nhất.
- Phối hợp với giám định viên để ghi nhận sự việc, giám định tổn thất làm cơ sở lên biên bản giám định để giải quyết bồi thường nếu có về sau.
- Tiến hành các công việc khắc phục sự cố và thông báo cho nhà bảo hiểm, Giám định viên để giám sát, ghi nhận.
- Cung cấp các chứng từ liên quan đến việc khắc phục sự cố, bồi thường cho bên thứ ba,... để nhà bảo hiểm xem xét, tính toán bồi thường.
- Kiểm tra số tiền tính toán bồi thường khi nhận được thông báo bồi thường từ nhà bảo hiểm và xác nhận lại để nhà bảo hiểm thanh toán bồi thường.

3.2 Quy trình tác nghiệp đối với các công ty bảo hiểm như sau

3.2.1 Quy trình tiếp nhận yêu cầu bảo hiểm

- Nhận yêu cầu chào phí từ khách hàng, cung cấp mẫu Giấy yêu cầu bảo hiểm và thu thập thêm các thông tin để có thể chào phí bảo hiểm.
- Kiểm tra thông tin và xem xét, tính toán chào phí phù hợp cho khách hàng, đảm bảo điều khoản phù hợp với yêu cầu của khách hàng và mức phí thấp nhất.
- Nhận phản hồi của khách hàng để đàm phán, điều chỉnh nếu khách hàng chưa chấp nhận bản chào hoặc cấp đơn bảo hiểm nếu khách hàng chấp nhận bản chào.
- Tiến hành cấp đơn bảo hiểm, hợp đồng, thông báo thu phí và xuất hoá đơn thu phí.

3.2.2 Quy trình cấp đơn bảo hiểm

- Trên cơ sở các thông tin khách hàng cung cấp cùng với chính sách khách hàng của Công ty, nhà bảo hiểm xác định tỷ lệ phí bảo hiểm phù hợp và làm bản chào phí bảo hiểm gửi khách hàng. Lưu ý, trường hợp cần phí bảo hiểm của tái bảo hiểm, các KTV chỉ được chào phí bảo hiểm cho khách hàng khi đã nhận được xác nhận phí của tái bảo hiểm.
- Trường hợp khách hàng đã tham gia bảo hiểm tại một Phòng trực thuộc Công ty hoặc đơn vị thành viên thì đơn vị thứ hai phải có trách nhiệm thông báo và hai đơn vị phải cùng phối hợp để có những quyết định đúng đắn, thuyết phục khách hàng tiếp tục bảo hiểm tại PJICO. Tuyệt đối tránh hiện tượng cạnh tranh không lành mạnh bằng cách hạ phí, mở rộng phạm vi bảo hiểm, tăng chi phí... dẫn đến khai thác chông chéo gây tổn kém chi phí, dễ bị khách hàng lợi dụng.

- Đối với khách hàng đã tham gia bảo hiểm tại doanh nghiệp bảo hiểm khác, KTV phải chú ý tới các vấn đề liên quan đến tình hình tài chính, tình hình thanh toán phí bảo hiểm trước đây có nợ không, tình hình tổn thất các năm qua...
- Nhà bảo hiểm xem xét và chào phí đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Sau khi đã gửi Bản chào phí tới khách hàng mà khách hàng vẫn chưa chấp thuận thì xem xét tiếp tục đàm phán. Nếu khách hàng chấp nhận thì tiến hành cấp đơn bảo hiểm. Nếu không thể đáp ứng được nhu cầu khách hàng sẽ gửi thông báo từ chối với khách hàng và nêu rõ lý do từ chối.
- Tiến hành cấp đơn/GCN BH theo chương trình mẫu Quản lý của Công ty dựa trên những thông tin đã được cung cấp và cấp thông báo thu phí, xuất hoá đơn phí bảo hiểm.
- Lưu hồ sơ khai thác bảo hiểm bao gồm: Giấy yêu cầu bảo hiểm, Bản chào phí bảo hiểm, Đơn bảo hiểm, Hợp đồng bảo hiểm (nếu có), Sửa đổi bổ sung, Thông báo thu phí bảo hiểm (nếu có).

3.2.3 Quy trình phòng ngừa và hạn chế tổn thất:

- Thường xuyên bám sát Doanh nghiệp giao nhận để tìm hiểu qui trình nghiệp vụ, xem xét phân tích các điểm còn chưa phù hợp của qui trình để có những khuyến cáo cho Doanh nghiệp điều chỉnh kịp thời.
- Tư vấn các rủi ro có thể phát sinh trong quá trình tác nghiệp để có những giải pháp ĐPHCTT phù hợp cho mỗi Doanh nghiệp.
- Phân tích kỹ các hợp đồng dịch vụ của Doanh nghiệp với khách hàng về qui định trách nhiệm bồi thường, xem có phù hợp với luật và tập quán để tư vấn cho Doanh nghiệp điều chỉnh nếu cần thiết nhằm bảo

vệ quyền lợi cho Doanh nghiệp cũng như bảo vệ quyền lợi cho chính các nhà bảo hiểm.

- Áp dụng mức khấu trừ và mức chế tài phù hợp đối với những Doanh nghiệp phát sinh trách nhiệm nhiều lần với cùng một lỗi hoặc các lỗi tương tự lặp đi lặp lại để gắn trách nhiệm của Doanh nghiệp trong việc ngăn ngừa hạn chế tổn thất.

3.2.4 Quy trình xử lý khi tổn thất

- Khi nhận thông báo sự cố của khách hàng, nhà bảo hiểm phải tư vấn ngay các bước thực hiện cần thiết và tiến hành chỉ định giám định để ghi nhận hiện trường và giám định tổn thất.
- Trên cơ sở các thông tin sự cố do khách hàng cung cấp (nguyên nhân, mức độ tổn thất / khối lượng, tính chất của hàng hóa...), nhà bảo hiểm hướng dẫn cho khách hàng thiết lập, thu thập cung cấp những hồ sơ ban đầu và những xử lý để hạn chế tổn thất... theo đúng những quy định trong Đơn bảo hiểm, Quy tắc bảo hiểm và / hoặc Hợp đồng bảo hiểm.
- Theo dõi giám định để chỉ đạo kịp thời nếu có phát sinh các vấn đề trong quá trình giám định. Đảm bảo xác định được nguyên nhân sự cố và mức độ tổn thất liên quan đến sự cố.

3.2.5 Quy trình bồi thường:

- Sau khi hoàn tất quá trình giám định, nhà bảo hiểm hướng dẫn khách hàng làm Giấy yêu cầu bồi thường, bổ sung các chứng từ khiếu nại của bên thứ ba và các chứng từ còn thiếu khác để xem xét giải quyết bồi thường.
- Trên cơ sở Biên bản giám định của Giám định viên, nhà bảo hiểm sẽ xác định trách nhiệm bảo hiểm và tính toán số tiền bồi thường theo qui

định của các điều kiện bảo hiểm trên đơn bảo hiểm. Gửi văn bản thông báo bồi thường cho khách hàng xác nhận.

- Nhận xác nhận của khách hàng về việc giải quyết bồi thường và thanh toán, chuyển bồi thường theo đúng cam kết đã thoả thuận.
- Hồ sơ bồi thường bao gồm những chứng từ chính như sau:
 - ✓ Thư khiếu nại đòi bồi thường của khách hàng.
 - ✓ Bản chính của Giấy chứng nhận bảo hiểm/Đơn bảo hiểm hoặc hợp đồng bảo hiểm.
 - ✓ Các chứng từ, hóa đơn/biên lai liên quan đến sự cố tổn thất
 - ✓ Thư dự kháng/thông báo tổn thất.
 - ✓ Biên bản giám định.
 - ✓ Công văn thư từ trao đổi của Người được bảo hiểm với bên khiếu nại về trách nhiệm đối với tổn thất.
 - ✓ Thư xác nhận bãi nại của Người khiếu nại cho khách hàng
 - ✓ Các chứng từ cần thiết khác tùy trường hợp cụ thể

3.3 Kết luận:

Với các giải pháp cụ thể như trên, nếu các doanh nghiệp giao nhận vận tải và các nhà bảo hiểm có thể thực hiện triệt để và phối hợp nhuần nhuyễn với nhau thì việc triển khai loại hình bảo hiểm trách nhiệm này sẽ sớm mang lại nhiều kết quả khả quan cũng như mang lại các lợi ích thiết thực nhất cho cả doanh nghiệp giao nhận và doanh nghiệp bảo hiểm trong nước. Các doanh nghiệp giao nhận vận tải có thể yên tâm về khả năng tài chính, được hỗ trợ tư vấn chuyên môn để ngày hoàn thiện doanh nghiệp và nhất là được bù đắp các thiệt hại phát sinh khi tham gia loại hình bảo hiểm trách nhiệm này. Đồng thời, các nhà bảo hiểm cũng sẽ phát triển được thị phần bảo hiểm, tăng doanh số bán hàng và đạt được hiệu quả kinh doanh cao khi kiểm soát được rủi ro của lĩnh vực bảo hiểm vốn còn nhiều tiềm năng này.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

Có thể nói, trong tình trạng hiện nay, với sự phát triển chưa được định hướng rõ ràng của ngành giao nhận Việt Nam, các công ty giao nhận đang hoạt động trong tình trạng mất định hướng và gặp rất nhiều khó khăn trong việc phát triển cũng như có thể tự bảo vệ quyền lợi của mình.

Các vấn đề pháp lý liên quan cũng là một rào cản lớn đối với các doanh nghiệp nếu như không cập nhật thường xuyên và nghiên cứu chuyên sâu, khó khăn này trực tiếp ảnh hưởng đến quyền lợi của doanh nghiệp khi phát sinh các sự cố trong quá trình hoạt động kinh doanh.

Việc phát triển kinh doanh đòi hỏi doanh nghiệp phải có đủ năng lực về tài chính và kinh nghiệm nghiệp vụ thực tiễn cũng như các kiến thức chuyên môn về luật, về quan hệ mua bán ngoại thương, tập quán quốc tế như các nội phân tích trên. Do đó, việc tham gia bảo hiểm trách nhiệm sẽ là một giải pháp tốt nhất cho các doanh nghiệp. Tham gia bảo hiểm, các doanh nghiệp sẽ có được: i) khả năng về tài chính, đảm bảo yêu cầu của khách hàng hoặc đối tác về khả năng thanh toán bồi thường đối với các trách nhiệm phát sinh; ii) hưởng quyền lợi bồi thường theo các phạm vi bảo hiểm qui định trên đơn bảo hiểm, hợp đồng bảo hiểm; iii) được hệ thống, cập nhật các kiến thức liên quan đến hoạt động của doanh nghiệp thông qua các nguồn khác của nhà bảo hiểm; iv) được tư vấn về các rủi ro đang đối mặt để xây dựng qui trình nghiệp vụ phù hợp, giảm thiểu các trách nhiệm phát sinh, nâng cao uy tín, sức cạnh tranh dịch vụ.

Vấn đề còn lại là nhận thức của các doanh nghiệp giao nhận, họ cần ý thức được các trách nhiệm phát sinh đang phai đối mặt hằng ngày, rủi ro về tài chính luôn tồn tại song hành trong suốt quá trình tác nghiệp/ hoạt động của mình. Về mặt kinh doanh, vấn đề về vốn là một trở ngại không nhỏ khi các đối tác, khách hàng đều yêu cầu

doanh nghiệp phải có một sự đảm bảo tài chính nhất định nếu muốn thực hiện dịch vụ. Hầu hết các doanh nghiệp hiện nay đều nhận thức được các vấn đề đang tồn tại này, tuy nhiên, các doanh nghiệp chưa tìm ra được các giải pháp phù hợp và hiệu quả để khắc phục cũng như chưa nhận thức đầy đủ và đúng đắn về các quyền lợi mà bảo hiểm trách nhiệm mang lại. Điều này là một hạn chế rất đáng tiếc đối với các doanh nghiệp nói riêng và đối với ngành giao nhận vận tải của Việt Nam nói chung nếu muốn tồn tại và đủ sức cạnh tranh trên thị trường vốn đang gặp rất nhiều khó khăn như hiện nay.

Do đó, việc nghiên cứu để làm rõ các lợi ích cũng như đưa ra được các giải pháp triển khai loại hình bảo hiểm này đến các doanh nghiệp hoạt động giao nhận vận tải là một sứ mệnh rất cấp thiết hiện nay.

2. Kiến nghị

Với mục đích nâng cao hiệu quả nghiệp vụ bảo hiểm trách nhiệm Người giao nhận vận tải cho thị trường bảo hiểm Việt Nam nói chung và cho Bảo Việt Sài Gòn nói riêng, tác giả xin đề xuất một số kiến nghị như sau:

- Đối với các doanh nghiệp bảo hiểm: cần hệ thống lại tất cả các nguồn luật liên quan qui định trách nhiệm của Người giao nhận vận tải để tư vấn, tuyên truyền cho các doanh nghiệp giao nhận nhận thức được các rủi ro đang tồn tại và tư vấn các giải pháp bảo hiểm phù hợp. Đồng thời, cần nghiên cứu các phạm vi bảo hiểm phù hợp với mức phí bảo hiểm vừa phải, đáp ứng được nhu cầu của khách hàng. Định kỳ phối hợp với các Hiệp hội, các tổ chức liên quan để đào tạo nhân sự cho ngành giao nhận và kết hợp tư vấn bảo hiểm, đẩy mạnh khai thác nghiệp vụ bảo hiểm này.
- Đối với các doanh nghiệp giao nhận vận tải: phối hợp trao đổi với các doanh nghiệp bảo hiểm để cùng phân tích các rủi ro, trách nhiệm có thể phát sinh để có những giải pháp đề phòng hạn chế tổn thất hiệu quả, xem xét tham gia bảo hiểm

trách nhiệm phù hợp với các nghiệp vụ/ lĩnh vực hoạt động của doanh nghiệp, có nghiên cứu cụ thể nhằm đạt được một mức phí bảo hiểm tốt nhất.

- Đối với các cơ quan chức năng, các tổ chức, hiệp hội liên quan đến giao nhận vận tải, cần có các định hướng phát triển cụ thể theo xu hướng phát triển của thị trường thế giới, tìm hiểu phân tích các kinh nghiệm của ngành giao nhận ở các quốc gia khác để tư vấn, truyền thông kịp thời cho các doanh nghiệp trong nước. Có chính sách hỗ trợ phí bảo hiểm (nếu có thể) cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ để có thể phát triển được ổn định.
- Kiến nghị các nghiên cứu tiếp theo: Nghiên cứu đưa ra giải pháp phối hợp đồng bộ giữa Doanh nghiệp giao nhận vận tải – Hiệp hội giao nhận / Hiệp Hội Logistics – Các nhà bảo hiểm trong nước, nhằm tổng hợp được sức mạnh cao nhất, đưa ngành giao nhận của Việt Nam lên một bước tiến mới, một tầm cao mới, theo kịp các nước tiên tiến trên thế giới.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU

Hiện là cộng tác viên của tạp chí Vietnam Shipper, đã đăng 02 bài viết về lĩnh vực bảo hiểm trách nhiệm:

- Bài viết kỳ số 94 tháng 8.2012 với nội dung “Bảo hiểm trách nhiệm Người khai thác dịch vụ vận tải”
- Bài viết kỳ số 95 và 96 tháng 9 và 10.2012 với nội dung “Tổn thất hàng hoá – phần 1: các nguồn luật và các qui định chi phối trách nhiệm của Forwarder; phần 2: các bên liên quan, cách giải quyết vấn đề và trách nhiệm bảo hiểm”

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Website:

- <http://www.luatvietnam.vn>
- <http://www.fiata.com>
- <http://www.iata.com>
- <http://www.vla.info.vn>