

GIAO NHẬN VẬN CHUYỂN BẰNG CONTAINER

Khái niệm container

Tháng 6 năm 1964, Ủy ban kỹ thuật của tổ chức ISO (International Standardizing Organization) đã đưa ra định nghĩa tổng quát về container. Cho đến nay, các nước trên thế giới đều áp dụng định nghĩa này của ISO.

Theo ISO - Container là một dụng cụ vận tải có các đặc điểm:

- + Có hình dáng cố định, bền chắc, để được sử dụng nhiều lần.
- + Có cấu tạo đặc biệt để thuận tiện cho việc chuyên chở bằng một hoặc nhiều phương tiện vận tải, hàng hóa không phải xếp dỡ ở cảng dọc đường.
- + Có thiết bị riêng để thuận tiện cho việc xếp dỡ và thay đổi từ công cụ vận tải này sang công cụ vận tải khác.
- + Có cấu tạo đặc biệt để thuận tiện cho việc xếp hàng vào và dỡ hàng ra.
- + Có dung tích không ít hơn 1m³.

Tiêu chuẩn hóa container

Để phương thức chuyên chở container được phát triển và áp dụng rộng rãi đòi hỏi tiến hành nhiều tiêu chuẩn hoá bản thân container. Nội dung tiêu chuẩn hóa container gồm có:

- Hình thức bên ngoài.
- Trọng lượng container.
- Kết cấu móc, cửa, khoá container.....

Hiện tại nhiều tổ chức thế giới nghiên cứu tiêu chuẩn hóa container, song tổ chức ISO vẫn đóng vai trò quan trọng nhất. Năm 1967, tại Moscow, đại diện tổ chức tiêu chuẩn hóa của 16 nước là hội viên ISO đã chấp nhận tiêu chuẩn hoá container của ủy ban kỹ thuật thuộc ISO.

Sau đây là tham số kỹ thuật của 7 loại container thuộc xêri 1 theo tiêu chuẩn của ISO:

Ký hiệu	Chiều cao		Chiều rộng		Chiều dài		Trọng lượng tối đa (Tàu)	Trọng lượng tịnh (Tàu)	Dung tích (m ³)
	foot	mm	foot	mm	foot	mm			
1.A	8.0	2435	8.0	2435	40.0	12.190	30	27,0	61,0
1A.A	8.0	2435	8.0	2435	40.0	12.190	30	27,0	61,1
1.B	8.0	2435	8.0	2435	29,1	12.125	25	23,0	45,5
1.C	8.0	2435	8.0	2435	19,1	6.055	20	18,0	30,5
1.D	8.0	2435	8.0	2435	9,9	2.990	10	8,7	14,3

1.E	8.0	2435	8.0	2435	6,5	1.965	7	6,1	9,1
1.F	8.0	2435	8.0	2435	4,9	1.460	5	4,0	7,0

Theo quy ước, container loại 1C có chiều dài 19,1 feet, trọng lượng tối đa là 20 tấn, dung tích chứa hàng 30,5 m³ được lấy làm đơn vị chuẩn để quy đổi cho tất cả các loại container khác. Loại container này ký hiệu là TEU (Twenty feet Equivalent Unit).

Phân loại container

Thực tế container được phân thành nhiều loại dựa trên các tiêu chuẩn khác nhau, cụ thể:

+ Phân loại theo kích thước.

- Container loại nhỏ: Trọng lượng dưới 5 tấn và dung tích dưới 3m³
- Container loại trung bình: Trọng lượng 5 - 8 tấn và dung tích nhỏ hơn 10m³.
- Container loại lớn: Trọng lượng hơn 10 tấn và dung tích hơn 10m³.

+ Phân loại theo vật liệu đóng container

Container được đóng bằng loại vật liệu nào thì gọi tên vật liệu đó cho container: container thép, container nhôm, container gỗ dán, container nhựa tổng hợp

+ Phân loại theo cấu trúc container.

- Container kín (Closed Container)
- Container mở (Open Container)
- Container khung (France Container)
- Container gập (Tilt Container)
- Container phẳng (Flat Container)
- Container có bánh lăn (Rolling Container)

+ Phân loại theo công dụng của container

Theo CODE R688 - 21968 của ISO, phân loại theo mục đích sử dụng, container được chia thành 5 nhóm chủ yếu sau:

Nhóm 1: Container chở hàng bách hóa.

Nhóm này bao gồm các container kín có cửa ở một đầu, container kín có cửa ở một đầu và các bên, có cửa ở trên nóc, mở cạnh, mở trên nóc - mở bên cạnh, mở trên nóc - mở bên cạnh - mở ở đầu; những container có hai nửa (half-height container), những container có lỗ thông hơi.....

Nhóm 2: Container chở hàng rời (Dry Bulk/Bulker freight container)

Là loại container dùng để chở hàng rời (ví dụ như thóc hạt, xà phòng bột, các loại hạt nhỏ....). Đôi khi loại container này có thể được sử dụng để chuyên chở hàng hóa có miệng trên mái để xếp hàng và có cửa container để dỡ hàng ra. Tiện lợi của kiểu container này là tiết kiệm sức lao động khi xếp hàng vào và dỡ hàng ra, nhưng nó cũng có điểm bất lợi là trọng lượng vỏ nặng, số cửa và nắp có thể gây khó khăn trong việc giữ an toàn và kín nước cho container vì nếu nắp nhô hàng vào nhô quá thì sẽ gây khó khăn trong việc xếp hàng có thứ tự.

Nhóm 3: Container bảo ôn/nóng/lạnh (Thermal insulated/Heated/Refrigerated/Reefer container)

Loại container này có sườn, sàn mái và cửa ốp chất cách nhiệt để hạn chế sự di chuyển nhiệt độ giữa bên trong và bên ngoài container, nhiều container loại này có thiết bị làm lạnh hoặc làm nóng được đặt ở một đầu hay bên thành của container hay việc làm lạnh dựa vào những chiếc máy kẹp được gắn phía trước container hoặc bởi hệ thống làm lạnh trực tiếp của tàu hay bãi container. Nhiều container lại dựa vào sự làm lạnh hỗn hợp (không chế nhiệt độ). Đây là loại container dùng để chứa hàng mau hỏng (hàng rau quả) và các loại container hàng hóa bị ảnh hưởng do sự thay đổi nhiệt độ. Tuy nhiên, vì chỉ có lớp cách điện và nếu có thể tăng thêm đồng thời lớp cách điện và máy làm lạnh này cũng giảm dung tích chứa hàng của container, sự bảo quản máy móc cũng yêu cầu đòi hỏi cao hơn nếu các thiết bị máy được đặt ở trong container.

Nhóm 4: Container thùng chứa (Tank container)

Dùng để chở hàng hóa nguy hiểm và hàng đông rời (thực phẩm lỏng như dầu ăn, hóa chất, chở hoá chất.....)

Những thùng chứa bằng thép được chế tạo phù hợp với kích thước của ISO dung tích là 20ft hình dáng như một khung sắt hình chữ nhật chứa khoảng 400 galon (15410 lít) tùy theo yêu cầu loại container này có thể được lắp thêm thiết bị làm lạnh hay nóng, đây là loại container được chế tạo cho những hàng hóa đặc biệt, nó có ưu điểm là sức lao động yêu cầu để đổ đầy và hút hết (rỗng) là nhỏ nhất và có thể được sử dụng như là kho chứa tạm thời. Tuy nhiên, nó cũng có những khuyết tật, chẳng hạn:

- Giá thành ban đầu cao.
- Giá thành bảo dưỡng cao.
- Các hàng hóa khi cho vào đòi hỏi phải làm sạch thùng chứa(mỗi lần cho hàng vào là một lần làm sạch thùng chứa)
- Khó khăn cho vận chuyển nên hàng bị rơi nhiều (hao phí do bay hơi, rò rỉ....)
- Trọng lượng vỏ cao.

Nhóm 5: Các container đặc biệt (Special container), container chở súc vật sống (Cattle Container).

Những container của ISO được lắp đặt cố định những ngăn chuồng cho súc vật sống và có thể hoặc không thể chuyển đổi thành container phù hợp cho mục đích chuyên chở hàng hóa bách hóa. Loại container này dùng để chuyên chở súc vật sống do vậy nhược điểm chính của nó là vấn đề làm sạch giữa các loại hàng hóa. Trong nhiều quốc gia đó chính là vấn đề kiểm dịch khi các container rỗng dùng để chở súc vật sống quay trở lại dùng để tiếp tục bốc hàng.

Giao nhận vận chuyển bằng container

1.Kỹ thuật đóng hàng vào container

Theo tập quán quốc tế, vận chuyển hàng hóa bằng container, người gửi hàng phải chịu trách nhiệm đóng hàng vào container cùng với việc niêm phong, kẹp chì container, người gửi hàng phải chịu tất cả chi phí đó cũng như các chi phí có liên quan, trừ trường hợp hàng hóa gửi không đóng đủ nguyên container mà lại gửi theo phương thức hàng lẻ. Chính vì vậy, khi nhận container của người gửi, người chuyên chở không thể nắm được cụ thể về tình hình hàng hóa

xếp bên trong container mà chỉ dựa vào lời khai của chủ hàng. Bởi vậy, họ sẽ không chịu trách nhiệm về hậu quả của việc đóng xếp hàng bất hợp lý, không đúng kỹ thuật dẫn tới việc gây tổn thất cho hàng hóa, công cụ vận tải. Tình hình đặc điểm hàng hoá cần chuyên chở

+ Tình hình và đặc điểm của loại kiểu container sẽ dùng để chuyên chở.

- Kỹ thuật xếp, chèn lót hàng hóa trong container.

1.1- Đặc điểm của hàng hóa chuyên chở

Không phải hàng hóa nào cũng phù hợp với phương thức chuyên chở bằng container, cho nên việc xác định nguồn hàng phù hợp với chuyên chở bằng container có ý nghĩa quan trọng trong kinh doanh.

Đứng trên góc độ vận chuyển container, hàng hóa chuyên chở được chia làm 4 nhóm:

+ Nhóm 1: Các loại hàng hoàn toàn phù hợp với chuyên chở bằng container.

Bao gồm: hàng bách hóa, thực phẩm đóng hộp, dược liệu y tế, sản phẩm da, nhựa hay cao su, dụng cụ gia đình, tơ sợi, vải vóc, sản phẩm kim loại, đồ chơi, đồ gỗ...

Những mặt hàng được chở bằng những container tổng hợp thông thường, container thông gió hoặc container bảo ôn...tuỳ theo yêu cầu cụ thể của đặc tính hàng hóa.

+ Nhóm 2: Các loại hàng phù hợp với điều kiện chuyên chở bằng container

Bao gồm: Than, quặng, cao lanh... tức là những mặt hàng có giá trị thấp và số lượng buôn bán lớn. Những mặt hàng này về tính chất tự nhiên cũng như kỹ thuật hoàn toàn phù hợp với việc chuyên chở bằng container nhưng về mặt hiệu quả kinh tế lại không phù hợp (tỷ lệ giữa cước và giá trị của hàng hóa.)

+ Nhóm 3: Các loại hàng này có tính chất lý, hóa đặc biệt như : hàng dễ hỏng, hàng đông lạnh, súc vật sống, hàng siêu nặng, hàng nguy hiểm độc hại....Những mặt hàng này phải đóng bằng container chuyên dụng như: container bảo ôn, container thông gió, container phẳng, container chở súc vật...

+ Nhóm 4: Các loại hàng phù hợp với vận chuyển bằng container như: sắt hộp, phế thải, sắt cuộn, hàng siêu trường, siêu trọng, ô tô tải hạng nặng, các chất phóng xạ...

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

Việc kiểm tra cần được tiến hành ngay lúc người điều hành chuyên chở giao container. Khi phát hiện container không đạt các tiêu chuẩn kỹ thuật quy định phải thông báo ngay cho người điều hành chuyên chở, tuyệt đối không chấp nhận, hoặc yêu cầu hoàn chỉnh hay thay đổi container khác. Nếu kiểm tra thiếu chu đáo, tiếp nhận container không đạt yêu cầu kỹ thuật, trong quá trình chuyên chở có tổn thất xảy ra do khiếm khuyết của container, người gửi hàng phải tự gánh chịu mọi hậu quả phát sinh.

Nội dung kiểm tra bao gồm:

- Kiểm tra bên ngoài container.

Quan sát và phát hiện các dấu vết cào xước, hư hỏng, khe nứt, lỗ thủng, biến dạng méo mó do va đập....Phải kiểm tra phần mái, các nóc lắp ghép của container vì đây là chỗ thường bị bỏ sót nhưng lại là cơ cấu trọng yếu của container liên quan tới an toàn chuyên chở.

- Kiểm tra bên trong container

Kiểm tra độ kín nước bằng cách khép kín cửa từ bên trong quan sát các tia sáng lọt qua để phát hiện lỗ thủng hoặc khe nứt. Kiểm tra các đỉnh tán, rivê xem có bị hư hỏng hay nhô lên không. Kiểm tra tấm bọc phủ hoặc các trang thiết bị khác như lỗ thông gió, ống dẫn hơi lạnh....

- Kiểm tra cửa container.

Tình hình hoạt động khi đóng mở cánh cửa và chốt đệm cửa...bảo đảm cửa đóng mở an toàn, niêm phong chắc chắn và kín không để nước xâm nhập vào.

- Kiểm tra tình trạng vệ sinh container.

Container phải được dọn vệ sinh tốt, khô ráo, không bị mùi hôi hay dây bẩn.

Đóng hàng vào container không đạt tiêu chuẩn vệ sinh sẽ gây tổn thất cho hàng hóa đồng thời dễ bị từ chối khi cơ quan y tế nước gửi hàng kiểm tra phát hiện.

- Kiểm tra các thông số kỹ thuật của container

Các thông số kỹ thuật của container được ghi trên vỏ hoặc trên biển chứng nhận an toàn. Thông số kỹ thuật của container bao gồm:

+ Trọng lượng tối đa hay trọng tải toàn phần của container (Maximum Gross Weight) khi container chứa đầy hàng đến giới hạn an toàn cho phép. Nó bao gồm trọng lượng tối đa cho phép cộng với trọng lượng vỏ container.

+ Trọng tải tịnh của container (Maximum Payload) là trọng lượng hàng hóa tối mức tối đa cho phép trong container. Nó bao gồm: trọng lượng hàng hóa, bao bì, palet, các vật liệu dùng để chèn lót, chống đỡ hàng trong container.

+ Trọng lượng vỏ container (Tare Weight) phụ thuộc vào vật liệu dùng để chế tạo container.

+ Dung tích container (Container internal capacity) tức là sức chứa hàng tối đa của container.

1.3 - Kỹ thuật chất xếp, chèn lót hàng hóa trong container

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

* Phân bố đều hàng hóa trên mặt sàn container.

* Chèn đệm và độn lót hàng hóa trong container.

* Gia cố hàng hóa trong container

* Hạn chế và giảm bớt áp lực hoặc chấn động

* Chống hiện tượng hàng hoá bị nóng, hấp hơi

2. Phương pháp gửi bằng container

Gửi hàng bằng container khác với phương pháp gửi hàng truyền thống. Trong gửi hàng bằng container có ba cách gửi hàng:

2.1 - Gửi hàng nguyên container (FCL - Full container load)

Các hãng tàu chợ định nghĩa thuật ngữ FCL như sau:

FCL là xếp hàng nguyên container, người gửi hàng và người nhận hàng chịu trách nhiệm đóng gói hàng và dỡ hàng khỏi container. Khi người gửi hàng có khối lượng hàng đồng nhất đủ để chứa đầy một container hoặc nhiều container, người ta thuê một hoặc nhiều container để gửi hàng.

Theo cách gửi FCL/ FCL, trách nhiệm về giao nhận, bốc dỡ và các chi phí khác được phân chia như sau:

a) Trách nhiệm của người gửi hàng (Shipper)

Người gửi hàng FCL sẽ có trách nhiệm:

- “ Thuê và vận chuyển container rỗng về kho hoặc nơi chứa hàng của mình để đóng hàng.
- “ Đóng hàng vào container kể cả việc chất xếp, chèn lót hàng trong container.
- “ Đánh mã ký hiệu hàng và ký hiệu chuyên chở.
- “ Làm thủ tục hải quan và niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu.
- “ Vận chuyển và giao container cho người chuyên chở tại bãi container (CY), đồng thời nhận vận đơn do người chuyên chở cấp.
- “ Chịu các chi phí liên quan đến các thao tác nói trên.

Việc đóng hàng vào container cũng có thể tiến hành tại trạm đóng hàng hoặc bãi container của người chuyên chở. Người gửi hàng phải vận chuyển hàng hóa của mình ra bãi container và đóng hàng vào container.

b) Trách nhiệm của người chuyên chở (Carrier).

Người chuyên chở có những trách nhiệm sau:

- “ Phát hành vận đơn cho người gửi hàng.
- “ Quản lý, chăm sóc, gửi hàng hóa chất xếp trong container từ khi nhận container tại bãi container (container yard) cảng gửi cho đến khi giao hàng cho người nhận tại bãi container cảng đích.
- “ Bốc container từ bãi container cảng gửi xuống tàu để chuyên chở, kể cả việc chất xếp container lên tàu.
- “ Dỡ container khỏi tàu lên bãi container cảng đích.
- “ Giao container cho người nhận có vận đơn hợp lệ tại bãi container.
- “ Chịu mọi chi phí về thao tác nói trên.

c) Trách nhiệm của người nhận chở hàng

Người nhận chở hàng ở cảng đích có trách nhiệm:

- ” Thu xếp giấy tờ nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.
- ” Xuất trình vận đơn (B/L) hợp lệ với người chuyên chở để nhận hàng tại bãi container.
- ” Vận chuyển container về kho bãi của mình, nhanh chóng rút hàng và hoàn trả container rỗng cho người chuyên chở (hoặc công ty cho thuê container).
- ” Chịu mọi chi phí liên quan đến thao tác kể trên, kể cả chi phí chuyên chở container đi về bãi chứa container.

2.2 - Gửi hàng lẻ (Less than container load)

LCL là những lô hàng đóng chung trong một container mà người gom hàng (người chuyên chở hoặc người giao nhận) phải chịu trách nhiệm đóng hàng và dỡ hàng vào - ra container. Khi gửi hàng, nếu hàng không đủ để đóng nguyên một container, chủ hàng có thể gửi hàng theo phương pháp hàng lẻ.

Người kinh doanh chuyên chở hàng lẻ gọi là người gom hàng (consolidator) sẽ tập hợp những lô hàng lẻ của nhiều chủ, tiến hành sắp xếp, phân loại, kết hợp các lô hàng lẻ đóng vào container, niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu và làm thủ tục hải quan, bốc container từ bãi chứa cảng gửi xuống tàu chở đi, dỡ container lên bãi chứa cảng đích và giao cho người nhận hàng lẻ.

a) Trách nhiệm của người gửi hàng.

- ” Vận chuyển hàng hóa từ nơi chứa hàng của mình trong nội địa đến giao cho người nhận hàng tại trạm đóng container (CFS - Container Freight Station) của người gom hàng và chịu chi phí này.
- ” Chuyển cho người gom hàng những chứng từ cần thiết liên quan đến hàng hóa, vận tải và quy chế thủ tục hải quan.
- ” Nhận vận đơn của người gom hàng (Bill of Lading) và trả cước hàng lẻ.

b) Trách nhiệm người chuyên chở.

Người chuyên chở hàng lẻ có thể là người chuyên chở thực- tức là các hãng tàu và cũng có thể là người đứng ra tổ chức việc chuyên chở nhưng không có tàu.

+ Người chuyên chở thực:

Là người kinh doanh chuyên chở hàng hóa lẻ trên danh nghĩa người gom hàng. Họ có trách nhiệm tiến hành nghiệp vụ chuyên chở hàng lẻ như đã nói ở trên, ký phát vận đơn thực (LCL/LCL) cho người gửi hàng, bốc container xuống tàu, vận chuyển đến cảng đích, dỡ container ra khỏi tàu, vận chuyển đến bãi trả hàng và giao hàng lẻ cho người nhận hàng theo vận đơn mà mình đã ký phát ở cảng đi.

+ Người tổ chức chuyên chở hàng lẻ.

Là người đứng ra tổ chức chuyên chở hàng lẻ, thường do các công ty giao nhận đứng ra kinh doanh trên danh nghĩa người gom hàng. Như vậy trên danh nghĩa, họ chính là người chuyên chở chứ không phải là người đại lý (Agent). Họ chịu trách nhiệm suốt quá trình vận chuyển hàng từ khi nhận hàng lẻ tại cảng gửi cho đến khi giao hàng xong tại cảng đích. Vận đơn người gom hàng (House Bill of Lading). Nhưng họ không có phương tiện vận tải để tự kinh doanh chuyên chở vì vậy người gom hàng phải thuê tàu của người chuyên chở thực để chở các lô hàng lẻ đã xếp trong container và niêm phong, kẹp chì.

Quan hệ giữa người gom hàng lúc này là quan hệ giữa người thuê tàu và người chuyên chở.

Người chuyên chở thực bốc container lên tàu, ký phát vận đơn cho người gom hàng (Vận đơn chủ - Master Ocean of Bill Lading), vận đơn cảng đích, dỡ container, vận chuyển đến bãi container và giao cho đại lý hoặc đại diện của người gom hàng ở cảng đích.

c) Trách nhiệm của người nhận hàng lẻ

.. Thu xếp giấy phép nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.

.. Xuất trình vận đơn hợp lệ với người gom hàng hoặc đại diện của người gom hàng để nhận hàng tại bãi trả hàng ở cảng đích.

.. Nhanh chóng nhận hàng tại trạm trả hàng (CFS)

2.3 - Gửi hàng kết hợp (FCL/LCL - LCL/FCL)

Phương pháp gửi hàng này là sự kết hợp của phương pháp FCL và LCL. Tùy theo điều kiện cụ thể, chủ hàng có thể thỏa thuận với người chuyên chở để áp dụng phương pháp gửi hàng kết hợp. Phương pháp gửi hàng kết hợp có thể là:

.. Gửi nguyên, giao lẻ (FCL/LCL)

.. Gửi lẻ, giao nguyên (LCL/FCL)

Khi giao hàng bằng phương pháp kết hợp, trách nhiệm của chủ hàng và người chuyên chở cũng có sự thay đổi phù hợp. Ví dụ: Gửi nguyên, giao lẻ (FCL/LCL) thì trách nhiệm của chủ gửi và người chuyên chở khi gửi như là phương pháp gửi nguyên nhưng khi nhận, trách nhiệm của chủ nhận và người chuyên chở như phương pháp gửi hàng lẻ.

3. Chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng container

3.1. Vận đơn container theo cách gửi FCL/FCL

Chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng container gọi là vận đơn container (Container Bill of Lading), do người chuyên chở hoặc đại diện của họ ký phát cho người gửi hàng sau khi nhận container chứa hàng đã được niêm phong kẹp chì để chuyên chở.

Thông thường vận đơn container được ký phát trước khi container được xếp lên tàu, do đó thuộc dạng vận đơn nhận hàng để xếp (Received for Bill of Lading). Nhìn chung đối với loại vận đơn này (nếu thanh toán bằng tín dụng chứng từ - L/C) thường ngân hàng không chấp nhận thanh toán trừ khi trong tín dụng thư có ghi "chấp nhận vận đơn nhận hàng để xếp" (Received for Bill Lading Acceptable).

Vì vậy, khi container đã được bốc lên tàu, người gửi hàng nên yêu cầu người chuyên chở ghi chú thêm trên vận đơn: "container đã được bốc lên tàu ngày" (Shipped on board, on...) và có ký xác nhận. Lúc này vận đơn trở thành "vận đơn đã xếp hàng" (Shipped on board Bill of Lading) và được ngân hàng chấp nhận làm chứng từ thanh toán.

3.2- Vận đơn container theo cách gửi LCL/LCL.

Trong chuyên chở hàng lẻ, nếu do người chuyên chở thực đảm nhiệm, họ sẽ ký phát cho người gửi hàng vận đơn container hàng lẻ (LCL/LCL). Vận đơn này có chức năng tương tự như vận đơn container theo cách gửi nguyên (FCL/FCL).

Nếu người gửi hàng lẻ do người gom hàng đứng ra tổ chức nhận hàng và chuyên chở thì sẽ có hai loại vận đơn được ký phát:

+ Vận đơn của người gom hàng (House Bill of Lading)

Người gom hàng trên danh nghĩa là người chuyên chở sẽ ký phát cho người chủ hàng lẻ của mình. Trong vận đơn này cũng có đầy đủ các thông tin chi tiết cần thiết về người gửi hàng (người xuất khẩu), người nhận hàng (Người nhập khẩu). Người nhận hàng lẻ sẽ xuất trình vận đơn của người gom hàng lẻ cho đại diện hoặc đại lý của người gom hàng tại cảng đích để được nhận hàng.

Vận đơn người gom hàng vẫn có thể dùng trong thanh toán, mua bán và giao dịch. Song để tránh trường hợp ngân hàng không chấp nhận vận đơn của người gom hàng là chứng từ thanh toán, người xuất khẩu nên yêu cầu người nhập khẩu ghi trong tín dụng chứng từ "vận đơn người gom hàng được chấp nhận" (House Bill of Lading Acceptable).

+ Vận đơn thực của người chuyên chở.

Người chuyên chở thực sau khi nhận container hàng hóa của người gom hàng sẽ ký phát vận đơn cho người gom hàng theo cách gửi hàng nguyên container (FCL/FCL). Trên vận đơn, người gửi hàng là người gom hàng, người nhận hàng là đại diện hoặc đại lý của người gom hàng ở cảng đích.

4. Trách nhiệm của người chuyên chở container đối với hàng hóa

4.1 - Phạm vi trách nhiệm của người chuyên chở.

Người chuyên chở container có trách nhiệm "từ bãi container đến bãi container", điều này có thể phù hợp với trách nhiệm của người chuyên chở trong quy tắc Hamburg năm 1978. Đối với Hague, trách nhiệm của người chuyên chở bắt đầu từ khi cấu móc hàng ở cảng đi và kết thúc khi cấu rời hàng ở cảng đến". ở đây, trách nhiệm của người chuyên chở container có rộng hơn.

4.2. Điều khoản "không biết tình trạng hàng xếp trong container"

Trong việc vận chuyển hàng nguyên container (điều kiện FCL/FCL), người gửi hàng tự lo việc đóng hàng vào, chất xếp, chèn lót sau đó giao nguyên container đã được niêm phong, kẹp chì cho người chuyên chở để chở đi. Vì vậy, người chuyên chở thường ghi chú trên vận đơn câu "việc đóng hàng, chất xếp, chèn lót, kiểm đếm và niêm phong container do người gửi hàng". Mục đích của họ nhằm tránh trách nhiệm đối với hàng hóa chứa trong container nếu khi giao hàng ở cảng đích dấu niêm phong, kẹp chì vẫn còn nguyên vẹn.

4.3. Xếp hàng trên boong.

Người chuyên chở tự cho mình quyền xếp hàng chứa trong container trên boong mà không bị coi là vi phạm hợp đồng vận tải. Điều kiện này được quốc tế chấp nhận vì tàu container được thiết kế thích hợp để chở container cả trên boong nhờ có các kết cấu giá đỡ, chất xếp chằng buộc thích hợp đặc biệt nên tàu vẫn hoạt động an toàn. Theo quy tắc Hague- Visby "Hàng thông thường phải xếp trong hầm tàu trừ khi loại hàng đặc biệt và có sự thoả thuận giữa người chuyên chở và người gửi hàng".

4.4. Giới hạn trách nhiệm bồi thường.

Giới hạn bồi thường tối đa của người chuyên chở được quy định trong các công ước có sự khác nhau:

- Quy tắc Hague - 1924 (Hague Rulls - 1924)

- Hàng có kê khai giá trị trên vận đơn, bồi thường theo giá trị kê khai.

- Hàng không kê khai giá trị thì mức bồi thường không quá 100 F cho một đơn vị hàng hóa hoặc một kiện hàng.

- Hàng vận chuyển bằng container chưa đề cập.
- Quy tắc Visby (Visby Rulls - 1968)
 - Hàng hóa có kê khai giá trị mức bồi thường theo giá trị kê khai.
 - Hàng hóa không kê khai giá trị, mức bồi thường là:
 - + 10.000 fr cho một đơn vị hàng hóa hay một kiện hàng.
 - + 30 fr cho một kg hàng hóa cả bì.
 - Hàng vận chuyển bằng container.
 - + Kiện hàng đóng trong container hay palet ... có kê khai trên vận đơn sẽ được coi là một đơn vị hàng hóa đòi bồi thường.
 - + Không kê khai trên vận đơn thì một container được coi là một đơn vị hàng hóa đòi bồi thường.
- Nghị định thư SDR 1979 (SDR protocol 1979)
 - Hàng có kê khai giá trị bồi thường theo giá trị kê khai.
 - Hàng không kê khai giá trị thì mức bồi thường là:
 - + 666,67 SDR cho một đơn vị hàng hóa hoặc một kiện hàng
 - + 2 SDR cho 1kg hàng hóa cả bì.
- Quy tắc Hambuge 1978 (Hambuge Rulls 1978)
 - Hàng hóa có kê khai giá trị, bồi thường theo giá trị kê khai.
 - Hàng không kê khai giá trị thì mức bồi thường là:
 - + 835 SDR cho một đơn vị hàng hóa hoặc một kiện hàng.
 - + 2,5 SDR cho một kg hàng hóa cả bì.
 - Chậm giao hàng bồi thường một khoản tiền tương đương với 2,5 lần tiền cước số hàng giao chậm nhưng không vượt quá tổng tiền cước chủ hợp đồng chuyên chở.
 - Hàng vận chuyển bằng container quy định giống như Visby Rulls.
- Bộ luật hàng hải Việt Nam - 1990
 - Giới hạn bồi thường quy định giống như Visby Rulls.
 - Hàng vận chuyển bằng container chưa đề cập.

5. Cước phí trong chuyên chở hàng hóa bằng container

Trong chuyên chở hàng hóa bằng container, cước phí container được ấn định thành biểu cước như biểu cước của tàu chợ. Cước phí vận chuyển container thường bao gồm; chi phí vận tải nội địa; chi phí chuyên chở container ở chặng đường chính.; chi phí bến, bãi container ở cảng xếp, dỡ; chi phí khác...

Mức cước phí container phụ thuộc vào những yếu tố sau:

- Loại, cỡ container (lớn hay nhỏ, chuyên dụng hay không chuyên dụng).
- Loại hàng hóa xếp trong container, nghĩa là căn cứ vào cấp hạng hàng hóa.
- Mức độ sử dụng trọng tải container.
- Chiều dài và đặc điểm của tuyến đường chuyên chở.

Vận chuyển container ra đời đã nhanh chóng làm thay đổi nhiều mặt trong vận tải nội địa cũng như vận tải quốc tế. Từ điều kiện giao nhận, trang thiết bị bốc dỡ, đến phương thức vận chuyển đều thay đổi. Để phù hợp với phương pháp vận chuyển tiên tiến này, các công ty vận tải container đã đưa ra biểu cước của mình để phục vụ khách hàng, cước container gồm 3 loại:

+ Cước vận chuyển container tính theo mặt hàng (CBR: Commodity Box Rate).

Đây là mức cước khoán gộp cho việc chuyên chở một container chứa một mặt hàng riêng biệt. Người

chuyên chở căn cứ vào khả năng sử dụng trung bình của container mà tính toán để ấn định mức cước (ví dụ: 14 tấn container loại 20 feet). Với cách tính này nếu chủ hàng đóng thêm được hàng sẽ có lợi. thường chủ hàng lớn thích loại cước này còn chủ hàng nhỏ lại không thích. Đối với người chuyên chở, cách tính cước tròn container đơn giản hơn và giảm được những chi phí hành chính.

+ Cước phí container tính chung cho mọi loại hàng (FAK: Freight all kinds Rate)

Theo cách tính này, mọi mặt hàng đều phải đóng một giá cước cho cùng một chuyên container mà không cần tính đến giá trị của hàng hóa trong container. Người chuyên chở về cơ bản căn cứ vào tổng chi phí dự tính của chuyên đi chia cho số container dự tính vận chuyển. o với cước phí loại CBR, cước phí FAK hợp lý hơn vì đơn vị xếp, dỡ hàng và chiếm chỗ trên tàu là container. Đối với người chuyên chở áp dụng loại cước này sẽ đơn giản trong việc tính toán. Nhưng ở loại cước này lại cũng có những bất cập ở chỗ chủ hàng có hàng hóa giá trị cao hơn thì lợi, còn chủ hàng có giá trị thấp lại bất lợi.

+ Cước phí hàng chở lẻ.

Cước phí hàng chở lẻ, cũng giống như tàu chợ, loại cước này được tính theo trọng lượng, thể tích hoặc giá trị của hàng hóa đó (tùy theo sự lựa chọn của người chuyên chở), cộng với các loại dịch vụ làm hàng lẻ như phí bên bãi container (container freight station charges), phí nhồi, rút hàng ra khỏi container (Less than container load charges). Chính vì thế nên mức cước container hàng lẻ bao giờ cũng cao hơn các loại cước khác.

Tóm lại, vận chuyển hàng hóa bằng container giữ vị trí quan trọng trong hệ thống vận tải phục vụ nền kinh tế quốc dân. Đây là phương thức vận tải tiên tiến đã đang mang lại hiệu quả cao trong chuyên chở đặc biệt là vận chuyển bằng đường biển. Chính vì vậy, so với lịch sử phát triển của vận tải đường biển, vận tải container mới ra đời song tốc độ phát triển khá nhanh. Để tạo khả năng áp dụng phương thức chuyên chở hiện đại này, nhiều nước trên thế giới đã xây dựng đội tàu chuyên dụng có trọng tải lớn để chuyên chở container. Xây dựng các cảng container với

các trang thiết bị xếp dỡ hiện đại, tự động hóa cùng với hệ thống kho tàng, bến bãi đầy đủ tiện nghi nhằm khai thác triệt để ưu thế của vận chuyển hàng hóa trong container bằng đường biển.