

MỘT SỐ LOẠI VẬN ĐƠN THƯỜNG GẶP VÀ CÁC LƯU Ý SỬ DỤNG VẬN ĐƠN



Có nhiều căn cứ (hay cơ sở) để phân loại vận đơn, thường được gọi là các “tiêu thức phân tổ”, như đặc điểm của hành trình (đi thẳng hay có chuyển tải dọc đường...), vị trí của hàng hóa (đã ở trên tàu hay chưa), ghi chú, nhận xét trên vận đơn, khả năng chuyển nhượng của vận đơn...

Căn cứ vào phương thức vận chuyển (đa phương thức hay đơn phương thức)

Vận đơn (chứng từ) vận tải đa phương thức (vận tải liên hợp)

Vận đơn vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Bill of Lading) hay vận đơn vận tải liên hợp (Combined Transport Bill of Lading) là vận đơn được sử dụng trong trường hợp hàng hóa được vận chuyển từ nơi đi đến nơi đến bằng hai hay nhiều loại phương tiện vận tải khác nhau. Loại vận đơn này có nhiều tên gọi như: “Combined Transport Bill of Lading”, “Bill of Lading for Combined Transport Shipment or Port to Port Shipment”, “Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading”, “Multimodal Transport Document”.

Vận đơn vận tải đa phương thức (VTĐPT) có nhiều loại do nhiều tổ chức, hãng vận chuyển phát hành nhưng phổ biến nhất và được chấp nhận rộng rãi là vận đơn do Liên đoàn quốc tế các hiệp hội giao nhận (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés - International Federation of Freight Forwarders Association – FIATA – chữ viết tắt theo tiếng Pháp) phát hành gọi là vận đơn FIATA - “Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading” (FIATA Bill of Lading - FBL), được Phòng Thương mại quốc tế (ICC) và các ngân hàng chấp nhận khi thanh toán bằng thư tín dụng (Letter of Credit). Sở dĩ như vậy vì khi cấp vận đơn này, người giao nhận hoạt động với tư cách là người vận chuyển hoặc người kinh doanh VTĐPT (Multi-modal Transport Operator). Tuy chủ yếu dùng cho VTĐPT nhưng vận đơn này cũng được soạn thảo để có thể dùng vận chuyển đơn phương thức, như vận tải đường biển (từ cảng biển đến cảng biển), vận tải bằng đường bộ...

Vận đơn này có đặc điểm:

- Trên vận đơn thường ghi rõ nơi nhận hàng để chở và nơi giao hàng; người cấp vận đơn này phải là người vận chuyển hoặc người kinh doanh VTĐPT;
- Ghi rõ việc được phép chuyển tải, các phương thức vận tải tham gia và nơi chuyển tải;

- Người cấp vận đơn này phải chịu trách nhiệm về hàng hóa từ nơi nhận hàng để chở (có thể nằm sâu trong nội địa của nước đi) đến nơi giao hàng (có thể nằm sâu trong nội địa của nước đến).

Vận đơn VTĐPT là một chứng từ VTĐPT. “Chứng từ vận tải đa phương thức là văn bản do người kinh doanh vận tải đa phương thức phát hành, là bằng chứng của hợp đồng vận tải đa phương thức, xác nhận người kinh doanh vận tải đa phương thức đã nhận hàng để vận chuyển và cam kết giao hàng đó theo đúng những điều khoản của hợp đồng đã ký kết” (khoản 6, Điều 2, Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 về VTĐPT). Quy định này cũng tương tự như khoản 4, Điều 119, Bộ luật Hàng hải Việt Nam: “Chứng từ vận tải đa phương thức là bằng chứng của hợp đồng vận tải đa phương thức, xác nhận việc người kinh doanh vận tải đa phương thức nhận hàng để vận chuyển và cam kết trả hàng theo đúng thỏa thuận của hợp đồng”.

“Hợp đồng vận tải đa phương thức là hợp đồng được giao kết giữa người gửi hàng và người kinh doanh vận tải đa phương thức, theo đó người kinh doanh vận tải đa phương thức đảm nhận thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng hóa để thu tiền cước cho toàn bộ quá trình vận chuyển, từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng” (khoản 5, Điều 2, Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 về VTĐPT).

Cần lưu ý, theo khoản 1, Điều 119, Bộ luật HHVN, hợp đồng VTĐPT phải có phương thức vận tải bằng đường biển tham gia: “Hợp đồng vận tải đa phương thức là hợp đồng được giao kết giữa người gửi hàng và người kinh doanh vận tải đa phương thức, theo đó người kinh doanh vận tải đa phương thức đảm nhiệm vận chuyển hàng hóa để thu tiền cước cho toàn bộ quá trình vận chuyển, từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng bằng ít nhất hai phương thức vận tải, trong đó phải có phương thức vận tải bằng đường biển”. Trong khi đó, theo khoản 1, Điều 2, Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 về VTĐPT thì không nhất thiết phải có phương thức vận tải bằng đường biển tham gia: “Vận tải đa phương thức là việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở hợp đồng vận tải đa phương thức”.

Về việc trả hàng cho người nhận hàng, cần lưu ý: “Khi hợp đồng vận tải đa phương thức quy định không phát hành chứng từ thì hàng hóa được giao trả cho một người theo chỉ định của người gửi hàng hoặc của người nhận hàng theo quy định của hợp đồng vận tải đa phương thức” (khoản 4, Điều 19 Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 về VTĐPT).

Vận đơn vận tải đơn phương thức đường biển (từ cảng đến cảng)

Loại vận đơn phổ biến nhất, chiếm đại đa số khối lượng hàng hóa vận chuyển là vận đơn dùng để chở hàng bằng đường biển từ cảng biển đến cảng biển (port to port B/L). Xin nhắc lại ở đây những điểm cơ bản về vận đơn loại này để bạn đọc tham khảo, làm cơ sở cho những loại vận đơn khác.

- Vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng;

bằng chứng về sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Nội dung của vận đơn bao gồm tên và trụ sở chính của người vận chuyển; tên người gửi hàng; tên người nhận hàng hoặc ghi rõ vận đơn được ký phát dưới dạng vận đơn theo lệnh hoặc vận đơn vô danh; tên tàu biển; mô tả về chủng loại, kích thước, thể tích, số lượng đơn vị, trọng lượng hoặc giá trị hàng hóa, nếu xét thấy cần thiết; mô tả tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hóa; ký, mã hiệu và đặc điểm nhận biết hàng hóa mà người giao hàng đã thông báo bằng văn bản trước khi bốc hàng lên tàu biển và được đánh dấu trên từng đơn vị hàng hóa hoặc bao bì; cước vận chuyển và các khoản thu khác của người vận chuyển; phương thức thanh toán; nơi bốc hàng và cảng nhận hàng; cảng trả hàng hoặc chỉ dẫn thời gian, địa điểm sẽ chỉ định cảng trả hàng; số bản vận đơn gốc đã ký phát cho người giao hàng; thời điểm và địa điểm ký phát vận đơn; chữ ký của người vận chuyển hoặc thuyền trưởng hoặc đại diện khác có thẩm quyền của người vận chuyển. Về ghi chú trong vận đơn, người vận chuyển có quyền: ghi các nhận xét của mình nếu có nghi vấn về tình trạng bên ngoài hoặc bao bì hàng hóa; từ chối ghi trong vận đơn sự mô tả về hàng hóa, nếu có đủ căn cứ nghi ngờ tính chính xác về lời khai báo của người gửi hàng, người giao hàng ở thời điểm bốc hàng hoặc khi không có điều kiện xác minh; từ chối ghi trong vận đơn ký, mã hiệu hàng hóa, nếu chúng chưa được đánh dấu rõ ràng trên từng kiện hàng hoặc bao bì, bảo đảm dễ nhận thấy khi chuyển đi kết thúc. Trường hợp hàng hóa được đóng gói trước khi giao cho người vận chuyển thì người vận chuyển có quyền ghi vào vận đơn là không biết rõ nội dung bên trong. Người vận chuyển không chịu trách nhiệm bồi thường mất mát, hư hỏng hàng hóa hoặc tổn thất liên quan đến hàng hóa trong mọi trường hợp, nếu người gửi hàng, người giao hàng đã có tình khai gian về chủng loại, giá trị của hàng hóa khi bốc hàng và khai báo đó đã được ghi nhận vào vận đơn.

Căn cứ vào tính độc lập của vận đơn

Vận đơn theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến (Charter Party Bill of Lading)

Đây là vận đơn được ký phát trong trường hợp hàng hóa được vận chuyển theo một hợp đồng vận chuyển theo chuyến và trên đó có ghi câu: “to be used with Charter Parties” (sử dụng với hợp đồng vận chuyển theo chuyến). Ví dụ, vận đơn “Congenbill” được ký phát để sử dụng cùng với hợp đồng vận chuyển theo chuyến mẫu “Gencon” có ghi câu: “All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party dated as overleaf, are herewith incorporated (tất cả điều kiện, điều khoản, đặc quyền, miễn trừ của hợp đồng vận chuyển có ngày tháng ghi ở trang bên là một phần của vận đơn này).

Vận đơn theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến do người vận chuyển/chủ tàu, thuyền trưởng hoặc đại diện của họ ký phát. Do có câu ghi chú như ở trên nên vận đơn này không còn tính độc lập, mà phụ thuộc vào một chứng từ khác, đó là hợp đồng vận chuyển theo chuyến. Nội dung của hợp đồng này do các bên thỏa thuận. Nếu người thuê vận chuyển đồng thời là người gửi hàng

(shipper) ghi trên vận đơn thì vận đơn này chỉ là một biên lai nhận hàng. Nhưng khi vận đơn này được ký hậu để chuyển nhượng cho người thứ ba thì nó lại điều chỉnh mối quan hệ giữa người vận chuyển và người thứ ba đó (hoặc người cầm giữ vận đơn) nên nó có thể phù hợp hoặc không phù hợp với nguồn luật điều chỉnh vận đơn. Loại vận đơn này chỉ được ngân hàng chấp nhận để thanh toán tiền hàng khi thư tín dụng cho phép.

Vận đơn không cấp theo hợp đồng vận chuyển theo chuyển

Đây là loại vận đơn độc lập, không phụ thuộc vào hợp đồng vận chuyển theo chuyển và có nội dung tương tự như vận đơn vận tải đơn phương thức bằng đường biển (đã nêu ở trên).

Căn cứ vào nơi nộp vận đơn

Vận đơn nộp tại cảng bốc hàng(Surrendered B/L)

“Surrender” dù là động từ hay danh từ, đều có cùng một nghĩa là “giao lại”, “nộp lại”. Có thể là giao lại một chứng từ, một văn bản hoặc một cái gì đó cụ thể. Nếu là giao lại một thành trì, một đồn bốt canh gác thì từ có nghĩa trong tiếng Anh là “đầu hàng”. Trong ngành Hàng hải thương mại quốc tế, từ này được sử dụng dưới dạng động từ hoặc danh từ và lúc đó nó chỉ đơn thuần có nghĩa là “giao nộp lại chứng từ”, hoặc chứng từ đó đã “được thu hồi”. Bản thân thuật ngữ này cùng một số thuật ngữ khác xuất hiện trong khoảng vài chục năm gần đây đều dưới dạng là tập quán. Vì vậy, chưa có một định nghĩa chuẩn được công nhận rộng rãi và được đưa vào các văn bản pháp luật hàng hải quốc tế.

Trong thực tiễn vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, sau khi bốc hàng lên tàu, theo yêu cầu của người giao hàng (người gửi hàng), người vận chuyển có nghĩa vụ cấp cho họ một vận đơn. Vận đơn này tùy theo yêu cầu của người giao hàng, có thể là vận đơn đích danh (Straight B/L) và cũng có thể là vận đơn theo lệnh (To Order B/L). Nguyên tắc chung luật hàng hải của khá nhiều nước dù là vận đơn đích danh hay vận đơn theo lệnh, khi hàng đến cảng đích, người nhận hàng đều phải nộp bản gốc vận đơn thì mới nhận được hàng. Trên thực tế, có nhiều trường hợp hàng đã đến cảng đích nhưng vận đơn lại chưa đến, do đó không nhận được hàng bằng vận đơn.

Theo luật pháp của một số nước áp dụng hệ thống “Luật phổ thông” (Common Law) như Mỹ, Australia..., đối với vận đơn đích danh thì không cần nộp bản gốc cũng có thể nhận được hàng. Ví dụ Đạo luật Pomerene (về vận đơn) của Mỹ quy định “nếu vận đơn là đích danh thì người vận chuyển có thể trả hàng cho người có tên nêu trong đó mà không cần thu hồi bất cứ chứng từ gì (If a bill of lading is a straight bill of lading the carrier may deliver (the goods) to the nominated consignee without surrender of any documents” (người viết in đậm để nhấn mạnh). Sở dĩ quy định như vậy vì luật pháp những nước đó cho rằng vận đơn đích danh không còn nguyên nghĩa như định nghĩa vốn có của vận đơn nói chung nữa (bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng; bằng chứng về sở hữu hàng hóa dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển). Nói cách khác vận đơn đích danh không thể giao dịch, chuyển nhượng được (non-negotiable) trên thị trường. Khi hàng đến cảng đích,

người có tên trong vận đơn chỉ cần xuất trình giấy tờ chứng minh mình là người có tên ở trong đó là có thể nhận hàng. Vì lý do đó, tại cảng bốc hàng khi phát hành vận đơn đích danh, người vận chuyển ghi (đóng dấu...) lên vận đơn dòng chữ “SURRENDERED” để nói lên rằng bản gốc đã được nộp lại, đã được thu hồi. Có thể hiểu một cách khác, chính xác hơn là không cấp bản gốc. Trong một số trường hợp, người vận chuyển có thể không ghi chữ “surrendered” mà thay bằng dòng chữ “non-negotiable”, nghĩa là bản vận đơn đích danh đó không có giá trị để giao dịch chuyển nhượng trên thị trường.

Để khắc phục tình trạng vận đơn đến chậm và để tiết kiệm chi phí gửi vận đơn gốc, trong những năm gần đây người ta dùng một loại vận đơn gọi là “Vận đơn đã nộp tại cảng bốc hàng” (Surrendered Bill of Lading). Đây là loại vận đơn thông thường, chỉ khác là khi ký phát vận đơn, người vận chuyển hoặc đại lý tàu đóng thêm dấu “đã nộp vận đơn” (surrendered) lên vận đơn và thu hồi vận đơn đồng thời thông báo cho đại lý tàu tại cảng đích biết để đại lý trả hàng cho người nhận mà không cần thu hồi vận đơn gốc. Việc thông báo này thường thể hiện qua hình thức một văn bản (điện báo, email, fax) gọi là “trả hàng ngay” (Express Release). Sau khi thu hồi vận đơn, nếu người giao hàng có yêu cầu, đại lý tàu sẽ cấp cho họ một bản chụp vận đơn có ghi dòng chữ “surrendered”. Người giao hàng chỉ cần gửi bản sao vận đơn này đến người nhận hàng là họ có thể nhận được hàng.

Vận đơn nộp tại cảng trả hàng

Đây là loại vận đơn thông thường, bao gồm cả vận đơn phụ thuộc vào hợp đồng vận chuyển theo chuyến (to be used with charter-parties) có nội dung tương tự như vận đơn vận tải đơn phương thức bằng đường biển (từ cảng đến cảng) đã nêu ở trên.

Một số loại vận đơn, chứng từ vận tải khác

Vận đơn bên thứ ba (Third Party B/L): là vận đơn mà người thụ hưởng (beneficiary) thư tín dụng (Letter of Credit – L/C) không phải là người gửi hàng hay người giao hàng (Shipper) mà là người khác. Vận đơn loại này thường được sử dụng trong xuất khẩu ủy thác khi đơn vị sản xuất, kinh doanh không trực tiếp xuất khẩu mà làm việc này thông qua một đơn vị kinh doanh xuất nhập khẩu. Nếu L/C có quy định chấp nhận vận đơn bên thứ ba thì có nghĩa là vận đơn và các chứng từ gửi hàng khác được phép ghi tên người giao hàng (người gửi hàng) không phải là người thụ hưởng L/C.

Vận đơn có thể thay đổi (Switch B/L), viết tắt là “S/B”, là vận đơn cho phép thay đổi một số chi tiết trên đó theo thỏa thuận giữa các bên có liên quan như: ngày ký vận đơn, người gửi hàng (người giao hàng), cảng bốc, cảng dỡ hàng, số lượng hàng...

Thường gặp S/B trong trường hợp nếu vì lý do nào đó mà không hoàn thành việc bốc hàng kịp thời theo yêu cầu của thư tín dụng (Letter of Credit - L/C), chủ tàu/người vận chuyển và người thuê có thể thỏa thuận ký lùi (ante-date) ngày ghi trên vận đơn. Cũng có thể dùng kỹ thuật S/B để giải quyết việc xuất trình chứng từ cho ngân hàng kịp thời trong phương thức thanh toán bằng

L/C. Chủ hàng/người thuê vận chuyển có thể yêu cầu chủ tàu/người vận chuyển chỉ thị cho đại lý của họ ở một nơi nào đó cấp một bộ vận đơn có nội dung hoàn toàn giống bộ vận đơn đường biển đã ký phát tại cảng bốc hàng. Điểm khác duy nhất so với bộ vận đơn đó là tên người ký vận đơn. Ví dụ: Thương nhân Singapore mua hàng của Việt Nam bán lại cho Nhật Bản. Do chưa nhận được bộ vận đơn đường biển cấp tại Việt Nam mà ngày xuất trình chứng từ cho ngân hàng tại Singapore sắp hết (thương nhân Singapore và Việt Nam đã thỏa thuận trong L/C là ghi tên người giao hàng trên vận đơn là thương nhân Singapore), do chứng từ có thể đến muộn, thương nhân Singapore yêu cầu chủ tàu/người vận chuyển thu xếp S/B tại Singapore để có thể nhận được vận đơn kịp thời.

Ngoài ra, S/B còn có thể “phức tạp” hơn như quy định dưới đây trong một hợp đồng vận chuyển hàng hóa nhiều chuyến liên tục (Contract of Affreightment - COA) chở hàng nông sản từ Đông Nam Á đi châu Âu, quy định:

“... chủ tàu/thuyền trưởng ủy quyền cho người thuê vận chuyển hay người được người thuê vận chuyển chỉ định:

a) Tại cảng bốc hàng, ký phát vận đơn “sạch” dùng cho tàu vận chuyển chuyên tuyến (Clean Liner B/L), không phương hại và/hoặc tham chiếu đến hợp đồng vận chuyển theo chuyến (Voyage Charter) này. Chủ tàu bảo đảm rằng, bằng việc ký hợp đồng vận chuyển theo chuyến này, quyền lợi và nghĩa vụ của họ chỉ giới hạn trong phạm vi quy định của những điều khoản, điều kiện và biệt lệ (exception) của hợp đồng vận chuyển theo chuyến này. Họ không có bất cứ quyền lợi gì theo vận đơn do người thuê vận chuyển, hay người được người thuê vận chuyển ủy quyền ký phát.

b) Đóng dấu “đã trả cước phí vận chuyển” (freight paid) khi người thuê vận chuyển yêu cầu.

c) Sửa đổi/ghi thêm lên vận đơn, tên một hay nhiều cảng dỡ hàng, miễn là cảng (hay những cảng) này nằm trong phạm vi dỡ hàng theo quy định của hợp đồng vận chuyển theo chuyến. Người thuê vận chuyển phải chịu trách nhiệm về mọi hậu quả do việc thay đổi cảng đích nêu trong vận đơn.

d) Cấp lệnh giao hàng (delivery order); tách (split) và/hoặc cấp vận đơn mới, miễn là phải dùng vận đơn ký phát lần đầu (originally issued) để đổi lấy vận đơn và/hoặc lệnh giao hàng mới cấp đó.

Cũng về S/B, một hợp đồng vận chuyển theo chuyến chở hàng từ Bangkok về Việt Nam quy định:

“Hai bộ vận đơn đường biển sẽ được ký phát.

Một bộ do thuyền trưởng hoặc đại lý của chủ tàu/người vận chuyển ký, ghi cảng đích là Madagascar, một bộ do đại diện của người thuê vận chuyển ký, ghi cảng đích là Việt Nam, người

thuê vận chuyển sẽ làm thư bảo đảm (Letter of Guarantee) gửi chủ tàu/thuyền trưởng về việc này.

Hai bộ vận đơn có nội dung hoàn toàn giống nhau, trừ tên cảng đích và tên người nhận hàng (nếu không phải vận đơn theo lệnh). Bộ vận đơn đi Madagascar sẽ do đại diện của người thuê vận chuyển (người bán hàng) dùng để thanh toán (negotiated) tiền hàng qua ngân hàng ở Bangkok. Đại diện của người thuê vận chuyển sau khi nhận được bộ vận đơn này và sẽ nộp ngay cho chủ tàu/người vận chuyển hoặc người được họ chỉ định nhận. Bộ kia (đi Việt Nam) sẽ được xử lý theo cách thông thường”.

Một hợp đồng thuê tàu nhiều chuyến liên tục (COA) chở cùi dừa (copra) từ Philippines đi châu Âu quy định:

“Điều 49: Người thuê vận chuyển hoặc đại lý của họ sẽ thay mặt thuyền trưởng ký phát và sửa đổi vận đơn “sạch”, đóng dấu “cước trả sau” (freight to collect) phù hợp với quy định của hợp đồng vận chuyển theo chuyến này.

Chủ tàu/người vận chuyển phải chỉ thị cho thuyền trưởng làm giấy ủy quyền cho phép người thuê vận chuyển ký vận đơn có ghi “cước trả sau” và gửi bằng đường máy bay giấy ủy quyền đó đến Phi-lip-pin ngay sau khi ký hợp đồng. Chủ tàu/người vận chuyển làm giấy ủy quyền cho Madre Shipping Limited (đại diện của người thuê vận chuyển) ghi lên vận đơn câu “cước đã trả”, miễn là người thuê vận chuyển đã trả cước phù hợp.

Madre Shipping Limited cũng có quyền ghi lên vận đơn tương tự như vậy nếu như họ nhận được cam kết thỏa đáng sẽ trả cước trong vòng 7 ngày sau ngày lễ ra phải trả cước của người nhận hàng (xem Điều 50).

Điều 50: Trước khi đến thời hạn phải trả toàn bộ tiền cước vận chuyển, người thuê vận chuyển có quyền trả một phần tiền cước cho phần hàng đã thực sự được bốc lên tàu. Chủ tàu/người vận chuyển sẽ ủy quyền cho người thuê vận chuyển, hay người được họ chỉ định, đóng dấu “đã trả tiền cước vận chuyển” lên bộ vận đơn ký phát cho lô hàng đã bốc. Trọng lượng cùi dừa ghi trên những vận đơn đó tương ứng với số tiền cước mà chủ tàu/người vận chuyển đã nhận được. Giấy biên nhận (receipt) sẽ ghi cụ thể những vận đơn mà cước phí đã trả như thông báo của người thuê vận chuyển hay đại lý của họ.

Điều 51: Công ty đại diện của chủ tàu/người vận chuyển sẽ thay họ ủy quyền bằng văn bản cho người thuê vận chuyển (hay người được họ chỉ định) đóng dấu “đã trả cước phí vận chuyển” lên vận đơn”.

Để vận dụng linh hoạt, hạn chế rủi ro, nên lưu ý để những yêu cầu về thay đổi nên được ghi rõ ràng, chi tiết vào hợp đồng vận chuyển theo chuyên hoặc nếu vì lý do nào đó mà người thuê vận chuyển không muốn ghi vào đó thì cũng cần có thỏa thuận bằng văn bản riêng giữa người vận chuyển/chủ tàu và người thuê vận chuyển. Đồng thời, cần quy định chặt chẽ về trách nhiệm pháp

lý của người thuê vận chuyên đối với người vận chuyên/chủ tàu về hậu quả phát sinh từ việc thay đổi vận đơn.

Tóm lại, S/B là một nghiệp vụ không phức tạp và đã trở nên khá phổ biến trên thị trường thuê tàu vận chuyên hàng hóa bằng đường biển. Tuy vậy, cần lưu ý để hạn chế rủi ro, bảo đảm hiệu quả kinh tế và góp phần nâng cao uy tín trong kinh doanh.

Giấy gửi hàng đường biển (Sea Waybill, Seaway Bill)

“Người giao hàng có thể thỏa thuận với người vận chuyên việc thay vận đơn bằng giấy gửi hàng đường biển hoặc chứng từ vận chuyên khác và thỏa thuận về nội dung, giá trị của các chứng từ này theo tập quán hàng hải quốc tế” (Điều 90, Bộ luật HHVN 2005).

Giấy gửi hàng đường biển thường được sử dụng trong những trường hợp sau:

- Khi không cần dùng vận đơn để khống chế hàng hóa (với những lô hàng đã được thanh toán trước, trị giá nhỏ, hoặc của cùng một chủ sở hữu..., ví dụ: công ty mẹ gửi cho công ty con...); không cần chuyển nhượng vận đơn (vì không có nhu cầu mua đi bán lại...); không cần xuất trình (nộp) vận đơn khi nhận hàng tại cảng trả hàng...

- Tiến bộ về khoa học kỹ thuật và tổ chức luồng tàu vận chuyển trong ngành Vận tải biển đã giảm đáng kể thời gian vận chuyển hàng từ cảng bốc đến cảng dỡ nên trong nhiều trường hợp, hàng đến cảng đích mà vận đơn vẫn chưa tới làm cho việc nhận hàng gặp nhiều khó khăn. Trong khi đó, không cần dùng vận đơn cho các mục đích nêu trên.

“Giấy gửi hàng đường biển” được dùng để tạo thuận lợi trong thương mại quốc tế. Có thể nói, “Giấy gửi hàng đường biển” là một “vận đơn” nhưng không có chức năng là chứng từ sở hữu hàng hóa (document of title). Cần lưu ý về tính năng, giá trị pháp lý của “Giấy gửi hàng đường biển” để sử dụng phù hợp vì để nhận hàng không cần nộp “Giấy gửi hàng đường biển” mà chỉ cần xuất trình giấy tờ (chứng từ) chứng minh người nhận hàng đúng là người có tên trên “Giấy gửi hàng đường biển”. Giấy tờ này có thể chỉ là Giấy giới thiệu (của tổ chức, công ty) và Giấy chứng minh nhân dân của người đi nhận hàng thay mặt công ty hoặc giấy tờ tùy thân nếu là hàng của cá nhân.