

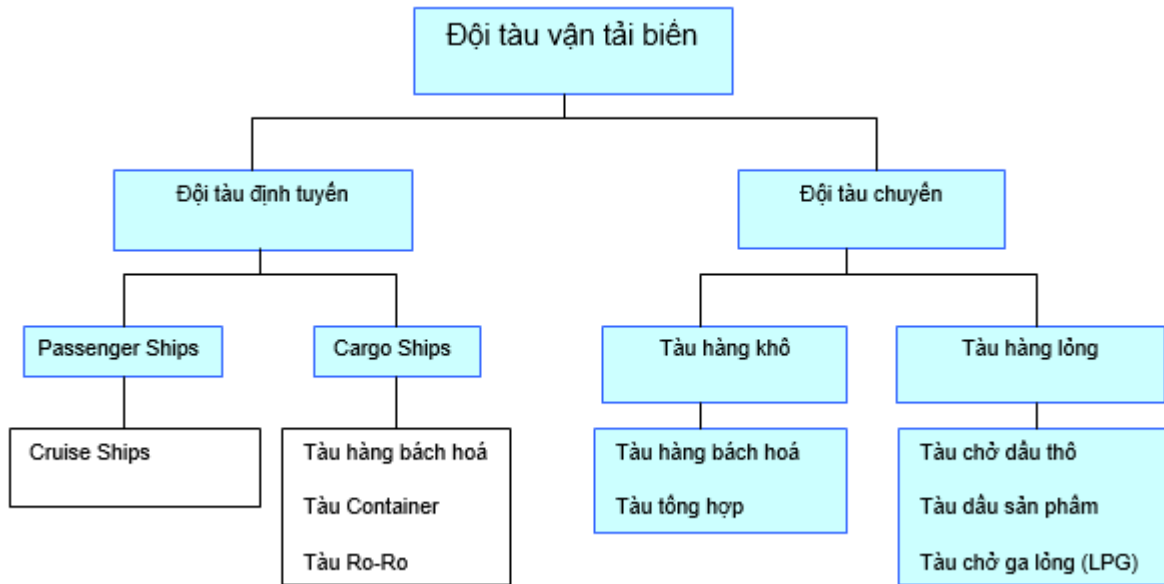
Mục Lục

Câu 1: Phân loại tàu vận tải biển theo các hình thức tổ chức vận tải	3
Câu 2: Các phương pháp khai thác tàu buôn, các dạng cụ thể của từng phương pháp?	3
Câu 3: Các nhóm chi phí của tàu vận tải liên quan đến từng hình thức khai thác tàu	4
Câu 4: Các mức giới hạn của giá cước và các quyết định tham gia vào thị trường	5
Câu 5: Các bên chính liên quan đến khai thác tàu vận tải biển	6
Câu 6: Các ưu nhược điểm của khai thác tàu chuyên.....	7
Câu 7: Tóm tắt quy trình nghiệp vụ cơ bản để tổ chức vận chuyển bằng tàu hàng khô chờ chuyển? Nội dung chủ yếu của bản chào tàu và đơn chào hàng bằng tiếng Anh...	8
Câu 8: Trình bày việc lựa chọn tàu và lập các phương án bố trí tàu theo các Cargo Offers và việc đàm phán ký kết hợp đồng cho tàu chuyên	9
Câu 9: Nội dung chủ yếu trong hợp đồng thuê tàu chuyên	10
Câu 10: Giải thích các thuật ngữ thường: Running days, Working days, Working days of 24 consecutive hours, Weather Working days.....	11
Câu 11: Quy định về thời gian tàu phải đến cảng xếp hàng và ngày huỷ hợp đồng	12
Câu 12: Điều khoản quy định về hàng hoá và chi phí xếp dỡ	13
Câu 13: Quy định về cước phí và thanh toán cước phí.....	14
Câu 14: Quy định về điều kiện thời tiết, các ngày nghỉ, lễ khi tính thời gian làm hàng .	16
Câu 15: Quy định hiệu lực của Thông báo sẵn sàng	17
Câu 16: Quy định thưởng/ phạt làm hàng cho tàu chuyên.....	18
Câu 17: Công việc tập hợp các chứng từ, báo cáo trong chuyến đi	19
Câu 18: Trình bày các cách tính thưởng và phạt làm hàng cho tàu chuyên.....	20
Câu 19: Trình bày cách tính cước tàu dầu	21
Câu 20: Đặc điểm của khai thác tàu định tuyến	22
Câu 21: Các đặc trưng cơ bản của tuyến vận tải định tuyến	22
Câu 22: Điều kiện vận tải liner và sự hợp tác trong vận tải liner	24
Câu 23: Chứng từ lưu kho tàu chợ và tác dụng của nó?	25
Câu 24: Các khu vực phục vụ hàng container	26
Câu 25: Các hình thức cung cấp dịch vụ vận tải container.....	27
Câu 26: Các hình thức tổ chức khai thác tàu vận tải container	29
Câu 27: Xác định nhu cầu tàu container trên tuyến	31
Câu 28: Xác định kiểu loại và số lượng container cần thiết.....	31

Câu 29: Trình bày mục đích và cách tính phụ phí BAF và CAF	33
Câu 30: Trình bày quy trình lập thỏa thuận lưu khoang và Cấp vỏ cho khách hàng.....	35
Câu 31: Khái niệm và đặc điểm của phương thức cho thuê tàu định hạn	36
Câu 32: Các hình thức cho thuê tàu định hạn và tình hướng dẫn tới thuê tàu và cho thuê tàu định hạn.....	37
Câu 33: Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu định hạn.....	38
Câu 34: Phân chia trách nhiệm chi phí giữa chủ tàu và người thuê tàu trong phương thức cho thuê tàu định hạn	40

Câu 1: Phân loại tàu vận tải biển theo các hình thức tổ chức vận tải

Hiện nay đội tàu vận tải biển trên thế giới được phân thành các loại cụ thể như sau:

**Câu 2: Các phương pháp khai thác tàu buôn, các dạng cụ thể của từng phương pháp?**

a/ Khai thác trực tiếp: Chủ tàu tổ chức vận chuyển để lấy tiền cước. Theo phương pháp này, các chủ tàu sẽ dùng tàu của mình hoặc tàu thuê của người khác để tổ chức vận tải theo nhu cầu của khách hàng nhằm hưởng tiền cước vận tải, khi áp dụng phương pháp này thì chủ tàu có thể phải gánh chịu các rủi ro trên thị trường cước, đặc biệt là khi cước trên thị trường tự do giảm mạnh.

Hiện nay trên thế giới đang tồn tại hai phương pháp tổ chức vận tải đường biển, đó là tổ chức vận tải tàu chuyển (Tramp shipping) và tổ chức vận tải tàu định tuyến (Liner shipping)

b/ Khai thác gián tiếp: Chủ tàu cho người khác thuê tàu để lấy tiền thuê tàu (khác với tiền cước vận chuyển). Theo phương pháp này, các chủ tàu sẽ không trực tiếp tổ chức vận chuyển hàng hóa mà sẽ cho các chủ hàng lớn hoặc các chủ tàu khác thiếu năng lực vận chuyển thuê lại tàu của mình trong một thời gian nhất định. Khi áp dụng phương pháp này thì chủ tàu không phải gánh chịu các rủi ro trên thị trường cước vận chuyển, rủi ro này chuyển sang người thuê tàu (vận tải công nghiệp).

Theo Bộ luật hàng hải Việt Nam (2005), hiện nay đang tồn tại hai hình thức cho thuê tàu, đó là cho thuê tàu trần (Bare Boat charter) và cho thuê tàu định hạn (Time Charter).

Câu 3: Các nhóm chi phí của tàu vận tải liên quan đến từng hình thức khai thác tàu

Theo quan điểm chuyên môn hóa, người khai thác tàu (ship operator) là người được chủ tàu (owner) giao quyền khai thác tàu (ship operator được coi như một người thuê tàu định hạn). Người này sẽ trực tiếp quản lý các chi phí liên quan đến vấn đề khai thác tàu, không đề cập tới vấn đề quản lý kỹ thuật. Do vậy, tùy vào các nội dung chi phí của từng nhóm chi phí mà chủ tàu và người khai thác tàu phải chịu trách nhiệm về các khoản chi phí đó theo bảng dưới đây.

Nhóm chi phí	Trách nhiệm chi phí		
	Chủ tàu	Người (thuê định hạn) khai thác tàu chuyển	Người (thuê định hạn) khai thác tàu định tuyến
<i>Chi phí vốn đầu tư</i> (Capital cost)	X		
<i>Chi phí duy trì hoạt động khai thác tàu</i> (Ship's operating cost)	X		
<i>Chi phí riêng theo từng chuyến đi</i> (Voyage cost)		X	X
<i>Chi phí làm hàng</i> (cargo handling cost)		X* (theo Liner terms)	X

Câu 4: Các mức giới hạn của giá cước và các quyết định tham gia vào thị trường

a Giới hạn của giá cước

-Giới hạn trên của giá cước vận tải là khả năng thanh toán của của chủ hàng. Nếu giá cước vượt quá sức chịu đựng của hàng hoá thì nhu cầu vận chuyển tự nhiên sẽ giảm xuống. Bởi vì giá cước quá cao làm cho giá cả hàng hoá ở nơi tiêu thụ cuối cùng sẽ tăng lên dẫn đến thị trường tiêu thụ bị thu hẹp. Muốn duy trì được thị trường tiêu thụ thì người bán phải hạ giá FOB để giữ nguyên giá cả nơi đến không thay đổi. Cả hai trường hợp trên người bán quyết định không xuất khẩu nữa, dẫn đến nhu cầu vận chuyển giảm xuống.

Nếu tỷ trọng giá cước trong giá cả hàng hoá càng lớn thì sự phản ứng của chủ hàng đối với giá cước càng nhanh và càng mạnh. Vì vậy, trong công tác khai thác tàu, người vận tải cần phải tiếp cận với thị trường hàng hoá để định ra giá cả hợp lý nhằm tạo điều kiện cho lưu thông hàng hoá ngày càng tăng.

Thực tế người vận tải khi tự định giá cước tại một thời điểm thường phải căn cứ vào tình hình thị trường (trừ vận tải tàu chợ), Các chủ hàng chấp nhận mức cước ở giới hạn trên trong trường hợp khan hiếm tàu và mong muốn giành thị trường độc quyền bán .

- Giới hạn giới của giá cước là chi phí khai thác tàu (FC và VC). Nếu thu nhập từ cước phí của tàu không bù đắp nổi phần chi phí biến đổi (VC) thì người khai thác tàu thường quyết định ngừng kinh doanh. Do vậy, giới hạn giới của giá cước là điểm ngừng hoạt động kinh doanh của tàu.(Living Up point of Ship).

Quyết định tham gia vào thị trường

+)*Quyền quyết định thuộc về người thuê vận chuyển:*

Giá cước tàu chuyển liên quan đến khả năng thanh toán của của chủ hàng. Khi giá cước ở trên mức chi phí bình quân của tàu, nếu giá cước cao vượt quá sức chịu đựng của hàng hoá thì chủ hàng quyết định không thuê tàu (không tham gia vào thị trường vận chuyển vì không bán hàng nữa).

+)*Quyền quyết định thuộc về người vận chuyển*

Khi giá cước có xu thế giảm (Collapse), nếu thu nhập từ cước (Freight Income) của tàu không bù đắp nổi phần chi phí biến đổi (Vary costs) thì người khai thác tàu quyết định ngừng kinh doanh (laid up), không tham gia vào thị trường.

Câu 5: Các bên chính liên quan đến khai thác tàu vận tải biển

1. Chủ tàu biển (Ship Owner)

Theo luật Hàng hải Việt Nam Chủ tàu biển là người sở hữu tàu.

Chủ tàu là người đứng tên mình thực hiện công tác quản lý và khai thác tàu, là người đứng ra ký kết các hợp đồng hàng hải liên quan đến tàu biển

Chủ tàu phải chịu trách nhiệm trước pháp luật về những hoạt động của mình liên quan đến tàu biển.

2. Người chuyên chở đường biển (Sea Carrier)

Người chuyên chở đường biển là người dùng tàu biển thuộc sở hữu của mình hoặc tàu biển thuê của người khác để thực hiện các dịch vụ vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách nhằm mục đích nhận tiền cước vận chuyển. Người chuyên chở đường biển là một bên chính của hợp đồng vận tải, có thể là chủ tàu (Ship Owner) hoặc là người thuê tàu đứng ra ký kết hợp đồng vận tải với người thuê vận chuyển.

** Nghĩa vụ của Người chuyên chở đường biển (carrier's duties).*

Làm cho tàu đủ khả năng đi biển.

Biên chế, trang bị và cung ứng đầy đủ cho tàu.

Làm cho các hầm hàng/ nơi chứa hàng đủ điều kiện nhận hàng, vận chuyển và bảo quản an toàn

Cung cấp chứng từ vận tải (vận đơn đường biển)

Giao hàng cho người nhận hợp pháp trình chứng từ hợp lệ

3. Người thuê vận chuyển:

Người thuê vận chuyển là người nhân danh mình hoặc nhân danh người khác ký kết HĐ để thuê người VC tiến hành v/c hàng hoá.

Người thuê vận chuyển sẽ phải chịu trách nhiệm thực hiện các điều khoản của hợp đồng, cho dù họ là người được ủy thác thuê tàu. Người thuê vận chuyển có thể chỉ định một người khác thay mặt mình thực hiện nghĩa vụ giao hàng với người vận chuyển, người đó được gọi là người giao hàng (Bộ luật HHVN-2005)

Người thuê có quyền chuyển giao quyền thực hiện hợp đồng cho người thứ ba khác mà không cần sự đồng ý của bên vận chuyển, nhưng phải có trách nhiệm về thực hiện HĐ theo nguyên tắc cộng đồng trách nhiệm với bên thứ ba đã được chuyển giao quyền

Người thuê vận chuyển sẽ trở thành nguyên đơn hoặc bị đơn khi có các khiếu kiện liên quan đến hợp đồng vận chuyển

4. Chủ hàng (Cargo Owner):

Là những người có quyền định đoạt về hàng được vận chuyển trên tàu. Chủ hàng có thể trực tiếp đi thuê tàu hoặc có thể ủy thác cho một người khác đứng ra thuê tàu cho mình.

Nếu chủ hàng đóng vai trò Shipper thì sẽ có quyền phát lệnh giao hàng khi trên B/L ghi “TO ORDER”

5. Người thuê tàu:

Là người đi thuê tàu của chủ tàu để tự mình thực hiện các dịch vụ vận chuyển. Họ có thể là người thuê tàu trần hoặc người thuê tàu định hạn.

Câu 6: Các ưu nhược điểm của khai thác tàu chuyển

a. Ưu điểm:

-Hình thức khai thác tàu chuyển có tính linh hoạt cao, chủ tàu tùy ý lựa chọn các nhu cầu vận chuyển có lợi cho họ trong từng điều kiện cụ thể.

-Chủ tàu kịp thời điều chỉnh giá cước phù hợp với biến động chi phí của tàu và thị trường vận tải.

-Thích hợp với việc vận chuyển các lô hàng có nhu cầu không thường xuyên

-Tàu có cơ hội tận dụng được hết sức tải trong từng chuyến đi, vì vậy nếu làm tốt công tác tìm hàng thì hình thức khai thác tàu chuyển có thể đạt hiệu quả cao, đặc biệt là các lô hàng khối lượng lớn.

b. Nhược điểm :

-Khó tổ chức và phối hợp giữa tàu và cảng cùng các bên liên quan khác.

-Giá cước vận tải tàu chuyển biến động bất thường, phụ thuộc cung cầu của thị trường

-Tốc độ của tàu chuyển thường thấp hơn tàu chợ và thời gian tập kết hàng dài hơn so với tàu chợ, vì vậy thường gây ra chi phí tồn kho của chủ hàng rất lớn (ứ đọng vốn lưu động của chủ hàng).

-Thủ tục ký kết hợp đồng phức tạp, thường gây ra các tranh chấp trong quá trình thực hiện hợp đồng do sự đa dạng về tập quán hàng hải.

Câu 7: Tóm tắt quy trình nghiệp vụ cơ bản để tổ chức vận chuyển bằng tàu hàng khô chở chuyển? Nội dung chủ yếu của bản chào tàu và đơn chào hàng bằng tiếng Anh

a) Tóm tắt quy trình nghiệp vụ cơ bản để tổ chức vận chuyển bằng tàu hàng khô chở chuyển:

-Chào tàu (Tonnage offer) và tiếp nhận các yêu cầu vận chuyển (Cargo Offers)

-Lựa chọn tàu và lập các phương án bố trí tàu theo các Cargo Offers

-Lập sơ đồ luồng hàng, sơ đồ luồng tàu, sơ đồ công nghệ chuyển đi

- Lựa chọn tiêu chuẩn tối ưu và tính toán các chỉ tiêu lựa chọn phương án

- So sánh chỉ tiêu hiệu quả và chọn phương án có lợi

- Đàm phán ký kết hợp đồng

- Lập kế hoạch tác nghiệp chuyển đi

- Thực hiện hợp đồng

- Thanh lý hợp đồng

b) Nội dung của Bản chào tàu: VIMARU, FLAG VIETNAM, BUILT 2000, CLASS VIRES; LOA/B 100/20 MTRS; SUMMER DRAFT 6.5 MTRS; DWT/GRT/NRT 6,500/4,050/2,670; 2H/2H; DERRICKS 4UNIT X 12MT; SINGLE DECKER; CAPA G/B 303,000/288,000 CBF; VSL'S P&I CLUB: WEST OF ENGLAND.

c) Nội dung của đơn chào hàng: CGO: RICE IN BAGES (NET 50kg), S.F 1.8 W.O.G

Q.TY: 12,000MT10%MOOLO

L/D PORT: 1sb SAIGON- VIETNAM, 1SB MANILA-PHILIPPINES

L/D rate: CQD BEND

FR.rate: USD 20.00/MT-FIOST

COMM. 3.75 PCT TOTAL

Câu 8: Trình bày việc lựa chọn tàu và lập các phương án bố trí tàu theo các Cargo Offers và việc đàm phán ký kết hợp đồng cho tàu chuyển

a) Lựa chọn tàu và lập các phương án bố trí tàu theo các Cargo Offers

Sau khi đã lựa chọn được những đơn chào hàng hợp lý, người khai thác tàu phải lựa chọn những con tàu phù hợp để lập ra các phương án tổ chức khả dĩ. Trong số các phương án sơ bộ bố trí tàu đã lập ra, người khai thác tàu phải chọn lấy một phương án có lợi để tiến hành ký kết các hợp đồng cho thuê tàu chuyển. Phương án bố trí tàu có lợi là phương án bố trí tàu thoả mãn mọi yêu cầu của người thuê tàu, mặt khác nó cũng thoả mãn tiêu chuẩn tối ưu của người khai thác tàu.

*** Cơ sở lập các phương án bố trí tàu:**

-Tàu phải đủ điều kiện đi biển theo tuyến vận chuyển (Cấp tàu phải phù hợp với tuyến đường vận chuyển theo đơn chào hàng, thoả mãn các yêu cầu kiểm tra của chính quyền hành chính cảng biển)

-Đặc trưng khai thác của tàu phải phù hợp với hàng hoá:

Loại tàu phải phù hợp với loại hàng cần vận chuyển

Sức nâng của cần trục tàu phải phù hợp với trọng lượng mã hàng

Dung tích chứa hàng của tàu đủ để xếp hết lô hàng hoá yêu cầu ($W_T \geq W_H$), có thể xét đến khả năng xếp hàng trên boong nếu cho phép.

Trọng tải thực chở của tàu không được nhỏ hơn khối lượng hàng cần vận chuyển

-Tàu phải đến cảng xếp hàng đúng theo yêu cầu về thời gian (laycan) của người thuê

b) Đàm phán ký kết hợp đồng

Sau khi đã lựa chọn được phương án có lợi, chủ tàu phải nhanh chóng đàm phán với thuê tàu hoặc với người môi giới tất cả các điều khoản chủ yếu của hợp đồng chuyên chở như, cước phí, chi phí xếp dỡ, thanh toán.... Chủ tàu tạo một Firm Offer chứa đựng những điều khoản chủ yếu mà hai bên cần thỏa thuận thống nhất, gửi Firm Offer tới Broker hoặc người thuê tàu xem xét, điều chỉnh một số điều khoản trên bản chào giá của người thuê (Counter). Quá trình giao dịch đàm phán tiếp tục cho đến khi hai bên hoàn toàn thống nhất các vấn đề. Sau khi các bên đồng ý các điều khoản thì sẽ tiến hành ký kết hợp đồng vận chuyển. Hợp đồng thuê tàu chuyển có hai dạng:

(1)- Hợp đồng rút gọn (Fixture Note): Các Fixture Note rất đa dạng tùy thuộc vào tập quán từng khu vực và từng loại hàng (xem mẫu ở phần phụ lục). F/N dùng để tổ chức thực hiện chuyến đi khi hợp đồng chính thức chưa được ký kết.

(2)- Hợp đồng chính thức: Là văn bản đầy đủ các điều khoản do hai bên thỏa thuận, để đơn giản hóa trình tự lập hợp đồng, các bên thường dùng hợp đồng mẫu GENCON 22/76/94 kèm theo phụ lục (Rider clause) của hợp đồng. Mẫu GENCON 22/76/94 gồm có hai phần cụ thể ở phần phụ lục. Trước khi kết thúc chuyến đi phải hoàn thành bản hợp đồng chính thức

Câu 9: Nội dung chủ yếu trong hợp đồng thuê tàu chuyển

Nhìn chung, Voyage C/P có thể được chia ra thành các điều khoản như sau:

-*Chủ thể*: Người vận chuyển và người thuê vận chuyển

Bao gồm tên và địa chỉ của người chuyên chở, tên và địa chỉ của người đại lý (Agent) hay môi giới (Broker). Ngay cả khi người đại lý hay môi giới thay mặt

người chuyên chở ký kết hợp đồng thuê tàu thì cũng phải ghi rõ họ, tên, địa chỉ của người chuyên chở/ của chủ tàu để khi hàng hoá bị tổn thất có thể khiếu nại được.

Các hợp đồng thuê tàu chuyển trên tuyến quốc tế đều được soạn thảo bằng tiếng Anh.

- Điều khoản về tàu: Tên tàu, các đặc trưng khai thác kỹ thuật cần thiết; nếu thay thế tàu phải được sự đồng ý của người thuê tàu, phải ghi "hoặc một tàu khác thay thế" (S.S.Ship)

- Điều khoản về thời gian tàu có mặt tại cảng xếp hàng (Laycan)

- Điều khoản về hàng hóa: Tên hàng, quy cách, số lượng, dung sai về số lượng, quyền lựa chọn dung sai,....

- Điều khoản về cảng xếp hàng: tên cảng và số lượng cầu/cảng xếp hoặc dỡ

- Điều khoản về cước phí vận chuyển: Mức cước, chi phí xếp dỡ (Fios; Li/Fo, ...)

- Điều khoản về trách nhiệm và miễn trách của người chuyên chở

- Điều khoản về thời gian làm hàng: Ngày làm hàng là những loại ngày nào (WW SH EXUU, WW SH EXEU,...CQD)

- Điều khoản về thưởng/ phạt làm hàng

- Hoa hồng môi giới

- Các điều khoản khác: Trọng tài, luật áp dụng, hai tàu đâm va cùng có lỗi, cầm giữ hàng, bắt giữ tàu, tổn thất chung, thông báo tàu đến (ETA)...

- Phụ lục hợp đồng (đi kèm theo hợp đồng mẫu để bổ sung một số điều khoản)

Câu 10. Giải thích các thuật ngữ thường: Running days, Working days, Working days of 24 consecutive hours, Weather Working days

-*Running days*: là ngày làm việc liên tục kế tiếp nhau theo lịch kể cả ngày lễ và chủ nhật. Nếu quy định thời gian làm hàng theo loại này sẽ có lợi cho chủ tàu, vì người thuê không được phép ngừng làm hàng vào các ngày lễ chính thức và chủ nhật.

- *Working days*: là những ngày làm việc chính thức theo tập quán của từng nước quy định, không bao gồm chủ nhật và các ngày lễ chính thức. Ngày làm việc theo tập quán hàng hải là ngày 24 tiếng, tính từ nửa đêm hôm trước đến nửa đêm hôm sau, cho dù việc làm hàng có tiến hành suốt cả 24 tiếng hay không. Số giờ làm việc trong ngày có thể 12, 16, 18, 24 tiếng/ngày do từng cảng quy định.

- *Working days of 24 consecutive hours*: ngày làm việc 24 giờ liên tục, tức là cứ 24 tiếng làm việc liên tục thì tính một ngày, kể cả ngày và đêm. Thuật ngữ này thường đưa vào hợp đồng để nói rõ số giờ tính trong 1 ngày làm việc phải là 24 h liên tục. Tức là cứ cộng đủ 24 tiếng liên tục trong một ngày hoặc một số ngày (nếu trong một ngày chỉ làm một số tiếng nhất định) thì được tính bằng 1 ngày.

- *Weather Working days*: Những ngày làm việc thời tiết tốt (good weather) hay là những ngày làm việc thời tiết cho phép (Permitting weather). Thông thường, tập quán hàng hải quy định cho ngày 24 tiếng trừ ngày lễ và chủ nhật có làm có tính hoặc thậm chí có làm cũng không tính.

Câu 11: Quy định về thời gian tàu phải đến cảng xếp hàng và ngày huỷ hợp đồng

a) Thời gian tàu phải đến cảng xếp hàng:

Thời gian tàu phải đến cảng xếp hàng: hai bên phải ghi vào hợp đồng ngày xếp hàng cụ thể hoặc một khoảng thời gian nhất định. Nếu tàu đến vào trước hoặc trong khoảng thời gian này thì việc thực hiện hợp đồng diễn ra bình thường. Nếu tàu đến muộn hơn khoảng thời gian này thì người thuê có quyền hủy hợp đồng vận chuyển đã ký.

Một con tàu được coi là đã đến cảng (Arrived ship) và sẵn sàng xếp dỡ hàng khi tàu đáp ứng 3 điều kiện sau:

-Tàu đã đến vùng thương mại của cảng (khu vực vẫn thường xếp dỡ hàng hoá hay khu vực mà tàu thường đợi chờ cầu) nếu hợp đồng không quy định tàu phải cập một cầu cụ thể nào đó, gọi là hợp đồng cảng (port charter) hoặc tàu đã cập cầu quy định nếu hợp đồng quy định tàu phải cập cầu cụ thể, gọi là Berth charter;

-Tàu phải sẵn sàng xếp dỡ về mọi mặt ;

- NOR đã được trao một cách thích hợp (theo quy định cụ thể của hợp đồng)

Đây cũng là điều kiện quan trọng để bắt đầu tính thời gian làm hàng (laytime).

*Lưu ý: Khi tàu đang ở gần cảng xếp hàng, việc quy định thời gian tàu có mặt tại cảng xếp hàng thể hiện dưới các hình thức sau:

- “Prompt ”: Sau khi ký hợp đồng vài ngày thì tàu phải có mặt tại cảng xếp
- “ Promptissimo ”: Tàu sẽ xếp hàng ngay trong ngày ký hợp đồng (ít khi xảy ra)
- “Spot Prompt ”: Tàu sẽ xếp hàng ngay sau khi ký hợp đồng một vài giờ (rất ít khi xảy ra).

b) Ngày huỷ hợp đồng

Hai bên phải quy định cụ thể ngày huỷ hợp đồng nếu tàu chậm trễ. Ví dụ: ghi vào ô Cancelling Date là: 6TH FEB, 2008; (Hoặc có thể ghi gộp: LAY/CAN: 1ST-6TH FEB, 2008)

Nếu tàu đến muộn hơn so với Lay/can, Người thuê có nên huỷ hợp đồng hay không còn tùy thuộc nhiều vấn đề như: Giá cước đang lên cao, L/C chưa hết hạn giao hàng, việc giao kết hợp đồng phức tạp,...Người thuê có thể yêu cầu người vận chuyển giảm cước hoặc bù đắp tiền lưu kho do tàu đến muộn.

Nhiều hợp đồng quy định, người thuê tàu phải có tuyên bố huỷ hợp đồng hay không trong vòng 48 giờ đồng hồ kể từ ngày nhận được ETA (thời gian dự kiến tàu đến) của thuyền trưởng.

Câu 12: Điều khoản quy định về hàng hoá và chi phí xếp dỡ

a) Quy định về hàng hoá :

Hợp đồng phải ghi rõ tên hàng, chủng loại, ký mã hiệu, số lượng, trọng lượng, thể tích, tính chất nguy hiểm của hàng (nếu có). Số lượng, trọng lượng có thể quy định một tỷ lệ dung sai nhất định do chủ tàu/ thuyền trưởng hoặc người thuê lựa chọn. Hợp đồng cũng có thể quy định một khối lượng hàng hoá tối đa và tối thiểu.

VD: Nếu ghi 10,000MT 10% MOOLO (More or Less at owner's Option) quyền lựa chọn hơn, kém 10% số lượng thuộc về chủ tàu. Nếu Thuyền trưởng quyết định lấy thêm 10% lượng hàng thì chủ hàng phải chuẩn bị đủ 10% đó, nếu không đủ thì sẽ phải chịu cước khổng (Dead freight) của phần hàng còn thiếu.

Nếu: 10,000MT 10% MOOCHOP (More or Less at Charterer's Option = quyền lựa chọn hơn, kém 10% số lượng thuộc về người thuê tàu)

Nếu hợp đồng quy định: 5.000 MT/ 6.000 MT Rice in Bags (Tối thiểu 5000T nhưng không quá 6.000T). Nếu chủ tàu quyết định xếp 6.000 MT thì chủ hàng phải cung cấp đủ hàng.

b) Quy định về chi phí xếp dỡ:

Chủ tàu và người thuê có thể thoả thuận phân chia chi phí xếp dỡ hàng hoá (Cargo Handling costs) theo các cách sau:

-Theo điều khoản tàu chợ: Liner Terms / Berth Terms/ Gross Terms: theo điều khoản này thì chủ tàu phải chịu trách nhiệm và chi phí về việc xếp hàng lên tàu, sắp xếp, san cào, chèn lót và dỡ hàng ra khỏi tàu (Loading, Stowage, Trimming, Dunnaging, Discharging);

-Theo điều khoản miễn chi phí xếp dỡ hai đầu bến: FIOS hoặc FIOT Hoặc FIOST (Free In and Out, Stowed and Trimmed);

-Theo điều khoản FI hay FILO (Free In, Liner Out);

- Điều khoản FO hay LIFO (Liner In, Free out).

Lưu ý: Các thuật ngữ về điều khoản chi phí xếp dỡ thường đi kèm sau giá cước để chỉ rõ trách nhiệm chi phí xếp dỡ thuộc về chủ tàu hay người thuê tàu, ở cảng nào.

Câu 13: Quy định về cước phí và thanh toán cước phí

+ Quy định về giá cước (F.Rate): Đây là điều khoản quan trọng không thể thiếu trong hợp đồng thuê tàu chuyên, giá cước do 2 bên thoả thuận trên cơ sở thống nhất về loại đồng tiền tính cước và đơn vị tính cước (T, M³, FT³..)

+Đơn vị tính cước: -Cước theo trọng lượng (W) nếu là hàng nặng, đơn vị tính là các loại Tấn; -Cước tính theo thể tích (M) nếu là hàng nhẹ và cồng kềnh, 1 M (Measurement Ton) có thể quy định bằng 35 FT³ hoặc 40 FT³...(tùy theo hãng tàu)

-Cước tính theo kiểu thuê bao (Lumpsum Freight) cho cả chuyến. Cước này có thể tính cho cả tàu hoặc tính theo 1tấn trọng tải toàn bộ (USD/ DWT). Khi tiền cước trả theo kiểu thuê bao thì chi phí xếp dỡ thường do người thuê tàu chịu .

Ví dụ: Sau khi thỏa thuận loại tiền, đơn vị tính cước, giá cả và điều kiện chi phí xếp dỡ thì mức cước cho 1 đơn vị chuyên chở được ghi là: F.Rate:USD 18.00/MT-FIOST BSS 1/1

+) *Quy định về trọng lượng, khối lượng tính cước :*

Trọng lượng, khối lượng tính cước có thể là trọng lượng lúc nhận hàng (Intaken Quantity), tức là trọng lượng ghi trên vận đơn hoặc theo trọng lượng giao hàng (Delivered Quantity) tại cảng đến. Trọng lượng hàng giao ở cảng đến có thể được xác định bằng việc cân hàng hoặc đo mớn nước của tàu .

+) *Quy định về thời hạn thanh toán tiền cước :*

Tiền cước do người thuê tàu trả, có thể được tiến hành trả theo một trong 3 cách sau:

(1) *Cước phí trả trước* (Freight Prepaid): Là hình thức trả cước tại cảng xếp hàng, sau khi xếp xong hàng trước lúc ký phát B/L hoặc sau khi ký B/L một số ngày quy định. Tiền cước được coi là khoản thu nhập của chủ tàu và sẽ không được hoàn lại cho dù tàu và/ hoặc hàng có bị mất hay không. Khi cước đã trả tại cảng xếp, người thuê yêu cầu phải ghi trên B/L chữ: " FREIGHT PREPAID "

Theo hợp đồng mẫu GENCON 94 thì Chủ tàu hoặc Đại lý của chủ tàu sẽ không bị đòi hỏi phải ký hậu B/L để chứng minh rằng cước đã được thanh toán, trừ khi thực tế chủ tàu đã thu cước

(2) *Cước phí trả sau* (Freight to Collect): Là hình thức trả cước tại cảng đích, nó sẽ chỉ được coi là khoản thu nhập khi hàng đã được giao

Thời điểm trả cước có thể khác nhau như:

- Trả trước khi dỡ hàng (Freight payable upon commencement of Discharge)
- Trả đồng thời với việc dỡ hàng (Freight payable concurrent with Discharge)
- Trả sau khi dỡ xong hàng (Freight payable on completion of Discharge)
- Trả sau khi giao hàng xong (Freight payable on right and true delivery of the cargo)
- Nếu là cước trả sau thì trên B/L sẽ được ghi "Freight to Collect"

(3) *Cước trả trước một phần, trả sau một phần* (Freight Advance)

+) *Quy định phương thức chuyển tiền cước*: Bằng thư hoặc bằng điện (*Xem Fixture Note*)

Câu 14: Quy định về điều kiện thời tiết, các ngày nghỉ, lễ khi tính thời gian làm hàng

a) *Quy định về điều kiện thời tiết, các ngày nghỉ, lễ khi tính thời gian làm hàng*

-WWD SHEX UU (Weather Working Days, Sunday and Holidays Excepted, Unless Used, If used, Only Actual time Used to count): Thời hạn làm hàng là những ngày làm việc thời tiết tốt, không kể ngày lễ và chủ nhật, trừ khi có làm, nếu có làm thì thời gian thực tế sử dụng sẽ được tính.

-WWD SHEX IEU (Weather Working Days, Sunday and Holidays Excepted, Even Used): Thời hạn làm hàng là những ngày làm việc thời tiết tốt, không kể ngày lễ và chủ nhật, có làm hay không.

-WWD SHINC (Weather Working Days, Sunday and Holidays Included) Thời hạn làm hàng là những ngày làm việc thời tiết tốt, kể cả ngày lễ và chủ nhật.

Ngày nghỉ có thể là thứ Sáu hoặc thứ Bảy, tùy thuộc vào tập quán tôn giáo hoặc quy định của các nước.

b. *Quy định về thời hạn làm hàng*: Có 3 cách quy định như sau:

(1). Quy định một số ngày xếp/ dỡ nhất định: (ngày);

(2). Quy định mức xếp dỡ hàng hoá, gồm:

- Mức xếp/dỡ bình quân cho một ngày tàu (Tấn/ngày); Ví dụ: L/D Rate: 2000/1000 MT per WWD SHEX EU;

-Mức xếp/dỡ cho một máng ngày (tấn/máng ngày).

Căn cứ vào mức xếp/dỡ và khối lượng hàng cần xếp dỡ cho tàu để tính ra số ngày làm hàng cho phép.

(3). Xếp dỡ theo tập quán của cảng (CQD = Customary Quik Despatch)

Câu 15: Quy định hiệu lực của Thông báo sẵn sàng

Thời điểm bắt đầu tính thời hạn làm hàng thường dựa vào việc trao Thông báo sẵn sàng (NOR) của tàu. Các hợp đồng thuê tàu chuyển thường quy định thời gian làm hàng sẽ bắt đầu tính sau 1 thời hạn nhất định (ngày, giờ) kể từ khi NOR đã được trao (tendered) hoặc đã được trao và chấp nhận (Tendered and Accepted)

Theo hợp đồng mẫu GENCON 94, thời hạn làm hàng sẽ bắt đầu tính từ 13 giờ nếu NOR được trao trước hoặc vào lúc 12 giờ trưa và sẽ tính từ 6 giờ sáng của ngày hôm sau nếu NOR được trao vào giờ làm việc của chiều hôm trước hoặc trong giờ làm việc của ngày trước ngày lễ (hoặc ngày thứ 7).

Nếu không nhất trí theo quy định của Gencon thì hai bên sẽ gạch bỏ phần mặc định và đưa vào phụ lục bằng một điều khoản quy định về việc tính Laytime

Tuy nhiên, có hợp đồng quy định thời hạn làm hàng sẽ bắt đầu tính sau 12 hoặc 24 tiếng kể từ khi NOR được trao và chấp nhận. Việc quy định chấp nhận NOR như là một điều kiện có lợi cho người thuê tàu, bởi vì thời điểm trao NOR có thể tàu chưa vào cảng, chưa hoàn thành các thủ tục y tế, hải quan,... thì người thuê chưa chấp nhận NOR, như vậy sẽ chưa tính thời gian làm hàng.

*Các bên cần quy định rõ thời gian làm hàng thực tế xảy ra trước Lay/can có tính vào Laytime không; thời gian thực tế làm hàng vào các ngày nghỉ được tính vào Laytime đủ toàn bộ thời gian thực tế sử dụng hay không. Nếu theo GENCON 94 thì gian làm hàng thực tế xảy ra trước Lay/can sẽ tính vào Laytime (*Time used before commencement of laytime shall count*).

** Các thời điểm trao N.O.R:*

- WIPON = Whether In Port Or Not: Cho dù tàu đã đến cảng hay chưa
- WIBON = Whether In Berth Or Not: Cho dù tàu đã cập cầu hay chưa
- WICCON = Whether Customs Cleared Or Not: Cho dù tàu đã hoàn thành thủ tục hải quan hay chưa
- WIFPON = Whether In Free Pratique or not: Cho dù tàu đã hoàn thành thủ tục kiểm dịch hay chưa

Trong các hợp đồng rút gọn thường ghi: W.W.W.W nhằm quy định quyền chủ tàu được phép trao NOR vào các thời điểm như trên.

Câu 16: Quy định thưởng/ phạt làm hàng cho tàu chuyển

- Để đảm bảo thực hiện đúng mức thời gian làm hàng quy định của hợp đồng, chủ tàu phải đưa ra điều kiện bắt buộc người thuê vận chuyển phải nỗ lực làm hàng đúng thời hạn nhằm thực hiện đúng kế hoạch chuyến đi của tàu. Nếu người thuê gây chậm trễ trong việc làm hàng so với quy định của hợp đồng thì họ sẽ bị phạt một khoản tiền - nhằm bù đắp các chi phí cho chủ tàu - gọi là tiền phạt làm hàng chậm, nếu người thuê rút ngắn thời hạn làm hàng so với hợp đồng thì sẽ được chủ tàu thưởng cho một khoản gọi là thưởng tiết kiệm thời gian làm hàng

- Mức thưởng phạt do 2 bên thỏa thuận trên cơ sở tính toán của chủ tàu và ghi vào hợp đồng (xem điều khoản thưởng/phạt). Thông thường mức thưởng chỉ bằng 1/2 mức phạt (DHD)

**Lưu ý:* - Chủ tàu phải xây dựng mức tiền phạt đôi nhật dựa trên cơ sở của tổng chi phí thực tế duy trì tàu và thuyền bộ trong thời gian đôi nhật tại cảng. Mức tiền phạt cho một ngày tàu có thể tính như sau:

$$\text{Tiền phạt} = \text{Chi phí cố định} + \text{Chi phí biến đổi}^* + \text{Lợi nhuận; (USD/day)}$$

Trong đó:

Chi phí cố định (Running cost) bao gồm: Sửa chữa, bảo hiểm, lương và tiền ăn cho thuyền bộ,...

Chi phí biến đổi * bao gồm: *Chi phí nhiên liệu khi tàu đỗ và Phí cầu tàu.*

Lợi nhuận: là số tiền mà chủ tàu có thể thu được nếu như cho thuê định hạn.

-Mức tiền cho thuê định hạn tàu dựa vào thị trường cho thuê tàu định hạn tại thời điểm tính toán: *Tiền phạt = Mức tiền cho thuê tàu định hạn + Chi phí biến đổi*

-Nếu quy định thời hạn bốc dỡ tính gộp (Reversible Laytime) thì cho phép người thuê vận chuyển cộng dồn thời hạn bốc hàng và thời hạn dỡ hàng để tính thưởng/ phạt làm hàng, khi đó trong điều khoản Laytime sẽ ghi: *Laytime for loading and discharging are Reversible*. Nếu thời gian thực tế sử dụng vào làm hàng ngắn hơn Laytime thì sẽ thưởng.

-Nếu quy định thời hạn làm hàng riêng rẽ thì tiền thưởng/ phạt sẽ tính riêng cho từng cảng xếp và dỡ, khi đó trong điều khoản Layime sẽ ghi: Time hoặc

Laydays for loading and discharging are not Reversible; hoặc Laydays for loading and discharging are Normal .

-Nếu quy định thời hạn bốc dỡ tính bình quân (Averaging Laytime) thì cho phép người thuê vận chuyển bù trừ thời hạn bốc hàng vào thời hạn dỡ hàng hoặc ngược lại khi bị phạt làm hàng chậm, khi đó trong điều khoản Laytime sẽ ghi: Laydays for loading and discharging are Averaging Laytime.

- Nguyên tắc của phạt là: Khi đã bị phạt thì luôn luôn bị phạt (once on Demurrage, always on demurrage), nghĩa là khi thời gian xếp dỡ đã hết và đã bị phạt thì tất cả những ngày sau đó đều bị phạt, cho dù đó là ngày làm việc, chủ nhật hay ngày lễ, trừ khi có quy định rõ ràng là không phạt vào ngày lễ và chủ nhật (hiếm khi xảy ra)

Tiền thưởng có thể tính theo 2 cách sau:

- Thưởng cho toàn bộ thời gian tiết kiệm được (All Time saved –ATS): theo cách này sẽ không có lợi cho chủ tàu, vì phải trả tiền thưởng vào thời gian còn thừa của các ngày nghỉ cho phép ngoài laytime.

- Thưởng cho toàn bộ thời gian làm việc tiết kiệm được (All Working Time saved –WTS hay Each ‘Clear’ day saved hay All Laytime saved=LTS): cách quy định này sẽ có lợi cho chủ tàu, vì loại trừ những ngày nghỉ khi chúng nằm trong thời gian tiết kiệm được của người thuê.

Câu 17: Công việc tập hợp các chứng từ, báo cáo trong chuyến đi

Sau khi tàu đã hoàn thành chuyến đi, người khai thác tàu phải tập hợp các tài liệu sau:

1. Bản Fixture Note
2. Hướng dẫn chuyến đi (Voyage Instructions)
3. Sơ đồ xếp hàng (Stowage Plan)
4. Chỉ định đại lý tại cảng xếp/dỡ (Agency nomination: Loading Port / Disport)
5. Chi phí bến cảng (Disbursement Account (D/A) at Loading Port / Disport)
6. Bản Draft hợp đồng thuê tàu (Draft Charter Party)
7. Chỉ thị chuyển tiền tới cảng xếp/dỡ
8. Giấy báo ngân hàng chuyển tiền
9. Thông báo tàu đến (N.O.A)
10. Danh sách thuyền viên

11. Dự kiến thời gian tàu đến (ETA at Loading Port / Disport)
12. Thông báo sẵn sàng (NOR at Loading Port / Disport)
13. Biên bản giám định hàng (Holds survey)
14. Các bản Vận đơn (Draft B(s)/L and B(s)/L details)
15. Thư cam kết bồi thường (L.O.I)
16. Các chứng từ liên quan hàng hóa (Original B/L, copy B(s)/L, Master Receipt, Letter of authority, NOR, SOF, Manifest, Fumigation Certs, Draft survey report...)
17. Các Hóa đơn (Invoice)
18. Xác nhận của ngân hàng về việc thu tiền cước (Bank's Frt confirmation)
19. Thư bảo đảm của người gửi hàng (Shipper's Letter of guarantee)

Câu 18: Trình bày các cách tính thưởng và phạt làm hàng cho tàu chuyên

a) Tính thưởng/ phạt theo cách tính Laytime riêng rẽ tại từng cảng:

Dựa vào Laytime quy định trong hợp đồng, thời điểm trao NOR, thời hạn có hiệu lực của NOR, thời gian làm hàng thực tế, thời gian ngừng do các nguyên nhân, các thỏa thuận của hợp đồng về cách tính thưởng, mức thưởng/phạt.

$$\text{Tiền phạt} = (\text{Mức phạt}) \times (\text{Thời gian kéo dài}) = A$$

$$\text{Tiền thưởng} = (\text{Mức thưởng}) \times (\text{Thời gian tiết kiệm}) = B$$

$$\text{Kết quả: Tổng của hai khoản tại các cảng} = (A + B)$$

b) Tính thưởng/ phạt theo cách tính gộp laytime (reversible laytime) giữa các cảng:

Cộng dồn thời gian làm hàng thực tế ở cảng xếp và cảng dỡ, sau đó so sánh với Laytime trong hợp đồng. Nếu thời gian thực tế vượt quá Laytime cho phép thì phần thời gian vượt quá đó sẽ bị phạt, nếu thực tế không sử dụng hết tổng Laytime cho phép thì phần tiết kiệm được sẽ được thưởng:

$$\text{Tiền phạt} = \text{Mức phạt} \times \text{Thời gian kéo dài so với Laytime}$$

$$\text{Tiền thưởng} = \text{Mức thưởng} \times \text{Thời gian tiết kiệm so với Laytime}$$

c) Tính thưởng phạt theo quy định bình quân laytime (Average Laytime):

Tính thời gian làm hàng tiết kiệm hoặc kéo dài tại từng cảng, sau đó bù trừ thời gian thưởng và phạt cho nhau. Kết quả còn lại loại thời gian nào thì tiền thưởng hoặc phạt sẽ được tính cho loại thời gian đó.

Câu 19: Trình bày cách tính cước tàu dầu

a/ Cơ sở tính toán: - Bảng mức cước sà (Flat Rate) của World Scale (WS)

- Mức WS thỏa thuận giữa chủ tàu và người thuê tàu

*Flat rate thay đổi và được ban hành hàng năm bởi Tổ chức World Scale, bắt đầu áp dụng từ ngày 01/Jan. Tổ chức World Scale sẽ căn cứ vào việc dự đoán cung cầu về tàu và hàng trên thị trường, dự tính về giá nhiên liệu và cảng phí của năm đó cũng như việc bổ sung thêm những tuyến mới chưa có mức cước sà, từ việc căn cứ này tổ chức sẽ đưa ra biểu cước của hàng năm.

Biểu cước này bắt nguồn từ biểu cước của Bộ giao thông vận tải của Anh và Cục Hàng Hải của Mỹ, được áp dụng cho tất cả các loại tàu dầu trên thế giới.

*Chỉ số WS sẽ tùy theo tình hình thị trường và tùy theo sự thỏa thuận của chủ tàu và người thuê tàu. Chỉ số này chính là tỷ lệ phần trăm so với mức cước sà quy định của biểu World Scale. Do biểu tra SW áp dụng chung cho tất cả các tàu dầu trên thế giới trên từng tuyến, cho nên phải có tỷ lệ này để cân đối cước của từng cỡ tàu cho phù hợp.

Ví dụ: Cước từ Singapore đi Chi Ba (Nhật Bản) đối với loại tàu VLCC và Handy size đều có Flat Rate giống nhau tra theo bảng WS. Tuy nhiên, chỉ số WS đối với tàu VLCC có thể chỉ là khoảng 100% trong khi đó đối với Handy size khoảng 200%)

b/ Công thức tính cước:

$$\text{Cước thu} = \text{Khối lượng tính cước} * \text{Chỉ số WS} * \text{Flat rate}$$

Trong đó:

Khối lượng tính cước sẽ được chọn giá trị lớn hơn giữa “Khối lượng tối thiểu được thỏa thuận trong hợp đồng” và “Khối lượng thực tế xếp được”

. Nếu khối lượng thực tế xếp mà lớn hơn, thì khối lượng vượt quá đó được 2 bên thỏa thuận mức cước phụ trội, nhưng thông thường bằng một nửa của mức WS đã ký.

Flat rate: Mức cước sàn, tra trong biểu cước.

WS: Phần trăm thoả thuận giữa chủ tàu và người thuê tàu .

Câu 20: Đặc điểm của khai thác tàu định tuyến

Hình thức vận tải tàu định tuyến (tàu chợ) có một số đặc điểm cơ bản như sau:

- Một tàu có thể chở nhiều lô hàng của nhiều chủ hàng khác nhau trong một chuyến đi
- Giá cước tương đối ổn định do chủ tàu hoặc hiệp hội đưa ra, cước này thường bao gồm cả chi phí xếp dỡ
- Chủ tàu có quyền lựa chọn đơn vị tính cước tùy theo đặc tính vận tải của hàng (M³, T, chiếc, TEU, khách)
- Điều kiện chuyên chở do các hãng tàu quy định và in sẵn trên vận đơn đường biển để phát hành cho người gửi hàng. Người thuê không được phép sửa đổi, bổ sung bất cứ điều gì đã quy định trên vận đơn
- Tàu chợ không quy định mức xếp /dỡ và thưởng phạt xếp/dỡ với chủ hàng (khác tàu chuyên), vì trách nhiệm xếp dỡ thuộc về chủ tàu
- Chủ tàu chịu trách nhiệm nhận hàng tại tàu hoặc tại kho bãi của mình và chủ động xếp hàng lên tàu, dỡ hàng ra khỏi tàu tại các cảng trong hành trình của tàu
- Chủ tàu có quyền xếp hàng vào bất kỳ chỗ nào trên tàu sao cho đảm bảo an toàn và tiện lợi khi dỡ trả hàng tại các cảng ghé dọc đường
- Đối với tàu container thì chủ tàu có quyền xếp hàng trên boong
- Không có hợp đồng thuê tàu, vận đơn thay thế hợp đồng vận tải, do vậy mọi tranh chấp về hàng đều dựa vào các quy định của B/L để giải quyết.

Câu 21: Các đặc trưng cơ bản của tuyến vận tải định tuyến

a. Luồng hàng vận chuyển trên tuyến

Luồng hàng hoá vận chuyển trên tuyến là yếu tố đầu tiên có tính chất quyết định để hình thành nên một tuyến vận tải liner. Nguồn hàng ổn định và tương đối đồng đều trên cả hai chiều sẽ có lợi cho việc khai thác các tàu có trọng tải lớn. Tuy

nhiên, trong vận tải liner thì nguồn hàng trên chiều thuận có ý nghĩa quyết định đến nhiều vấn đề của kinh doanh vận tải.

b. Cự ly của tuyến và số lượng cảng làm hàng trong một chuyến đi

Cự ly của tuyến (Distance) là nhân tố ảnh hưởng đến việc chọn cỡ tàu và khả năng vận chuyển trên tuyến. Nếu cự ly giữa các cảng dài thì tàu sẽ kéo dài thời gian chuyến đi, làm cho nhu cầu tàu phải tăng lên và đầu tư tàu cũng tăng lên. Để giải quyết vấn đề này cần có sự tham gia khai thác Công hội tàu chọi.

Số lượng cảng ghé (port of Calls) trong mỗi chuyến có ảnh hưởng đến thời gian chuyến đi của tàu, chi phí của tàu và vỏ container, ảnh hưởng đến ứ đọng hàng hoá trên đường vận chuyển của chủ hàng. Do vậy, việc chọn số lượng cảng ghé trong mỗi chuyến có ý nghĩa quyết định đến hiệu quả kinh tế của tuyến và khả năng cạnh tranh thu hút khách hàng trên tuyến.

c. Khoảng khởi hành của tàu trên tuyến

Khoảng khởi hành của tàu trên tuyến là khoảng thời gian giữa hai lần khởi hành liên tiếp của các tàu tại một cảng trên cùng một tuyến.

Nếu dự định đưa một cỡ tàu (D_T) vào vận chuyển trên tuyến thì khoảng khởi hành của cỡ tàu đó được xác định như sau:

$$T_u = \frac{\alpha \cdot D_T \cdot T_T}{k_{Th} \cdot k_{dh} \cdot Q_T} ; [\text{Ngày/ 1 tàu khởi hành}]$$

Trong đó:

T_u : Khoảng khởi hành của tàu trên tuyến; (Ngày/ 1 tàu khởi hành)

α : Hệ số lợi dụng trọng tải của tàu trên tuyến

D_T : Trọng tải thực chở hàng của tàu đưa vào khai thác trên tuyến; (Tấn; TEU)

K_{dh} : Hệ số bất bình hành của hàng hoá theo thời gian ($K_{dh} > 1$)

K_{th} : Tỷ trọng của hàng hoá theo chiều vận chuyển trên tuyến (%)

Q_T : Khối lượng hàng hoá có nhu cầu vận chuyển theo chiều thuận (T/năm)

Câu 22: Điều kiện vận tải liner và sự hợp tác trong vận tải liner**a) Điều kiện vận tải liner:**

Đối với vận tải liner, người vận tải phải phục vụ đồng thời nhiều khách hàng trong cùng một chuyến tàu, do vậy người vận tải không thể ký kết và thoả thuận các điều kiện vận chuyển với từng người gửi hàng. Để đơn giản hoá thủ tục gửi hàng và minh bạch về trách nhiệm chi phí giữa các bên trong vận tải liner, người vận chuyển đường biển thường quy định các điều kiện vận tải giống nhau đối với tất cả mọi người gửi hàng. Các điều kiện cơ bản này được in sẵn trên các chứng từ vận tải.

Các điều kiện của vận tải tàu chợ (Liner Terms) đề cập đến hai vấn đề cơ bản là phân chia chi phí xếp, dỡ và xác định tốc độ xếp, dỡ hàng hoá.

Về vấn đề chi phí xếp và dỡ hàng nhìn chung thường áp dụng điều kiện của cước liner (Freight Terms) là điều kiện F.A.S (free Alongside Steamer). Theo điều kiện này người gửi hàng phải chịu trách nhiệm đưa hàng hoá đến dọc mạn tàu trong tầm với của thiết bị xếp dỡ của cảng đi, người nhận hàng phải chịu trách nhiệm và chi phí kể từ khi hàng hoá đã được dỡ ra khỏi tàu đặt trên cầu tàu hoặc phương tiện cập mạn khác. Người vận chuyển phải chịu chi phí xếp hàng lên tàu và dỡ hàng ra khỏi tàu.

Về vấn đề quy định tốc độ xếp/dỡ (tốc độ làm hàng) theo Liner Terms được hiểu là việc xếp dỡ phải được tiến hành theo điều kiện F.A.C (Fast As Can receive/deliver), nghĩa là làm hàng nhanh với mức độ tàu có thể xếp/dỡ được.

b) Sự hợp tác trong vận tải liner, gồm các hình thức sau:**+ Công hội tàu chợ**

- Các công hội đóng “closed conferences” quản lý các thành viên trong công hội, kiểm soát các thành viên, “share cargo” và sử dụng giá cả đặc biệt để khuyến khích các nhà gửi hàng lớn sử dụng dịch vụ của công hội một cách liên tục. Ví dụ, các nhà gửi hàng thường xuyên trong công hội có thể được hưởng mức cước thấp hơn

- Công hội mở “Open conference” cho phép bất kỳ một hãng nào có thể tham gia vào công hội. Các thành viên trong công hội được đảm bảo giá cước mà

công hội đưa ra, nhưng công hội mở không có quyền kiểm soát các thành viên trong công hội, người gửi hàng trong công hội này có thể phải chịu mức cước cao hơn so với công hội đóng.

+) *Các liên minh :*

Để tránh tình trạng cạnh tranh khốc liệt giữa các hãng tàu vận tải trên cùng một tuyến, đồng thời để tăng hiệu quả của vận tải container đường biển, các hãng tàu có chiến lược liên minh cùng kinh doanh trên tuyến. Mục đích của các hãng tàu trong cùng một liên minh là:

- Duy trì ổn định giá cước trên tuyến;
- Khai thác tối đa sức chở các tàu của nhau và giảm chi phí cảng biển;
- Kết nối nhanh với mạng lưới Feeder, Giảm thời gian ứ đọng hàng;
- Giảm thiểu sự cạnh tranh giữa các hãng trong liên minh.

Ngày nay, các đại liên minh của các chủ tàu đã thay thế vai trò của các hiệp hội các chủ tàu từng hoạt động trong nhiều thập kỷ qua. Các liên minh lớn đang khống chế thị trường vận tải container trên toàn thế giới

Câu 23: Chứng từ lưu khoang tàu chợ và tác dụng của nó?

a/Chứng từ lưu khoang tàu chợ (LINER BOOKING NOTE)

Chứng từ lưu khoang tàu chợ là một bản yêu cầu của Shipper gửi tới người vận tải nhằm đề nghị người vận tải giành cho shipper được sử dụng một loại hình dịch vụ vận chuyển cho một lô hàng cụ thể trên một tuyến dịch vụ thường xuyên.

- Các loại hình dịch vụ vận chuyển (Service) gồm: FCL; LCL
- Các dạng lô hàng gửi đi (shipment): lô hàng nguyên và lô hàng lẻ

**Các thông tin trên Booking Note như sau :*

- Tên và địa chỉ người gửi hàng
- Tên và địa chỉ người nhận hàng
- Tên và địa chỉ người được thông báo
- Tên tàu/Số chuyến
- Số lượng và chủng loại container

- Trọng lượng (nếu có)
- Tên hàng
- Cảng xếp hàng / Cảng dỡ hàng
- Cước phí: vận chuyển bằng tàu, vận chuyển bằng đường bộ nếu có (Lưu ý thông báo phí vận chuyển bao gồm cả phí nâng hạ & người sẽ vận chuyển), hình thức thanh toán (trả trước hay trả sau và trả ở đâu)
- Ngày đóng hàng / Nơi đóng hàng
- Loại vận đơn
- Yêu cầu khác

b) Tác dụng: B/N là cơ sở để người vận chuyển lập kế hoạch vận chuyển, lập B/L draft hoặc SWB draft.

Câu 24: Các khu vực phục vụ hàng container

+) Cầu tàu (Quay/Berth):

Là nơi để cho các tàu cập vào để xếp dỡ cont lên xuống tàu. Tùy thuộc quy mô của cảng container (Container Terminal) mà các cầu tàu có chiều dài và độ sâu trước cầu khác nhau.

+) Bãi chờ (Stacking yard):

Là nơi để để container chuẩn bị xếp lên tàu hoặc từ tàu vừa dỡ xuống cảng, bãi này còn gọi là "Marshaling Yard".

+) Bãi Container (Container yard - CY):

CY là nơi bảo quản container có hàng và container rỗng, là nơi giao nhận container, vận chuyển container đến các chủ hàng nội địa và ngược lại. Các CY thường bố trí gần bên cạnh với khu vực của cảng để kịp thời luân chuyển container đến và ra khỏi cảng.

+) Trạm giao - nhận, đóng hàng lẻ (Container Freight Station - CFS):

Đây là nơi xếp dỡ, giao nhận, đóng gói hàng lẻ vận chuyển bằng container. Tại đây, người chuyên chở nhận hàng lẻ từ các chủ hàng, tiến hành các dịch vụ hàng hóa, sau đó đưa lên tàu để vận chuyển. Hàng nhập khẩu cũng được đưa về đây để dỡ ra khỏi container và trả cho các chủ hàng lẻ.

+) Trạm giao nhận Container rỗng (Container Depot - CD):

Đây là nơi dùng để bảo quản, giao nhận các container rỗng và các sắc si chứa container. Các CD thường được bố trí ngoài phạm vi của cảng

+) Cảng thông quan nội địa (Inland Clearance Depot - ICD):

Là khu vực chứa hàng, xếp dỡ, giao nhận hàng hoá, giao nhận và bảo quản container, làm thủ tục thông quan cho hàng hoá. Trong vận tải container không thể thiếu sự hỗ trợ của ICD, vì nó vừa được coi như một CY nổi dài vừa coi như một địa điểm xuất nhập khẩu hàng hoá.

Hiện nay việc khai thác tàu chợ chủ yếu là khai thác đội tàu vận chuyển hàng hoá bằng container, chủ hàng có thể thuê vận chuyển nguyên Cont (FCL) hoặc thuê vận chuyển hàng lẻ (LCL) tùy theo nhu cầu của họ.

Câu 25: Các hình thức cung cấp dịch vụ vận tải container

a/ Dịch vụ từ cảng tới cảng (CY- CY service)

Đây là hình thức cung cấp dịch vụ vận tải container từ bãi của cảng xếp hàng tới bãi của cảng dỡ quy định trên vận đơn. Theo dịch vụ này, trách nhiệm của người vận tải container đường biển được bắt đầu từ khi nhận container hàng vào bãi container (CY) của cảng xếp cho đến khi giao container hàng cho khách hàng tại bãi container của cảng đến. Các nhiệm vụ cơ bản của bộ phận khai thác tàu là:

- Cấp lệnh cấp rỗng cho khách hàng để khách hàng đến depot nhận container về đóng hàng;
- Tiếp nhận và xếp container có hàng vào bãi xuất;
- Lập kế hoạch xếp hàng xuống tàu;
- Vận chuyển container có hàng từ bãi CY ra cầu tàu;
- Xếp hàng xuống tàu; vận chuyển hàng đến cảng đích;
- Lập kế hoạch tiếp nhận hàng;
- Dỡ hàng, đưa hàng về các depot và giao cho chủ hàng nhập.

b) Dịch vụ từ cửa tới cửa (door to door service)

Đây là hình thức cung cấp dịch vụ vận tải di suốt từ nơi gửi hàng tới nơi nhận hàng. Theo dịch vụ này, người vận tải đường biển chịu trách nhiệm tổ chức vận chuyển hàng hoá suốt từ kho của người bán hàng cho đến kho của người mua hàng. Để thực hiện dịch vụ này, người vận tải biển đóng vai trò là người thầu vận tải (MTO), người này trực tiếp tham gia vận chuyển chặng đường biển. Vì vậy, ngoài nhiệm vụ cơ bản như ở dịch vụ CY to CY đã nêu ở trên, người khai thác vận chuyển đường biển còn có nhiệm vụ ký kết hợp đồng thuê vận chuyển với các công ty vận tải đường bộ, đường sắt, đường sông, đường không; tổ chức phối hợp nhịp nhàng giữa các phương thức vận tải và kiểm soát chặt chẽ toàn bộ quá trình vận tải nhằm đảm bảo cho hàng hoá được vận chuyển nhanh chóng, an toàn và tiết kiệm chi phí.

c/ Dịch vụ bán Slot.

Theo hình thức này, người vận chuyển container đường biển có tàu khai thác trên tuyến nào đó cho người vận tải container đường biển khác thuê một số chỗ (tính theo số teu) trên con tàu này trong một thời gian nhất định và người thuê trả cước theo số chỗ đăng ký thuê cho dù có container xếp xuống tàu hay không. Nếu người thuê slot có container xếp xuống tàu thì trên các chứng từ có liên quan, người chủ tàu ký hiệu là SOC (Shipper Owner Container).

Theo phạm vi trách nhiệm của người khai thác tàu thì dịch vụ bán slot có hai hình thức đó là: FIO và CY to CY.

-Theo hình thức FIO (Free in and out): Người khai thác tàu chỉ chịu trách nhiệm đối với các container SOC từ khi các container này xếp lên tàu cho đến khi bắt đầu dỡ các container này ở cảng đích. Điều này cũng có nghĩa là người thuê slot chịu chi phí và rủi ro xếp container xuống tàu và dỡ container ra khỏi tàu ở cảng đích.

-Theo hình thức thuê CY to CY: Người khai thác tàu chịu chi phí và rủi ro liên quan đến container của người thuê slot từ khi container vào bãi xuất cho đến khi giao container cho người nhận ở bãi nhập của cảng đích. Nhiệm vụ của bộ phận khai thác đối với các container SOC cũng tương tự như dịch vụ CY to CY

Câu 26: Các hình thức tổ chức khai thác tàu vận tải container**a) Tổ chức dịch vụ vận tải trực tiếp từ cảng xuất hàng đến cảng nhập hàng**

Hình thức tổ chức vận tải trực tiếp (Direct Transport System) là hình thức vận chuyển một lô hàng hoá từ cảng xếp hàng đến cảng trả hàng chỉ bằng một con tàu, không chuyển tải dọc đường, bằng một chứng từ đi thẳng (Direct Bill of Lading).

Hình thức tổ chức vận tải trực tiếp giữa các cảng xuất và nhập hàng (các cảng đầu mối) đang được áp dụng rộng rãi cho các tuyến vận chuyển đến các khu vực khác nhau, với các cỡ tàu có thể đến các cảng tại từng nước với khoảng khởi hành hay tần suất phục vụ (Frequency of Sailing) khác nhau.

+) Điều kiện:

- Khối lượng nguồn hàng đảm bảo chắc chắn và ổn định.
- Phải có nhiều kiểu tàu để hoạt động độc lập trên các tuyến.
- Phải có cảng trong nước thoả mãn yêu cầu kỹ thuật của tàu, đặc biệt là các cảng nước sâu phục vụ các tuyến viễn dương.

+) Ưu điểm:

- Sơ đồ tổ chức chạy tàu đơn giản, các tuyến độc lập hơn cho nên không phức tạp trong việc phối hợp lịch chạy tàu
- Không đòi hỏi trình độ tổ chức và khai thác cao.
- Tàu chạy trực tuyến, không phụ thuộc vào tàu mẹ trên tuyến chính
- Tiết kiệm chi phí cảng cho tàu, cho hàng xếp dỡ qua cảng trung chuyển
- Chủ động trực tiếp giao nhận hàng hoá theo lịch chạy tàu

+) Nhược điểm: Vốn đầu tư lớn, lãng phí năng lực nếu không đủ nguồn hàng và nếu không phối hợp tốt các tuyến với nhau.

b) Tổ chức vận tải kết hợp bằng hệ thống Feeder qua cảng trung chuyển

Việc tổ chức vận tải container từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ trả hàng bằng hệ thống feeder qua cảng trung chuyển (Hub and Spoke Systems) là việc tiến hành

vận chuyển một lô hàng từ cảng gửi hàng đến cảng trả bằng hai hoặc nhiều con tàu, có chuyển tải dọc đường, bằng một chứng từ đi suốt (Through Bill of Lading). Kết hợp hoạt động của tàu mẹ và tàu feeder để hoàn thiện việc đưa hàng từ cảng gửi hàng đến cảng trả hàng vừa đảm bảo an toàn vừa đảm bảo hiệu quả kinh tế.

Vận tải Feeder là một hình thức tổ chức vận chuyển sử dụng các tàu cỡ nhỏ để chở hàng từ cảng gửi hàng đến cảng trung gian (cảng chuyển tải) hoặc chở hàng từ cảng chuyển tải đến cảng nhận hàng, phục vụ cho các tàu trên các tuyến Viễn dương hoặc các tuyến nội vùng tầm trung và tầm xa.

+) *Điều kiện vận tải liner bằng hệ thống Feeder:*

- Khối lượng nguồn hàng tuyến chính phải đủ lớn và ổn định
- Các cảng trung chuyển có đủ điều kiện phục vụ tàu lớn
- Trình độ tổ chức khai thác cao để phối hợp lịch giữa các tàu
- Có các mối quan hệ tốt với các hãng vận tải khác để ký các hợp đồng vận chuyển có khối lượng lớn. Phải tham gia các Công hội hoặc các Liên minh vận tải tàu chợ trên tuyến để chống phá giá cước và tận dụng tối đa sức chở của tàu mẹ bằng việc chia sẻ thị phần và trao đổi chỗ (Slot Swap)

+) *Ưu điểm:*

- Không đòi hỏi nhiều cỡ tàu, chỉ cần tàu mẹ và các tàu feeder
- Không cần nhiều cảng nước sâu trong nước
- Nếu khai thác tốt nguồn hàng thì hiệu quả khai thác sẽ rất cao.

+) *Nhược điểm:*

- Thời gian vận chuyển kéo dài do tàu ghé qua nhiều cảng. Phức tạp trong việc lập lịch vận hành phối hợp giữa tàu mẹ và tàu feeder trên các tuyến.
- Phụ thuộc nhiều vào cảng trung chuyển nước ngoài, tàu dễ bị tắc nghẽn tại cảng do quá tải so với khả năng thông qua của cảng
- Chi phí xếp dỡ tăng lên do hàng phải chuyển tải nhiều lần làm tăng chi phí của người vận tải và người sử dụng dịch vụ vận tải.

- Container thường bị ứ đọng dài ngày tại cảng trung chuyển dẫn đến gây ứ đọng vốn lưu động hàng hoá của các chủ hàng và ứ đọng vốn đầu tư của các nhà kinh doanh vỏ container.

Câu 27: Xác định nhu cầu tàu container trên tuyến

Số tàu cần thiết điều vào một tuyến để khai thông hết luồng hàng trên tuyến đó được xác định như sau:

$$N_T = \frac{\sum Q_T}{Q_{Ch} * N_{Ch}} ; (\text{Tàu})$$

Trong đó : Q_{Ch} là khối lượng vận chuyển của tàu cùng cỡ trong một chuyến đi (Teus/chuyến)

$$Q_{Ch} = (\alpha_1 + \alpha_2).D_C ; (\text{Teus})$$

α_1 : Hệ số lợi dụng trọng tải của tàu trên chiều thuận ($\alpha_1 \leq 1$)

α_2 : Hệ số lợi dụng trọng tải của tàu trên chiều nghịch ($\alpha_2 \leq 1$)

N_{Ch} : Tổng số chuyến đi hai chiều của một tàu cùng cỡ trên tuyến;
(Chuyến/năm) N_{Ch} phụ thuộc vào thời gian kinh doanh trên tuyến và thời gian của một chuyến đi của tàu

$$N_{Ch} = \frac{\sum T_{KT}}{T_{Ch}} = \frac{\sum T_{KT}}{(T_C + T_D)} ; (\text{chuyến})$$

Câu 28: Xác định kiểu loại và số lượng container cần thiết

a) *Lựa chọn kiểu loại container chứa hàng*

Để lựa chọn container thích hợp với loại hàng bên trong, cần nắm được cấu trúc và công dụng của từng loại container dựa theo các tiêu chuẩn khác nhau như: theo cấu trúc container hay theo công dụng của container

b) *Nhu cầu vỏ container cần thiết cho một tuyến vận chuyển:*

Nhu cầu vỏ container cần thiết cho một tuyến được xác định theo hai cách sau:

Cách 1: Theo khả năng quay vòng của mỗi container trên từng tuyến chính:

Số lượng container cần thiết phải đầu tư trên tuyến là:

$$\sum N_{\text{Cont.ĐT}} = \sum N_{\text{ContMIN}} \times k_{\text{SC}} ; (\text{Cont.});$$

Trong đó:

k_{SC} : Tỷ lệ phần trăm dự trữ do phải sửa chữa hư hỏng ; (%)

$\sum N_{\text{ContMIN}}$: Số lượng container cần thiết tối thiểu trên tuyến; (Cont)

$$\sum N_{\text{CON}} = \frac{Q_{\text{TH}}}{q_{\text{C}} \cdot n_{\text{QV}}} ; (\text{Cont.});$$

Q_{TH} : Khối lượng hàng trên chiều thuận cần vận chuyển trong năm; (Tấn)

q_{C} : Sức chở của container trong một lần xếp hàng ; (tấn)

n_{QV} : Số lần quay vòng của một container trong kỳ khai thác ; (vòng)

Số lần quay vòng của một container trong kỳ khai thác xác định như sau:

$$n_{\text{QV}} = \frac{T_{\text{J}}}{T_{\text{QV}}} ; (\text{vòng}) ;$$

Trong đó:

T_{KT} : Thời gian khai thác (gửi hàng) trong năm, (ngày)

T_{QV} : Thời gian quay vòng tối thiểu của một container trên tuyến, (ngày)

Thời gian quay vòng của một container bao gồm thời gian container nằm trên tàu, thời gian container luân chuyển trên đất liền ở cảng đi và cảng đến trong phạm vi tối thiểu chờ gửi đi trên lần phát tàu kế tiếp (T_{U}). Thời gian quay vòng tối thiểu của một container được xác định như sau:

$$T_{\text{QV}} \geq T_{\text{VTQT}} + T_{\text{LC}} ;$$

Trong đó:

T_{VTQT} : Thời gian chuyển đi vòng tròn của tàu ; (Ngày)

T_{LC} : Thời gian luân chuyển bình quân của một container trên đất liền tại cảng theo tập quán vận chuyển container; (ngày)

T_{LC} được lấy bằng đúng T_u khi $T_{LC} \leq T_u$

T_u : Khoảng khởi hành của tàu theo chiều thuận; (Ngày/tàu khởi hành)

Cách 2: Theo sức chở của tàu trên từng tuyến chính:

Số lượng container cần thiết phải đầu tư trên tuyến là:

$$\sum N_{\text{Cont.DT}} = 3 \times \{ \sum N_{\text{Cont.Tàu}} \times (T_{\text{VTQT}} : T_u) \times k_{\text{SC}} \}; (\text{Cont.});$$

Trong đó:

$\sum N_{\text{Cont.DT}}$: Số lượng container cần đầu tư; (cont.)

$\sum N_{\text{Cont.Tàu}}$: Số lượng cont tối đa mà tàu chở trong một chuyến; (cont.)

Hằng số 3: Số bộ container của một tàu cần lưu thông trên một tuyến

T_{VTQT} : Thời gian chuyển đi vòng tròn của tàu ; (Ngày)

T_u : Khoảng khởi hành của tàu theo chiều thuận; (Ngày/tàu khởi hành)

k_{SC} : Tỷ lệ dự trữ có tính đến sửa chữa container bị hư hỏng ; (%)

Hiện nay các container loại 40 feet và 45 feet đang chiếm tỷ trọng lớn (khoảng 60 %) và tỏ ra có hiệu quả cao trong khai thác, tuy nhiên cần xem xét khả năng cung cấp nguồn hàng của các chủ hàng để quyết định lựa chọn loại container.

Câu 29: Trình bày mục đích và cách tính phụ phí BAF và CAF

a) *Phụ phí giá dầu tăng* (BAF - Bunker Adjustment Factor) là một loại phụ phí mà hãng tàu sẽ thu thêm khi giá dầu (nhiên liệu) trên thị trường tăng quá cao;

BAF xuất hiện lần đầu tiên vào những năm 1970 khi cuộc khủng hoảng năng lượng diễn ra, giá nhiên liệu tăng với tốc độ quá nhanh. Từ đó đến nay, BAF (bunker adjustment factors) hay FAF (fuel adjustment factors) tiếp tục được coi là một thành phần trong giá cước vận tải liner. Bởi vì biểu cước trong vận tải liner công bố trước, ổn định, do vậy khi thay đổi tăng lên của chi phí nhiên liệu so với chi phí nhiên liệu trong biểu cước đã công bố thì người vận tải sẽ phải thu thêm phần chênh lệch để bù vào mức cước cơ bản.

BAF được các Công hội chủ tàu quy định theo các cách khác nhau. Nó có thể là % của 1 mức cước cơ bản hay doanh thu nhất định trên 1 Tấn hàng hay 1 m³ hàng được vận chuyển hoặc thậm chí được tính trên 01 container theo dạng FCL hay LCL.

BAF dựa trên các yếu tố như:

- Mức tiêu thụ nhiên liệu;
- Thời gian vận chuyển và các bất cân bằng thương mại;
- Các thay đổi của giá nhiên liệu hàng tháng hay hàng quý theo tuyến.

Công thức tính được áp dụng trên cơ sở cân bằng doanh thu, nghĩa là bất cứ sự tăng giảm BAF đều được điều chỉnh tương đương để bù vào giá cước cơ bản.

Công thức tính:

BAF =(Mức tăng của chi phí nhiên liệu so với cước cơ bản)/(Tổng số TEU vận chuyển trên tuyến)

$$BAF = \Delta C_{nl} : \sum N_{TEU} ; \quad (\text{USD/TEU})$$

$$\text{Hoặc: } [BAF = (\Delta C_{nl} : \sum N_{TEU}) : F_{CB}] \times 100 ; \quad (\%)$$

b)-*Phụ phí do sự biến động của tiền tệ (CAF - Currency Adjustment Factor):* khi tỷ giá của các đồng tiền biến động làm cho chủ tàu bị thiệt, chủ tàu sẽ thu thêm phụ phí để bù vào.

CAF được tính theo 01 công thức phụ thuộc vào cái gọi là ***“Rủ tiền tệ”***. Kết cấu của nó thay đổi theo vùng mà Công hội các chủ tàu phục vụ, bởi vì một vài đơn vị tiền tệ có thể mất giá hoặc có giá trị hơn hẳn đồng USD, đồng tiền được coi là ổn định nhất thế giới.

CAF được tính dựa trên lượng hàng hoá từ cảng xếp đến cảng dỡ, quốc tịch của hãng chuyên chở, chi phí chuyển đi tại 02 đầu cảng và chi phí khai thác trên cơ sở đồng tiền tệ của hãng tàu nước đó.

Công thức xác định CAF như sau:

$$CAF = \Delta J_{HD} : \sum N_{TEU}$$

Trong đó:

ΔJ_{HD} : Mức tăng của tỷ giá hối đoái trên một USD so với mức cước cơ bản.

$\sum N_{TEU}$: Tổng số TEU vận chuyển.

Câu 30: Trình bày quy trình lập thỏa thuận lưu khoang và Cấp vỏ cho khách hàng

a) Lập thỏa thuận lưu khoang:

Sau khi đã công bố mở tuyến, hãng tàu đã chuẩn bị sẵn sàng khai thác thì bộ phận Sales/Marketing tiến hành thu thập các đơn lưu khoang (Shipping Order) từ các khách hàng (thông qua giao dịch hàng ngày, hoặc dựa trên các hợp đồng nguyên tắc bán Slot đã ký).

Dựa vào các thông tin cần thiết trên Shipping Order, bộ phận Sales/Marketing soạn thảo Thỏa thuận lưu khoang (Booking Note), sau đó gửi cho khách hàng (Shipper) qua đường bưu điện hoặc fax và yêu cầu Shipper kiểm tra, chỉnh sửa và gửi lại để xác nhận tính chính xác của thông tin nhằm để ấn định việc xếp chỗ trên tàu và lập chứng từ vận tải (B/L hoặc SWB).

Nhân viên Sales sẽ ký xác nhận và gửi Booking Note cho Shipper và Fax lại cho Shipper, kèm theo: “Lệnh cấp Container rỗng”

b) Cấp vỏ cho khách hàng

Sau khi khách hàng nhận được “LỆNH CẤP CONTAINER RỖNG” khách hàng sẽ tiến hành lấy container rỗng ở các bãi rỗng (Được chỉ định trên “LỆNH CẤP CONTAINER RỖNG”):

+) Cấp container rỗng để khách hàng đóng hàng tại cảng:

- Khách hàng cầm “LỆNH CẤP CONTAINER RỖNG” chuyển cho phòng Thương vụ cảng, tại đây khách hàng sẽ đóng tiền nâng / hạ và trực tiếp nhận container, ký EIR với cảng.

- Sau đó khách hàng lấy Seal và Phiếu đóng hàng container (Packing list) từ văn phòng OPS tại cảng và cho tiến hành đóng hàng.

+) Cấp rỗng cho khách hàng đóng hàng tại kho riêng:

- Khách hàng cầm “LỆNH CẤP CONTAINER RỖNG” chuyển cho phòng Thương vụ cảng, đóng tiền nâng / hạ và trực tiếp nhận container, ký EIR, giấy mượn container về kho riêng với cảng.

- Việc cấp seal và packing list cho khách hàng có thể được cấp trước từ phòng Marketing khi cấp “LỆNH CẤP CONTAINER RỖNG” hoặc từ văn phòng OPS tại cảng sao cho thuận lợi cho khách hàng.

Câu 31: Khái niệm và đặc điểm của phương thức cho thuê tàu định hạn

a) Khái niệm:

Cho thuê tàu định hạn là việc chủ tàu cho người thuê tàu (Charterer) thuê toàn bộ con tàu để người thuê sử dụng tàu vào những mục đích nhất định trong một thời hạn nhất định theo quy định của hợp đồng ký kết giữa chủ tàu và người thuê tàu

b) Đặc điểm của phương thức cho thuê tàu định hạn:

- Cho thuê tàu định hạn là phương thức cho thuê tài sản - vì trong suốt thời gian thuê, quyền sở hữu con tàu vẫn thuộc chủ tàu. Chủ tàu chỉ chuyển quyền sử dụng con tàu của mình cho người thuê trong một thời gian nhất định.

- Chủ tàu có trách nhiệm chuyển giao quyền sử dụng con tàu cho người thuê, đồng thời phải đảm bảo "khả năng đi biển" của con tàu trong suốt thời gian thuê.

- Người thuê tàu có trách nhiệm về việc kinh doanh khai thác con tàu được thuê để lấy cước hoặc vì mục đích kinh tế khác (tự vận chuyển hàng cho mình).

- Hết thời hạn thuê tàu, người thuê có trách nhiệm hoàn trả cho chủ tàu chiếc tàu trong tình trạng kỹ thuật đảm bảo tại một cảng được quy định, đúng thời gian quy định.

* Thuê tàu định hạn là thuê cả chiếc tàu cùng thủy thủ đoàn của chủ tàu trong một thời gian nhất định. Trong suốt thời gian thuê, thuyền trưởng, sĩ quan, thủy thủ điều khiển con tàu dưới sự quản lý của người đi thuê tàu. Tất cả các chi phí có liên

quan tới việc kinh doanh khai thác tàu (trừ lương thuyền viên) đều thuộc về người đi thuê tàu. Người đi thuê tàu thực hiện chức năng của một người chuyên chở.

Người thuê phải trả tiền thuê tàu (Hire) theo quy định của hợp đồng

Chi phí hoạt động của tàu (Operating cost): do người thuê phải chịu

Hợp đồng thuê tàu là văn bản điều chỉnh quan hệ pháp lý giữa chủ tàu và người thuê tàu

Chủ tàu không đóng vai trò là người chuyên chở mà người thuê đóng vai trò này để thực hiện vận chuyển hàng hoá theo mục đích riêng (tự vận chuyển hoặc kinh doanh thu cước- Freight)

Câu 32: Các hình thức cho thuê tàu định hạn và tình huống dẫn tới thuê tàu và cho thuê tàu định hạn

a) Các hình thức cho thuê tàu định hạn:

- Cho thuê định hạn chuyến (Trip T/C): Theo hình thức này chủ tàu sẽ cho người thuê sử dụng tàu trong phạm vi của một chuyến đi. Khi kết thúc việc dỡ hàng thì hợp đồng thuê định hạn chuyến sẽ kết thúc. Tiền thuê tàu được tính trên cơ sở giá thuê tàu theo ngày và thời gian chuyến đi của tàu.

- Cho thuê định hạn theo thời hạn (Period T/C): Theo hình thức này chủ tàu sẽ cho người thuê sử dụng tàu trong một khoảng thời hạn nhất định, thường là 6 tháng, một năm hoặc dài hạn hơn.

b) Tình huống dẫn tới thuê tàu và cho thuê tàu định hạn:

Phương thức thuê tàu định hạn ra đời vào giữa thế kỷ thứ XIX và ngày càng phát triển. Trên thực tế việc thuê tàu và cho thuê tàu định hạn xuất phát từ những tình huống cụ thể sau đây:

+) Đối với người cho thuê tàu

- Các chủ tàu có mục đích kinh doanh cho thuê tàu định hạn từ trước. Nghĩa là họ đóng vai trò chủ tàu thuần túy, họ không khai thác con tàu của họ lấy “Freight” mà chỉ cho thuê tàu để lấy “Hire money”.

- Trong quá trình kinh doanh khai thác tàu, chủ tàu gặp khó khăn tạm thời trong việc tìm kiếm nguồn hàng để chuyên chở.

-Giá cước trên thị trường thuê tàu có xu hướng giảm lâu dài, họ không muốn gánh chịu rủi ro tài chính do biến động xấu của cước.

+)*Đối với Người thuê tàu*

-Khi chủ hàng có nhu cầu chuyên chở lớn và lâu dài, để tránh phụ thuộc vào thị trường tàu họ có thể thuê tàu trong một thời gian nhất định để chở hàng.

Thuê tàu định hạn sẽ tạo thế chủ động cho chủ hàng trong vận chuyển hàng.

Chủ tàu cần bổ sung năng lực vận tải trên một số tuyến để khai thác kiểu Liner hoặc Tramp trong một thời gian nhất định.

Câu 33: Nội dung chủ yếu của hợp đồng thuê tàu định hạn

Nội dung của hợp đồng thuê tàu định hạn không giống như nội dung của hợp đồng thuê tàu chuyến. Hợp đồng thuê tàu định hạn có thể coi như một dạng của hợp đồng thuê tài sản.

-Chủ thể của hợp đồng

Người cho thuê tàu: thường là chủ tàu.

Người thuê tàu: có thể là chủ hàng hoặc các chủ tàu khác thuê tàu để bổ sung năng lực vận tải trong một thời hạn nhất định.

-Điều khoản về tàu (ship clause)

Hai bên quy định khá chi tiết về chiếc tàu thuê và cho thuê. Cụ thể như:

Tên tàu. Các đặc trưng của tàu. Thời gian giao và nhận tàu.

Kiểm tra tình trạng kỹ thuật của tàu khi giao và nhận tàu.

-Điều khoản về thời gian thuê (Duration chartering)

Thời gian thuê tàu có thể là 6 tháng, 1 năm; hoặc lâu hơn tùy theo nhu cầu của người đi thuê. Thời gian thuê tàu được quy định cụ thể trong hợp đồng thuê tàu.

Trong suốt thời gian thuê, người đi thuê với tư cách là chủ tàu danh nghĩa (Nominal owner) được quyền sử dụng tàu để kinh doanh chuyên chở hàng hoá trong khu vực địa lý (vùng biển) đã quy định.

Hết thời gian thuê, người thuê tàu phải có trách nhiệm hoàn trả tàu thuê trong tình trạng kỹ thuật tốt đúng thời gian và địa điểm quy định trong hợp đồng thuê tàu

-Điều khoản về tiền cước thuê tàu (Hire)

Tiền cước thuê tàu thường được tính theo tấn trọng tải hay tấn dung tích trên tháng (DWT/ tháng) hoặc cũng có thể tính theo thuê bao cả tàu theo ngày.

Tiền cước có thể thanh toán theo định kỳ hàng tháng. Chủ tàu có quyền huỷ hợp đồng và rút tàu về nếu người thuê tàu không thanh toán đủ tiền cước đúng thời gian như đã quy định.

Người thuê tàu được phép khấu trừ tiền cước trong thời gian ngừng thuê như thời gian tàu phải sửa chữa định kỳ hay máy móc tàu bị hỏng do lỗi của chủ tàu.

-Điều khoản về phân chia chi phí có liên quan

Đây là điều khoản hết sức quan trọng vì nó liên quan tới quyền lợi và nghĩa vụ của hai bên. Các chi phí được phân chia cho người thuê và người cho thuê tàu cụ thể như sau:

** Chủ tàu thường phải chịu các chi phí:*

Các khoản chi phí của thuyền viên trên tàu (lương, tiền ăn,..); Duy tu, bảo dưỡng và sửa chữa tàu trong suốt thời gian cho thuê. Cung ứng phụ tùng, vật tư, thiết bị cho tàu. Khấu hao tàu, Bảo hiểm thân tàu, Chi phí văn phòng, Chi phí kiểm tra tàu, Chi phí hoa hồng môi giới

Người thuê tàu thường phải chịu các chi phí sau:

Dầu chạy máy. Cảng phí. Chi phí xếp dỡ hàng hoá. Chi phí vật liệu chèn lót. Chi phí nước ngọt.

Ngoài những điều khoản chủ yếu trên đây, trong hợp đồng thuê tàu định hạn còn có những điều khoản khác như: điều khoản về cho thuê lại tàu; Điều khoản về điều hành thuyền trưởng, điều khoản về huỷ hợp đồng; điều khoản về khiếu nại, trọng tài hay luật xét xử...

Câu 34: Phân chia trách nhiệm chi phí giữa chủ tàu và người thuê tàu trong phương thức cho thuê tàu định hạn

Trách nhiệm chi phí giữa chủ tàu và người thuê tàu trong phương thức cho thuê tàu định hạn thường được phân chia như ở bảng dưới đây (có thể thỏa thuận khác):

Các khoản chi phí	Chủ tàu	Người thuê tàu
Khấu hao tàu (Depreciation/repayment)	X	
Sửa chữa tàu (Repairs & maintenance)	X	
Bảo hiểm tàu (Insuarance)	X	
Lương và bảo hiểm thuyền viên (Manning)	X	
Quản lý tàu (Ship Management)	X	
Dầu bôi trơn (lubrican oil)	X	
Lương thực thực phẩm (Victualing)	X	
Nước ngọt (Fresh water)		X
Vật liệu đệm lót (Dunnage)		X
Nhiên liệu chạy máy (Fuel/ Bunkers)		X
Cảng phí (port charges)		X
Xếp/ dỡ hàng (cargo handling costs)		X
Kênh đào, eo biển (Canal, Straight)		X

ABOUT

Hỗ trợ ôn tập là một dự án phi lợi nhuận hướng tới cộng đồng.

Với mục đích đem đến kiến thức miễn phí cho tất cả mọi người, chúng tôi sẽ hỗ trợ các bạn tốt nhất trong lĩnh vực giáo dục bằng cách cung cấp cho các bạn tài liệu ôn tập miễn phí, đề cương ôn tập miễn phí.

Các bạn sẽ không cần phải lo về đề cương, về tài liệu, về sách,... Các bạn chỉ việc theo dõi và để lại yêu cầu cho đội nhóm chúng tôi, còn việc tìm kiếm và biên soạn tài liệu đã có chúng tôi lo!!!!

Hiện giờ, chúng tôi đang hỗ trợ về

1. Tài liệu ôn tập tiếng anh FREE.
2. Tài liệu ôn thi đại học FREE
3. Tài liệu ôn thi cấp 3 FREE
4. Đề cương ôn thi chương trình Đại học FREE.
5. Một số tài liệu khác.

Liên hệ và kết nối với chúng tôi:

- ✓ Facebook: facebook.com/HoTroOnTap
- ✓ Fanpage: facebook.com/HoTroOnTapPage
- ✓ Group: facebook.com/groups/HoTroOnTapGroup
- ✓ Website: hotroontap.com