

Phân định trách nhiệm của các bên liên quan trong vận chuyển hàng hóa bằng container

TS. ĐẶNG CÔNG XƯƠNG
Trưởng Đại học Hàng hải Việt Nam

Tóm tắt: Bài báo giới thiệu chung về vận chuyển container và các phương pháp gửi hàng bằng container. Trên cơ sở các Công ước quốc tế vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, bài báo phân định rõ trách nhiệm của các bên liên quan: Người gửi hàng, người chuyên chở, người nhận hàng trong công tác vận chuyển container. Qua đó, các chủ thể liên quan đến vận chuyển container của Việt Nam có thể tham khảo nhằm đáp ứng yêu cầu của hội nhập dịch vụ vận tải biển.

Abstract: This article introduces a general about container and methods of container shipping. On the basis of the International Convention for carriage by sea, the article clearly show the responsibilities of concerned parties: the shipper, the carrier, the consignee of the container shipping. Thereby, Vietnam's shipowner and cargoowner can refer it in shipping services.

Đặt vấn đề

Việt Nam đã gia nhập và chủ động hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế thế giới, trong đó có hội nhập về các dịch vụ vận tải biển, kể cả dịch vụ vận chuyển, xếp dỡ, bảo quản container. Vì vậy, không chỉ đòi hỏi các doanh nghiệp vận chuyển (các công ty vận tải biển) phải am hiểu kỹ luật pháp, các Công ước quốc tế mà Việt Nam tham gia về vận chuyển container mà các doanh nghiệp kinh doanh hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam (các chủ hàng) cũng phải nắm được việc phân chia trách nhiệm của các bên trong quá trình gửi hàng vận chuyển. Những cơ sở này làm căn cứ để chủ hàng thực hiện các công việc gửi hàng, tính toán các chi phí phải bỏ ra và khiếu nại các bên liên quan khi xảy ra tổn thất.

1. Những vấn đề chung về vận chuyển hàng hóa đường biển bằng container

Container là một cuộc cách mạng trong vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Nó có nhiều ưu điểm vượt trội so với các phương thức vận chuyển khác. Ngoài việc thuận tiện trong xếp dỡ, vận chuyển, tận dụng tối đa trọng tải và dung tích của phương tiện chuyên chở, container còn có tính năng bảo quản hàng hóa an toàn hơn hẳn so với các công cụ làm hàng khác. Tuy nhiên, nó đòi hỏi cơ sở vật chất chuyên dụng trong toàn bộ dây chuyền phục vụ. Cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ hệ thống vận tải container bao gồm:

1.1. Container:

Các loại và các kiểu khác nhau để phục vụ theo các nhu cầu chứa hàng của khách hàng và thuận tiện cho việc xếp dỡ và vận chuyển.

- Theo kích thước, gồm: Container 10', 20', 40', 45'
- Theo công dụng: Container hàng khô, container lạnh, container đặc biệt,

1.2. Phương tiện vận chuyển container

a. Phương tiện vận chuyển container bằng đường biển
Phương tiện vận chuyển container bằng đường biển chủ yếu là các loại tàu chở container. Chúng bao gồm các loại sau đây:

- Tàu bán container (Semi - container ship): Là những tàu được thiết kế để vừa chở container vừa chở các loại hàng khác (tàu Ro-Container, phà biển...).

- Tàu chuyên dụng container (Fully Cellular container ship): Loại tàu này được thiết kế để chuyên dụng chở container.

b. Phương tiện vận chuyển container bằng đường bộ:

Để vận chuyển container bằng đường bộ, có thể dùng các ô tô chuyên dùng, các đầu kéo (Tug Master) kết hợp với Sác-si (Chassis). Chassis là một bộ khung có cấu tạo đặc biệt để có thể xếp và vận chuyển an toàn container bằng đường bộ.

c. Phương tiện vận chuyển container bằng đường sắt: Gồm toa xe chuyên dùng hoặc toa mặt bằng có chốt hãm để vận chuyển container.

d. Phương tiện vận chuyển container bằng đường sông: Các sà lan.

1.3. Thiết bị xếp dỡ container

Căn cứ vào công dụng có thể chia thiết bị xếp dỡ container thành 4 nhóm sau đây:

a. Thiết bị xếp dỡ container từ tàu lên bờ và ngược lại, gồm:

- Cần cầu cố định trên tàu: Trên các tàu container cơ feeder thường lắp đặt cố định các cần cầu có sức nâng trên 40 tấn, tầm với khoảng 25m để chủ động xếp dỡ container cho tàu khi đến những cảng không có thiết bị chuyên dùng xếp dỡ container.

- Cần cầu trên bờ:

+ Cần cầu giàn (Container Gantry Crane): Đây là loại thiết bị dùng để làm hàng từ tàu lên bờ và ngược lại, còn gọi là cần cầu khung chuyên dụng xếp dỡ container, được lắp đặt cố định tại các cầu cảng container. Đây là loại hiện đại nhất, có năng suất xếp dỡ rất cao, đạt khoảng 40 Move/h, có sức nâng lên tới 80 tấn và có thể xếp container cao đến hàng thứ 16 trên tàu biển. Giá cầu loại mới khoảng 4-6 triệu USD.

+ Cần cầu quay (Mobile Crane): Là loại cần cầu di động dọc theo tuyến cầu tàu bằng bánh lốp (Rubber Tyred Crane) hoặc bằng đường ray (Rail Mounted Crane), loại này có sức nâng lên tới 80 tấn, tầm với 41m, năng suất xếp dỡ đạt từ 25 - 30 Moves/h.

b. Thiết bị xếp, dỡ phục vụ sắp xếp container tại kho bãi, gồm:

- Xe khung nâng hàng (Straddle carrier): Là loại dùng để xếp dỡ các container từ cầu tàu vào bãi và ngược lại. Loại này vừa có thể vận chuyển, vừa nâng cao hoặc hạ thấp container. Loại này còn được gọi là cần cầu chuột túi (Kangaroo Crane). Đây là loại có

tính cơ động cao, di chuyển được khắp mọi chỗ trong bãi, kích thước gọn, sức nâng đến 40 tấn.

- *Xe xếp tầng (Stacker)*: Được dùng để sắp xếp các container tại bãi chứa container của cảng và của chủ tàu. Loại này có thể xếp cao 6 tầng container rỗng.

- *Xe nâng chụp đỉnh container (Toploader)*: Loại này xếp dỡ container bằng thiết bị chuyên dùng có các chốt hãm trên 4 đỉnh góc của cont, tính cơ động cao và linh hoạt trong các tình huống xếp dỡ.

c. *Công cụ xếp dỡ container lên hoặc xuống các phương tiện vận tải trên bộ*:

Tùy thuộc vào vị trí xếp dỡ, đội công nhân của cảng hoặc bãi có thể sử dụng xe khung nâng hoặc xe xếp tầng hoặc xe nâng chụp container.

d. *Công cụ xếp dỡ phục vụ xếp hàng vào hoặc dỡ hàng ra khỏi container*:

Tại các CY và CFS thường sử dụng các xe nâng vận năng để xếp dỡ hàng vào hoặc ra khỏi các container, các thiết bị này có kích thước gọn, nhẹ, dùng để nâng, hạ và di chuyển hàng hoá trong khu vực CY hoặc trạm giao nhận hàng lẻ.

1.4. Các khu vực phục vụ hàng container:

a. *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.

b. *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".

c. *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.

d. *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.

e. *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.

f. *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 nối dài vừa coi như một địa điểm xuất nhập khẩu hàng hoá.

Hiện nay, việc khai thác tàu định tuyến chủ yếu là khai thác đội tàu vận chuyển hàng hoá bằng container, chủ hàng có thể thuê vận chuyển nguyên container (Full a container load - FCL) hoặc thuê vận chuyển hàng lẻ (Less Container Load - LCL) tùy theo nhu cầu của họ.

2. Các phương pháp gửi hàng hóa bằng container và phân định trách nhiệm các bên liên quan

Trong vận chuyển container, tùy theo lượng hàng vận chuyển trong container mà người gửi hàng có các phương pháp gửi hàng vận chuyển khác nhau. Trách nhiệm của người vận chuyển, người gửi hàng và người nhận hàng ở mỗi phương pháp sẽ khác nhau:

a. *Phương pháp gửi hàng theo hình thức FCL/FCL*

- Hàng nguyên container (Full a Container Load - FCL) là lô hàng của một người gửi hàng, có khối lượng tương đối lớn, đòi hỏi phải xếp nguyên trong một hoặc nhiều container. Theo hình thức gửi này, người chuyên chở nhận nguyên container từ người gửi hàng (Shipper) tại CY nơi đi và giao nguyên container cho người nhận (Consignee) tại CY nơi đến. (Địa điểm giao nhận container là CY).

- Trách nhiệm của các bên khi gửi hàng bằng container theo hình thức FCL/FCL như sau:

| Người gửi hàng | Người chuyên chở | Người nhận hàng |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Lập Booking gửi Carrier, mượn vỏ để đóng hàng. - Đóng hàng vào container, giao container có hàng cho người chuyên chở tại CY cảng xếp. - Chịu mọi chi phí liên quan các công việc trên. - Chịu chi phí phát sinh trong cảng (THC). - Trả tiền cước (nếu là cước trả trước), nhận vận đơn đường biển. * <i>Người gửi hàng có thể mượn vỏ cont đưa về kho riêng để đóng hàng, hoàn thành thủ tục hàng hoá, giao container cho người vận chuyển tại CY của cảng xếp.</i> | <ul style="list-style-type: none"> - Cấp container rỗng và chỉ vận chuyển cho người gửi hàng. - Nhận nguyên container đã đóng hàng và đã niêm phong cặp chì từ người gửi hàng tại CY của cảng xếp. - Bảo quản, vận chuyển đến cầu cảng, xếp lên tàu, cấp M.B/L dưới dạng FCL cho người gửi. - Chuyên chở cont tới cảng đích, dỡ cont ra khỏi tàu và đưa về CY cảng đích. - Cấp D.O cho người nhận hợp pháp. - Giao cont nguyên niêm phong kẹp chì cho người nhận tại CY của cảng đích. | <ul style="list-style-type: none"> - Lo liệu thủ tục nhập khẩu hàng hoá, nộp thuế nhập khẩu (nếu có). - Chịu chi phí phát sinh trong cảng (THC). - Trả cước vận chuyển (cước trả sau), lấy lệnh giao hàng từ người chuyên chở. - Nộp B/L, nhận cont nguyên niêm phong kẹp chì tại CY cảng đích. - Dỡ hàng ra khỏi cont và đưa về kho riêng. Hoặc có thể mượn cont để đưa hàng về kho sau đó phải hoàn trả vỏ cont cho hãng tàu trong thời gian quy định. |

* Ghi chú: cont = Container; CY= Container Yard; M.B/L= Master Bill of Lading; THC= Terminal Handling Charge; FCL =Full a Container Load

b. Phương pháp gửi hàng theo hình thức LCL/LCL

- Hàng lẻ (Less Container Load - LCL) là lô hàng của một người gửi hàng có khối lượng nhỏ, không đủ đóng trong một container. Theo hình thức gửi này thì người chuyên chở nhận hàng lẻ từ người gửi hàng và giao lẻ cho người nhận.

Địa điểm giao nhận hàng hoá là CFS (Container Freight Station); chi phí đóng hàng vào và dỡ ra khỏi container đều do người chuyên chở chịu. Tuy nhiên, trong thực tế hiện nay đã xuất hiện một dịch vụ kinh doanh vận tải hàng lẻ hay còn gọi là *dịch vụ gom hàng* (Consolidation) do các nhà giao nhận đảm nhận sau đó họ đi thuê người chuyên chở (Hãng tàu) vận chuyển ở dạng FCL.

- Trách nhiệm của các bên khi gửi hàng bằng container theo LCL/LCL như sau:

d. Phương pháp gửi hàng theo hình thức FCL/LCL (nhận nguyên, giao lẻ)

- Địa điểm giao nhận là CY và CFS.

- Trách nhiệm của các bên khi gửi hàng bằng container theo LCL/FCL: Kết hợp trách nhiệm của hai phương pháp gửi hàng a và b.

Phương pháp này ngược lại với phương pháp nhận lẻ giao nguyên, tức là người chuyên chở khi nhận thì nhận nguyên container từ một người gửi và cấp B/L ở dạng FCL (có thể cấp nhiều B/L lẻ theo yêu cầu của người gom hàng). Tại nơi đến người chuyên chở sẽ giao lẻ cho từng người nhận tại CFS.

Kết luận

Việc phân định rõ trách nhiệm thực hiện và chịu chi phí của các bước của quy trình liên quan đến gửi hàng vận chuyển bằng container đường biển sẽ giúp

| Người gửi hàng | Người chuyên chở | Người nhận hàng |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Lập Booking Note gửi cho người vận chuyển. - Vận chuyển hàng đến CFS, giao hàng và các giấy tờ về hàng cho người gom hàng hoặc người chuyên chở tại CFS của nơi đi của hàng. - Trả tiền cước, lấy vận đơn đường biển dạng LCL/LCL. | <ul style="list-style-type: none"> - Nhận hàng lẻ cùng các giấy tờ về hàng do người gửi giao cho mình tại CFS. - Tự phân loại và đóng hàng lẻ của chủ hàng vào container. - Làm thủ tục thông quan và niêm phong kẹp chì theo tập quán vận chuyển. - Cấp chứng từ vận tải (B/L) dưới dạng vận đơn hàng lẻ "LCL/LCL". - Xếp container đã đóng hàng lên tàu và đưa tới trạm CFS của cảng đích. - Dỡ hàng hoá ra khỏi Container và giao cho từng người nhận hợp pháp tại CFS bằng chi phí của mình. | <ul style="list-style-type: none"> - Làm thủ tục thông quan hàng hoá theo quy chế. - Trả tiền cước (nếu cước trả sau), lấy lệnh giao hàng từ người vận chuyển. - Nhận hàng từ người chuyên chở được giao tại kho CFS. - Đưa hàng về kho riêng của mình bằng chi phí của mình. * <i>Người nhận muốn sử dụng container để tiếp tục đưa hàng về kho riêng của mình thì phải làm thủ tục thuê container trên chặng đó, không được sử dụng miễn phí container như trường hợp nhận hàng theo hình thức FCL.</i> |

* Ghi chú: CFS = Container Freight Station ; LCL = Less than a container load.

c. Phương pháp gửi hàng theo hình thức LCL/FCL (Nhận lẻ/ giao nguyên)

- Địa điểm giao nhận là CFS và CY

- Trách nhiệm của các bên khi gửi hàng bằng container theo LCL/FCL như sau:

cho các bên hiểu rõ thứ tự và công việc tiến hành; các khoản chi phí và trách nhiệm của các bên liên quan trong vận chuyển hàng bằng container □

Tài liệu tham khảo

[1]. *Tài liệu giảng dạy Khai thác tàu*, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

[2]. *Các Công ước quốc tế về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển*.

| Người gửi hàng | Người chuyên chở | Người nhận hàng |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Lập Booking Note gửi cho người vận chuyển. - Vận chuyển hàng đến CFS, giao hàng và các giấy tờ về hàng cho người gom hàng hoặc người chuyên chở tại CFS của nơi đi của hàng. - Trả tiền cước, lấy vận đơn đường biển dạng LCL/FCL. | <ul style="list-style-type: none"> - Nhận hàng lẻ cùng các giấy tờ về hàng do người gửi giao cho mình tại CFS. - Tự phân loại và đóng hàng lẻ của các chủ hàng lẻ vào container. - Làm thủ tục thông quan và niêm phong kẹp chì theo tập quán vận chuyển. - Cấp chứng từ vận tải (B/L) dưới dạng vận đơn " LCL/FCL". - Xếp container đã đóng hàng lên tàu và đưa tới trạm CY của cảng đích. - Giao cont nguyên niêm phong kẹp chì cho người nhận tại CY của cảng đích. | <ul style="list-style-type: none"> - Làm thủ tục thông quan hàng hoá theo quy chế. - Trả tiền cước (nếu cước trả sau), lấy lệnh giao hàng từ người vận chuyển. - Nộp B/L, nhận cont nguyên niêm phong kẹp chì tại CY cảng đích. - Dỡ hàng ra khỏi cont và đưa về kho riêng. Hoặc có thể mượn cont để đưa hàng về kho sau đó phải hoàn trả vỏ cont cho hãng tàu trong thời gian quy định. |

Ngày nhận bài: 30/2/2014

Ngày chấp nhận đăng: 28/3/2014

Người phản biện: TS. Nguyễn Hữu Hùng