

TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA-VŨNG TÀU  
KHOA KINH TẾ BIỂN - LOGISTICS

---



**BARIA VUNGTAU**  
UNIVERSITY  
CAP SAINT JACQUES

**KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP**  
**TÊN ĐỀ TÀI:**  
**GIẢI PHÁP NÂNG CAO NGHIỆP VỤ**  
**ĐẠI LÝ - THỦ TỤC TÀU BIỂN**  
**TẠI TNHH DỊCH VỤ - VẬN TẢI BIỂN HẢI VÂN**

**Trình độ đào tạo: Cử nhân**

**Hệ đào tạo: Đại học**

**Ngành: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng**

**Khoá học: 2019 - 2022**

**Lớp: DH19LG1**

**MSSV: 19034539**

**Sinh viên thực hiện: Trương Minh Thịnh**

**Giảng viên hướng dẫn: Ths.Đỗ Thanh Phong**

*Bà Rịa - Vũng Tàu, Tháng 12 năm 2022*



# NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

**GVHD: Ths. Đỗ Thanh Phong.**

- *Về tinh thần, thái độ và tác phong:*

.....  
.....

- *Về kiến thức chuyên môn:*

.....  
.....

- *Về nhận thức thực tế:*

.....  
.....

- *Về khả năng ứng dụng lý thuyết vào thực tế:*

.....  
.....

- *Đánh giá khác:*

.....  
.....

- *Các hướng nghiên cứu của đề tài có thể tiếp tục phát triển cao hơn:*

.....  
.....

- *Kết quả: Đạt ở mức nào ( hoặc không đạt ):*

.....  
.....

Vũng Tàu, ngày ..... tháng ..... năm

**Giảng viên hướng dẫn**

# NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN

**GVHD:**

- *Về định hướng đề tài:*

.....  
.....

- *Về kết cấu:*

.....  
.....

- *Về nội dung:*

.....  
.....

- *Về hướng giải pháp:*

.....  
.....

- *Đánh giá khác:*

.....  
.....

- *Gợi ý khác:*

.....  
.....

- *Kết quả: Đạt ở mức nào ( hoặc không đạt ):*

.....  
.....

Vũng Tàu, ngày ..... tháng ..... năm

**Giảng viên phản biện**

## **Lời cam đoan**

Em xin cam đoan khóa luận tốt nghiệp với đề tài: “GIẢI PHÁP NÂNG CAO NGHIỆP VỤ ĐẠI LÝ -THỦ TỤC TÀU BIỂN TẠI TNHH DỊCH VỤ - VẬN TẢI BIỂN HẢI VÂN” là công trình nghiên cứu của riêng em, không sao chép bất kì ai dưới sự hướng dẫn của Ths. Đỗ Thanh Phong. Công trình có sự kế thừa một số kết quả nghiên cứu liên quan đã được công bố. Các số liệu, tài liệu trong khóa luận là trung thực, bảo đảm tính khách quan và có nguồn gốc, xuất xứ rõ ràng. Em xin chịu mọi trách nhiệm về sự cam đoan này!

Vũng Tàu, ngày ..... tháng ..... năm

**Người cam đoan**

# LỜI CẢM ƠN

Đầu tiên cho em xin trân trọng gửi lời cảm ơn chân thành và sự kính trọng tới – Các Thầy và Cô ngành Kinh tế biển - Logistisc trường Đại Học Bà Rịa - Vũng Tàu, và đặc biệt là giáo viên hướng dẫn đã tận tình hướng dẫn, chỉ bảo em trong suốt quá trình thực hiện luận văn này.

Đồng thời xin gửi lời cảm ơn sâu sắc tới Ban lãnh đạo và toàn thể các anh chị thuộc công ty **Công ty Cổ phần Dịch vụ - Vận tải biển Haivan (Haivanship - HVS)** đã tận tình giúp đỡ em trong quá trình thực tập tại công ty.

Do kiến thức còn hạn hẹp nên không tránh khỏi những thiếu sót trong cách hiểu, lỗi trình bày. Em rất mong nhận được sự đóng góp ý kiến của quý thầy cô và Ban lãnh đạo, các anh chị trong công ty để báo cáo tốt nghiệp đạt được kết quả tốt hơn.

Em xin chân thành cảm ơn!

Vũng Tàu , ngày 12 tháng 12 năm 2022

Vũng Tàu , ngày 12 tháng 12 năm 2022

**Sinh viên thực hiện**

## MỤC LỤC

LỜI CẢM ƠN.....	IV
MỤC LỤC .....	1
DANH MỤC HÌNH ẢNH, SƠ ĐỒ, BẢNG BIỂU .....	4
LỜI MỞ ĐẦU .....	5
1. Lý do chọn đề tài .....	5
2. Mục tiêu.....	5
3. Phạm vi và đối tượng.....	6
4. Phương pháp nghiên cứu.....	6
CHƯƠNG I: GIỚI THIỆU VỀ CÔNG TY HAIVANSHIP .....	7
1. Lịch sử hình thành .....	7
2. Thế mạnh và năng lực cạnh tranh.....	8
3. Dịch vụ của công ty:.....	8
CHƯƠNG II: CƠ SỞ LÝ LUẬN .....	10
A. MỘT SỐ KHÁI NIỆM .....	10
1. Giới thiệu khái quát về luật biển của Liên Hiệp Quốc (UNCLOS 1982) .....	10
2. Tàu biển và các yếu tố liên quan chính. ....	15
2.1 Tàu biển (Ships) .....	15
2.2 Thuyền viên .....	16
2.3 Kiểm tra chính quyền tại cảng ( PORT STATE CONTROL ) .....	16
2.4 Ô Nhiễm và các vấn đề môi trường:.....	16
2.5 Tổ chức Hàng hải Quốc tế (International Maritime Organization- IMO): .....	17
2.6 Đăng ký và đăng kiểm tàu biển. ....	18
2.6.1 Đăng ký tàu biển (Flag State Registration): .....	18
2.6.2 Các yếu tố ảnh hưởng đến việc lựa chọn treo cờ của chủ tàu: .....	19
2.6.3 Đổi cờ (Flagging out): .....	20
2.6.4 Đăng kiểm tàu biển (Classification Societies): .....	20
2.7 Một số công ước quốc tế chính về tàu biển và vận chuyển hàng hóa đường biển. .....	22
2.8 Phân loại tàu biển: .....	23
B. THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ .....	25

1. Sơ Lược Thương Mại Quốc Tế: .....	25
2. Khái Quát Khai Thác Tàu Biển: .....	26
3. Các khái niệm cần thiết về giấy tờ nghiệp vụ đại lý .....	27
a) Các Dạng Hợp Đồng Thuê Tàu Biển (Charter party) .....	27
b) Các điểm khác biệt trong các loại hợp đồng thuê tàu:.....	28
4. Vận đơn (Bill of Lading): .....	29
4.1 Khái niệm .....	29
4.2 Các chức năng chính của vận đơn: .....	29
4.3 Các loại hình thái chính của vận đơn: .....	30
4.4 Các mẫu vận đơn thông dụng trên thị trường hàng hải quốc tế: .....	30
5. Thông Báo Sẵn Sàng Làm Hàng NOR (Notice of Readiness).....	30
6. Lệnh Giao Hàng (Delivery Order): .....	30
<b>C ĐỊNH NGHĨA – QUY TRÌNH ĐẠI LÝ TÀU BIỂN.....</b>	<b>32</b>
1. Các hình thức đại lý tàu biển: .....	32
1.1 Đại lý tàu tại cảng (Port agent):.....	32
1.2 Đại lý tàu chạy chuyên tuyến (Liner agent): .....	32
1.3 Sơ đồ chức năng của đại lý tàu biển:.....	33
2. Khái quát quy trình làm đại lý tàu biển: .....	33
2.1 Các Công ước & Bộ luật liên quan đến Hàng hải quốc tế .....	33
2.2 Bộ luật Hàng Hải Việt Nam & Các nghị định của Chính phủ và Thông tư hướng dẫn liên quan đến lĩnh vực Hàng hải.....	34
2.3 Quy trình chung làm đại lý tàu biển: .....	34
2.4 Thuê tàu trần - Thuê tàu định hạn -Thuê tàu định hạn theo chuyến - Thuê tàu chuyến barebat charter -Tiem charter -Trip charter -Voyae charter. ....	35
2.5 Các bước chuẩn bị cơ bản của người đại lý để phục vụ tàu biển .....	36
3 Phân tích SWOT nghiệp vụ đại lý khai báo điện tử qua công thông tin điện tử quốc gia.....	40
<b>CHƯƠNG III: GIẢI PHÁP NÂNG CAO NGHIỆP VỤ ĐẠI LÝ -THỦ TỤC TÀU BIỂN TẠI TNHH DỊCH VỤ - VẬN TẢI BIỂN HẢI VÂN.....</b>	<b>41</b>
1. Khai báo thủ tục tàu thuyền qua công thông tin điện tử quốc gia. ....	41
1.1 Yêu cầu tàu cung cấp các thông tin để khai báo điện tử, bao gồm. ....	41
1.2. Tạo thông tin cơ bản của tàu: .....	41



1.3 Tạo file Template: .....	42
1.4 Tạo hồ sơ và gửi hồ sơ nhập cảnh, xuất cảnh trên cổng thông tin điện tử một cửa: .....	42
1.5. Nhận kết quả:.....	46
1.6. Giấy Phép Rời Cảng Điện Tử.....	46
2. Giải pháp nâng cao nghiệp vụ tàu hàng rời tại cảng Posco:.....	46

## DANH MỤC HÌNH ẢNH, SƠ ĐỒ, BẢNG BIỂU

Hình 1.1: quy trình đăng ký treo cờ tàu của Liberia .....	20
Hình 2.1: Bộ quy tắc thương mại quốc tế.....	26
Hình 2.2: Sơ đồ giản lược hoạt động khai thác một chuyến tàu đơn (single Voyage charter).....	27
Hình 3.1: Sơ đồ chức năng của đại lý.....	33
Hình 3.2: Các công ước quốc tế. ....	34
Hình 4.1: Tạo thông tin cơ bản.....	42
Hình 4.2: tạo hồ sơ. ....	43
Hình 4.3: Điền biểu mẫu. ....	44
Hình 4.4: Gửi biểu mẫu. ....	45
Hình 4.5: Gmail kế hoạch điều động.....	47
Hình 4.6: Phiếu yêu cầu cung cấp dịch vụ. ....	48
Hình 4.7: Gmail báo cáo.....	49

# LỜI MỞ ĐẦU

## 1. Lý do chọn đề tài

Hàng hải đã có từ lâu đời, từ khi con người biết tạo ra thuyền dù là sơ khai nhất (khoét thân cây để làm thuyền) để di chuyển từ nơi này sang nơi khác trên mặt nước như sông, hồ hay ven biển sau đó vươn tới biển xa.

Ví dụ: Việc tìm ra Châu Mỹ của Christopher Columbus bằng tàu buồm xuất phát từ Tây Ban Nha (bên bờ Đại Tây Dương), nhưng ngày nay dựa vào việc khảo cổ các di chỉ tại Châu Mỹ người ta phát hiện ra dấu vết thuyền cổ Viking, điều này cho thấy việc đi đến được Châu Mỹ có thể xảy ra rất lâu trước Columbus! Theo thời gian và sự tiến triển của thế giới thì nhu cầu mua bán, trao đổi sản vật khác lạ từ nơi này đến nơi khác với khối lượng lớn đã thúc đẩy việc phát triển của tàu thuyền cũng như các bến cảng có vị trí thuận tiện trên trục đường giao thương hàng hoá.

## 2. Mục tiêu

Ví dụ: Hội An (FaiFoo) từ thế kỷ 15-16 đã là cảng ghé tấp nập của tàu thuyền ngoại quốc đến xứ đàng trong của Việt Nam để giao lưu mua bán sản vật. Bắt đầu thời phục hưng của Châu Âu khi công nghệ đóng tàu phát triển cao thì các nước Châu Âu giong thuyền đi tìm kiếm và chiếm hữu thuộc địa nhằm vơ vét của cải từ các vùng đất kém phát triển hơn, theo thời gian từ thế kỷ 19 đến hiện tại bản đồ địa chính trị thế giới đã định hình và cơ bản ổn định cùng với việc hình thành các công ước luật pháp quốc tế được thừa nhận và có hiệu lực trên toàn thế giới, cũng như các quốc gia đã có đủ năng lực và phương tiện để thực hiện chủ quyền về lãnh thổ, lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của mình thì các con tàu biển khi qua lại các quốc gia, vùng lãnh thổ phải tuân thủ luật pháp quốc tế cũng như pháp luật của từng quốc gia mà con tàu đó ghé lại.

\* **Để tuân thủ và thông hiểu các thủ tục, luật lệ** cũng như các tập quán địa phương thì chủ tàu và người khai thác tàu, người thuê tàu (ship owner & ship operator & charterer) cần một đối tác địa phương là người thông hiểu các giấy tờ, tập quán quốc tế về hàng hải & tàu biển & vận tải biển cũng như chính tại địa phương của họ để uỷ thác cho họ thay mặt chủ tàu, hỗ trợ Thuyền trưởng thực hiện mọi thủ tục giấy tờ với tất cả các bên liên quan, đặc biệt các cơ quan chính quyền chức năng để con tàu được vào cảng và rời

cảng an toàn thông suốt trong thời gian ngắn nhất có thể. Đối tác này được gọi là đại lý tàu biển (ship agent).

Theo IMO FAL (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic) đại lý tàu biển là:

- Là đối tác đại diện cho chủ tàu và hoặc người thuê tàu (gọi là chủ) tại cảng. Nếu theo chỉ dẫn đại lý tàu có trách nhiệm với ông chủ cho việc thu xếp tất cả các vấn đề cảng, cầu bến, mọi công việc liên quan tại cảng và quản trị các dịch vụ, phục vụ các yêu cầu của Thuyền trưởng và thuyền viên, thu xếp tất cả các việc của con tàu với cảng và các cơ quan hữu quan (bao gồm cả việc chuẩn bị và đệ trình mọi giấy tờ thích hợp) cùng với việc giao hàng hay nhận hàng trên tư cách người đại diện của chủ tàu.

Nghề đại lý tàu biển (hàng hải) của Việt Nam chính thức bắt đầu khi một bộ phận của cảng Hải Phòng ở miền Bắc Việt Nam đã thu xếp và đón con tàu Tabon (quốc tịch Pháp) đến cảng Hải Phòng vào ngày 13/5/1955. Đến tháng 3/1957, Đại lý Hàng Hải Việt Nam (Vosa) được thành lập, đây chính là đơn vị đại lý tàu biển đầu tiên của Việt Nam, Vosa hoạt động xuyên suốt thời gian từ năm 1957 cho đến cuối thập niên 80 của thế kỷ 20 với tư cách đơn vị đại lý tàu biển nhà nước duy nhất tại Việt Nam cho các tàu trong và ngoài nước. Từ năm 1989 các đơn vị như Vietfracht; Saigonship được phép tự làm đại lý cho các tàu của chính họ sau đó là các tàu ngoại cho đến khi luật doanh nghiệp ra đời chính thức cho phép các doanh nghiệp được làm đại lý tàu biển, nghề này được phát triển ồ ạt từ đầu những năm 2000, theo số liệu thống kê không chính thức từ Bộ Kế hoạch và Đầu tư hiện tại thì cả nước có khoảng trên 1,200 doanh nghiệp có đăng ký chức năng đại lý tàu biển.

### **3. Phạm vi và đối tượng**

- Đối tượng: Quy trình làm đại lý tàu biển tại Hải Vân Ship
- Phạm vi nghiên cứu: +Các vấn đề lý thuyết, nghiệp vụ đại lý, quy trình làm hàng hóa, khai báo với các cơ quan chức năng
- + Quy trình xuất, nhập hàng sắt thép, tôn cuộn tại cảng Posco Việt Nam
- + Thời Gian: 01/07/2022 – hiện tại.

### **4. Phương pháp nghiên cứu**

- Phương pháp thu thập số liệu
- Phương pháp thực nghiệm
- Các phương pháp nghiên cứu thực tiễn

# CHƯƠNG I: GIỚI THIỆU VỀ CÔNG TY HAIVANSHIP

## 1. Lịch sử hình thành

HAIVANSHIP tiền thân là công ty TNHH Dịch vụ - Vận tải biển Hải Vân thành lập ngày 03 tháng 11 năm 2005, sau đó Công ty chuyển đổi sang loại hình Công ty Cổ Phần ngày 12 tháng 10 năm 2009 theo quyết định của Sở Kế hoạch và Đầu tư TP. Hồ Chí Minh, đổi tên thành Công ty Cổ phần Dịch vụ - Vận tải biển Hải Vân. Đây là cột mốc đánh dấu một bước chuyển mình mạnh mẽ, hiện tại bên cạnh các thị trường như Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu và Đồng Nai, cty đang mở rộng cung cấp dịch vụ ra các thị trường trên toàn quốc.



*26 Mỹ Phú 2C, Phú Mỹ Hưng, Phường Tân Phú, Quận 7, TP Hồ Chí Minh*



*Ông Phạm Hồng Phong (hình chụp vào năm 2005) - Chủ Tịch Hội Đồng Quản Trị*

- 
-

- 
- 1 số thông tin về công ty:

Thông tin công ty	
Tên công ty	CÔNG TY CỔ PHẦN DỊCH VỤ VẬN TẢI BIỂN HẢI VÂN
Brand name	HAIVANSHIP
Giấy phép kinh doanh	No. 0309497637 issued by Hochiminh Department of Planing & Investment from 12/10/2009
Người sáng lập	Mr. Pham Hong Phong – chủ tịch
Trụ sở công ty	số. 26 Mỹ Phú 2C, Phú Mỹ Hưng, phường Tân Phú, quận 7, TP Hồ Chí Minh Điện thoại: (+84) 28.5417.1603/ 04/ 05 - Fax: (+84)28.5417.1602 Website: <a href="http://haivanship.com">http://haivanship.com</a>
Văn phòng Phú Mỹ - Cái Mép	GOLF PHU MY HOTEL Số 01 đường Nguyễn Văn Linh, phường Phú Mỹ, Phu My town, Baria Vung Tau Điện thoại: +84.6254 3921198 - Fax: +84.6254 3921197 PIC: TM. Vuong (Mr) - Agency Dept. Mob: +84 978 670081- Email: ops-vt@haivanship.com.vn

## 2. Thế mạnh và năng lực cạnh tranh

- Thế mạnh của công ty là có thể cung cấp gói dịch vụ toàn diện cho các chủ tàu và chủ hàng bao gồm: thu xếp thủ tục nhập xuất cảnh cho tàu biển; bố trí tàu lai dắt cho tàu cập cảng an toàn; thu xếp việc bốc dỡ, kiểm đếm giao nhận hàng hóa tại cảng; dịch vụ cứu hộ hàng hải và ứng phó sự cố tràn dầu,...
- Nhằm đáp ứng các dịch vụ hàng hải cho khách hàng tại khu vực phía Nam, Công ty HAIVANSHIP luôn chú trọng phát triển nguồn nhân lực, đầu tư mới trang thiết bị và phương tiện hiện đại phù hợp với như cầu của khách hàng.
- Bên cạnh đội tàu lai dắt thuộc sở hữu của HAIVANSHIP, công ty đã hợp tác liên doanh với Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn (SAIGON NEWPORT), hãng tàu container Nhật Bản là Mitsui O.S.K Lines, LTD .(MOL) để góp phần nâng cao năng lực đội tàu lai chuyên cung cấp dịch vụ lai dắt, cứu hộ cho các tàu chở hàng container lớn tại khu vực Cái Mép – Thị Vải, Vũng Tàu.

## 3. Dịch vụ của công ty:

Bao gồm:

- Lai dắt tàu biển; (hình ảnh minh họa)
- Đại lí tàu biển;(hình ảnh minh họa)

- Ứng phó sự cố tràn dầu;(hình ảnh minh họa)
- Vận chuyển bằng sà lan;(hình ảnh minh họa)
- Cứu hộ hàng hải.(hình ảnh minh họa)

# CHƯƠNG II: CƠ SỞ LÝ LUẬN

## A. MỘT SỐ KHÁI NIỆM

### 1. Giới thiệu khái quát về luật biển của Liên Hiệp Quốc (UNCLOS 1982)

Bề mặt trái đất bao gồm hai phần chính là mặt đất và mặt nước trong đó diện tích mặt nước chiếm khoảng 71% diện tích bề mặt, còn lại là phần của các lục địa và quần đảo. Lãnh thổ các quốc gia trên trái đất có thể có phần tiếp giáp biển hoặc hoàn toàn nằm trong lục địa (trừ các quốc gia là đảo và quần đảo). Các quốc gia có chủ quyền của mình trên đất liền gồm có đồng bằng, cao nguyên, núi, sông, hồ, suối..., vùng trời phía trên mặt đất, lòng đất nằm phía dưới trong phạm vi các đường biên giới quốc gia được xác định qua thực tế quản lý hay điều ước quốc tế và một phần diện tích mặt biển tính từ phần đất liền tiếp giáp với biển hay đại dương.

Để xác định phần diện tích chủ quyền trên biển tính từ mép đất liền và các quyền về chủ quyền như quyền tài phán quốc gia trên khu vực biển tiếp giáp đó, hầu hết các quốc gia sử dụng “Công ước Liên Hiệp Quốc về Luật Biển 1982 (UNCLOS 1982)”. Công ước Liên Hiệp Quốc về Luật Biển được ký kết vào 10/12/1982 và có hiệu lực 16/11/1994, Công ước này thay thế cho 4 Công ước điều chỉnh về Biển năm 1958 bao gồm: Công ước về lãnh hải và vùng tiếp giáp, có hiệu lực 10/9/1964 (The Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone 1958) Công ước về thềm lục địa, có hiệu lực 10/6/1964 (The Convention on the Continental Shelf 1958) Công ước về hải phận quốc tế, có hiệu lực 30/9/1962 (The Convention on the High Seas 1958) Công ước quốc tế về nghề cá và bảo tồn tài nguyên sống ở hải phận quốc tế, có hiệu lực 20/3/1966 (The Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas 1958) Tính đến tháng 10/ 2014 có 167 quốc gia và Cộng đồng Châu Âu tham gia UNCLOS 1982, riêng Hoa Kỳ không tham gia vì nước này cho rằng Hiệp ước này không có lợi ích về kinh tế và an ninh cho họ. Các khái niệm cơ bản về nội thủy, lãnh hải; vùng tiếp giáp lãnh hải; vùng đặc quyền kinh tế; thềm lục địa, tóm tắt như sau:

\* **Nội thủy:**

\* **Phạm vi**

“Nội thủy” (còn gọi “vùng nước nội địa”) là vùng nước nằm phía bên trong đường cơ sở (baseline) để tính chiều rộng của lãnh hải (nổi bật là “đường cơ sở”) giáp với bờ biển. Đường cơ sở này do quốc gia ven biển quy định vạch ra.



### **\* Cơ chế pháp lý**

Vùng nước nội thủy về mặt pháp lý đã nhất thể hóa với lãnh thổ đất liền nên có chế độ pháp lý đất liền, nghĩa là đặt dưới chủ quyền toàn vẹn, đầy đủ và tuyệt đối của quốc gia ven biển. Tàu thuyền nước ngoài muốn vào ra nội thủy phải xin phép nước ven biển và phải tuân theo luật lệ của nước đó (Điều 25).

### **\* Lãnh hải (Territorial sea)**

#### **Phạm vi:**

Lãnh hải là lãnh thổ biển, nằm ở phía ngoài nội thủy. Ranh giới ngoài của lãnh hải được coi là đường biên giới quốc gia trên biển. Công ước quốc tế về Luật biển 1982 quy định chiều rộng lãnh hải của mỗi quốc gia ven biển là 12 hải lý tính từ đường cơ sở. Điều 3 Công ước nêu rõ: "Mỗi quốc gia có quyền định chiều rộng của lãnh hải đến một giới hạn không quá 12 hải lý từ đường cơ sở được xác định phù hợp với công ước này". Tuyên bố ngày 12-5-1977 của Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam cũng quy định: "Lãnh hải của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam rộng 12 hải lý, ở phía ngoài đường cơ sở" (điểm 1)

#### **Cơ chế pháp lý:**

Quốc gia ven biển cũng có chủ quyền hoàn toàn, đầy đủ trong vùng lãnh hải bao gồm mặt biển đến vùng trời trên lãnh hải, cũng như đến đáy và lòng đất của vùng này, song không tuyệt đối như nội thủy. Nghĩa là quyền của quốc gia ven biển được công nhận như ở lãnh thổ của mình (về lập pháp, hành pháp và tư pháp), trên các lĩnh vực phòng thủ quốc gia, cảnh sát, thuế quan, đánh cá, khai thác tài nguyên, đấu tranh chống ô nhiễm, nghiên cứu khoa học... Theo UNCLOS 1982 tàu thuyền của tất cả các quốc gia, có biển hay không có biển, đều được hưởng quyền đi qua không gây hại trong lãnh hải. Các tàu thuyền nước ngoài có "quyền đi qua không gây hại (innocent passage)", nếu các tàu thuyền này không tiến hành một trong bất kỳ hoạt động nào sau đây:

Đe dọa hoặc dùng vũ lực chống lại chủ quyền, độc lập, toàn vẹn lãnh thổ của quốc gia ven biển. Luyện tập, diễn tập với bất kỳ loại vũ khí nào. Phóng đi, tiếp nhận hay xếp lên tàu các phương tiện bay, phương tiện quân sự. Xếp dỡ hàng hóa, tiền bạc, đưa người lên xuống tàu trái quy định của nước ven biển. Thu thập tin tức tình báo gây thiệt hại cho nước ven biển. Tuyên truyền nhằm làm hại đến nước ven biển. Cố ý gây ô nhiễm nghiêm trọng. Đánh bắt hải sản. Nghiên cứu, đo đạc. Làm rối loạn hoạt động giao thông

liên lạc. Mọi hoạt động khác không trực tiếp liên quan đến việc đi qua. (trích Điều 19 Công ước về Luật biển 1982).

**\* Vùng tiếp giáp lãnh hải (Contiguous zone):**

**Phạm vi:**

Vùng tiếp giáp lãnh hải là vùng biển nằm ngoài lãnh hải và tiếp liền với lãnh hải. Điều 33 Công ước về Luật biển năm 1982 quy định: "Vùng tiếp giáp không thể mở rộng quá 24 hải lý kể từ đường cơ sở dùng để tính chiều rộng của lãnh hải". Tuyên bố của Chính phủ Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ngày 12/5/1977 cũng nêu rõ: "Vùng tiếp giáp lãnh hải của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là vùng biển tiếp liền phía ngoài của lãnh hải Việt Nam có chiều rộng là 12 hải lý hợp với lãnh hải Việt Nam thành một vùng biển rộng 24 hải lý kể từ đường cơ sở dùng để tính chiều rộng của lãnh hải Việt Nam" (điểm 2).

**Cơ chế pháp lý:**

Vì vùng này đã nằm ngoài vùng biển thuộc chủ quyền của quốc gia ven biển, nên quốc gia ven biển chỉ được thực hiện thẩm quyền hạn chế trong một số lĩnh vực nhất định đối với các tàu thuyền nước ngoài mà thôi. Công ước của Liên Hiệp Quốc về Luật biển năm 1982 (Điều 33) quy định trong vùng tiếp giáp, quốc gia ven biển có thể tiến hành các hoạt động kiểm soát cần thiết nhằm để ngăn ngừa những vi phạm đối với luật lệ về hải quan, thuế khóa, y tế hay nhập cư; đồng thời trừng phạt những vi phạm đã xảy ra trên lãnh thổ hoặc trong lãnh hải của mình. Riêng đối với các hiện vật có tính lịch sử và khảo cổ, Điều 303 Công ước về Luật biển 1982 quy định mọi sự trục vớt các hiện vật này từ đáy biển thuộc vùng tiếp giáp lãnh hải mà không được phép của quốc gia ven biển thì đều bị coi là vi phạm xảy ra trên lãnh thổ hoặc trong lãnh hải của quốc gia đó và quốc gia đó có quyền ngăn chặn trừng phạt.

**\* Vùng đặc quyền kinh tế (Exclusive economic zone):**

**Phạm vi:**

Vùng đặc quyền kinh tế là vùng biển nằm ở ngoài lãnh hải và tiếp liền với lãnh hải, có phạm vi rộng không vượt quá 200 hải lý tính từ đường cơ sở (Điều 57). Như vậy phạm vi lãnh hải rộng 12 hải lý bên trong vùng đặc quyền kinh tế nên chiều rộng riêng của vùng đặc quyền kinh tế là 188 hải lý. Vùng đặc quyền kinh tế bao gồm trọng nó cả vùng tiếp giáp lãnh hải. Vùng đặc quyền kinh tế là một vùng đặc thù trong đó quốc gia ven biển thực hiện thẩm quyền riêng biệt của mình nhằm mục đích kinh tế được Công ước về

Luật biển 1982 quy định.

### **Cơ chế pháp lý:**

Vùng đặc quyền kinh tế có chế độ pháp lý riêng do Công ước về Luật biển 1982 (Điều 55) quy định về các quyền thuộc chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia ven biển cũng như quyền tự do của các quốc gia khác. Cụ thể như sau: Đối với các quốc gia ven biển:

Quốc gia ven biển có các quyền thuộc chủ quyền về việc thăm dò, bảo tồn và quản lý các tài nguyên thiên nhiên, tài nguyên sinh vật hoặc không sinh vật của vùng nước đáy biển, của đáy biển và vùng đất dưới đáy biển cũng như những hoạt động khác nhằm thăm dò, khai thác vùng này vì mục đích kinh tế. Đối với các tài nguyên không sinh vật, quốc gia ven biển tự khai thác hoặc cho phép quốc gia khác khai thác cho mình và đặt dưới quyền kiểm soát của mình, Đối với các tài nguyên sinh vật, quốc gia ven biển tự định tổng khối lượng có thể đánh bắt, khả năng thực tế của mình và số dư có thể cho phép các quốc gia khác đánh bắt. Quốc gia ven biển có quyền tài phán về việc lắp đặt và sử dụng các đảo nhân tạo, các thiết bị và công trình nghiên cứu khoa học về biển, bảo vệ và giữ gìn môi trường biển quyền tài phán quốc gia là quyền của các cơ quan hành chính và tư pháp của quốc gia thực hiện và giải quyết các vụ việc theo thẩm quyền của họ).

Quốc gia ven biển có quyền thi hành mọi biện pháp cần thiết, kể cả việc khám xét, kiểm tra, bắt giữ và khởi tố tư pháp để bảo đảm việc tôn trọng các quy định luật pháp của mình. Các quốc gia ven biển có nghĩa vụ thi hành các biện pháp thích hợp để bảo tồn và quản lý nhằm làm cho việc duy trì các nguồn lợi sinh vật trong vùng đặc quyền kinh tế của mình khỏi bị khai thác quá mức.

### **Đối với các quốc gia khác:**

Được hưởng quyền tự do hàng hải, hàng không. Được tự do đặt dây cáp và ống dẫn ngầm. Khi đặt đường ống phải tôn trọng các luật và quy định mà quốc gia ven biển đã ban hành theo đúng các quy định của Công ước. Được tự do sử dụng biển vào các mục đích khác hợp pháp về mặt quốc tế.

### **\* Thêm lục địa (Continental shelf):**

### **Phạm vi:**

Thềm lục địa nói được hiểu là cái nền của lục địa. Nó bắt đầu từ bờ biển, kéo dài thoải thoải ra khơi và ngập dưới nước, đến một chỗ sâu hẫng xuống thì hết thềm. Thực tế ở nơi nào bờ biển bằng phẳng thì vùng đáy biển này trải ra rất xa. Ở nơi nào bờ biển khúc khuỷu, vùng này co hẹp lại gần bờ hơn (như ven biển miền Trung Việt Nam từ bờ ra ngoài khoảng 50 km (hơn 26 hải lý) thì thụt sâu xuống hơn 1.000 m). Các nhà địa chất học gọi vùng đáy biển thoải thoải đó là thềm lục địa. Vùng đó kéo dài đến đâu thì thềm lục địa của nước đó ra đến đó; không kể độ sâu là bao nhiêu. Vì thềm lục địa là sự mở rộng tự nhiên của lục địa đất liền ra biển, là sự kéo dài tự nhiên của lãnh thổ quốc gia ven biển, cho nên nó thuộc về quốc gia ven biển. Về mặt pháp lý quốc tế, Công ước về Luật biển năm 1982 định nghĩa: “Thềm lục địa của một quốc gia ven biển bao gồm đáy biển và lòng đất dưới đáy biển bên ngoài lãnh hải của quốc gia đó, trên toàn bộ phần kéo dài tự nhiên của lãnh thổ đất liền của quốc gia đó cho đến bờ ngoài của rìa lục địa, hoặc đến cách đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải 200 hải lý khi bờ ngoài của rìa lục địa của quốc gia đó ở khoảng cách gần hơn” (khoản 1 Điều 76). Thí dụ như ở miền Trung Việt Nam thềm lục địa có thể kéo dài rộng ra tới 200 hải lý. Về mặt pháp lý quốc gia, Tuyên bố ngày 12-5-1977 của Việt Nam nêu rõ: “Thềm lục địa của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam bao gồm đáy biển và lòng đất dưới đáy biển thuộc phần kéo dài tự nhiên của lục địa Việt Nam mở rộng ra ngoài lãnh hải Việt Nam cho đến bờ ngoài của rìa lục địa; nơi nào bờ ngoài của rìa lục địa cách đường cơ sở dùng để tính chiều rộng của lãnh hải Việt Nam không đến 200 hải lý thì thềm lục địa nơi ấy mở rộng ra 200 hải lý kể từ đường cơ sở đó” (Điểm 4) Như vậy, thường thì thềm lục địa là phần đáy biển và lòng đất đáy biển nằm bên dưới nội thủy, lãnh hải và vùng đặc quyền kinh tế của một quốc gia. Có khi thềm lục địa rộng ra đáy biển khơi (trường hợp thềm lục địa rộng hơn 200 hải lý).

### **Cơ chế pháp lý:**

Các quyền của các quốc gia ven biển đối với thềm lục địa Quốc gia ven biển thực hiện các quyền thuộc chủ quyền đối với thềm lục địa về mặt thăm dò và khai thác.

Các quyền nói ở khoản 1 có tính chất đặc quyền, nghĩa là các quốc gia ven biển không thăm dò thềm lục địa hay không khai thác thiên nhiên của thềm lục địa, thì không ai có quyền tiến hành các hoạt động như vậy, nếu không có sự thỏa thuận rõ ràng của quốc gia đó. Các quyền của quốc gia ven biển đối với thềm lục địa không phụ thuộc vào sự chiếm hữu thực sự hay danh nghĩa, cũng như vào bất cứ tuyên bố rõ ràng nào. Các tài

nguyên thiên nhiên ở phần này bao gồm các tài nguyên thiên nhiên khoáng sản và các tài nguyên thiên nhiên không sinh vật khác của đáy biển và lòng đất dưới đáy biển, cũng như các sinh vật thuộc loại định cư, nghĩa là những sinh vật nào, ở thời kỳ có thể đánh bắt được, hoặc nằm bất động ở đáy, hoặc lòng đất dưới đáy; hoặc là không có khả năng di chuyển nếu không có khả năng tiếp xúc với đáy hay lòng đất dưới đáy biển. (Trích Điều 77) Các quyền và các tự do của các quốc gia khác tại vùng nước và vùng trời ở phía trên của thềm lục địa. Các quyền của quốc gia ven biển đối với thềm lục địa không đụng chạm đến chế độ pháp lý của vùng nước ở phía trên hay của vùng trời trên vùng nước này. Việc quốc gia ven biển thực hiện các quyền của mình đối với thềm lục địa không gây thiệt hại đến hàng hải hay các quyền và các tự do khác của các nước khác đã được công ước thừa nhận, cũng không được cản trở việc thực hiện các quyền này một cách không thể biện bạch được. Tất cả các quốc gia có quyền đặt các dây cáp và ống dẫn ngầm ở thềm lục địa theo đúng điều này. Trong điều kiện thi hành các biện pháp hợp lý nhằm thăm dò thềm lục địa, khai thác tài nguyên thiên nhiên ở thềm lục địa và ngăn chặn, hạn chế và chế ngự ô nhiễm do ống dẫn gây ra, quốc gia ven biển không được cản trở việc lắp đặt hay bảo quản các ống dẫn và dây cáp đó. Tuyến ống dẫn đặt ở thềm lục địa cần được sự thỏa thuận của quốc gia ven biển. (Trích Điều 78-79)

## **2. Tầu biển và các yếu tố liên quan chính.**

### **2.1 Tầu biển (Ships)**

Được hướng dẫn thực hiện và tuân thủ các công ước quốc tế chính sau:

SOLAS - Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển (The International Convention for Safety of Life at Sea (London 1974; 1978 and 1998 Protocol; amendment to SOLAS including the International Ship and Port Facility Security Code London 2002 (ISPS code).

STCW-Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (London 1978 - STCW 1995 - Manila Amendment 2010).

LOAD LINES 1966– Công ước quốc tế về dấu chuyên chò (The International Convention on Load Lines 1966 - 1998 Protocol).

COLREGS - Công ước quốc tế về phòng chống va chạm trên biển (The International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972).

IMDG Code – Bộ quy tắc về hàng hóa nguy hiểm trong Hàng hải (International Maritime Dangerous Goods Code 1960 - IMDG code, 2016 Edition Amendment 38-16 - IMDG code, 2018 Edition including Amendment 39-18).

## **2.2 Thuyền viên**

Là những nhân sự được đào tạo để vận hành mọi công tác liên quan trên tàu biển. Thuyền viên được huấn luyện và đào tạo dựa theo một số công ước quốc tế sau ngoài các chương trình chuyên môn tại trường nghề hàng hải:

- STCW - Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (London 1978 - STCW 1995 - Manila Amendment 2010).
- MLC- Công ước quốc tế về lao động trong ngành hàng hải (The Maritime Labour Convention 2006).
- ILO - Tổ chức lao động quốc tế - Các quy định về lao động của thuyền viên làm việc trên biển.

## **2.3 Kiểm tra chính quyền tại cảng ( PORT STATE CONTROL )**

Được 14 quốc gia thuộc Châu Âu thành lập đầu tiên vào năm 1982 bằng “bản ghi nhớ nhận thức 66 quan trọng về kiểm tra chính quyền cảng Paris” ( Paris Memorandum of Understanding on Port State Control). PSC như là một biện pháp kiểm tra, đánh giá việc tuân thủ các quy tắc, quy phạm của tàu biển đang hoạt động của một số các quốc gia trong cùng một khu vực. Hiện nay có 9 khu vực kiểm tra chính quyền cảng trên toàn thế giới. Cơ quan phòng vệ bờ biển Mỹ (U.S Coast Guard) cũng kiểm tra tàu biển tương tự như các PSC vùng.

## **2.4 Ô Nhiễm và các vấn đề môi trường:**

Thuở sơ khai tàu được đóng bằng gỗ, chạy bằng sức chèo của con người, sau đó là nhờ sức gió căng buồm chạy tàu, nên vấn đề về ô nhiễm cũng không có nhiều. Ngày nay tàu đóng bằng sắt thép chạy bằng nguyên liệu hóa thạch hoặc năng lượng hạt nhân,

do vậy nếu sự cố xảy ra trên biển gây chìm hay thủng vỏ tàu có thể là tràn ra biển lượng dầu rất lớn, và vào đến bờ nếu tai nạn gần với bờ biển gây các thảm họa môi trường rất nghiêm trọng mà phải mất rất nhiều năm mới khắc phục được. Do vậy vấn đề phòng chống ô nhiễm trên biển được cộng đồng quốc tế đặt lên hàng đầu với rất nhiều biện pháp từ kỹ thuật đến bảo đảm tài chính để đền bù thiệt hại.

Một số các công ước quốc tế điều chỉnh về vấn đề phòng chống ô nhiễm trên biển:

- MARPOL - Công ước quốc tế về phòng chống ô nhiễm từ tàu biển (The International Convention for the Prevention of Pollution on Ships 1973 (1978 Protocol))

Các phụ lục của MARPOL như sau:

+ Phụ lục 1: Phòng chống ô nhiễm bởi dầu & nước lẫn dầu

+ Phụ lục 2: Kiểm soát ô nhiễm các chất độc hại lỏng chở xô

+ Phụ lục 3: Phòng chống ô nhiễm các chất nguy hại chở trong kiện bằng đường biển

+ Phụ lục 4: Phòng chống ô nhiễm về nước thải từ tàu biển

+ Phụ lục 5: Phòng chống ô nhiễm rác thải từ tàu biển

+ Phụ lục 6: Phòng chống ô nhiễm khí thải từ tàu biển (có hiệu lực từ 1/7/2010)

Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự (Brussel 1969) (The International Convention on Civil Liability - Brussel 1969)

- Công ước quốc tế về thiết lập một quỹ quốc tế cho việc đóng góp về các thiệt hại gây ra bởi ô nhiễm dầu (The International Convention on the establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage - Brussel 1971)

## **2.5 Tổ chức Hàng hải Quốc tế (International Maritime Organization- IMO):**

Lịch sử hình thành và hiện tại:

Được tổ chức bởi hội nghị Liên Hiệp Quốc (United Nations Conference) vào ngày 17/3/1948 bàn về Hàng hải với mục tiêu thiết lập Tổ chức Hàng hải Quốc tế (International Maritime Organization- IMO): Lịch sử hình thành và hiện tại:

Được tổ chức bởi hội nghị Liên Hiệp Quốc (United Nations Conference) vào ngày 17/3/1948 bàn về Hàng hải với mục tiêu thiết lập một tổ chức tư vấn hàng hải liên chính phủ IMCO (Inter Governmental Maritime Consultative Organization).

Tổ chức IMCO được đổi tên thành IMO (International Maritime Organization) vào ngày 22/5/1982 với mục đích “khuyến khích và đơn giản hóa các tiêu chuẩn thực tiễn cao nhất về các vấn đề an toàn hàng hải, hiệu suất trong chạy tàu và phòng chống, kiểm soát ô nhiễm hàng hải từ việc vận hành tàu biển”

Đại hội đồng IMO họp mỗi hai năm một lần, ngoài ra tổ chức IMO còn có các ủy ban và các tiểu ban chuyên đề. Các vấn đề sẽ được các ủy ban hoặc tiểu ban chuẩn bị về các giải pháp kỹ thuật và các khuyến cáo kèm theo được đệ trình lên Đại hội đồng xem xét thông qua. Từ năm 1958 IMO đến thời điểm này đã thông qua hơn 40 Công ước, Nghị định thư và rất nhiều văn kiện về các vấn đề an toàn hàng hải, bảo vệ môi trường và nhiều vấn đề khác của ngành hàng hải. là một thành viên)

Hiện tại tổ chức IMO gồm có 174 thành viên là các quốc gia (Việt Nam thành viên liên kết, sứ mệnh hiện tại của IMO trong giai đoạn 2018-2023:

“Sứ mệnh của Tổ chức Hàng hải Quốc tế như là một cơ quan đặc biệt của Liên Hiệp Quốc để xúc tiến, an ninh, các vấn đề môi trường một các một tổ chức tư vấn hàng hải liên chính phủ IMCO (Inter Governmental Maritime Consultative Organization).

Tổ chức IMCO đã được đổi tên thành IMO (International Maritime Organization) vào ngày 22/5/1982 với mục đích “khuyến khích và đơn giản hóa các tiêu chuẩn thực tiễn cao nhất về các vấn đề an toàn hàng hải, hiệu suất trong chạy tàu và phòng chống, kiểm soát ô nhiễm hàng hải từ việc vận hành tàu biển”.

## **2.6 Đăng ký và đăng kiểm tàu biển.**

### **2.6.1 Đăng ký tàu biển (Flag State Registration):**

Mỗi một con tàu biển khi được đóng ra để chuyên chở hàng hóa lưu thông trên các tuyến hàng hải quốc tế đều phải tiến hành đăng ký lấy quốc tịch cho con tàu, ở đây hiểu là con tàu đó sẽ được chủ tàu lựa chọn treo cờ của nước nào mà họ thấy phù hợp nhất chứ không phải nhất thiết là phải theo quốc tịch của chủ tàu.

Điều cốt yếu đối với luật về treo cờ tàu (đăng ký tàu) mà mỗi quốc gia theo luật quốc tế có thể xác lập cho họ những điều kiện mà theo đó chấp thuận quốc tịch cho một tàu buôn (merchant ship), bằng cách đó nhận trách nhiệm với con tàu và đạt được quyền hành pháp với con tàu.

Một quốc gia muốn đăng ký một con tàu dưới cờ của họ thì phải nhận lãnh bốn phần đảm bảo cho con tàu là mọi vấn đề đã được thực thi pháp lý hiệu quả và có kiểm soát, quốc gia đó phải đưa ra được bày điểm sau:

- + Chính sách tài chính
- + Chính sách luật pháp (giới hạn trách nhiệm, luật thể chấp, luật tranh chấp (litigation law))



- + Các yếu tố về quyền chủ sở hữu
- + Các thỏa thuận song phương hay đa phương đưa ra các đặc quyền cho con tàu (ví dụ: thuế, quyền vào quốc gia nào đó...)
- + Các yêu cầu về thuyền viên quốc tịch, các chứng từ bằng cấp, lương bổng)
- + Các quốc gia phải đảm bảo các tàu mang cờ của họ phải được áp dụng quyền thực thi pháp lý đặc thù của họ trên biển cả (high sea)
- + Các tàu biển áp dụng quyền thực thi pháp lý theo luật của quốc gia treo cờ và Thuyền trưởng của con tàu, các sỹ quan, thuyền viên phải tuân theo sự quản lý kỹ thuật cũng như các vấn đề xã hội liên quan đến con tàu.

Các quốc gia này còn phải có các Luật điều chỉnh các lĩnh vực sau:

- + Tiêu chuẩn về đóng mới, thiết bị và kiểm tra tàu biển
- + Các vấn đề về thuyền viên, điều kiện lao động và huấn luyện
- + An toàn hàng hải
- + Kiểm soát và giảm thiểu vấn đề ô nhiễm môi trường
- + Điều tra bắt th ường các vấn đề liên quan đến tàu biển

Tổ chức IMO (nghị quyết A.600(15)) sẽ cấp con mỗi con tàu biển vừa đóng mới một số đăng ký tàu cho suốt vòng đời của nó.

### **2.6.2 Các yếu tố ảnh hưởng đến việc lựa chọn treo cờ của chủ tàu:**

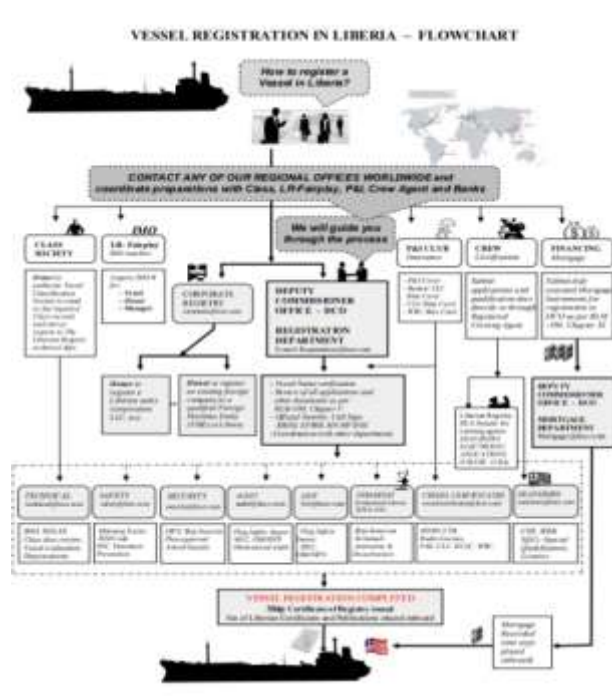
Các chủ tàu lựa chọn n ước treo cờ bởi việc đánh giá năng lực kinh tế, chính trị của các quốc gia. Các yếu tố đó bao gồm khung pháp lý của việc đăng ký tàu, luật pháp của quốc gia đó mà con tàu phải tuân theo cũng như các yếu tố tài chính như việc tiếp cận thị trường vốn, hỗ trợ tài chính, chi phí hoạt động, thuế khoán, cũng như danh tiếng quốc gia. Việc lựa chọn quốc gia treo cờ có ảnh hưởng rất lớn đến chi phí hoạt động của con tàu, cũng như các ảnh hưởng về lương bổng thuyền viên, phí bảo trì, các mức độ thuế. Trong điều kiện thực tế của ngành hàng hải hơn một thập kỷ qua thì đang có việc gia tăng cạnh tranh tìm quốc gia treo cờ để giảm thiểu chi phí nhằm duy trì tồn tại. Để chọn quốc gia treo cờ tàu, các chủ tàu thường cân nhắc đến các yếu tố sau:

- + Chi phí – Phí đăng ký và thuế trên trọng tải hàng năm.
- + Khả năng đ ược chào đón ở các quốc gia khác khi treo cờ của quốc gia đó.
- + Các yếu tố thương mại hay chính trị sẽ có thể là lợi thế trong vận chuyển tại khu vực cụ thể nào đó.

### 2.6.3 Đồi cờ (Flagging out):

Các chủ tàu chạy thương mại quốc tế có thể tận dụng lợi ích từ việc di chuyển của dòng vốn và tiềm năng để quyết định đồi cờ tàu. Lý do chính của việc đồi cờ hầu như là các chủ tàu muốn tối thiểu hóa chi phí bằng việc đặt tàu của họ đến khu vực có chi phí thấp hơn cũng như định lượng lại sự khác nhau giữa các chế độ lương bổng của thuyền viên giữa các khu vực, ví dụ chuyển từ khối EU sang một khu vực khác có chi phí thấp hơn. Đáp ứng tài chính và môi trường kinh tế cũng là một thành tố chính trong việc thay đồi cờ tàu, tìm khu vực thuê thấp hơn, có cơ hội thuê- mua tại ngân hàng dễ dàng, cũng như tránh việc bị kiểm soát bởi các tiêu chuẩn khắt khe hơn từ PSC cũng như các yếu tố ngoại lai khác để cho chủ tàu quyết định đồi cờ tàu.

Việc đăng ký tàu biển tại Việt Nam được thực hiện bởi Cục Hàng Hải Việt Nam theo phân cấp bởi Nhà nước. Trình tự và thủ tục tham khảo tại website Cục Hàng Hải VN: [www.vinamarine.gov.vn](http://www.vinamarine.gov.vn), các chủ tàu có thể liên hệ tại trụ sở Cục HHVN tại TP.Hà Nội hoặc các Chi cục Hàng hải tại TP.Hải Phòng và TP.HCM.



Hình 2.1: quy trình đăng ký treo cờ tàu của Liberia

### 2.6.4 Đăng kiểm tàu biển (Classification Societies):

## **Giới thiệu:**

### **Tàu biển cần được đăng kiểm bởi một tổ chức đăng kiểm nào đó!**

Mục tiêu chính của một tổ chức đăng kiểm là thúc đẩy an toàn sinh mạng và tài sản trên biển được đảm bảo bằng các tiêu chuẩn kỹ thuật cao về thiết kế, sản xuất, xây dựng và bảo dưỡng tàu biển. Các tổ chức đăng kiểm tiêu biểu trên thế giới:

- + Lloyd's Register ( England)
- + Det Norske Veritas (Norway)
- + Bureau Veritas ( France)
- + Germanischer Lloyd (Germany)
- + American Bureau of Shipping ABS (U.S.A)
- + Nippon Kaiji Kyokai NKK ( Japan)
- + RINA (Italy)
- + Russian Maritime Register of Shipping RS ( Russia)
- + Korean Register KR (South Korea) China Classification Society CCS ( China) Tại Việt Nam cơ quan Đăng kiểm tàu biển theo phân cấp là Cục Đăng Kiểm Việt Nam (VIRES); Website: [www.vr.org.vn](http://www.vr.org.vn). Bộ GTVT ban hành Thông tư số 40/2016/TT-BGTVT ngày 07/12/2016: Quy định về đăng kiểm tàu biển Việt Nam.

Một con tàu để có được phân cấp đăng kiểm phải tuân thủ:

- + Toàn bộ đồ án thiết kế của con tàu được kiểm tra và chấp thuận bởi một tổ chức đăng kiểm
- + Việc đóng mới con tàu sẽ được đăng kiểm viên của tổ chức đăng kiểm theo dõi sát sao để đảm bảo mọi tiêu chuẩn chất lượng, kỹ thuật của tổ chức đăng kiểm được tuân thủ đầy đủ.
- + Đăng kiểm viên cũng phải đảm bảo tất cả các vật liệu được sử dụng đúng chất lượng của cơ quan đăng kiểm. Toàn bộ việc chạy thử tàu trên biển đều phải có mặt của đăng kiểm viên. Khi mọi việc đều thỏa mãn các điều kiện của tổ chức đăng kiểm con tàu mới được cấp chứng nhận phân cấp của tổ chức đăng kiểm. Để duy trì cấp đăng kiểm, con tàu phải tuân thủ chương trình kiểm tra định kỳ, các kiểm tra này của cơ quan đăng kiểm nhằm mục đích đảm bảo mọi thứ trên con tàu được duy trì theo đúng các tiêu chuẩn phân cấp của nó.

Chứng chỉ Đăng ký tàu biển và Chứng chỉ phân cấp đăng kiểm tàu biển:

+Chứng chỉ đăng ký tàu biển (Registry Certificate):Được cấp bởi quốc gia mà chủ tàu lựa chọn treo cờ, nó là giấy tờ chứng nhận quốc tịch của con tàu.+ Chứng chỉ phân cấp đăng kiểm tàu biển (Certificate of Class): Được cấp bởi tổ chức đăng kiểm và khẳng định con tàu đ ược phân cấp đăng kiểm bởi chính tổ chức đó.



chứng chỉ đăng kí tàu biển.

## 2.7 Một số công ước quốc tế chính về tàu biển và vận chuyển hàng hóa đường biển.

- SOLAS: (Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển)
- ISPS CODE: (Bộ luật quốc tế về an ninh tàu biển và bến cảng)
- \* STCW: (Công ước quốc tế về Tiêu chuẩn huấn luyện, Cấp chứng chỉ và Trục ca cho Thuyền viên)
- ILO & MLC: (Tổ chức Lao động Quốc tế & Công ước Lao động Hàng hải)
- ISM Code: (Bộ Luật quản lý an toàn Quốc tế) (International Safety Management Code)
- IMDG CODE: (Bộ Luật Quốc tế về Vận chuyển Hàng hóa Nguy hiểm bằng Đường biển)
- KIỂM TRA CHÍNH QUYỀN CẢNG & BẢN GHI NHỚ NHÂN THỨC QUAN TRỌNG PSC & MoU (Port State Control & Memorandum of Understanding)

- CÔNG ƯỚC VỀ SỰ THUẬN LỢI TRONG GIAO THÔNG HÀNG HẢI QUỐC TẾ (CONVENTION ON FACITILATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC)

## 2.8 Phân loại tàu biển:

### Theo công năng sử dụng:

- + Tàu chở hành khách (Passenger Ship); Phà (Ferriers)
- + Tàu chở hàng khô (Dry cargo)
  - Tàu chở hàng khô tổng hợp
  - Tàu container (Feeder  $\leq$  2800 TEU; Panamax 2800 – 5100 TEU; Post Panamax 55000 – 10000; New Panamax 12000 – 14500 TEU; ULCV  $\geq$  14500 TEU)
  - Tàu đông lạnh
  - Tàu Ro – Ro
- + Tàu chở hàng khô xá (Dry bulk cargo)
  - Tàu chở quặng; than đá
  - Tàu chở nông sản rời
  - Tàu chở xi măng (cenment) chuyên dụng.
  - Tàu chở gỗ dăm (Wood chip) chuyên dụng.
  - Tàu chở bột giấy (Wood pulp)
- + Tàu chở hàng lỏng (Wet cargo)
  - Tàu chở dầu sản phẩm (Petroleum Product)
  - Tàu chở hoá chất (Chemicals)
  - Tàu LPG – LNG (Liquefied Petroleum Gas & Liquefied Natural Gas)
  - Tàu chở dầu thô (Crudeoil Carriers)
  - Tàu chở nhựa đường (Bitumen Carrier)
- + Các loại tàu chuyên dụng (special purposes vessel):
  - Tàu thả cáp - ống
  - Tàu nghiên cứu biển
  - Tàu cầu nổi
  - Tàu nạo vét
  - Tàu công trình bảo đảm hàng hải như thả phao, tín hiệu luồng
- + Tàu dịch vụ tại cảng (Port Services Boat)
  - Tàu hoa tiêu

- Tàu lai dắt tại cảng
- Tàu chữa cháy
- Tàu tuần tra
- + Tàu phục vụ công tác khai thác dầu khí ngoài khơi (Off – shore Vessels)
- FPSO (Flooding Production Storage and Off – loading)
- Tàu phục vụ dàn khoan
- Tàu nghiên cứu địa chấn
- Tàu khoan thăm dò dầu khí
- + Tàu đánh cá các loại (Fishing)
- + Du thuyền (Yatch)
- + Tàu chiến Destroyer vessel)

**Theo kích thước:**

**a. Tàu chở hàng khô theo trọng tải (DWT)**

- Loại ven bờ (coastal)  $\leq$  20,000 MT
  - Small handy size 20,000 MT – 28,000 MT
  - Handy size 28,000 MT – 40,000 MT
  - Max handy size 40,000 MT – 50,000 MT
  - Panamax 50,000 MT – 80,000 MT
- (LOA: 294 M/Beam: 32.2 M/Draft: 12.4 M)
- New Panamax up to 120,000 MT
- (LOA: 366 M/Beam: 45 M/Draft: 15.2 M)
- Cape size  $\geq$  180,000 MT

**b. Tàu chở hàng lỏng (Wet cargo)**

- Coastal  $\leq$  32,000 MT
  - MR (Medium Range) 32,000 MT – 52,000 MT
  - Aframax: 75,000 MT – 115,000 MT
  - Suez max about 160,000 MT
- (LOA unlimited/Beam: 50 M/Draft: 20.1 M)
- VLCC (Very large crude oil carrier): 150,000 MT – 320,000 MT
  - ULCC (Ultra large crude oil carrier): 320,000 MT – 550,000 MT

## **B. THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ**

### **1. Sơ Lược Thương Mại Quốc Tế:**

Thương mại quốc tế là việc trao đổi hàng hóa, dịch vụ (hàng hóa hữu hình và hàng hóa vô hình) giữa các quốc gia, tuân theo nguyên tắc trao đổi ngang giá nhằm đem lại lợi ích cho các bên. Mặc dù thương mại quốc tế đã xuất hiện từ lâu trong lịch sử loài người nhưng tầm quan trọng về kinh tế, xã hội, chính trị của nó mới được lưu ý chi tiết trong vài thế kỷ gần đây. Thương mại quốc tế đặc biệt phát triển cùng với sự cách mạng công nghiệp hóa, phát triển các hình thức giao thông vận tải kết nối dễ dàng các quốc gia với nhau và ngày nay là "toàn cầu hóa".

Hiện nay thương mại quốc tế thường được điều chỉnh bởi các quy tắc có tính toàn cầu thông qua các hiệp định của Tổ chức Thương mại quốc tế (WTO) hoặc các thảo thuận thương mại khu vực như AFTA, MERCOSUR; NAFTA, EU hay Liên Minh Á-Âu,.. (gần đây nhất là CPTPP đang được các quốc gia tham gia đệ trình lên quốc hội các nước đó phê chuẩn). Ngày nay thương mại quốc tế được chuẩn hóa các mẫu hợp đồng mua bán hàng hóa (Sale & Purchase Contract) theo INCOTERM (phiên bản mới nhất 2020) và UCP 600 làm cho việc ký kết, thanh toán, giao hàng, vận tải hàng hóa và nhận hàng được thuận lợi và giảm thiểu rủi ro nhất.

INCOTERM (international Commercial Terms) là một bộ quy tắc nhằm hệ thống hóa các tập quán thương mại quốc tế được áp dụng phổ biến bởi các doanh nhân trên khắp thế giới, là một ngôn ngữ quốc tế trong giao nhận và vận tải hàng hóa ngoại thương.... và chỉ ra các nghĩa vụ của người bán; người mua trong hợp đồng mua & bán khi đã chọn điều kiện thương mại theo Incoterm về giao hàng, thuê vận chuyển, thủ tục, thuế thông quan xuất khẩu & nhập khẩu, bảo hiểm .... Incoterm 2000 có 13 điều kiện thương mại chia là 4 nhóm:

+ Nhóm E, một ĐK: EXW (Ex Work)

+ Nhóm F, ba ĐK: FCA; FAS; FOB

+ Nhóm C, bốn ĐK: CFR, CIF; CPT; CIP

+ Nhóm D, năm ĐK: DAF; DES; DEQ; DDU; DDP

Incoterm 2010 sửa đổi thành 11 ĐK gần 2 nhóm:

+ Nhóm I: Có 7 điều kiện thương mại áp dụng với mọi loại phương tiện vận tải:

EXW; FCA; CPT; CIP; DAT; DAP; DDP

+ Nhóm II: Nhóm này chỉ áp dụng cho vận tải đường biển và đường thủy nội địa

(sông & biển) có 4 điều kiện: FAS (Free Alongside Ship): giao hàng dọc mạn tàu (tại

cảng bốc hàng quy định) FOB (Free on Board): giao hàng lên tàu (tại cảng bốc hàng quy

định) CFR (Cost and freight): tiền hàng và cước phí (cảng đến quy định) CIF (Cost,

Insurance and freight): tiền hàng, bảo hiểm và cước phí (cảng đến quy định) Incoterm

2020 thay đổi điều khoản DAT (Delivery at Terminal) thành DPU (Delivery at Place

Unloaded UCP (The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits) là bộ các

quy định về việc ban hành và sử dụng thư tín dụng (L/C "letter of Credit"), UPC được

các ngân hàng và các bên tham gia

thương mại áp dụng ở trên 175 quốc

gia. Phiên bản mới nhất UCP 600.

Hình 3.1: Bộ quy  
tắc thương mại  
quốc tế

## 2. Khái Quát Khai Thác Tàu Biển:

Như đã đề cập ở phần Thương mại

quốc tế, một khi hai chủ thể bán và

mua hàng ngoại thương có HĐ mua

& bán thì tùy hình thức giao hàng

nào theo Incoterm, một trong hai

bên sẽ có trách nhiệm thuê phương

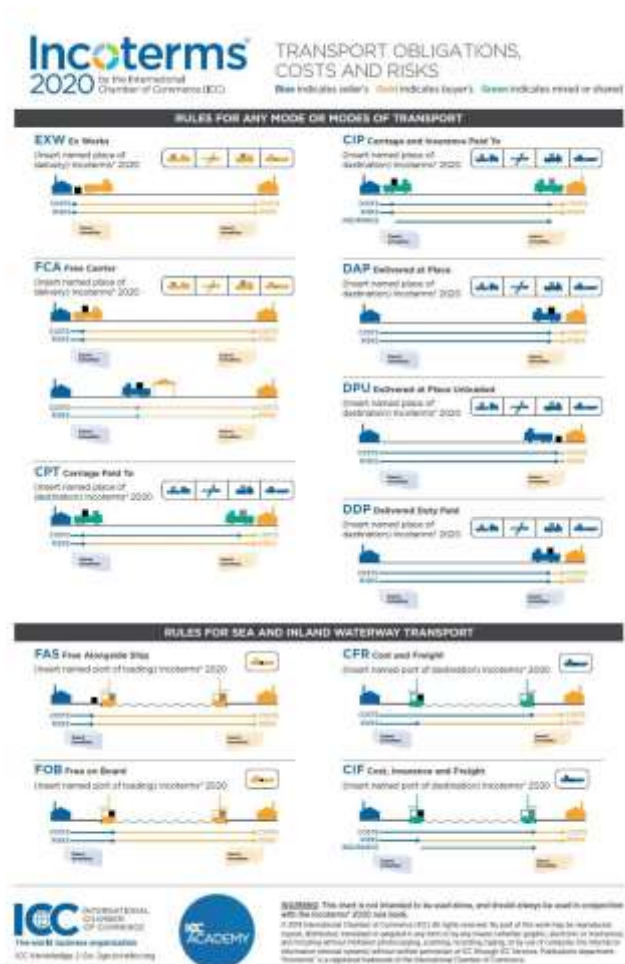
tiện chuyên chở, ở đây chúng ta chỉ xét các HĐ có điều kiện thuê tàu biển là phương

tiện vận tải. Thời đại hiện nay các công ty tàu biển chạy tàu tuyến quốc tế phải tổ chức

vận hành theo các quy định, quy phạm quốc tế và các quy tắc của quốc gia. Thông

thường các công ty tàu biển chạy quốc tế thương có các đơn vị sau:

+ Phòng khai thác tàu (Commercial management) chịu trách nhiệm cho thuê tàu, hợp





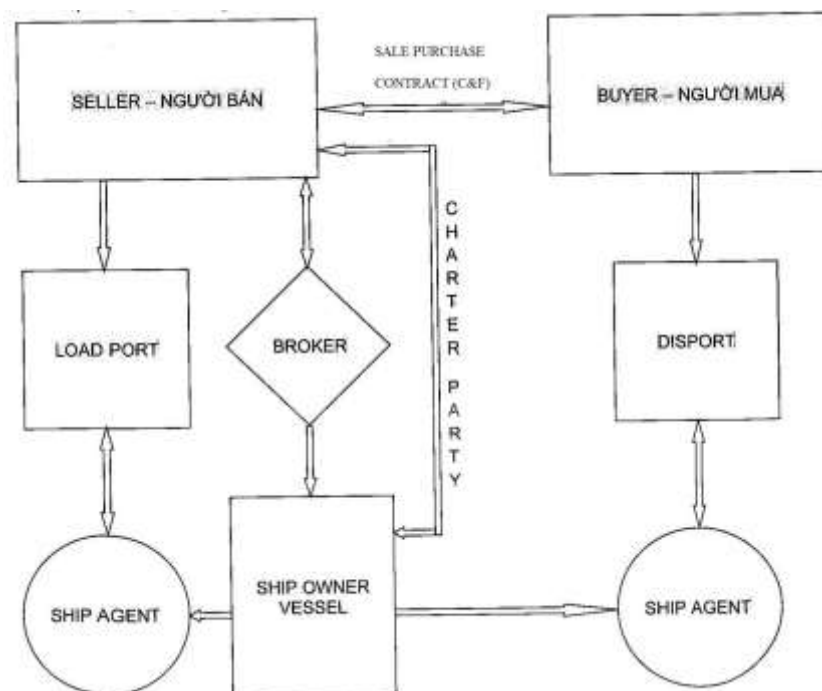
đồng thuê tàu, quản lý vận hành về thương mại của tàu như làm việc với các chủ hàng, công ty môi giới, các đại lý tàu biển, các đơn vị cung ứng thực phẩm, nước ngọt; giám định hàng hải,.....

+ Phòng quản lý kỹ thuật tàu (Technical management)

+ Phòng thuyền viên (Crew management)

+ DP (Designated person) theo I.S.M code (International Safety Management Code): là người chịu trách nhiệm trên bờ của công ty tàu biển kết nối với các tàu đang hoạt động của công ty có trách nhiệm và uy quyền để kiểm tra, theo dõi về mọi vấn đề hoạt động và an toàn của tàu biển, ngăn ngừa ô nhiễm môi trường, sự cố kỹ thuật, đảm bảo các nguồn lực trên bờ hỗ trợ tàu khi có yêu cầu.

Hình 2.2: Sơ đồ giản lược hoạt động khai thác một chuyến tàu đơn (single Voyage charter)



### 3. Các khái niệm cần thiết về giấy tờ nghiệp vụ đại lý

#### a) Các Dạng Hợp Đồng Thuê Tàu Biển (Charter party)

Có ba dạng hợp đồng thuê tàu chính là thuê tàu trần (Bareboat Charter), thuê tàu định hạn (Time Charter), thuê tàu chuyến (Voyage Charter).

+ Hợp đồng thuê tàu trần: với dạng HĐ này chủ tàu cho thuê toàn bộ con tàu,

không bố trí thuyền viên, người thuê tàu có trách nhiệm bố trí thuyền viên và điều kiện hoạt động của con tàu như là tàu của chính họ. Thông thường tiền thuê tính bằng tấn

trọng tải theo dấu chuyên chở mùa hè theo tháng lịch. Trong thời gian hiệu lực của HĐ chủ tàu không có quyền điều khiển con tàu, mọi chi phí hoạt động của tàu bao gồm cả lương thực thực phẩm, lương thuyền viên do người thuê tàu trả CHARTER - BAREBOAT CHARTER & HIRE PURCHASE - BARECON 89

**+ Hợp đồng thuê tàu định hạn:**

là chủ tàu cho người thuê tàu thuê lại con tàu trong một khoảng thời gian nhất định nào đó. Trong khoảng thời gian này người thuê tàu được tiến hành kinh doanh trên chiếc tàu thuê đó, có thể tự chở hàng của mình, làm tàu chợ, hay cho thuê lại tùy theo mục đích sử dụng. Trong thời gian hiệu lực của HĐ người thuê tàu sẽ phải cảng phí, nhiên liệu tiêu thụ cùng với tiền thuê tàu tính theo ngày lịch. Chủ tàu chịu trách nhiệm quản lý về mặt kỹ thuật, hành hải, trả lương thuyền viên, nước ngọt, chi phí bảo dưỡng tàu,.. Người thuê tàu thông qua Thuyền trưởng điều hành việc khai thác thương mại và có thể thu lợi trên việc khai thác thương mại này. TIME CHARTER - PERIOD TIME CHARTER - TIME CHARTER TRIP 2001) & NYPE 2015 & INTERTANKTIME 80 BALTIME 1939 (revised)

**+ Hợp đồng thuê tàu chuyên:**

Hợp đồng này thể hiện rõ nét nhất tính chất chạy tàu rộng trên biển (tramping) là không có thời gian biểu chạy tàu, không có tuyến cố định chỉ ràng buộc nghĩa vụ vận chuyển hàng hóa từ một nơi này đến một nơi khác thông qua hợp đồng vận chuyển (contract of carriage). Chủ tàu lúc này là nhà vận chuyển (ship Owner = carrier) và người thuê tàu (charterer) có thể thương lượng tất cả các điều khoản của HĐ, thông thường thông qua nhà môi giới tàu (ship broker), phổ biến các bên sau khi thống nhất các điều khoản sẽ ký —Fixture Nortel để xác nhận một hợp đồng vận chuyển bằng tàu biển đã hình thành. VOYAGE CHARTER - SINGLE VOYAGE CHARTER - GENCON 94 CONTRACT OF AFFREIGHTMENT — GENCOA & VOLCOA & INTERCOA 80.

**+ Hợp đồng thuê khoang:**

hợp đồng này áp dụng cho tàu chợ, chủ hàng có thể thuê nguyên khoang hay một phần trong khoang tàu. SPACE CHARTER - CONLINEBOOKING 2000

**b) Các điểm khác biệt trong các loại hợp đồng thuê tàu:**

- **Layday (Laycan):** là khoảng thời gian mà tàu bắt buộc phải có mặt tại cảng chỉ định của người thuê tàu, nếu tàu đến trước khoảng thời gian này thì người thuê tàu chưa sử

dụng tàu (hoặc có thể xếp hàng lên tàu sớm tùy theo thỏa thuận thêm giữa chủ tàu và người thuê tàu hoặc tùy loại HĐ thuê tàu quy định), nếu tàu đến sau thời điểm này thì HĐ thuê tàu có thể bị hủy bỏ (nếu không có gia hạn thêm giữa người thuê tàu và chủ tàu). Laydays thường nằm trong điều khoản laydays và hủy bỏ HĐ (Laydays and Cancelling clause) nên Có dạng viết rút gọn là Laycan.

- **Laytime:** là một khoảng thời gian nhất định theo thỏa thuận giữa chủ tàu và người thuê tàu trong HĐ thuê tàu mà trong thời gian đó chủ tàu sẽ để con tàu của mình cho việc xếp hàng hay dỡ hàng mà người thuê tàu không phải trả thêm phí phụ trội ngoài trừ tiền cước thuê tàu.

- **Demurrage:** là một khoản tiền phải cho chủ tàu từ người thuê tàu cho thời gian chậm trễ trong việc xếp hàng thay đổi hàng sau khi thời hạn cho phép laytime đã chấm dứt. Nguyên tắc khi đã bị Demurrage (phạt đội nhật) thì luôn luôn là demurrage.

- **Despath:** Nếu người thuê tàu xếp, dỡ hàng lên xuống tàu nhanh hơn khoảng thời gian cho phép laytime thì chủ tàu sẽ trả cho người thuê tàu tiền thưởng về việc làm hàng nhanh chóng này. Tập quán tiền thưởng bằng một nửa tiền phạt.

#### **4.Vận đơn (Bill of Lading):**

##### **4.1 Khái niệm**

Vận đơn là một chứng từ (có giá trị pháp lý) được phát hành bởi người vận chuyển (carrier) thông thường do Thuyền trưởng ký hoặc đại lý tàu ký thừa ủy quyền của Thuyền trưởng. Vận đơn được chuẩn bị bởi đại lý tàu (có khi do người bán hàng lập), trình cho Thuyền trưởng ký phát dựa trên thông tin hàng hóa đã được nhân lên tàu bởi biên nhận Thuyền phó (mate's receipt). Vận đơn là bằng chứng của việc hàng hóa đã được xếp lên tàu để vận chuyển từ một nơi này đến một nơi khác theo hợp đồng vận chuyển, vận đơn cũng là chứng từ chứng tỏ sở hữu của hàng hóa được ghi trên vận đơn.

##### **4.2 Các chức năng chính của vận đơn:**

Vận đơn có ba chức năng chính:

- + Bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hóa
- + Chứng nhận hàng hóa đã được chất xếp lên tàu
- + Chứng từ về sở hữu hàng hóa được ghi trên vận đơn.

### **4.3 Các loại hình thái chính của vận đơn:**

Vận đơn có thể chia làm ba loại chính:

+ Vận đơn chỉ đích danh (Straight bill of lading): đây là loại vận đơn mà hàng hóa ghi trên vận đơn ghi rõ giao đến cho một đối tượng cụ thể. Dạng vận đơn này không thể thương thảo (non negotiate).

+ Vận đơn giao theo lệnh (Order bill of lading): đây là loại vận đơn được giao theo lệnh của đối tượng được ghi trên vận đơn. Loại vận đơn này có thể thương thảo (Negotiate)

+ Vận đơn thuộc người cầm giữ vận đơn (Bearer bill of lading): loại vận đơn này hàng hóa sẽ được giao cho bất kỳ người nào đang cầm giữ vận đơn gốc, loại này cũng có thể thương thảo được.

### **4.4 Các mẫu vận đơn thông dụng trên thị trường hàng hải quốc tế:**

Hàng khô; tổng hợp: CONGENBILL 1994/2016.

Hàng lỏng (các loại dầu thô; sản phẩm dầu): INTANKBILL 2003 / SHELLVOY.

## **5. Thông Báo Sẵn Sàng Làm Hàng NOR (Notice of Readiness)**

Là thông báo được lập ra bởi thuyền trưởng ngay khi tàu đã đi vào vùng nước tập quán của cảng xếp hàng hay dỡ hàng gửi cho người thuê tàu và các bên liên quan rằng tàu đã sẵn sàng trên mọi phương diện để làm hàng (xếp hay dỡ) theo các điều khoản của hợp đồng thuê tàu, đa phần Thuyền trưởng sẽ gửi NOR cho đại lý tàu để chuyển tiếp cho các bên liên quan.

\*Theo GENCON 94:

- Nếu NOR được trao trong giờ làm việc buổi sáng cho đến 12:00 thì thời gian bắt đầu tính laytime là 13:00 của ngày hôm đó.

- Nếu NOR được trao từ buổi trưa đến 17:00 thì thời gian bắt đầu tính laytime là 06:00 của ngày làm việc liền kề sau đó.

\*Theo các hợp đồng thuê tàu hàng lỏng thì thời gian bắt đầu tính laytime là sau 6 giờ kể từ lúc trao NOR đến người thuê tàu hoặc khi tàu đã cập cảng tính cho bất kỳ cáo nào đến trước.

## **6. Lệnh Giao Hàng (Delivery Order):**

Người vận chuyển (carrier) sẽ ban hành lệnh giao hàng thông thường họ ủy quyền cho đại lý tàu tại cảng dỡ hàng phát hành lệnh giao hàng.

Lưu ý điều kiện để phát lệnh giao hàng:

- + Khi người vận chuyển hay đại lý của họ nhận được bản chính của vận đơn.
- + Khi vận đơn theo dạng người cầm giữ vận đơn đến xuất trình cho đại lý với vận đơn gốc.
- + Đối với dạng vận đơn giao hàng theo lệnh thì ngoài trường hợp xuất trình cho người vận chuyển hay đại lý tàu vận đơn gốc đã có chỉ thị giao đến người cụ thể (back endorsement), thì rất nhiều trường hợp vận đơn gốc chưa đến được vì đang nằm trong chuỗi chứng từ thanh toán tín dụng lúc này sẽ có nhiều trường hợp để xem xét:
  - Ngân hàng của người mua (issued bank) sẽ phát hành một bảo lãnh ngân hàng cho người được chỉ định sẽ nhận hàng (Bank Guarantee)
  - Người bán hàng (seller) sẽ phát hành một thư bảo đảm (letter of indemnity) gửi người vận chuyển để bảo đảm việc giao hàng cho người được họ chỉ định (trong trường hợp này seller cũng đồng thời là người thuê tàu; ĐK C&F hoặc CIF)
  - Nếu trong trường hợp người nhận hàng (buyer) là người thuê tàu (ĐK FOB) thì người thuê tàu cũng có thể gửi cho người vận chuyển (carrier) thư bảo đảm (LOI) để có thể được giao hàng.

# C ĐỊNH NGHĨA – QUY TRÌNH ĐẠI LÝ TÀU BIỂN

## 1. Các hình thức đại lý tàu biển:

Có thể được phân thành 2 loại chính: Đại lý tàu tại cảng (Port agent) và đại lý tàu chạy chuyên tuyến (Liner agent).

### 1.1 Đại lý tàu tại cảng (Port agent):

Loại này thông thường được chỉ định theo từng chuyến tàu cụ thể.

+ Husbandry agent: đại lý quản trị chung các công tác tại cảng

+ Owner agent: đại lý của chủ tàu

+ Charterer agent: đại lý của người thuê tàu là người được chọn làm đại lý tàu theo chỉ định của chủ tàu nhưng theo yêu cầu của người thuê tàu thông thường theo thoả thuận của hợp đồng thuê tàu và theo điều khoản chào phí cạnh tranh.

+ Protecting agent: đại lý giám hộ của chủ tàu, có thể theo dõi một vài vấn đề hay toàn bộ hoạt động của tàu độc lập với đại lý của người thuê tàu.

+ Local agent (sub-agent): đại lý địa phương là đại lý tàu tại một khu vực cảng nhất định mà người đại lý tàu chính không có nhân lực vươn tới được hoặc để tiết kiệm chi phí cho đại lý chính về việc cử người tới tận cảng đó. Cũng có trường hợp đại lý tàu chính là công ty đại lý toàn cầu (GAC; Wallem; Barwil; Inchcape...) có hợp đồng thời hạn với các công ty tàu biển lớn chỉ định lại cho các đối tác của họ tại một quốc gia nào đó. Đây là xu thế mới các công ty khu vực hay toàn cầu này được biết nhiều dưới tên gọi —Agencies Hub.

### 1.2 Đại lý tàu chạy chuyên tuyến (Liner agent):

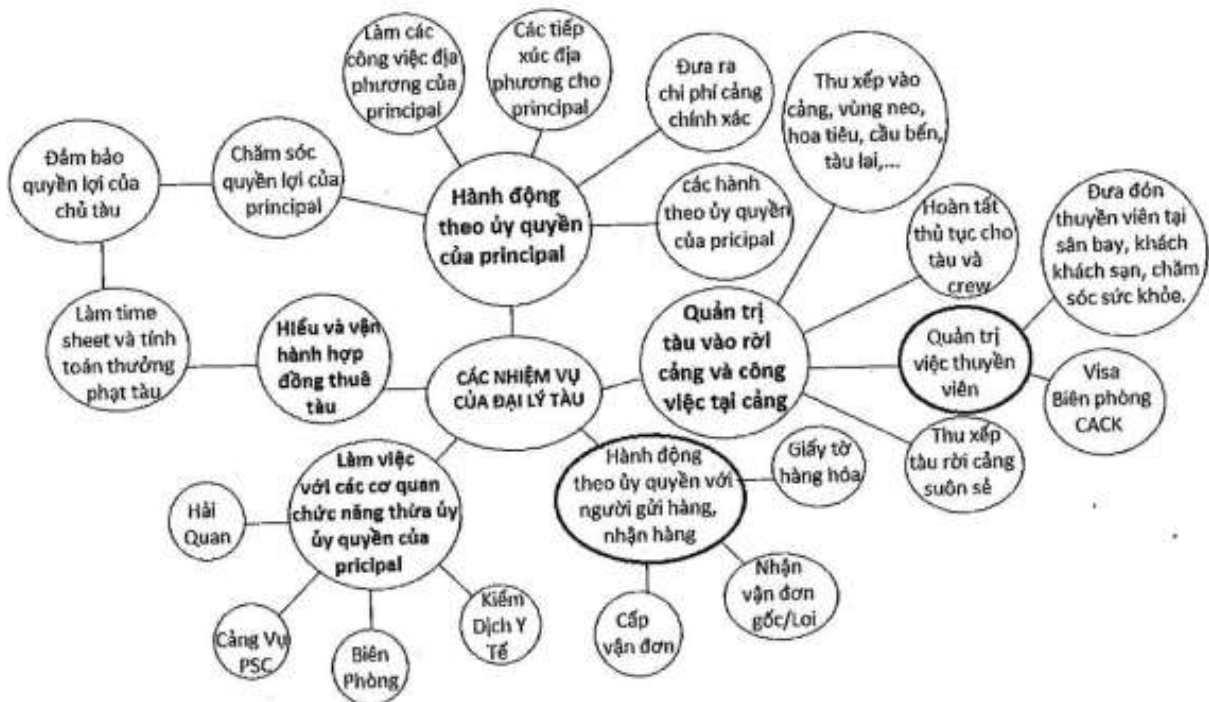
Loại này thường có hợp đồng theo thời hạn nào đó. Được cho là có 2 chức năng chính: làm trung gian cho hàng hoá (cargo broker) và là người điều vận phương tiện hàng hoá (dispatcher). Như vậy họ chăm lo cho việc giữ chân hàng cho tàu, làm các công tác đại lý tàu, điều vận, xếp dỡ hàng trong thời gian ngắn nhất để tàu có thể chạy đúng giờ đúng lịch. Ví dụ: Đại lý tàu container hay liner, nhưng tại Việt Nam hiện nay đại lý tàu container chỉ đơn thuần làm nhiệm vụ thu xếp giấy tờ cho tàu đến và đi còn công việc liên quan đến hàng hoá; kho bãi; vỏ container do các hãng tàu container đảm đương.

### 1.3 Sơ đồ chức năng của đại lý tàu biển:

Hình 3.1: Sơ đồ chức năng của đại lý.

## 2. Khái quát quy trình làm đại lý tàu biển:

### 2.1 Các Công ước & Bộ luật liên quan đến Hàng hải quốc tế



Tổ Chức Hàng Hải Quốc Tế IMO, BIMCO

Công ước của Liên Hợp Quốc về Luật Biển Quốc Tế UNCLOS 1982 (The United Nations Convention on Law of the Sea)

Các công ước quốc tế liên quan đến biển và hàng hải:

Có 4 công ước chính:

- Công ước SOLAS 74 (International Convention for the Safety of Life at Sea)
- Công ước STCW 95 (Manila 2010 amendments) (International Convention on Standards of Training, Certification on Watchkeeping for Seafarers)
- Công ước MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)
- Công ước MLC (Marine Labour Convention 2006)

Và các công ước liên quan như sau: Công ước LOAD LINE 66, Công ước TONNAGE

69, Công ước COLREG 72, Công ước FAL 65, Công ước SAR79, Công ước SFV77, Công ước AFS 2001, Công ước CLC 69, Công ước CLC-B 2001, Công ước LLMC1976, Công ước SALVAGE 89...



Hình 3.2: Các công ước quốc tế.

## 2.2 Bộ luật Hàng Hải Việt Nam & Các nghị định của Chính phủ và Thông tư hướng dẫn liên quan đến lĩnh vực Hàng hải.

Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam sửa đổi 2015 có hiệu lực 01/7/2017. Tham khảo các điều luật về Đại lý, Môi giới tại các điều 235 đến 246. Tham khảo về Cảng vụ Hàng hải từ điều 91 đến điều 99. Tham khảo về Hoa tiêu Hàng hải và lái dất tàu biển từ điều 247 đến 263. Tham khảo Nghị định 58/2017 của Thủ tướng Chính phủ về quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải.

Nghị định 160/2016 về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lái dất tàu biển. Thông tư 261/2016 Bộ Tài Chính quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải. Quyết định số 34/2016/QĐ-TTg của Thủ Tướng Chính Phủ: Quy định thủ tục điện tử đối với tàu thuyền vào, rời cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng dầu khí ngoài khơi thông qua cơ chế một cửa quốc gia.

## 2.3 Quy trình chung làm đại lý tàu biển:



Khái quát chung, xem xét các yếu tố về tàu thủy; cảng đến; hàng hóa, dịch vụ từ yêu cầu cung cấp thông tin và chào giá của chủ tàu (người thuê tàu).

Khi có một điện hỏi về thông tin cầu bến luồng lạch, các hạn chế nếu có và yêu cầu chào giá dịch vụ đại lý cho một con tàu cụ thể, có đủ thông số về tàu; lượng hàng xếp hay dỡ; thời gian dự kiến nào đó thì trước hết đại lý phải nắm rõ luồng lạch; các hạn chế về trọng tải; độ sâu luồng; vùng quay trở; độ cao tĩnh không nếu có của khu vực cảng đó có phù hợp với các thông số để con tàu đó có thể đi vào an toàn hay không và cảng đến đó có thường gặp tình trạng tắc nghẽn hay quá tải hay không, năng suất xếp dỡ của loại hàng đó là bao nhiêu một ngày, tình trạng thời tiết, thủy triều tại khu vực cảng trong thời gian dự kiến đến ra sao...V.V.

Trên cơ sở các thông tin chính xác có được đại lý mới tiến hành báo cáo về thông tin luồng lạch; cầu cảng; các điều kiện như đã đề cập ở trên cho chủ tàu và kèm theo là bảng chào giá dịch vụ PDA (port disbursement account) cho chủ tàu xem xét.

Đánh giá các điều kiện ban đầu: Giả sử các điều kiện kỹ thuật của con tàu và hàng hóa đã xác định xong, người đại lý tàu biển cũng phải soát xét các điều kiện ban đầu để có thể có kế hoạch phục vụ phù hợp với chuyên tàu, ở đây chúng ta đề cập đến việc phục vụ tàu chuyên không nói đến hình thức phục vụ tàu chạy chuyên tuyến (liner). Chúng ta đều rõ hiện tại đối với tàu chuyên (tramping) thì vẫn để xác định chính xác ai là chủ tàu: ai là người thuê tàu định hạn hoặc ai là người khai thác là rất quan trọng, và người chỉ định đại lý tại cảng cũng như chịu trách nhiệm trả tiền chi phí tại cảng là vấn đề quan trọng nhất của người đại lý. Để nắm rõ các bên liên quan đến con tàu thì người đại lý tàu biển phải nắm rõ thể nào là thuê tàu trần: thể nào là thuê tàu định hạn; và chủ tàu tự khai thác hay thông qua một đơn vị khai thác. Việc phân định rõ các vai trong chuỗi quản lý liên quan đến con tàu sẽ giúp cho người đại lý thực hiện tốt việc kiểm soát các chi phí của con tàu cũng như các chi phí phát sinh khác sẽ thuộc về ai khi lên bảng tổng kết chi phí chuyến tàu (final trip account), nhằm tránh sự nhầm lẫn hay phải tự gánh chịu chi phí phát sinh nào đó của người đại lý.

#### **2.4 Thuê tàu trần - Thuê tàu định hạn -Thuê tàu định hạn theo chuyên - Thuê tàu chuyên barebat charter -Tiem charter -Trip charter -Voyae charter.**

Nếu người thuê tàu trần, đồng thời là chủ tàu danh nghĩa chịu trách nhiệm đăng ký, đăng kiểm, thuê thuyền viên và khai thác thì nếu họ chỉ định đại lý tại cảng xem như

chúng ta phục vụ cho chủ tàu nên tất cả các chi phí và phát sinh nếu có sẽ được tính hết cho họ.

Nếu chủ tàu hay chủ tàu danh nghĩa (disponent owner) - người thuê tàu trần lại đem tàu cho một nhà khai thác tàu khác thuê định hạn theo một khoảng thời gian nhất định thì việc chỉ định đại lý sẽ có thể là sự cân nhắc lựa chọn giữa một đại lý quen thuộc của chủ tàu hay đại lý của người thuê tàu định hạn hoặc đại lý đề xuất của người thuê tàu chuyên! Nếu là đại lý lựa chọn của người thuê tàu hay theo đề xuất của người thuê chuyên thì điều khoản về cạnh tranh phí dịch vụ sẽ được tham chiếu trong về lựa chọn đại lý tàu.

Xu thế hiện tại trong thị trường thuê tàu quốc tế là thuê tàu chuyến định hạn (trip charter) theo đó người thuê tàu (charterer) sẽ thuê một con tàu theo dạng thuê định hạn nhưng với thời gian rất ngắn, trong khoảng thời gian một chuyến tàu từ trước khi đến cảng xếp hàng và kết thúc ngay sau khi tàu đã dỡ xong hàng tại cảng trả hàng. Dạng thuê tàu định hạn theo chuyến này hiện tại khá phổ biến trong việc vận chuyển hàng rời hay hàng lỏng, người thuê tàu thường thuê xong rồi cho thuê lại theo hợp đồng cho thuê tàu chuyến, họ cũng trả các chi phí của con tàu tại cảng cũng như chi phí đại lý cùng với tiền thuê tàu theo ngày, họ cũng thường chấp nhận trả tiền nhiên liệu có sẵn trên tàu cho lượng nhiên liệu tiêu thụ trong thời hạn thuê tàu. Kết thúc chuyến tàu họ thường yêu cầu làm giám định lượng nhiên liệu hoặc điều kiện con tàu để chốt số liệu với chủ tàu (Condition & Bunker Survey). Do đó việc nắm bắt được rõ vai trò của từng bên liên quan đến việc thuê con tàu sẽ cho người đại lý hiểu rõ hơn vai trò của mình trong việc phục vụ con tàu và biết được ai là người lựa chọn và chỉ định đại lý tàu biển tại cảng.

## **2.5 Các bước chuẩn bị cơ bản của người đại lý để phục vụ tàu biển**

Công tác phục vụ tàu tại cảng có thể chia làm ba phần công tác chính như sau:

- + Công tác về hàng hóa xếp hay dỡ trên tàu
- + Công tác về những yêu cầu đến con tàu và thủ tục của nó
- + Công tác liên quan đến vấn đề thuyền viên

### **2.5.1 Chuẩn bị kỹ thuật ban đầu.**

Liên quan đến tàu chạy chuyên tuyến cho một cảng ghé theo lịch trình đã định thì công tác chuẩn bị cũng như mọi hoạt động phục vụ tàu trong cảng sẽ theo một trình tự nhất định quen thuộc nên người đại lý hầu như lặp lại thao tác trong từng chuyến tàu. Còn

đối với con tàu ghé cảng dỡ hàng theo một chuyến (tramping) thì người đại lý tàu sẽ phải chuẩn bị, xem xét rất nhiều khía cạnh để thu xếp cho con tàu vào cảng làm hàng nhanh nhất có thể, đồng thời tiết kiệm chi phí cho chủ tàu hay người khai thác. Trên cơ sở của toàn bộ thông số kỹ thuật con tàu cùng với yêu cầu về lượng hàng xếp hay dỡ và bến cảng được mong muốn xếp hay dỡ hàng, người đại lý phải tìm hiểu cận kề xem con tàu có thể đi vào đến bên cảng mong muốn an toàn mà không gặp trở ngại gì không? Như vậy người đại lý phải xem DWT của tàu có phù hợp với trọng tải của bến cảng không, mớn nước của tàu có nằm trong giới hạn độ sâu luồng hay không, kể cả việc lợi dụng thủy triều cũng như độ sâu tại bến cảng nơi tàu sẽ cập để làm hàng hóa. Ngoài ra đối với các luồng vào cảng nằm sâu trong đất liền, người đại lý cũng phải chú ý đến chiều cao tĩnh không của tàu (air draft) để xem xét con tàu có thể chui qua các đường dây điện cao thế hoặc các cây cầu bắc ngang qua luồng hay không.

Đối với các cảng mà phải sử dụng thủy triều để chạy tàu, người đại lý phải nắm rõ mớn nước khi đến và bảng thủy triều của khu vực cảng đó để cảnh báo cho chủ tàu, người thuê tàu và thuyền trưởng về ngày giờ thích hợp của thủy triều để có thể đưa tàu vào cảng an toàn sao cho phù hợp với thời gian đến của tàu tránh trường hợp phải chờ đợi thủy triều nhiều giờ hay dài ngày gây chậm trễ cho các bên liên quan.

Ngoài ra người đại lý còn phải chú ý xem xét các loại hàng hóa đã có trên tàu hay sẽ xếp về tính chất tự nhiên; lý hóa của nó để thông báo cho bến cảng, đơn vị xếp dỡ bố trí phương tiện chuyên dụng cho phù hợp. Đặc biệt với hàng hóa nguy hiểm, người đại lý phải nắm được Bộ luật quốc tế về hàng hóa nguy hiểm trong hàng hải (IMDG) Code để yêu cầu chất xếp hợp lý: cách ly các loại hàng nguy hiểm có thể gây tự nhiên hay cháy nổ trong khi xếp dỡ hay vận chuyển hàng. Và phải khai báo rõ ràng với các cơ quan chức năng về khối lượng chủng loại theo yêu cầu của luật lệ địa phương và biểu mẫu của IMDG Code.

Với các bến cảng có quy định các ngày nghỉ lễ trong năm theo tập quán địa phương và nghỉ lễ quốc gia, người đại lý cũng phải tư vấn cho chủ tàu; người thuê tàu để sắp xếp cho tàu khi đến không trùng khớp với các ngày nghỉ lễ để tránh việc tàu nằm chờ cầu bến dài ngày.

### **2.5.2 Đại lý viên và Công tác an ninh cảng biển & Sức khỏe & An toàn**

Thu xếp cho tàu vào một bến cảng nào đó người đại lý viên phải hỏi và nắm rõ tình trạng và mức độ an ninh tại bến cảng đó theo ISPS Code để biết rõ điện thoại, fax

và kế hoạch hành động an ninh của bến cảng đó cũng như là nhân viên cảng phụ trách nhiệm vụ sỹ quan an ninh cảng biển, trên cơ sở đó thông báo đầy đủ cho Thuyền trưởng để tàu nắm rõ trước khi vào cập cảng. Tương tự như vậy cho các thông tin về cấp độ an ninh của tàu biển cũng như sỹ quan phụ trách an ninh của tàu để thông báo cho bến cảng.

Công tác tại bến cảng và trên tàu là những nơi tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn cao, thậm chí dễ xảy ra tai nạn từ ảnh hưởng nhẹ đến thương tích nặng cho cơ thể. Đặc biệt việc làm việc trên các ụ sửa chữa tàu, nơi rất nhiều công việc có rủi ro cao được tiến hành như hàn, cắt, phun cát, sơn,...các loại tời hay pa-lăng hoạt động ngày đêm. Do vậy hiện nay hầu hết các bến cảng đều yêu cầu nhân sự các đơn vị liên quan phải học an toàn trước khi được vào làm việc trong bến cảng. Khi vào làm việc trong bến cảng các nhân sự phải đội mũ bảo hộ, đi giày bảo hộ và mặc áo phản quang, khi di chuyển trong khu vực cảng phải đi đúng các lối vạch kẻ sẵn và không được đi vào các nơi nguy hiểm hay không được phép.

Đối với các bến cảng kho chứa xăng dầu thì người đại lý phải hết sức lưu ý các khu vực cho phép sử dụng điện thoại di động và sóng điện thoại di động có thể gây cháy nổ (rất nhiều trường hợp đã xảy ra cháy nổ khi sử dụng điện thoại di động ngay trong khu vực làm hàng). Khi ra làm việc tại các giàn khoan, tàu chứa dầu thô, người đại lý viên còn phải trải qua khóa đào tạo về kỹ năng làm việc, thoát hiểm và an toàn theo tiêu chuẩn quốc tế mới được chấp nhận ra làm việc tại các tàu biển vào nhân dầu thô. Ngoài ra khi tiếp xúc với các tàu chở dầu, hàng xá như quặng, than đá, phân bón, hóa chất, đều tiềm ẩn nguy cơ lây nhiễm cho phổi và mắt do vậy đeo khẩu trang và dùng kính bảo vệ cũng là việc bắt buộc với các nhân sự lên làm việc trên các con tàu này. Người đại lý cũng được nhắc nhở trước khi lên tàu đã cập tại cảng là xem thang nổi từ tàu lên bờ đã đảm bảo an toàn chưa, khoảng cách giữa bờ và thành tàu có quá xa không và việc giăng lưới bảo vệ đã được thuyền viên hoàn tất chưa? Nếu phải lên tàu từ một thang hoa tiêu người đại lý cũng cần có kỹ năng trèo thang và yêu cầu thuyền viên trên tàu thả dây bảo hiểm để đeo chắc vào người trước khi trèo lên theo mạn tàu. Một ghi nhận quan trọng khác về an toàn sức khỏe là do tàu biển đi từ một nơi khác đến, đôi khi là từ vùng có bệnh dịch do vậy người đại lý phải có đầy đủ thông tin từ Thuyền trưởng để khai báo cụ thể cơ quan kiểm dịch tình trạng của con tàu và xem trên tàu có thuyền viên nào nhiễm bệnh hay không để cơ quan kiểm dịch kịp thời xử lý

từ khu vực kiểm dịch ngoài khơi, tránh việc lây nhiễm không mong muốn mà người đại lý viên là một trong những người đầu tiên có mặt trên con tàu.

### **2.5.3 Công tác chuẩn bị trước khi tàu đến cảng**

Người đại lý sau khi có chỉ định là đại lý tàu phải liên lạc với Thuyền trưởng để thông báo các chi tiết cụ thể về luồng lạch; chế độ thủy triều; hoạt động của hoa tiêu; các yêu cầu của bên cảng và các cơ quan chức năng liên quan, nhằm cung cấp cho Thuyền trưởng một cái nhìn đầy đủ và chuẩn xác với tình hình thực tế tại khu vực cảng, đặc biệt là bên cảng sẽ ghé cũng như đáp ứng các thông tin được yêu cầu cung cấp. Họ cũng yêu cầu và nhận từ Thuyền trưởng những thông tin đầy đủ về con tàu, hàng hoá và thuyền viên để cung cấp kịp thời cho các cơ quan chức năng cũng như bên cảng và chủ hàng.

Tùy điều kiện xếp dỡ hàng hóa của con tàu mà người đại lý sẽ làm việc với bên cảng về công tác xếp dỡ hàng hay chỉ liên lạc để thu xếp cầu bến cập tàu mà thôi. Việc thu xếp cầu bến phù hợp với ngày giờ tàu đến để giảm thiểu tối đa thời gian tàu nằm tại cảng là một nhiệm vụ hết sức quan trọng của người đại lý tàu. Ngoài ra người đại lý còn phải liên lạc thông báo với cơ quan cảng vụ, VTS, hoa tiêu, tàu lai dắt, đơn vị buộc mở dây tàu tại bến cảng, thuyền máy trong trường hợp tàu neo đậu tại bên phao giữa sông hay biển để phục vụ việc đi lại của đại lý và các cơ quan chức năng lên xuống tàu biển.

Đối với hoa tiêu cần cập nhật nhanh chóng và đầy đủ thời gian tàu đến, thời gian chấp nhận cho tàu vào cầu của bên cảng để hoa tiêu có kế hoạch hoạch dẫn tàu phù hợp, tránh các trường hợp yêu cầu hoa tiêu khẩn sẽ làm đội chi phí hoa tiêu lên cao. Đối với tàu lai dắt hỗ trợ vào cảng cần yêu cầu đơn vị lai dắt cung cấp tàu lai đủ số lượng và công suất tương ứng với chiều dài tàu theo quy định của cơ quan cảng vụ. Ngoài ra nếu tàu có bow thruster (chân vịt mũi) hay chân vịt chính biến bước, người đại lý cần báo cáo cho cơ quan cảng vụ và hoa tiêu để có thể miễn giảm tàu lai theo quy định.

Đối với đơn vị buộc cởi dây cần thông báo cho họ khoảng thời gian tàu sẽ cập cầu để họ bố trí nhân sự buộc cởi dây kịp lúc tàu cập hay rời bến cảng. Một số bến cảng yêu cầu tàu phải thuê nhân viên bảo vệ do vậy người đại lý cũng cần tư vấn và báo cáo rõ cho chủ tàu, người khai thác về quy định của bên cảng để thu xếp theo đúng yêu cầu. Việc thu xếp cho các nhân sự khác được chủ tàu hay người khai thác yêu cầu cho lên tàu như giám định, đơn vị sửa chữa thì người đại lý cũng phải làm công văn xin phép cơ quan biên phòng và bến cảng bằng giấy phép cho họ lên tàu làm việc. Nếu thuyền viên

muốn lên bờ đi tham quan mua sắm, khám chữa bệnh thì người đại lý theo quy định cũng phải làm giấy phép đi bờ cho thuyền viên. Công tác thay đổi thuyền viên, nếu các thuyền viên có các quốc tịch phải yêu cầu xin phép thị thực xuất nhập cảnh (entry & exit visa) thì người đại lý cũng phải tư vấn cho chủ tàu, công ty đại lý thuyền viên thủ tục và thời gian xin cấp thị thực cho kịp với lịch trình của con tàu.

### **3 Phân tích SWOT nghiệp vụ đại lý khai báo điện tử qua cổng thông tin điện tử quốc gia**

#### **S – Strength :Điểm mạnh**

Tiết kiệm thời gian: Việc tiết làm thủ tục hải điện tử sẽ tiết kiệm được tối đa thời gian, chi phí di chuyển ... Các chi phí di chuyển .... Các doanh nghiệp tiết kiệm thời gian đi tới tận nơi Cảng Vụ, biên phòng, Hải quan ...

Chính xác, bảo mật thông tin: Việc sử dụng thủ tục điện tử sẽ giảm đi làm lại nhiều lần, hạn chế việc không tẩy xóa, thay đổi thông tin.

Tiện lợi cho người sử dụng.

#### **W - Weaknesses: Điểm yếu**

Hệ Thống rất dễ bị lỗi, hoạt động chưa thật sự trơn tru.

Khi sai thông tin rất khó khăn cho việc sửa đổi.

Nguồn nhân lực mới không được đào tạo để sử dụng hệ thống.

#### **O – Opportunities: Cơ hội**

Hệ thống ngày càng được nâng cấp phát triển, giúp cho hệ thống thủ tục bớt rườm rà.

Cơ hội sử lí được nhiều công việc hơn trong 1 khoảng thời gian

#### **T – Threat: Mối đe dọa**

Các doanh nghiệp cần thích nghi với sự thay đổi nhanh chóng.

# **CHƯƠNG III: GIẢI PHÁP NÂNG CAO NGHIỆP VỤ ĐẠI LÝ - THỦ TỤC TÀU BIỂN TẠI TNHH DỊCH VỤ - VẬN TẢI BIỂN HẢI VÂN**

## **1. Khai báo thủ tục tàu thuyền qua cổng thông tin điện tử quốc gia.**

Theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 34/2016/QĐ-TTg quy định về thủ tục điện tử đối với tàu thuyền xuất, nhập cảnh, quá cảnh, vào, rời cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng dầu khí ngoài khơi thông qua cơ chế một cửa quốc gia, có hiệu lực từ ngày 15/11/2016.

Khai báo thủ tục tàu biển xuất nhập cảnh (XNC) thông qua cổng thông tin điện tử một cửa quốc gia là khai báo thủ tục tàu biển đến 4 cơ quan quản lý nhà nước: Cảng vụ HH, Hải quan, Biên phòng và Kiểm dịch trên một cổng thông tin điện tử duy nhất nhằm đơn giản hóa thủ tục hành chính, giảm bớt các giấy in, rút ngắn thời gian làm thủ tục, tạo thuận tiện cho sự quản lý của các cơ quan. Tất cả các bản khai, thông tin, trình tự thủ tục trên Cổng thông tin điện tử một cửa quốc gia tương tự như Quy định về thủ tục tàu biển xuất nhập cảnh của Nghị định 58/2017/NĐ-CP Quy Định Chi Tiết Một Số Điều của Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam Về Quản Lý Hoạt Động Hàng Hải. Người khai báo phải đăng ký tài khoản (là chính mã số thuế của doanh nghiệp) và bắt buộc phải có chữ ký số đã được đăng ký trên hệ thống cổng thông tin điện tử một cửa quốc gia.

### **• Các bước khai báo như sau:**

#### **1.1 Yêu cầu tàu cung cấp các thông tin để khai báo điện tử, bao gồm.**

- Crew List, Voyage memo, Bản khai an ninh, Giấy tờ hàng hóa (B/L, manifest), Bản khai dự trữ ( ship store, provision store, bond store), Bản khai hành lý thuyền viên, Bản khai y tế, Ship's particular.

#### **1.2. Tạo thông tin cơ bản của tàu:**

Trong mục - Bộ GTVT - Cục HH - Quản lý thông tin tàu nhấn nút Thêm Mới Tàu.

Hình: Tạo thông tin cơ bản.

The screenshot shows a web browser window with the URL 'www.gov.vn'. The page title is 'Thêm thông tin về tàu' (Add ship information). The form is titled 'Thêm thông tin về tàu' and includes a 'Tạo mới' (Create new) button. The form fields are organized into two columns. The left column includes: 'Loại tàu' (Type of ship), 'Số IMO' (IMO number), 'Cảng đăng ký' (Port of registration), 'Ngày đăng ký' (Date of registration), 'Chiều rộng' (Breadth), 'Đơn vị tính chiều dài lớn nhất' (Breadth Unit), 'Tổng trọng tải' (Net tonnage), 'Đơn vị tính tổng trọng tải' (Net tonnage unit), 'Số đăng ký tàu biển' (Ship registration number), 'Hàng hóa' (Cargo), 'Khả tải' (Gross weight), and 'Ghi chú' (Remarks). The right column includes: 'Loại tàu' (Type of ship), 'Số IMO' (IMO number), 'Cảng đăng ký' (Port of registration), 'Ngày đăng ký' (Date of registration), 'Chiều rộng' (Breadth), 'Đơn vị tính chiều rộng' (Breadth Unit), 'Đơn vị tính tổng trọng tải' (Net tonnage unit), 'Trọng tải lớn nhất' (GRT), 'Đơn vị tính trọng tải lớn nhất' (GRT Unit), 'Yêu cầu' (Selling agent), and 'Ghi chú' (Remarks). The form also has checkboxes for 'Chỉ quan hải quan' (Only customs), 'Chỉ quan nhập cảnh' (Only immigration), and 'Chỉ cho công vụ' (Only for official use).

### 1.3 Tạo file Template:

- Download file mẫu —TemplateNSW‖ và —Danh Mục‖ trong mục —Tiện ích – Thông tin tài liệu”

- Dựa trên các thông tin mà đại lý đã có, chúng ta tiến hành soạn thảo file ”TemplateNSW” bao gồm: Thông báo tàu đến, Bản khai an ninh, Bản khai hàng hóa, Bản khai chung, Danh sách thuyền viên, Bản khai hành lý thuyền viên, Bản khai dự trữ (dự trữ, thực phẩm, bond store, bunker...), Bản khai hàng hóa nguy hiểm (nếu tàu chở hàng nguy hiểm), bản khai y tế...

### 1.4 Tạo hồ sơ và gửi hồ sơ nhập cảnh, xuất cảnh trên cổng thông tin điện tử một cửa:

Thêm mới hồ sơ:

- Thêm mới hồ sơ làm thủ tục: vào mục -Bộ GTVT - Cục HH - “Quản lý hồ sơ cấp phép”, nhấn nút - ”Thêm mới Hồ sơ”







**HỒ SƠ NHẬP TÊN CẢNG KHÔNG NHẬP HÀ CẢNG TRONG ĐẶC BIỆM CHÍNH CHUYỂN ĐỐI**

1.1 Tên và loại tàu: **TUN HAI ZHENG / GENERAL CARGO SHIPS**

1.2 Số IMO: **9504002**

1.3 Mã hiệu IMO/C

1.4 Mã chuyển (V-901 - Voyage number)

4. Quốc tịch tàu: **China**

5. Tên thuyền trưởng: **LIU LIXIANG**

6. Cảng rời cuối cùng/điểm đến: **KEELAN - KWANGYANG**

7. Giấy chứng nhận đăng ký (Số, ngày cấp, ngày hết hạn): **30/05/2011, FUZHOU**

8. Tổng trọng tải: **29233.00 Tổng trọng tải**

10. Dung tích của tàu: **14107.00 Tổng trọng tải**

11. Vị trí neo tại cảng: **SWP08**

12. Các điều kiện của chuyến đi (các cảng trước, và các cảng sẽ đến, gạch chân các cảng sẽ dỡ hàng và hàng còn lại): **KEELAN - KWANGYANG**

13. Mô tả tóm tắt về hàng hóa: **Hàng transit: 23,004,448 Mts of Steel product.**

Hàng	Loại hàng	Tên hàng	Số lượng	Đơn vị	Mô tả
Hàng nhập khẩu (Hàng BT)	Hàng thô	SẮT THẤP (Steel)	8716,84	Tấn (TNE)	Hàng nhập khẩu BT tại POSCO
Hàng quá cảnh không xếp dỡ	Hàng thô	SẮT THẤP (Steel)	23004,41	Tấn (TNE)	Hàng Transit

Hình: Gửi biểu mẫu.

### Gửi hồ sơ:

- Gửi —Bản khai an ninh chậm nhất 24h trước khi tàu đến. Bắt buộc phải có chữ ký số đã đăng ký trên cổng thông tin điện tử một cửa.
- Gửi —Thông báo tàu đến chậm nhất 8h trước khi tàu đến. Bắt buộc phải có chữ ký số đã đăng ký trên cổng thông tin điện tử một cửa.
- Gửi —Xác báo tàu đến chậm nhất 2h trước khi tàu đến. Bắt buộc phải có chữ ký số đã đăng ký trên cổng thông tin điện tử một cửa.
- Gửi —Hồ sơ (bản khai hàng hóa, bản khai chung, danh sách thuyền viên, bản khai hành lý thuyền viên, bản khai dự trữ, bản khai hàng hóa nguy hiểm, bản khai y tế) cho các cơ quan liên quan (nút nhấn bao thư). Bắt buộc phải có chữ ký số đã đăng ký trên cổng thông tin điện tử một cửa. Theo NĐ58, và phân chia quyền trên cổng thông tin điện tử, các cơ quan Cảng vụ HH, Hải quan, Biên phòng và Kiểm dịch sẽ nhận được loại hồ sơ theo sự quản lý của cơ quan mình.
- + Lưu ý: thời hạn gửi bản khai hàng hóa chậm nhất 12h trước khi tàu dự kiến cập cảng đối với tàu có hành trình dưới 5 ngày và chậm nhất 24h trước khi tàu dự kiến cập cảng đối với tàu có hành trình trên 5 ngày; Danh sách thuyền viên, danh sách hành khách, bản khai vũ khí, vật liệu nổ, danh sách người trốn theo tàu: chậm nhất 4h trước khi tàu

đến cảng; Bản khai y tế: chậm nhất 2h trước khi tàu đến vùng đón trả hoa tiêu; Các bản khai khác: bản khai chung, bản khai hành lý thuyền viên, bản khai dự trữ, bản khai hàng hóa nguy hiểm...: chậm nhất 2h sau khi tàu neo đậu tại cầu cảng hoặc chậm nhất 4h sau khi tàu neo đậu tại các vị trí khác trong vùng nước cảng biển. Việc tạo hồ sơ xuất cảnh, gửi —Thông báo tàu rời, gửi hồ sơ tương tự như nhập cảnh.

### **1.5. Nhận kết quả:**

- Sau khi xem xét —Hồ sơ các cơ quan sẽ thông báo —Kết quả (tiếp nhận, đồng ý, từ chối, thông quan, xác nhận hoàn thành thủ tục...) trên cổng thông tin điện tử. Các cơ quan có thể thấy được kết quả lẫn nhau.

### **1.6. Giấy Phép Rời Cảng Điện Tử**

Từ ngày 01/08/2017 Cục Hàng Hải Việt Nam đã triển khai cấp Giấy phép rời cảng điện tử cho tất cả tàu thuyền rời cảng. Dựa trên kết quả duyệt hồ sơ tàu xuất cảnh, tàu rời cảng của các cơ quan Hải quan, Biên phòng và kiểm dịch. Cán bộ thủ tục Cảng vụ HH sẽ cấp Giấy Phép Rời Cảng cho tàu. Đại lý có thể vào đường link: <http://hanghai.mt.gov.vn/tracuu-giay-phep> để tra cứu, download giấy phép rời cảng điện tử.

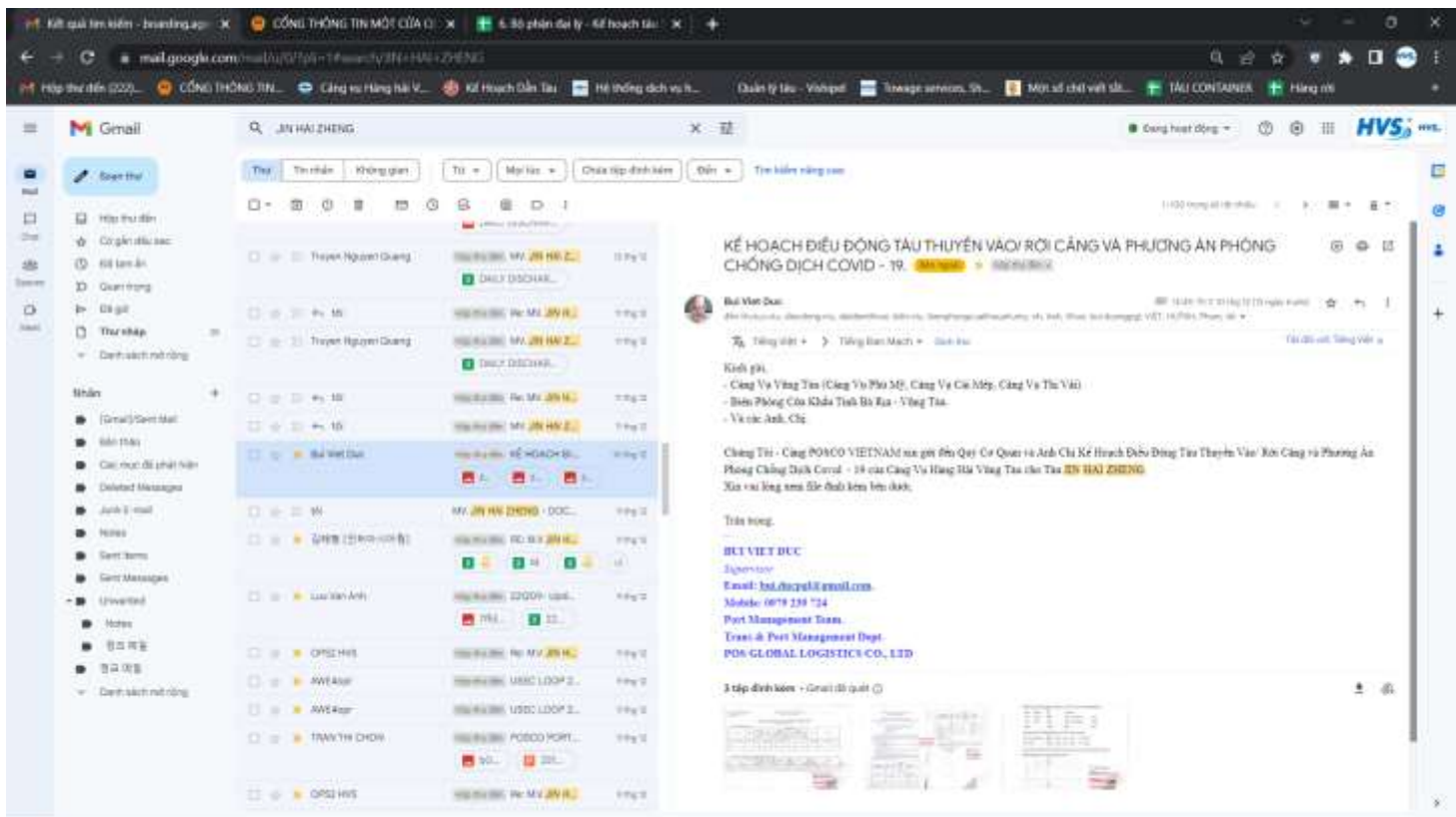
## **2. Giải pháp nâng cao nghiệp vụ tàu hàng rời tại cảng Posco:**

- Trước khi tàu tới 7/4/3/2/1 (ngày) phải liên tục check thông tin với tàu gồm dự kiến thời gian tàu tới cảng(ETA) , tàu có sử dụng dịch vụ nào trong quá trình tàu làm hàng tại cảng không: ( kiểm tra PSC, cấp giấy kiểm dịch, hạ xuống cứu sinh, hoặc bảo dưỡng máy chính, gửi mẫu dầu.....) để đại lý có thể sắp xếp thời gian chuẩn bị, liên lạc với các cơ quan chức năng nhằm hỗ trợ tối đa cho tàu.

-Phải xác nhận với cảng là cầu có trống không, khi tàu tới khu neo thì có cho tàu vào làm hàng luôn được không hay phải neo chờ cầu, chờ hàng ...

-Nhờ cảng gửi cho cảng vụ kế hoạch chấp nhận cầu cảng và các phương án an toàn cho phía cảng vụ để cảng vụ xác nhận.

-Sau khi chốt được cầu cảng trống đại lý phải ORDER hoa tiêu dẫn tàu vào cảng, book tàu lai hỗ trợ đối với những tàu lớn.



Hình : Gmail kế hoạch điều động.

-Sau khi tàu cập thì đại lý phải là người đầu tiên lên tàu, cập nhật tình hình tàu với thuyền trưởng, xin tàu Arrival Condition, thời gian chính xác tàu cập cầu an toàn...và các thông tin cần thiết để báo cáo cho chủ tàu, chủ hàng.



Hình 5.6: Phiếu yêu cầu cung cấp dịch vụ.



**HAIVAN SHIPPING - SERVICES CORP.**

Add : 26 My Phu 2C Street, Phu My Hung Zone, Tan Phu Ward, Dist 7, HCM, VN  
Tel : +84.28.5417 1603 (604) / Fax: +84.28.5417 1602  
Email : support@haivanship.com.vn / Web: www.haivanship.com.vn

**PHIẾU YÊU CẦU CUNG CẤP DỊCH VỤ  
(PILOTAGE ORDER)**

Mã số khách hàng:

3856069

(do công ty Hoa tiêu cung cấp)

Tên đại lý/ chủ tàu gửi order: HAIVANSHIP

Địa chỉ đại lý/ chủ tàu: 26 MY PHU 2C TAN PHU PHU MY HUNG, Q.7, HCM

Số điện thoại: +84.8.5417 1603-4-5 Fax: +84.8 5417 1602 Mail: ops@haivanship.com.vn

Yêu cầu Xi nghiệp Hoa tiêu Vũng Tàu – Công ty CP Dịch vụ và Vận tải biển Vũng tàu bố trí hoa tiêu dẫn tàu

**Thông số kỹ thuật:**

Tàu: SEAMELODY	Quốc tịch: MARSHALL ISLANDS	Hồ hiệu: V7A4602
LOA/BEAM: 179.9/ 28.4M	Draft (F/A): 10.15/10.3 M	Loại tàu: Chở Hàng
GRT: 22402 MT	NRT: 12019 MT	HĐKD tuyến: Nước ngoài
DWT: 35,265 MT	Hàng hóa: 30,000 MTS	Loại hàng hóa: Steel product

Ca nô đẹp luông:

Có

Không

Tàu lái: SEA TIGER 1 + SEA FORCE 1,

Số lượng: 2

Công suất: 8000 HP

Yêu cầu hoa tiêu dẫn tàu:

**VÀO**

Từ: VUNG TAU P/S	Đến: POSCO VN	Lúc: 14h30	Ngày: 26/11/2022
------------------	---------------	------------	------------------

Ghi chú:

Cụ thể thông tin xuất Hòa đơn thu phí hoa tiêu như sau:

Tên công ty (khách hàng): WOORYANG SHIPPING CO.,LTD

Địa chỉ: 6TH FL., WHASUNG BLDG, 560, SAMSUNG-RO, GANGNAM-GU, SEOUL, REPUBLIC OF KOREA - Korea (Republic)

Mã số thuế:

Địa chỉ giao, nhận HĐ: account@haivanship.com.vn

Cam kết thanh toán tiền phí hoa tiêu (ngày thanh toán): 40 ngày

Hình thức thanh toán: chuyển khoản

Vung tau, ngày 25 tháng 11 năm 2022



\* Ghi chú:

- Order được xem như một hợp đồng có giá trị pháp lý cam kết yêu cầu cung cấp dịch vụ Hoa tiêu sẽ thành nên giữa khách hàng (chủ tàu) và Công ty CP Dịch vụ và Vận tải biển Vũng Tàu

- Trường hợp Order không có đóng dấu thì người nhận Order phải là người đã được đại lý/chủ tàu giao nhận bằng văn bản rõ ràng

- Nếu khách hàng yêu cầu dịch vụ Hoa tiêu không theo mẫu này thì mẫu Order của khách hàng phải đầy đủ các thông tin theo yêu cầu Công ty chúng tôi mới chấp nhận thực hiện nhiệm vụ.

Báo báo tiến độ làm hàng 2 lần 1 ngày cho chủ tàu, chủ hàng.....

- Dự kiến thời gian xong hàng để xin nước hoa tiêu giờ tàu có thể rời cảng
  - Sau khi tàu làm xong hàng thì đại lý phải lên tàu thu thập các hồ sơ cần chữ ký của thuyền trưởng như: NOR, AUTHORITY LETTER, SOF, MANIFEST, MATE RECEIPT, cũng như thu thập hồ sơ giám định, hồ sơ tàu, tally report.....
  - Oder hoa tiêu, tàu lai cho tàu rời cảng và xuất cảnh.
  - Kết thúc quy trình làm 1 tàu tại cảng Posco VietNam
- Quy trình trên xảy ra khi tàu không phát sinh thêm bất cứ trục trặc nào như hư hỏng hàng hóa, tàu bị mắc cạn, hàng hóa nằm ở vị trí không thể làm hàng như thông thường.

MV. SEAMELODY// DISCHARGING 814 P'KGS/ 9108.336 MT STEEL PRODUCTS AT POSCO VIET NAM PORT// ARRIVAL REPORT

BOARDING HVS -boarding.agency@hainanship.com.vn

TO POSCO VIETNAM CO.,LTD  
 TO WOORYANG SHIPPING CO.,LTD  
 TO POSCO VHPC  
 TO POSCO VST  
 TO POSGLOBAL LOGISTICS  
 TO KOREA EXPRESS SAIGON PORT  
 FM HVS

DATE 26th, Nov. 2022

**MV. SEAMELODY // DISCHARGING 814 P'KGS/ 9108.336 MT STEEL PRODUCTS AT POSCO VIET NAM PORT // ARRIVAL REPORT**

Dear All, Good day.  
 Please kindly be advised Arrival Report asfi:

1)	1820t/25st	: Arrival Vung Tau P/S & N.O.R Tendered.
2)	1450t/26st	: Vessel proceeding to Posco Viet Nam terminal.
3)	1714t/26st	: First line on shore.
4)	1735t/26st	: All lines made fast. Vsl safety on berth at Posco Viet Nam terminal.

---

6)	AM/28th NOV.2022	: ETC/D if AGW/WP
7)	R.O.B:	
	- PO	: 444.9 MT
	- DO	: 201.1 MT
	- FW	: 192 MT
8)	Arrival draft	: 10.22 / 10.18 M

We will keep you closed.

With best regards

**Truong Minh Thinh (Mr.) - Boarding Agent**  
 Email: [boarding.agency@hainanship.com.vn](mailto:boarding.agency@hainanship.com.vn)  
 Mobile: +84. 868334880 (Whatsapp, Viber, Zalo)

AS AGENTS ONLY

**HVS** HAI VAN SHIPPING - SERVICES CORP.  
 Add : 26 My Phu 2C St, PMH, Tan Phu Ward, Dist 7, HCMC, Vietnam  
 Tel : +84.28.5417 1603 | Fax: +84.28.5417 1602  
 Web : [www.haivanship.com.vn](http://www.haivanship.com.vn)

Hình : Gmail báo cáo.