

Tin Quốc tế

➤ Do ảnh hưởng của đại dịch Covid 19 trên toàn cầu nên Hội nghị thường niên FIATA năm 2021 sẽ tiếp tục hình thức tổ chức trực tuyến vào ngày 18/11/2021 thay vì tổ chức trực tiếp như dự kiến ban đầu tại Brussels, Belgium. Năm nay các vị trí chủ chốt của Fiata sẽ được bầu chọn lại bao gồm Chủ Tịch và các vị trí trong Ban Chấp hành. Hạn chót nộp đơn ứng cử cho vị trí Chủ tịch và Ban Chấp hành là 1/7/2021. Nguồn: Fiata

➤ Tình trạng đình trệ tại cảng quốc tế Diêm Điền và một loạt cảng container quan trọng khác của Trung Quốc đang gây ảnh hưởng nghiêm trọng tới chuỗi cung ứng toàn cầu. Tác động của sự tắc nghẽn này, thậm chí còn lớn hơn cả sự cố kênh đào Suez hồi tháng 3. Cảng Diêm Điền chuyên xử lý 36.000 container 20 feet mỗi ngày, chiếm tới 10,5% lượng container ngoại thương của cả nước, đã phải đóng cửa gần một tuần vào cuối tháng trước sau khi phát hiện nhiều công nhân tại cảng dương tính với Covid-19. Ngay cả khi đã được mở cửa trở lại, cảng vẫn vận hành với công suất thấp, dẫn đến khối lượng lớn container bị ách lại, nhiều tàu chưa được rời cảng. Tình trạng tắc nghẽn tại cảng biển phía Nam Trung Quốc đã buộc nhiều công ty vận tải lớn phải cảnh báo khách hàng khả năng hàng hóa sẽ bị chậm, có thể phải đổi tuyến hoặc tăng phí đột biến. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

➤ Tại Trung Quốc, một trong những yếu tố giúp hàng hoá vẫn được luân chuyển suôn sẻ bất chấp đại dịch là sự phát triển và số hoá

TIN NHANH

Để đáp ứng yêu cầu thông tin nhanh trao đổi giữa các Hội viên, VLA phát hành TIN NHANH, mỗi tháng 2 lần, ngoài NEWSLETTER bằng tiếng Anh hàng tháng. Mong Hội viên đóng góp tin, bài cho TIN NHANH và GÓC PHÁP LUẬT. Trân trọng cảm ơn.



- UBND TPHCM đề nghị HĐND TPHCM điều chỉnh thời gian thu phí hạ tầng cảng biển từ 0h ngày 01/10/2021, lùi 3 tháng so với kế hoạch trước đó là từ 0h ngày 01/7/2021. Về lý do điều chỉnh, UBND TPHCM cho biết, tình hình dịch COVID-19 diễn biến phức tạp, nhiều hoạt động sản xuất kinh doanh phải tạm ngừng, đời sống người lao động và người có thu nhập thấp gặp nhiều khó khăn. Về thời gian lùi thu phí 3 tháng, UBND TPHCM cho biết mốc thời gian 3 tháng này được dựa trên kịch bản dịch COVID-19 có thể cơ bản được khống chế vào khoảng tháng 7, các doanh nghiệp có khả năng phục hồi trong 2 tháng tiếp theo. Trước đó, ngày 21/6, Hiệp hội VLA đã có công văn gửi Sở Giao thông vận tải TP Hồ Chí Minh về việc góp ý dự thảo Nghị quyết sửa đổi bổ sung khoản 5 Điều 1 Nghị quyết số 10/2020/NQ-HĐND ngày 09/12/2020 của HĐND TP. HCM về ban hành thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng biển trên địa bàn TP.HCM. Theo Công văn, VLA đề nghị lùi thời gian thu phí đến 01/7/2022 với lý do các doanh nghiệp cần thời gian và kinh phí để tập trung phục hồi sản xuất kinh doanh trong và sau dịch bệnh Covid-19. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

- Miễn phí tham gia Chương trình “Hộ chiếu Logistics Thế giới”- World Logistics Passport (WLP) cho các Hội viên VLA. WLP là một sáng kiến toàn cầu, do khu vực tư nhân dẫn dắt, được thiết kế để thông suốt dòng chảy thương mại toàn cầu, mở ra khả năng tiếp cận thị trường và mang lại hiệu quả kinh tế cho các thành viên (giảm chi phí chuỗi cung ứng của doanh nghiệp và đảm bảo hàng hóa vận chuyển nhanh hơn và hiệu quả hơn). Tại Việt Nam, với sự hỗ trợ của Bộ

ngành logistics. Tại quốc gia này, số hoá logistics không chỉ đơn thuần là chuyển hoạt

động logistics từ trực tiếp sang trực tuyến mà còn là ứng dụng CNTT vào toàn bộ quá trình từ lên kế hoạch, áp dụng và kiểm soát các luồng chuyển dịch của hàng hóa, thông tin liên quan tới nguyên nhiên liệu, vật tư (đầu vào) và sản phẩm cuối cùng (đầu ra) từ điểm xuất phát tới điểm tiêu thụ. Trung Quốc cũng là một trong những quốc gia hàng đầu sử dụng máy bay không người lái (drone) để hỗ trợ hoạt động giao vận, giao hàng trong ngày, đưa hàng tới các khu vực vùng sâu vùng xa. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

➤ MSC và Hapag-Lloyd tăng cước vận tải biển từ châu Á và châu Úc đến châu Âu. Các hãng tàu lớn đã thông báo tăng cước vận tải biển đi châu Âu, dự kiến sẽ có hiệu lực vào tháng 7/2021. Hapag-Lloyd sẽ áp dụng mức cước vận tải biển mới cho tất cả các dịch vụ vận tải container 20 'và 40', có hiệu lực từ ngày 1 tháng 7 năm 2021, từ Ấn Độ, Trung Đông và Pakistan đến Bắc Âu và Địa Trung Hải. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

Thông tin liên hệ

Hiệp hội Doanh nghiệp
Dịch vụ Logistics Việt Nam
Lầu 5 tòa nhà Cảng Sài Gòn, số 3 Nguyễn
Tất Thành, P.12, Q.4, TP.HCM
Phone: 84-08-39432658
Email: vla-hcm1@vla.com.vn
Website: www.vla.com.vn

Công Thương và Đại sứ quán Việt Nam tại UAE, VLA đã ký Thỏa thuận với DLW vào đầu tháng 5 năm 2021 và đăng ký trở thành thành viên của Chương trình WLP. Theo đó, VLA là người phối hợp (Coordinating Partner) của Chương trình WLP ở Việt Nam (Hub), đại diện cho khu vực tư nhân. DLW sẽ kết nối các hội viên VLA tham gia WLP với mạng lưới toàn cầu của các thành viên WLP để hưởng mọi lợi ích của WLP. Các Hội viên VLA sẽ được miễn phí tham gia WLP, đăng ký gửi về VLA qua email: thobui@vla.com.vn. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

- Ngày 21/6, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) đã có Công văn gửi 12 tỉnh, thành phố (gồm 5 thành phố trực thuộc trung ương và các địa phương có biên giới, cửa khẩu) đề nghị các tỉnh, thành phố xem xét, sớm có văn bản hướng dẫn đăng ký, ưu tiên tiêm phòng Vaccine Covid-19 cho lực lượng lao động trong ngành dịch vụ vận tải logistics của doanh nghiệp đăng ký kinh doanh trên địa bàn Tỉnh, thành phố. Theo Công văn, Hiệp hội đề xuất các Lao động được đề xuất ưu tiên tiêm vắc-xin gồm: Lao động hoạt động tại Cảng Biển, Sân bay, Kho bãi, Cảng cạn (ICD), Lao động tham gia trực tiếp trong các hoạt động vận tải hàng hóa đường biển, đường sông, đường sắt và đặc biệt là đường bộ (các lái xe), Lao động tham gia trực tiếp trong công tác quản lý kho hàng và phân phối hàng hóa, Lao động tham gia trực tiếp trong công tác làm thủ tục hải quan, giao nhận, làm các thủ tục, chứng từ vận tải liên quan, tiếp xúc với nhiều cơ quan, nhiều người khác nhau. Đây cũng là những đối tượng thuộc nhóm ưu tiên trong Kế hoạch số 1467/QĐ-BYT của Bộ Y tế về việc “phê duyệt Kế hoạch tiêm vắc xin phòng COVID-19 giai đoạn 2021-2022”.

- Ngày 21/7/2021, Hiệp hội VLA phối hợp cùng Trung tâm Xúc tiến Thương mại Đài Loan (TAITRA) tổ chức chương trình hội thảo đặc biệt về "Chuỗi Cung Ứng Lạnh Đài Loan 2021". Nhiều Giải pháp hỗ trợ doanh nghiệp trong sản xuất kinh doanh được đề cập đến như quản lý hậu cần, quản lý đội xe, các dịch vụ tích hợp E-logistics, Giải pháp chiếu sáng dây chuyền lạnh bằng đèn LED, Các dịch vụ vận tải lạnh, khí đốt và thiết bị đá khô, giá đỡ và máy quét mã vạch... Ngoài ra, các doanh nghiệp còn có cơ hội tham gia giao thương trực tuyến (B2B Meeting) với các nhà cung cấp. Để xem chi tiết và đăng ký tham dự: [Tại đây](#)

GÓC PHÁP LUẬT

Bảo hiểm định giá (valued policy) qua một vụ tranh chấp

Sự việc

Một tàu biển vận chuyển 5.500 tấn vật liệu xây dựng từ Tuticorin (Ấn Độ) đến Male và Foammulah (Maldives). Tàu đến Male ngày 9/8/2016 dỡ một phần hàng và rời Male ngày 12/8/2016. Ngày 13/8/2016 trong khi tàu đang tìm vị trí neo an toàn tại Foammulah thì bị mắc cạn tại bãi san hô và bãi đá gần bờ biển. Tối ngày 05/9/2016 bắt đầu vớt hàng xuống biển để làm nhẹ tàu; đến sáng ngày 09/9/2016, tàu đã vớt được gần 3.000 tấn hàng và đến ngày 14/9/2016, số lượng hàng trên tàu còn 1.882 tấn. Chiều 15/9/2016 tàu lai cứu hộ kéo tàu thoát cạn thành công với sự hỗ trợ của máy chính, tàu nghiêng phải 8 độ. Sau khi chỉnh nghiêng xong, tàu lai kéo tàu ra vị trí an toàn 0.30S-073.40E nhưng tàu bị hư hỏng rất nặng.

Ngày 23/9/2016 chủ tàu tuyên bố bỏ tàu. Ngày 01/10/2016, tàu được kéo ra khỏi vùng nước Maldives đến vị trí cách đảo Foammulah khoảng 90 hải lý, sâu 4.000m và chìm tại vị trí này cùng ngày. Chủ tàu mua bảo hiểm thân tàu với số tiền bảo hiểm (sum insured) là 2,8 triệu USD và giá trị bảo hiểm (vessel value) cũng là 2,8 triệu USD. Do đó, với tổn thất toàn bộ, chủ tàu yêu cầu công ty bảo hiểm bồi thường 2,8 triệu USD nhưng công ty bảo hiểm cho rằng đây không phải là bảo hiểm định giá (theo quan điểm của chủ tàu) mà là bảo hiểm trên giá trị nên chỉ chấp nhận bồi thường theo kết quả xác định giá tại thời điểm xảy ra tổn thất (ngày 13/8/2016) - thấp hơn nhiều so với 2,8 triệu USD. Vì không thể thương lượng được nên chủ tàu đã khởi kiện công ty bảo hiểm tại tòa án.

Tóm tắt quan điểm của chủ tàu

Chủ tàu cho rằng đối tượng bảo hiểm là con tàu gồm vỏ tàu, máy móc và các trang thiết bị trên tàu, giá trị bảo hiểm là 2,8 triệu USD, số tiền bảo hiểm cũng là 2,8 triệu USD. Chủ tàu và công ty bảo hiểm đã nhất trí xác định trường hợp này là tổn thất toàn bộ ước tính. Chủ tàu không đồng ý với mức bồi thường mà công ty bảo hiểm đưa ra theo chứng thư thẩm định giá với lý do đây là “bảo hiểm định giá” theo quy định tại điểm c Khoản 2 Điều 228 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005: *“Đơn bảo hiểm định giá là đơn bảo hiểm trong đó người bảo hiểm đồng ý trước giá trị của đối tượng bảo hiểm ghi trong đơn bảo hiểm, phù hợp với giá trị được bảo hiểm và được sử dụng khi giải quyết bồi thường tổn thất toàn bộ hoặc bồi thường tổn thất bộ phận”*. Ngoài ra, chủ tàu còn yêu cầu công ty bảo hiểm trả tiền lãi cho số tiền 2,8 triệu USD kể từ ngày lẽ ra họ được hưởng số tiền này cho đến ngày Tòa tuyên án.

Tóm tắt quan điểm của công ty bảo hiểm

Công ty bảo hiểm viện dẫn Điều 46 Luật Kinh doanh bảo hiểm năm 2000: *“1. Số tiền bồi thường mà doanh nghiệp bảo hiểm phải trả cho người được bảo hiểm được xác định trên cơ sở giá trị trường của tài sản được bảo hiểm tại thời điểm, nơi xảy ra tổn thất và mức độ thiệt hại thực tế, trừ trường hợp có thoả thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm. Chi phí để xác định giá thị trường và mức độ thiệt hại do doanh nghiệp bảo hiểm chịu. 2. Số tiền bồi thường mà doanh nghiệp bảo hiểm trả cho người được bảo hiểm không vượt quá số tiền bảo hiểm, trừ trường hợp có thoả thuận khác trong hợp đồng bảo hiểm”* để từ chối bồi thường đầy đủ số tiền bảo hiểm (cũng đồng thời là giá trị

bảo hiểm tàu - 2,8 triệu USD) và cho rằng đây là bảo hiểm trên giá trị nên chỉ chấp nhận bồi thường theo kết quả thẩm định giá trị tàu.

Tóm tắt quan điểm của Tòa án và Viện kiểm sát

Căn cứ vào kết quả nghiên cứu hồ sơ vụ án, qua thẩm tra, hỏi, đáp, tranh luận tại phiên tòa ngày 19/10/2018; Tòa án nhận định: “[...] giá trị bảo hiểm là giá trị thực tế của đối tượng bảo hiểm. Do vậy, số tiền bảo hiểm [...] phải dựa vào giá trị thực tế của tàu tại thời điểm xảy ra sự kiện bảo hiểm” (trang 12 của Bản án). Viện kiểm sát cho rằng “[...] hai bên ký hợp đồng bảo hiểm vượt quá giá trị tài sản bảo hiểm [...]” (trang 10 của Bản án) - thường gọi là bảo hiểm trên giá trị - vì vậy cần phải định giá để có được số tiền bồi thường theo chứng thư giám định mà Tòa án đã trưng cầu. Do đó, ngày 23/10/2018, bản án sơ thẩm đã được tuyên theo quan điểm không công nhận đây là bảo hiểm định giá như lập luận của chủ tàu (nguyên đơn) và chỉ chấp nhận bồi thường như quan điểm của công ty bảo hiểm (bị đơn) theo kết quả thẩm định giá mà Tòa án đã trưng cầu với giá trị tàu tại thời điểm xảy ra tổn thất (ngày 13/8/2016) là 41.541.429.000 Đồng (tương đương 1.779.000 USD theo tỷ giá 1 USD = 23.351 Đồng) và số tiền giá trị phụ tùng vật tư, dự trữ trên tàu là 5.283.065.575 Đồng (tương đương 226.246 USD) Đồng cùng với số tiền lãi là 8.593.418.541 Đồng (tương đương 368.010 USD).

Bình luận

Điều 2.1 của Hợp đồng bảo hiểm quy định: “*Hợp đồng bảo hiểm này được chi phối và điều chỉnh bởi Bộ luật Hàng hải Việt Nam. Những điều Bộ luật Hàng hải Việt Nam chưa quy định thì áp dụng Luật, Tập quán bảo hiểm hàng hải Quốc tế*”. Như vậy Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005 (có hiệu lực tại thời điểm xảy ra tổn thất) được áp dụng và nếu còn thiếu thì áp dụng luật, tập quán bảo hiểm quốc tế.

Giấy chứng nhận bảo hiểm thân tàu ghi rõ: “*Giá trị tàu/Vessel Value: 2.800.000 USD, số tiền bảo hiểm/ Sum Insured: 2.800.000 USD*” và không có thỏa thuận nào về việc định giá lại khi giải quyết bồi thường. Do đó, căn cứ vào điểm c khoản 2 Điều 228 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005: “*Đơn bảo hiểm định giá là đơn bảo hiểm trong đó người bảo hiểm đồng ý trước giá trị của đối tượng bảo hiểm ghi trong đơn bảo hiểm, phù hợp với giá trị được bảo hiểm và được sử dụng khi giải quyết bồi thường tổn thất toàn bộ hoặc bồi thường tổn thất bộ phận*” thì dịch vụ bảo hiểm trong trường hợp này là bảo hiểm định giá và công ty bảo hiểm phải bồi thường 2,8 triệu USD.

Bản án dài 15 trang, người viết chỉ bình luận tóm tắt bản chất sự việc và mong có dịp được trao đổi, làm rõ thêm. Được biết, ngày 02/11/2018, chủ tàu đã gửi đơn kháng cáo đối với bản án của Tòa án cấp sơ thẩm để xét xử phúc thẩm./.

Ngô Khắc Lễ (Ban Pháp luật VLA)

Bản tin số 33, ngày 01/7/2021

