

Tin Quốc tế

Kể từ tháng 10/2021 thì hệ thống Website của Fiata sẽ chuyển từ www.fiata.com sang www.fiata.org. Ngoài ra khi Hội viên muốn liên hệ qua Email với Fiata vui lòng gửi đến địa chỉ info@fiata.org. Hiện nay 2 hệ thống [fiata.com](http://www.fiata.com) và [fiata.org](http://www.fiata.org) vẫn đang hoạt động song song cho đến khi FIATA hoàn tất việc chuyển đổi hệ thống. Hiệp hội VLA sẽ có những thông báo tiếp theo về việc chuyển đổi này của Fiata. Nguồn: Fiata

Robot nhà kho trở dậy khi lao động khan hiếm. Tại các nhà kho ở Mỹ và Châu Âu, làn sóng mua sắm trực tuyến trong thời kỳ dịch bệnh cũng đã thúc đẩy việc chuyển đổi sang các hệ thống tự động và robot, có thể ứng phó nhanh hơn và hiệu quả hơn với tính phức tạp của đơn đặt hàng khi nhu cầu giao hàng vào ngày hôm sau tăng lên và tình trạng thắt nút cổ chai trong chuỗi cung ứng gây ra sự chậm trễ. Các nhà kho trên toàn cầu dự kiến sẽ đầu tư 36 tỉ đô la Mỹ vào tự động hóa trong năm nay, tăng 20% so với năm 2020. Tổng cộng giá trị đầu tư cho tự động hóa ở các nhà kho trong năm nay và năm ngoái tăng 1,6 tỉ đô la so với các dự báo trước đại dịch, theo Công ty nghiên cứu Interact Analysis. Sandeep Sakharkar, Giám đốc thông tin Công ty GXO Logistics, cho biết: “Tự động hóa đang trở dậy như một khía cạnh quan trọng của thế giới chuỗi cung ứng.” *Xem chi tiết: [Tại đây](#)*

Chi phí vận chuyển tăng cao, đang trở thành một trở ngại khác cho chuỗi cung ứng, gây áp lực lên nhiều doanh nghiệp khi họ vốn đã phải chi trả nhiều hơn cho nguyên vật liệu thô và nhân công. Đại dịch Covid-19 đã khiến chi phí vận tải tăng cao trong thời gian dài, gây sức ép lên nhiều doanh nghiệp Mỹ. Một số giám đốc doanh nghiệp dự báo chi phí vận tải sẽ duy trì ở mức cao đến tận năm 2023. Chi phí vận chuyển hàng hóa là một thành tố gắn liền trong mọi hoạt động ở chuỗi cung ứng của một doanh nghiệp. Mọi thứ từ quặng sắt, thép, linh kiện và thành phẩm đều cần phải vận chuyển. Chi phí vận chuyển container bằng đường biển đang ở mức cao ngất ngưởng, trong khi đó, lực lượng

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.



Ngày 22/9, Bộ Giao thông đã ra quyết định thành lập hai tổ công tác thực hiện kiểm tra, rà soát các loại giá dịch vụ tại cảng biển và giá cước vận tải biển quốc tế, nội địa. Theo đó, 2 tổ công tác có nhiệm vụ làm việc với các cơ quan, doanh nghiệp, đơn vị liên quan để thực hiện kiểm tra, rà soát các loại giá dịch vụ tại cảng biển và giá cước vận tải biển quốc tế, nội địa tại khu vực Vũng Tàu (Cái Mép-Thị Vải), TP Hồ Chí Minh, khu vực Hải Phòng (cảng Lạch Huyện, Đình Vũ, Chùa Vẽ) và Quảng Ninh. Theo Bộ Giao thông Vận tải, việc thành lập 2 tổ công tác rà soát, kiểm tra việc áp dụng giá dịch vụ trong hoạt động hàng hải được thực hiện trong bối cảnh giá cước vận tải container toàn cầu trên các tuyến đi châu Âu, Mỹ liên tục gia tăng từ cuối năm 2020 và chưa có dấu hiệu giảm. *Xem chi tiết: [Tại đây](#)*

Maersk Việt Nam mở 3 tuyến vận chuyển hàng hóa xuyên lục địa mới. Đây là nỗ lực lớn của hãng vận tải giữa tình trạng tắc nghẽn nghiêm trọng của ngành logistics do thiếu hụt container. Trong dịp kỷ niệm 30 năm hoạt động, Maersk Việt Nam đã khai trương 3 tuyến vận chuyển hàng hóa xuyên lục địa mới trong quý II/2021: 1 tuyến tàu hỏa từ Hà Nội đến Liege (Bỉ) và 2 tuyến đường biển từ Viễn Đông đi Bắc Mỹ. Hiện nay, Maersk là đơn vị dẫn đầu thị trường vận tải thế giới hiện, chịu trách nhiệm vận chuyển đến 16 - 17% lượng hàng hóa toàn cầu. *Xem chi tiết: [Tại đây](#)*

Bộ Tài chính mà cụ thể là Cục Giám sát quản lý về Hải quan, Tổng cục Hải quan đang chủ trì soạn thảo các văn bản thay thế Nghị định 08/2015/NĐ-CP, Nghị định số 59/2018/NĐ-CP và các Thông tư 38/2015/TT-BTC, Thông

tài xế xe tải lại thiếu và giá xăng đắt hơn so với dự báo hồi đầu năm. *Xem chi tiết: [Tai đây](#)*

Tắc nghẽn nghiêm trọng tại các cảng container Bờ Tây Hoa Kỳ đang khiến các cửa hàng, siêu thị quan ngại về tính khả thi của việc phân phối hàng hóa theo mùa trong khi người xuất khẩu ở khắp nơi trên thế giới lo lắng hàng hóa của họ không thể đến với người tiêu dùng trước khi chúng thối rữa vì chờ đợi. Theo một số chuyên gia, tắc nghẽn cảng đã diễn ra hơn một năm nay và tình trạng chưa có dấu hiệu được cải thiện. Các hãng vận tải biển đang trì hoãn các chuyến hàng hoặc bỏ qua hoàn toàn một số cảng có thể khiến họ không đạt được mục tiêu lịch trình. Ông Scott Taylor, Giám đốc điều hành của GSC Logistics cho biết: “Hiện tại, có khoảng 55 tàu container đang neo đậu, 30 tàu khác đang cập bến và gặp nhiều hạn chế ở phía nam California”. *Xem chi tiết: [Tai đây](#)*

Hơn 150 doanh nghiệp và tổ chức hàng đầu bao gồm các doanh nghiệp dầu khí lớn và chính quyền cảng trên thế giới đã tham gia vào “Lời kêu gọi hành động vì giảm phát thải vận tải biển”. Lời kêu gọi do Diễn đàn Kinh tế Thế giới, tổ chức phi lợi nhuận Diễn đàn Hàng hải Quốc tế và các đối tác khác khởi xướng. Mục tiêu giảm phát thải chỉ có thể đạt được nếu được thực hiện trên quy mô lớn và nhanh chóng qua khung làm việc phù hợp của chính phủ và các cơ quan liên quan trên toàn cầu. *Xem chi tiết: [Tai 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

tư 39/2018/TT-BTC về hướng dẫn thi hành Luật Hải quan năm 2014. Đây là những văn bản quan trọng đối với doanh nghiệp trong thực hiện thủ tục hải quan và đặc biệt sẽ tác động lớn đến hoạt động khai thuế hải quan. Trong bối cảnh đó, Ban Hải quan & Thuận lợi hoá thương mại và Ban Công tác hội viên (VLA) phối hợp với Ban Pháp chế (VCCI) và Ban Nghiên cứu môi trường kinh doanh và Cạnh tranh (CIEM) tổ chức Hội thảo trực tuyến “Đổi mới thủ tục hải quan - Góp ý dự thảo văn bản thay thế Nghị định 08/2015/NĐ-CP, Nghị định số 59/2018/NĐ-CP và Thông tư 38/2015/TT-BTC, Thông tư 39/2018/TT-BTC”. Hội thảo sẽ giúp doanh nghiệp hội viên VLA và các hiệp hội ngành hàng nắm được nội dung các dự thảo qua đó đóng góp ý kiến về nội dung các bản dự thảo mới nhất. Hội thảo dự kiến tổ chức theo hình thức trực tuyến vào ngày 6/10/2021. Thông tin chi tiết và đăng ký tham dự vui lòng xem tại website: vla.com.vn.

Kể từ tháng 6/2021 đến hết tháng 9/2021 (thời gian đợt dịch Covid thứ 4 bùng phát trên cả nước, Hiệp hội VLA đã soạn thảo và phát hành **20 văn bản** gửi đến các cơ quan quản lý nhà nước về các nội dung liên quan đến hỗ trợ khó khăn, vướng mắc cho doanh nghiệp (DN) kinh doanh vận tải, logistics trong bối cảnh dịch bệnh Covid-19. Các văn bản VLA gửi đến Văn phòng Chính phủ, Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Y tế, UBND các tỉnh, thành phố tập trung các vấn đề được các doanh nghiệp hội viên, người lao động (NLĐ) quan tâm như: ưu tiên tiêm vắc xin ngừa Covid-19 cho NLĐ ngành vận tải, logistics; các giải pháp hỗ trợ khó khăn cho DN trong việc lưu thông vận tải hàng hoá, QR code cho vận tải luồng xanh, hỗ trợ chi phí xét nghiệm cho DN, trao quyền cho DN trong việc chủ động trong công tác phòng, chống dịch bệnh Covid-19 trong quá trình sản xuất kinh doanh, miễn giảm các loại thuế, phí.... Các kiến nghị, đề xuất của VLA đã và đang được Chính phủ, các Bộ, Ban, Ngành, địa phương quan tâm xem xét đưa vào dự thảo các văn bản liên quan nhằm hỗ trợ cho DN sớm phục hồi sản xuất kinh doanh, thích ứng với trạng thái bình thường mới trong đó nổi bật là Nghị quyết số 105/NQ-CP ban hành ngày 9/9 về hỗ trợ doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh trong bối cảnh dịch Covid-19; Nghị quyết số 97/NQ CP ngày 28/8/2021 thống nhất phương án hỗ trợ giảm tiền điện, giảm giá điện (đợt 5) cho các khách hàng sử dụng điện bị ảnh hưởng của dịch COVID-19.

GÓC PHÁP LUẬT

TRANH CHẤP VỀ THỜI HẠN BẢO HIỂM

"Thời hạn bảo hiểm" là thuật ngữ mà nhiều người cho là đơn giản, dễ hiểu, khó có thể xảy ra tranh chấp. Thế mà, gần đây, bên mua bảo hiểm đã kiện doanh nghiệp bảo hiểm, Hội đồng trọng tài đã ra phán quyết về thời hạn bảo hiểm còn hay hết trong một vụ tranh chấp có trị giá tổn thất hơn 4,5 tỷ đồng. Xin trân trọng giới thiệu để bạn đọc tham khảo.

Tóm tắt sự việc

Năm 2010, Ban quản lý dự án thủy lợi một tỉnh ở miền Nam ("Nguyên đơn") ký với công ty bảo hiểm ("Bị đơn") hợp đồng bảo hiểm xây dựng ("Hợp đồng bảo hiểm") cho gói thầu thi công xây dựng đoạn kè dài 1.212m thuộc dự án đầu tư xây dựng kè chống sạt lở cửa sông, ven biển. Trong quá trình thi công, công trình bị sạt lở dẫn đến tổn thất như sau: lần 01 (ngày 31 tháng 07 năm 2011), giá trị thiệt hại là 2.763.822.000 đồng; lần 02 (ngày 12 tháng 11 năm 2015), giá trị thiệt hại là 4.654.174.000 đồng; tổng cộng là 7.417.996.000 đồng. Sau khi các sự cố công trình xây dựng xảy ra, Nguyên đơn đã làm đủ các thủ tục cần thiết theo quy định của Hợp đồng bảo hiểm đồng thời đã nhiều lần đề nghị Bị đơn bồi thường thiệt hại nhưng Bị đơn từ chối trách nhiệm bảo hiểm đối với tổn thất lần 02 vì cho rằng chỉ có tổn thất lần 01 là còn thời hạn bảo hiểm trong khi Nguyên đơn lập luận rằng tổn thất lần 02 cũng nằm trong thời hạn bảo hiểm. Do đó, Nguyên đơn đã khởi kiện, yêu cầu Hội đồng Trọng tài buộc Bị đơn nhận trách nhiệm bồi thường thiệt hại công trình xây dựng theo Hợp đồng bảo hiểm mà hai Bên đã ký kết và số tiền bồi thường thiệt hại cụ thể sẽ do các Bên tính toán và xác định sau khi có Phán quyết trọng tài.

Quan điểm của các bên

Về vấn đề gia hạn Hợp đồng bảo hiểm, Nguyên đơn cho rằng Hợp đồng bảo hiểm (Điều 4) quy định thời hạn bảo hiểm "*kể từ ngày 01/08/2010 đến ngày 30/11/2012 cộng thêm 12 tháng bảo hiểm cho thời gian bảo hành công trình theo nội dung của Điều khoản bổ sung MR004 doanh nghiệp bảo hiểm sẽ gia hạn thời hạn bảo hiểm không thu thêm phí nếu như thời gian thi công công trình kéo dài được cấp có thẩm quyền phê duyệt*" là đã được mặc nhiên gia hạn khi công trình chưa hoàn thành với các văn bản bổ sung ý nghĩa cho nhau, như Biên bản thương thảo, hoàn thiện hợp đồng ngày 10 tháng 08 năm 2010 (Điều 3) ghi: "*Thời hạn bảo hiểm: Từ ngày khởi công công trình đến khi công trình hoàn thành đưa vào sử dụng công thêm 12 tháng bảo hành công trình*", Hợp đồng bảo hiểm (Điều 4) nêu trên, Giấy chứng nhận bảo hiểm xây dựng (Phần II – giống nội dung nêu tại Điều 4 Hợp đồng bảo hiểm). Quy định như vậy cho thấy Hợp đồng bảo hiểm được gia hạn mà không cần phải có yêu cầu gia hạn bằng văn bản gửi đến Bị đơn. Do đó, Bị đơn phải bồi thường cho tổn thất xảy ra ngày 12/11/2015 cũng như tổn thất xảy ra ngày 31/07/2011. Nguyên đơn cho rằng vụ tổn thất ngày 12/11/2015 nằm trong thời hạn bảo hiểm do khi đó công trình đang thi công và chưa hoàn thành. Mặt khác, công trình đã được cấp thẩm quyền cho phép gia hạn thời gian thực hiện đến ngày 30/06/2017 theo Quyết định số 188/QĐ-UBND ngày 25/01/2017 của Ủy ban nhân dân tỉnh). Theo giải trình của Nguyên đơn thì các Bên đã ký gia hạn hợp đồng bảo hiểm năm 2019 nhưng Nguyên đơn không đưa ra được chứng cứ cho thấy họ đã làm thủ tục gia hạn với Bị đơn và được Bị đơn chấp nhận thời hạn bảo hiểm mới. Ngoài ra, Nguyên đơn còn cho rằng các Bên đã không có cách hiểu thống nhất về việc gia hạn hợp đồng và Bị đơn không phối hợp để gia hạn Hợp đồng bảo hiểm.

Bị đơn đồng ý vụ tổn thất xảy ra ngày 31/07/2011 nằm trong thời hạn bảo hiểm nhưng vụ tổn thất ngày 12/11/2015 thì nằm ngoài thời hạn bảo hiểm. Bị đơn khẳng định rằng đến thời điểm hết thời hạn bảo hiểm của Hợp đồng bảo hiểm, họ không nhận được văn bản đề nghị gia hạn cũng như chưa có văn bản chấp nhận gia hạn thời hạn cho hợp đồng này.

Phán quyết Trọng tài và bài học kinh nghiệm

Hội đồng Trọng tài nhận thấy Hợp đồng bảo hiểm sẽ được gia hạn miễn thu phí bảo hiểm nhưng với 02 điều kiện: (i) được các cấp có thẩm quyền phê duyệt thời gian thi công kéo dài và (ii) các Bên phải ký văn bản điều chỉnh thời hạn Hợp đồng bảo hiểm. Điều kiện đầu tiên đã được đáp ứng do Ủy ban nhân dân tỉnh có Quyết định số 188/QĐ-UBND ngày 25/01/2017 chấp thuận cho Nguyên đơn kéo dài thời gian xây lắp đến ngày 30/06/2017. Tuy vậy, không có chứng cứ cho thấy hai Bên đã ký văn bản gia hạn Hợp đồng bảo hiểm. Vì vậy, Hợp đồng bảo hiểm hết hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/12/2012 (vì chưa có hạng mục công trình được bàn giao đưa vào sử dụng để được bảo hiểm bảo hành 12 tháng) cho đến khi các Bên ký kết gia hạn hợp đồng. Cho dù việc gia hạn Hợp đồng bảo hiểm không nói rõ bắt đầu từ khi nào thì việc gia hạn này vẫn làm cho hợp đồng vô hiệu theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 22 Luật kinh doanh bảo hiểm năm 2010: "*Hợp đồng bảo hiểm vô hiệu trong các trường hợp sau đây: [...] c) Tại thời điểm giao kết hợp đồng bảo hiểm, bên mua bảo hiểm biết sự kiện bảo hiểm đã xảy ra*".

Do đó, Phán quyết Trọng tài khẳng định tổn thất xảy ra ngày 12/11/2015 với thiệt hại ước tính hơn 4,6 tỷ đồng không thuộc phạm vi bảo hiểm vì tại thời điểm gia hạn hợp đồng bảo hiểm (nếu có) sự kiện bảo hiểm đã xảy ra. Hội đồng Trọng tài chấp nhận yêu cầu của Bị đơn, không chấp nhận yêu cầu xác định trách nhiệm bảo hiểm của Nguyên đơn đối với vụ tổn thất xảy ra ngày 12/11/2015. Lẽ ra, Nguyên đơn và Bị đơn cần liên hệ với nhau khi thời hạn bảo hiểm sắp hết để làm thủ tục gia hạn hợp đồng bảo hiểm hoặc ký hợp đồng bảo hiểm mới, tránh xảy ra cách hiểu khác nhau, dẫn đến tranh chấp giữa các Bên như đã trình bày ở trên./.

Ngô Khắc Lễ (Ban Pháp luật VLA)

Bản tin số 39, ngày 01/10/2021

