



**HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM**

30 năm (18/11/1993 - 18/11/2023)



BẢN TIN VLA

(Số 93, ngày 01/01/2024)

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. VLA mong nhận được sự đóng góp tin, bài của Hội viên cho TIN NHANH và GÓC PHÁP LUẬT. Trân trọng cảm ơn.

TIN TRONG NƯỚC

01 THÁCH THỨC CỦA VẬN TẢI BIỂN CONTAINER 2024

Theo các nghiên cứu, có 3 thách thức lớn của ngành vận tải biển container năm 2024.

* Cung tiếp tục tăng

Về cung sức chở, mặc dù các hãng tàu biển cố gắng trì hoãn các hợp đồng đóng tàu mới, về tiến độ giao tàu – dự kiến số lượng tàu mới sẽ được giao nhiều nhất trong năm 2024 với tổng cộng 2,95 triệu TEU, thứ đến là năm 2025 với 2,26 triệu TEU.

* Cầu chưa phục hồi

Dự báo của nhiều tổ chức tư vấn đều đồng thuận cho rằng cung vẫn sẽ vượt cầu trong năm 2024 và tình trạng này có thể kéo dài đến năm 2025. Theo dự báo của Xenata thì mức chênh lệch cung – cầu là 4% (cung 6,5%/cầu 2,5%), số liệu của BIMCO(3) là 5,3% (8,8%/3,5%), và theo hãng tư vấn Drewry là 4% (6%/2%).

* Rủi ro “đứt gãy” tuyến hải hành ở các điểm tắc nghẽn

Xung đột Nga – Ukraine đầu năm 2022 dẫn đến việc đóng cửa các cảng ở Biển Đen, gây tắc nghẽn tuyến giao thông này và trì hoãn việc vận chuyển.

Một điểm nóng tiềm tàng là eo biển Đài Loan. Theo Bloomberg, con đường huyết mạch này là nơi lưu thông của 50% lượng tàu container và 88% tàu hàng lớn nhất thế giới.

Xung đột Israel – Hamas bất ngờ bùng phát vào tháng 10-2023 cũng gây rủi ro đứt gãy tuyến hải hành qua kênh đào Suez nối eo biển Bab-el-Mandeb, điểm tắc nghẽn chính thứ nhất của hành lang Á – Âu. Điểm tắc nghẽn chính thứ hai trên thế giới là kênh đào Panama do hạn hán. Phải đến tháng 4/2024, quốc gia này mới bước vào mùa mưa.

Xem chi tiết: [Tại đây](#)

02 KHÁNH THÀNH HÀNG LOẠT CÁC CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG TRỌNG ĐIỂM

Cuối tháng 12, hàng loạt các công trình giao thông trọng điểm của nước ta được khánh thành. Đầu tiên là cảng hàng không Điện Biên, rồi đến cầu Mỹ Thuận 2, tiếp theo là cao tốc Mỹ Thuận – Cần Thơ và cao tốc Phú Thọ - Tuyên Quang. 4 công trình giao thông mang tầm vóc quốc gia này đã dần hoàn thiện hạ tầng giao thông, góp phần thúc đẩy lưu chuyển hàng hóa nhanh và hiệu quả. Xem chi tiết: [Tại đây](#)



03 TỪ 15/2/2024, ĐIỀU CHỈNH GIÁ DỊCH VỤ BỐC DỠ CONTAINER CẢNG BIỂN

Bộ Giao thông Vận tải vừa ban hành Thông tư số 39/2023/TT-BGTVT (Thông tư 39) về biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam.

Theo đó, giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng biển theo Thông tư 39 có sự điều chỉnh so với Thông tư 54/2018 tại một số khu vực, đặc biệt là cảng nước sâu.

Cụ thể, giá dịch vụ bốc dỡ container nội địa 20 feet có giá (tối thiểu - tối đa) từ 260.000 - 427.000 đồng/container, từ 439.000 - 627.000 đồng/container 40 feet; từ 658.000 - 940.000 đồng/container trên 40 feet có hàng.

Trong khi đó, giá dịch vụ bốc dỡ container nhập khẩu, xuất khẩu, tạm nhập, tái xuất, quá cảnh, trung chuyển tại một số khu vực được điều chỉnh tăng khoảng 10% so với mức giá quy định trong Thông tư 54.

Xem chi tiết: **Tại đây**



04 NĂM 2023 HƠN 400 HỌC VIÊN NHẬN CHỨNG CHỈ FIATA

Theo thống kê mới nhất của Viện nghiên cứu phát triển Logistics Việt Nam (Đơn vị được VLA ủy quyền đào tạo 2 chương trình là FIATA Diploma in Freight Forwarding (FD) và chương trình trình FIATA Higher Diploma in Supply Chain (FHD)), năm 2023 đã có 304 học viên nhận bằng FD và 128 học viên nhận bằng FHD. Đây là con số kỷ lục đào tạo của VLI sau 11 năm triển khai 2 chương trình FD và FHD được FIATA ủy quyền. FD và FHD là 2 chương trình được chuẩn hóa quốc tế và đào tạo tại hơn 90 nước trên thế giới. Khi học 2 chương trình này của Fiata, học viên được rèn luyện trong môi trường học tập bằng tiếng Anh đồng thời phát triển kiến thức, kỹ năng theo chuẩn quốc tế. Bên cạnh đó, sau khi tốt nghiệp, chứng chỉ này được công nhận bởi các tổ chức hiệp hội, doanh nghiệp trên toàn thế giới, được đánh giá cao bởi các nhà tuyển dụng và hội nhập tốt vào thị trường lao động quốc tế. Theo thống kê, từ năm 2012 cho đến nay, số lượng học viên tốt nghiệp FIATA không ngừng tăng lên, tới nay đã có 1780 học viên tốt nghiệp. Ngoài việc đứng ra triển khai các khóa học, VLI còn triển khai liên kết với 7 trường đại học trong cả nước để đào tạo 2 chương trình FD và FHD cho sinh viên ngành logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Tính chung cả 2 hình thức đào tạo, VLI đang đào tạo cho hơn 2000 học viên. Dự kiến năm 2024, sẽ có 514 học viên hoàn thành chương trình FD và 170 học viên hoàn thành chương trình FHD được nhận chứng chỉ từ FIATA.

Đây là thành tích nổi bật của VLA/VLI trong việc triển khai hai chương trình đào tạo chuẩn quốc tế về Logistics và chuỗi cung ứng tại Việt nam, nhằm đáp ứng nhu cầu nhân lực chất lượng cao cho ngành./.

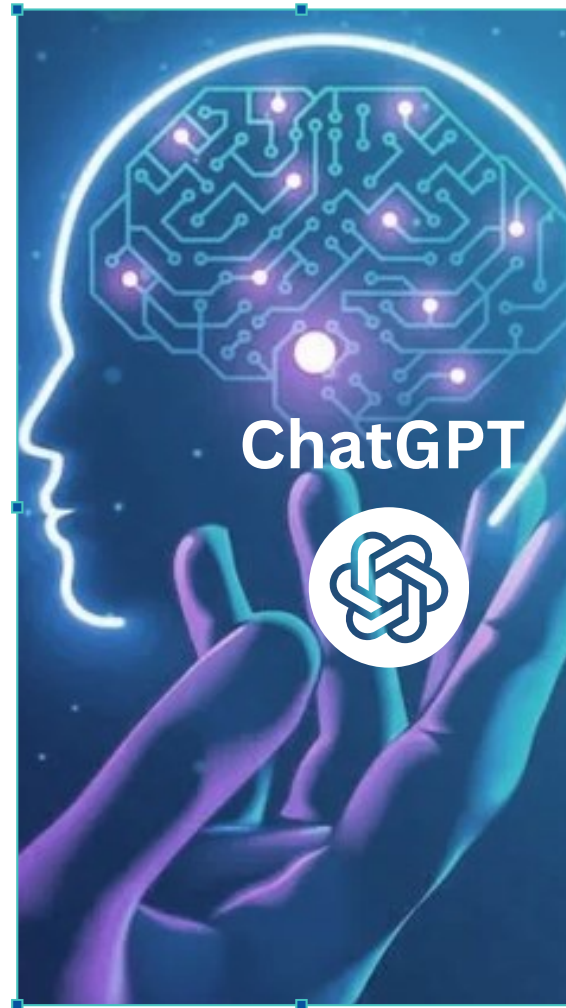
Nguồn: VLA tổng hợp

05 10 công cụ AI được sử dụng nhiều nhất trong năm 2023

Theo phóng viên TTXVN tại Mỹ, ngày 25/12 vừa qua, Writerbudy.ai đã tiến hành khảo sát đối với 3.000 công cụ AI sử dụng SEMrush, một phần mềm SEO phổ biến, qua đó có thể xác định những công cụ AI được sử dụng nhiều nhất trong năm nay. Và đây là 10 công cụ trí tuệ nhân tạo (AI) được sử dụng nhiều nhất trong năm 2023.

1. ChatGPT: 14,6 tỷ lượt sử dụng
2. Character.ai với 3,8 tỷ lượt sử dụng
3. Quillbot với 1,1 tỷ lượt sử dụng
4. Midjourney với 500,4 triệu lượt sử dụng
5. Hugging Face với 316,6 triệu lượt
6. Bard 241,6 triệu lượt sử dụng
7. NovelAI ghi nhận 238,7 triệu lượt sử dụng
8. AI Capcut 203,8 triệu lượt sử dụng
9. Janitor AI với 192,4 triệu lượt sử dụng
10. Civitai với 77,2 triệu lượt sử dụng.

Lý do ChatGPT vẫn là công cụ AI được sử dụng nhiều nhất bởi công cụ này có thể thực hiện rất nhiều chức năng từ lập kế hoạch hoạt động cho đến viết lý lịch chi tiết. Các doanh nghiệp logistics hoàn toàn có thể ứng dụng hiệu quả ChatGPT nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, và phân tích khách hàng cũng như hoạt động sale marketing. Xem chi tiết: [Tại đây](#)



06 HƠN 1.300 PHƯƠNG TIỆN ĐĂNG KÝ MỚI, VẬN TẢI THỦY TĂNG TRƯỞNG TRÊN 15%

Thông tin từ Cục Đường thủy nội địa VN, năm 2023 có 1.380 phương tiện đường thủy nội địa đăng ký mới, với tổng trọng tải 1.249.827 tấn. Đặc biệt, về phương tiện mang cấp VR-SB, cả nước hiện có 2.994 phương tiện sau khoảng 10 năm hình thành tuyến vận tải ven biển. Cùng với phát triển phương tiện, năm 2023 cũng tăng cảng, bến trên các tuyến đường thủy nội địa quốc gia và địa phương. Theo đó, hiện cả nước có 310 cảng, năm 2023 tăng 4 cảng hàng hóa, gồm: 202 cảng hàng hóa, 11 cảng hành khách, 97 cảng chuyên dùng. Trong đó, tuyến đường thủy nội địa quốc gia có 274 cảng, tuyến đường thủy nội địa địa phương có 36 cảng. Việc phát triển vận tải thủy không chỉ giúp tiết kiệm chi phí mà còn góp phần xanh hóa hoạt động vận tải, từ đó xây dựng chuỗi cung ứng xanh. Xem chi tiết: [Tại đây](#)



TIN QUỐC TẾ



01 COSCO SHIPPING chiếm khoảng 19% vận đơn điện tử được phát hành trên toàn cầu

Vào ngày 24 tháng 11 năm 2023, COSCO SHIPPING đã đạt được một cột mốc quan trọng trong việc áp dụng công nghệ này với việc phát hành eBL dựa trên blockchain thứ 100.000 cho một khách hàng thương mại điện tử xuyên biên giới ở Thâm Quyển. Sự kiện này không chỉ là một con số vì nó thể hiện một bước tiến lớn trong việc áp dụng công nghệ blockchain để tăng cường tính bảo mật và hiệu quả của tài liệu thương mại. DCSA ước tính vào cuối năm 2021, khoảng 45 triệu vận đơn được phát hành mỗi năm bởi tất cả các hãng vận chuyển nhưng chỉ 1,2% trong số này được phát hành điện tử. Việc COSCO SHIPPING phát hành eBL thứ 100.000 có nghĩa là chúng chiếm khoảng 19% tổng số eBL được phát hành.

Xem chi tiết: [Tại đây](#)



02 Các công ty vận tải áp đặt thêm phí khi các cuộc tấn công ở Biển Đỏ gây ảnh hưởng đến thương mại toàn cầu

Maersk cho biết một container 20 feet tiêu chuẩn đi từ Trung Quốc đến Bắc Âu hiện phải đối mặt với tổng phí bổ sung là 700 USD, bao gồm TDS 200 USD và PSS 500 USD. Công ty cho biết thêm, các container đi đến bờ biển phía đông Bắc Mỹ sẽ bị tính phí 500 USD mỗi container, bao gồm khoản thanh toán TDS 200 USD và PSS 300 USD. CMA - CGM đã công bố phụ phí vào cuối ngày 21/12 bao gồm thêm 325 USD/TEU trên tuyến Bắc Âu đến Châu Á và 500 USD/TEU cho tuyến Châu Á đến Địa Trung Hải. Các thông báo này là một phần trong kế hoạch dự phòng nhằm định tuyến lại các tuyến tàu quanh Mũi Hảo Vọng. CMA - CGM đã liệt kê 22 tàu của họ đã được định tuyến lại. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

TIN QUỐC TẾ

03 Nền kinh tế Việt Nam ổn định trong bối cảnh bất ổn địa chính trị - GDP 2023 tăng 5.05%



Theo các chuyên gia, kinh tế Việt Nam kiên cường trước “vòng xoáy” bất ổn địa chính trị trên thế giới, nhưng vẫn cần duy trì đà tăng trưởng để theo kịp kinh tế toàn cầu. Xung đột địa chính trị đã tác động tới giá cả hàng hóa và thị trường, gia tăng áp lực lạm phát cũng như nguy cơ xảy ra vòng xoáy lạm phát-lãi suất mới. Và Việt Nam cũng không phải là ngoại lệ. Tiến sĩ Nguyễn Trí Hiếu, chuyên gia kinh tế chuyên ngành tài chính ngân hàng, cho rằng tác động đầu tiên và rõ ràng nhất là đến giá cả hàng hóa. Là nước xuất khẩu dầu mỏ, Việt Nam bán dầu thô và nhập khẩu dầu đã qua chế biến để sử dụng. Vì vậy, khi giá dầu thế giới tăng sẽ ảnh hưởng đến giá hàng hóa nhập khẩu, đặc biệt là sản phẩm năng lượng. Xung đột leo thang có thể đẩy giá tài sản trú ẩn an toàn, bao gồm vàng và đô la Mỹ lên cao. Tỷ giá ngoại tệ tăng cao khiến đồng nội tệ của Việt Nam chịu áp lực mất giá, trong bối cảnh nguy cơ lạm phát gia tăng cao.

Xem chi tiết: [Tại đây](#)

04 Trung Quốc khai trương tuyến đường sắt cao tốc tới sát biên giới Việt Nam



Sáng ngày 27/12, tuyến đường sắt từ thành phố Phòng Thành Cảng tới thành phố Đông Hưng ở Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây, Trung Quốc gần biên giới với Việt Nam đã chính thức đi vào hoạt động. Theo Đài truyền hình trung ương Trung Quốc (CCTV), tuyến đường sắt này có tổng chiều dài 47km, tốc độ thiết kế 200 km/giờ. Đây là tuyến đường sắt cao tốc đầu tiên của Trung Quốc nối thẳng tới biên giới Việt - Trung. Sau khi đi vào hoạt động, tuyến đường sắt này đã chính thức chấm dứt lịch sử không có giao thông đường sắt từ Phòng Thành Cảng đến Đông Hưng, đồng thời rút ngắn thời gian di chuyển giữa hai thành phố từ 60 phút xuống còn 20 phút và nối Đông Hưng – thành phố biên giới giáp với Việt Nam – vào mạng lưới đường sắt cao tốc dài 42.000km của Trung Quốc. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

GÓC PHÁP LUẬT

KHIẾU NẠI VỀ HÀNG HÓA DO KÝ PHÁT VẬN ĐƠN SẠCH CÓ THUỘC PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH CỦA THỎA THUẬN LIÊN HỘI NYPE (NYPE INTER-CLUB AGREEMENT) KHÔNG?

Hợp đồng thuê tàu định hạn có thể có điều khoản giải quyết khiếu nại về hàng hóa quy định rằng "khiếu nại về hàng hóa giữa chủ tàu và người thuê tàu định hạn phải được giải quyết phù hợp với Thỏa thuận Liên Hội (bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ tàu trong việc áp dụng Hợp đồng) NYPE năm 1970, sửa đổi năm 1996" (Cargo claims between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the New York Produce Exchange (NYPE) Inter-Club Agreement of February 1970, as amended 1996). Khiếu nại về hàng hóa do ký phát vận đơn sạch (clean bill of lading) có thuộc phạm vi điều chỉnh của Thỏa thuận này hay không? Phán quyết của Trọng tài Luân-Đôn (London) trong vụ tranh chấp dưới đây theo Bimco Bulletin 2009 Volume 104 #1 - tóm tắt Phán quyết của Trọng tài Luân-Đôn (London Arbitration Award) số 29/04 (No. 29/04) - đăng trên Bản tin Pháp luật hàng hải của Lloyds số 753, ngày 1/10/2008 (Lloyd's' Maritime Law Newsletter No. 753 of 1 October 2008) sẽ trả lời cho câu hỏi nêu trên để bạn đọc tham khảo.

Người thuê tàu định hạn thuê tàu theo hợp đồng mẫu NYPE (New York Produce Exchange). Thuyền trưởng có ghi chú lên "Biên lai thuyền phó" (Mate's Receipt) về tình trạng hàng hóa theo biên bản giám định là có những vết gỉ và bị hư hỏng nhưng người thuê tàu định hạn vẫn ký phát vận đơn sạch dẫn đến việc người nhận hàng khiếu nại chủ tàu đòi bồi thường thiệt hại. Trong hợp đồng thuê tàu định hạn có "Thỏa thuận Liên hội NYPE" (NYPE Inter-Club Agreement). Người nhận hàng khiếu nại chủ tàu về hàng hóa theo vận đơn sạch. Chủ tàu khởi kiện người thuê tàu định hạn ra trọng tài với lý do lẽ ra vận đơn phải được người thuê tàu định hạn hoặc đại lý của họ ghi chú (claused) về tình trạng không tốt của hàng hóa, và đề nghị trọng tài buộc người thuê tàu định hạn phải chịu trách nhiệm bồi thường về mọi thiệt hại đối với hàng hóa mà họ (chủ tàu) phải trả cho người nhận hàng.

Điều 8 của Hợp đồng vận chuyển hàng hóa (Charter) nêu: "Người thuê vận chuyển phải bốc hàng lên tàu ... dưới sự giám sát của Thuyền trưởng - người sẽ ký phát vận đơn (cho hàng hóa) như được xuất trình, phù hợp với Biên lai thuyền phó hoặc Giấy kiểm kiện (xem điều 61) (... Charterers are to load ... under the supervision of the Captain, who is to sign Bs/L for cargo as presented, in conformity with mate's or tally clerk's receipts (see Clause 61)).

GÓC PHÁP LUẬT

KHIẾU NẠI VỀ HÀNG HÓA DO KÝ PHÁT VẬN ĐƠN SẠCH CÓ THUỘC PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH CỦA THỎA THUẬN LIÊN HỘI NYPE (NYPE INTER-CLUB AGREEMENT) KHÔNG?

Điều 61 quy định: "Người thuê vận chuyển và/hoặc Đại lý của họ được Người vận chuyển/Chủ tàu ủy quyền ký phát thay mặt Người vận chuyển/Chủ tàu tất cả các vận đơn như được xuất trình và sau khi có Biên bản giám định trước khi bốc hàng của Giám định viên thuộc Hội bảo hiểm trách nhiệm dân sự của Chủ tàu, phù hợp với Biên lai thuyền phó mà không phương hại đến hợp đồng này ... Người thuê vận chuyển phải bồi thường thiệt hại cho Người vận chuyển/Chủ tàu đối với bất kỳ sự khác biệt nào giữa Vận đơn và Biên lai thuyền phó và/hoặc Giấy kiểm kiện về ghi chú đối với tình trạng hàng hóa" (*Charterers and/or their Agents are authorised by the Owners to sign on Owners' behalf all Bills of Ladings as presented and after pre-loading survey by Owners' P&I Club surveyor in accordance with Mate's receipts without prejudice tot this Charter-Party ... Charterers to indemnify Owners for any difference in the remarks between Bills of Lading and Mate's and/or Tally Clerks' receipts*).

Điều 72 quy định về Thỏa thuận Liên hội NYPE (NYPE Inter-Club Agreement). Đoạn 4 của Thỏa thuận đó quy định rằng việc phân chia trách nhiệm chỉ được áp dụng đối với khiếu nại hàng hóa trong trường hợp: (a) khiếu nại theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa dưới bất kỳ hình thức nào; (i) được thực hiện theo hợp đồng; ... và (b) những điều khoản trong hợp đồng về trách nhiệm đối với hàng hóa phải không được sửa đổi về nội dung (materially amended). "Sửa đổi về nội dung" (material amendment) là việc xác định rõ trách nhiệm pháp lý đối với hàng hóa giữa chủ tàu và người thuê tàu ((a) *the claim was made under a contract of carriage, whatever its form, (i) which was authorised under the charter-party ; ... and (b) the cargo responsibility clauses in the charter party have not been materially amended. A material amendment is one which makes the liability, as between owners and charterers, for cargo claims clear...*)

Hàng hóa là sắt cuộn (coiled steel wire rods) đã được giám định tại cảng bốc hàng trước khi bốc lên tàu. Biên bản giám định cho thấy sắt có nhiều vết rỉ (rust-staining), một số cuộn bị hư hỏng do va đập (mechanical damage), bị ướt trước khi bốc hàng lên tàu. Trên cơ sở Biên bản giám định, Thuyền trưởng đã ghi nhận xét về tình trạng hàng hóa (endorsed) lên từng bản Biên lai thuyền phó. Thuyền trưởng còn đính kèm Biên bản giám định vào Biên lai thuyền phó để chứng minh tình trạng thực tế của hàng hóa khi bốc lên tàu.

GÓC PHÁP LUẬT

KHIẾU NẠI VỀ HÀNG HÓA DO KÝ PHÁT VẬN ĐƠN SẠCH CÓ THUỘC PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH CỦA THỎA THUẬN LIÊN HỘI NYPE (NYPE INTER-CLUB AGREEMENT) KHÔNG?

Hàng hóa được vận chuyển theo hợp đồng vận chuyển theo chuyến cho thuê lại (sub-voyage charter). Theo hợp đồng này, vận đơn được ký phát phải là vận đơn sạch (clean bill of lading). Nếu Biên lai thuyền phó có ghi chú (remark) không tốt về tình trạng hàng hóa thì người thuê vận chuyển phải làm thư cam kết bồi thường để có vận đơn sạch. Chủ tàu không hay biết gì về thỏa thuận này giữa người thuê lại theo chuyến (sub-charterer) với người thuê tàu định hạn.

Người thuê tàu định hạn cho rằng Hội đồng xét xử không được đưa ra bất kỳ phán quyết nào vào lúc này vì đã có Thỏa thuận Liên hội về mẫu NYPE (NYPE Inter-Club Agreement) điều chỉnh quan hệ giữa chủ tàu và người thuê tàu định hạn và vì khiếu nại hàng hóa chưa được giải quyết mà lẽ ra việc này phải được làm trước khi có khiếu nại của chủ tàu. Như vậy, theo quan điểm của người thuê tàu định hạn thì phải sử dụng “Thỏa thuận Liên hội về mẫu NYPE” để giải quyết khiếu nại và chủ tàu phải trả tiền bồi thường cho người khiếu nại trước khi đòi người thuê tàu định hạn bồi thường.

Hội đồng trọng tài phán quyết rằng người thuê vận chuyển ký phát vận đơn sạch là vi phạm hợp đồng và trái với ủy quyền rõ ràng (express) bằng văn bản của Thuyền trưởng cho đại lý của người thuê vận chuyển. Vận đơn lẽ ra đã phải có ghi chú (claused) về tình trạng hàng hóa phù hợp với Biên lai thuyền phó và Biên bản giám định trước khi bốc hàng. Do việc ký phát vận đơn như vậy nên người nhận hàng đã có cơ sở để khiếu nại chủ tàu số tiền vào khoảng 454.163,98 đô-la Mỹ với bằng chứng là vận đơn sạch - không có ghi chú (unclaused) về tình trạng hàng hóa. Trong tình huống như vậy, rõ ràng là chủ tàu có quyền khiếu nại đòi người thuê tàu định hạn bồi thường thiệt hại ngay cả khi khiếu nại về hàng hóa chưa được giải quyết. Chủ tàu không chỉ có quyền được biết vị thế (where they stood) của mình trong vụ này (họ thực hiện đúng hợp đồng và không có lỗi trong việc gây ra tổn thất hàng hóa) mà còn hy vọng người thuê tàu chịu trách nhiệm và tiếp nhận chuyển giao khiếu nại của người nhận hàng. Trong vụ này, có thể hiểu đơn giản là không cần khiếu nại kiểu "bắc cầu": Đó là, người nhận hàng khiếu nại chủ tàu, sau đó chủ tàu khiếu nại người thuê tàu định hạn, mà người thuê tàu định hạn phải trực tiếp giải quyết khiếu nại của người nhận hàng.

GÓC PHÁP LUẬT

KHIẾU NẠI VỀ HÀNG HÓA DO KÝ PHÁT VẬN ĐƠN SẠCH CÓ THUỘC PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH CỦA THỎA THUẬN LIÊN HỘI NYPE (NYPE INTER-CLUB AGREEMENT) KHÔNG?

Hội đồng trọng tài cũng bác bỏ lý lẽ của người thuê tàu định hạn về việc không được đưa ra phán quyết trọng tài trong giai đoạn hiện tại. Thỏa thuận Liên hội về mẫu NYPE không được áp dụng đối với những tình huống cụ thể của vụ này. Rõ ràng là những hợp đồng vận chuyển hàng hóa thể hiện bằng vận đơn đã không được thực hiện đúng với những gì đã thỏa thuận (về việc ký vận đơn) nêu trong hợp đồng thuê tàu định hạn. Vận đơn được ký phát đã vi phạm hợp đồng. Quy định nêu trong đoạn 2 của Thỏa thuận Liên hội NYPE rằng Thỏa thuận này được áp dụng "không trái với bất kỳ quy định nào khác của hợp đồng" không thể được hiểu dù ở bất kỳ khía cạnh nào là đã thay đổi (overriding) điều 8 và 61 - những điều đã được đưa vào một cách thận trọng và rõ ràng. Nếu muốn có tác dụng thay đổi như vậy thì cần phải có quy định rõ ràng hơn. Thỏa thuận Liên hội NYPE thực sự là một cách thức đơn giản và nhanh chóng để giải quyết nhiều tranh cãi về trách nhiệm pháp lý đối với khiếu nại hàng hóa trong những trường hợp thông thường (ordinary run of things). Thỏa thuận này không nhằm để giải quyết những yêu cầu riêng biệt, ví dụ như, ghi chú trên vận đơn về tình trạng không tốt của hàng hóa như đã nêu trên.

Trên cơ sở đó, người thuê tàu định hạn phải bồi thường cho chủ tàu về thiệt hại phát sinh.

Ngô Khắc Lễ (Ban Pháp luật)

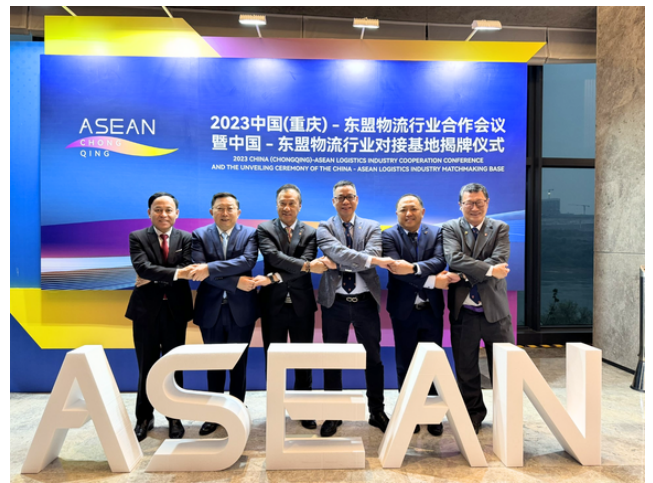
HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA



01

Chiều ngày 16/12/2023, tại hội trường Chi cục Hàng Hải TP. HCM, chung kết cuộc thi VLA FIATA YOUNG LOGISTICS PROFESSIONAL AWARD 2023 (YLP) đã diễn ra vô cùng sôi nổi, hấp dẫn, nhằm tìm ra đại diện cho Việt Nam tham gia Fiata Young Logistics Professional Award khu vực châu Á – Thái Bình Dương vào năm sau. Chung kết cuộc thi năm nay là cuộc tranh tài của 5 ứng viên trẻ đến từ 5 công ty logistics. 5 ứng viên đã thuyết trình bằng tiếng Anh đề tài của mình và trả lời các câu hỏi từ Ban giám khảo. Cả 5 ứng viên đều lựa chọn chủ đề có giá trị thực tiễn cao giúp tối ưu cho hoạt động giao nhận, vận tải đa phương thức mặt hàng gạo, nông lâm sản, dây chuyền máy móc, phát triển logistics xanh...Xem chi tiết: [Tại đây](#)

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA



02

Từ ngày 17-21/12/2023, Phó chủ tịch thường trực VLA - Ông Đào Trọng Khoa đã tham gia Hội nghị Hợp tác Công nghiệp Hậu cần Trung Quốc-ASEAN theo lời mời của Ủy ban Hợp tác Công nghiệp RCEP và Hội đồng Kinh doanh Trung Quốc-ASEAN. Tại hội nghị này, vai trò của Việt Nam được quan tâm và đề cao, đặc biệt là sau chuyến thăm của Chủ tịch Tập Cận Bình tới Việt Nam. Ông Khoa đã trình bày bài tham luận về sự phát triển kinh tế và các cơ hội kinh doanh ở Việt Nam, cũng như sẵn sàng hợp tác đầu tư của Việt Nam trong lĩnh vực logistics. Đồng thời, ông đã ký MOU với Ủy ban Hành chính Cơ sở Hậu cần Đường cao tốc Trung Khánh. Mục tiêu của hội nghị này là mở rộng thị trường và kết nối giao thương giữa Trung Quốc với các nước trong khối ASEAN theo Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP). Ngoài ra còn giúp hỗ trợ hợp tác và khám phá các cơ hội kinh doanh giữa các nước thành viên đã tham gia ký kết.

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA



03

Từ ngày 20 - 22/12/2023, hiệp hội VLA phối hợp cùng CTCP Cảng Sài Gòn tổ chức chương trình thiện nguyện “VLA vì miền Trung thân yêu” trao tặng 500 phần quà gồm các nhu yếu phẩm đến tận tay 500 hộ gia đình khó khăn tại các huyện Hòa Vang (Đà Nẵng), huyện Nam Giang (Quảng Nam) và huyện Ba Tơ (Quảng Ngãi). Chương trình "VLA vì miền Trung thân yêu" đã khép lại một hành trình đầy ý nghĩa và là hoạt động cuối cùng của Hiệp hội VLA trong năm 2023. VLA cũng hướng đến năm mới 2024 với nhiều hoạt động thiết thực và nhân văn hơn không chỉ riêng cho ngành Logistics, mà còn đóng góp cho đất nước nói chung. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA



ĐẶC THÙ LOGISTICS NÔNG NGHIỆP VS. LOGISTICS KHÁC

SẢN PHẨM ĐẶC TRƯNG	DỊCH VỤ ĐẶC TRƯNG	ĐIỂM THỰC HIỆN	ĐỐI TƯỢNG PHỤC VỤ
<ol style="list-style-type: none"> Vùng SX nguyên liệu rộng; Quá trình sản xuất phức tạp, không có quy trình chuẩn hóa Sản phẩm nông sản yêu cầu khác biệt: đòi hỏi lưu kho, bảo quản trong điều kiện khác Tính mùa vụ cao: khó khăn cho khâu tiêu thụ, vận chuyển Yêu cầu khác biệt: kiểm soát chất lượng, an toàn thực phẩm, nguồn gốc xuất xứ Tiêu thụ đa dạng: tươi sống, chín hay sơ chế hoặc cả chế biến Tập quán thương mại: mỗi sản phẩm có các tập quán tiêu thụ khác nhau 	<ol style="list-style-type: none"> Các dịch vụ chung: <ul style="list-style-type: none"> Vận chuyển, phân loại, bốc dỡ Sơ chế, bảo quản, đóng gói Lưu kho Giấy tờ, hải quan, bảo hiểm Dịch vụ yêu cầu khác: <ul style="list-style-type: none"> Lưu kho lạnh, vận chuyển lạnh, Chiếu xạ, xử lý nhiệt Truy xuất nguồn gốc Mã số vùng trồng, mã số đóng gói ID doanh nghiệp Đảm bảo vệ sinh ATTP, kiểm dịch động thực vật 	<ol style="list-style-type: none"> Tại địa điểm sản xuất Tại các HTX: <ul style="list-style-type: none"> Dịch vụ yêu cầu cao hơn: sơ chế, đóng gói/Chế biến Tại các cơ sở thu gom <ul style="list-style-type: none"> Thu gom, lưu kho, kho lạnh/Đóng gói, vận chuyển Tại nhà máy của các DN: <ul style="list-style-type: none"> Lưu kho, sơ chế, chế biến, xử lý nhiệt... Tại cơ sở cung cấp dịch vụ chuyên biệt <ul style="list-style-type: none"> Lưu kho lạnh, vận chuyển lạnh/Chiếu xạ, Tại cơ sở cung cấp Dịch vụ công: kiểm dịch động thực vật Tại cửa khẩu, cảng: lưu kho, thủ tục XNK, hải quan 	<ol style="list-style-type: none"> Các hộ SX HTX Thương lái Cơ sở chế biến DN phân phối trong nước Người tiêu dùng DN xuất khẩu

04

Ngày 25/12/2023, VLA đã tham dự Hội Nghị bàn tròn về thiết lập chuỗi Logistics nông lâm thủy sản xuất khẩu ngày 25/12 tại TPHCM. Đại diện VLA tham dự chương trình gồm: ông Đào Trọng Khoa, ông Lê Quang Trung và ông Trần Chí Dũng. Ông Trần Chí Dũng (Trưởng Ban Công nghệ & Đổi mới sáng tạo) đã có bài trình bày giới thiệu về VLA và một số đề xuất ý kiến về mô hình kết nối đồng bộ chuỗi Logistics nông lâm thủy sản như sau:

- +) Phát triển mạng lưới Logistics nông nghiệp 3 cấp độ, 2 hệ thống.
- +) Đẩy mạnh sử dụng sân bay Cần Thơ khi Tân Sơn Nhất đang bị quá tải còn sân bay Long Thành thì chưa thể hình thành trong tương lai gần.
- +) Cần có ban điều phối chỉ đạo và hỗ trợ của các Ban ngành.

**TRÂN TRỌNG CẢM ƠN CÁC DOANH NGHIỆP
ĐÃ TÀI TRỢ CHO SỰ KIỆN 30 NĂM THÀNH LẬP VLA**

TÀI TRỢ BẠCH KIM



TỔNG CÔNG TY TÂN CẢNG SÀI GÒN
SAIGON NEWPORT CORPORATION



SAMCO
VINA



THE WAY FORWARD



HAI PHONG
LOGISTICS ASSOCIATION



**HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM**
30 năm (18/11/1993 - 18/11/2023)

TRÂN TRỌNG CẢM ƠN CÁC DOANH NGHIỆP ĐÃ TÀI TRỢ CHO SỰ KIỆN 30 NĂM THÀNH LẬP VLA

TÀI TRỢ VÀNG



TÀI TRỢ BẠC



TÀI TRỢ ĐỒNG



ĐỒNG TÀI TRỢ



**TRÂN TRỌNG CẢM ƠN CÁC DOANH NGHIỆP
ĐÃ TÀI TRỢ SỰ KIỆN GIAO LƯU
VỚI HIỆP HỘI IOFFLAT
NGÀY 16/11/ 2023**



**TRÂN TRỌNG CẢM ƠN INTERTRANS
ĐÃ TÀI TRỢ GIAN HÀNG VLA TẠI
HỘI NGHỊ THƯỜNG NIÊN AFFA, LẦN THỨ 33
NGÀY 02/12/2023**



THEO DÕI FANPAGE CỦA VLA ĐỂ CẬP NHẬT THÔNG TIN MỚI NHẤT HÀNG TUẦN



Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam - VLA

Link Fanpage:

<https://www.facebook.com/HiephoiVLA>

Bản tin VLA số 93, ngày 01/01/2024

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.13, Q.4, TP. HCM, Phone: 028 39432658

Email: vla-hcm1@vla.com.vn Website: www.vla.com.vn



**HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM**
30 năm (18/11/1993 - 18/11/2023)