



**HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP
DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM**
Connecting logistics professional



BẢN TIN VLA

(Số 99, ngày 01/04/2024)

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

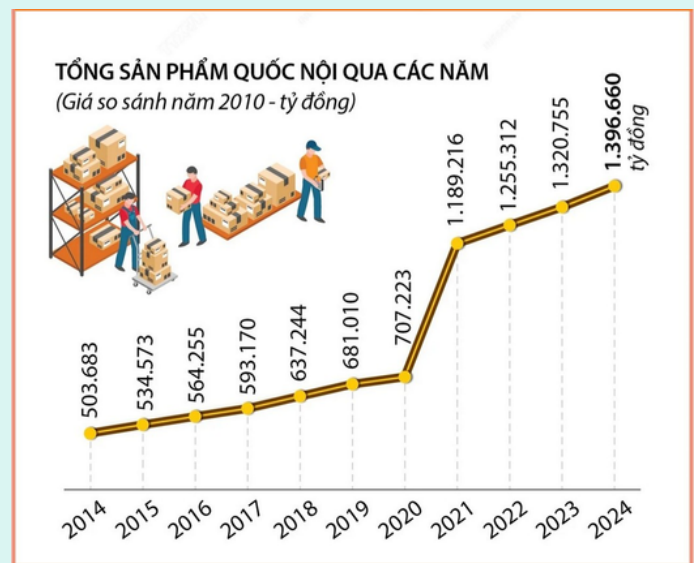
01 TỔNG SẢN PHẨM TRONG NƯỚC QUÝ 1 ƯỚC TÍNH TĂNG 5,66% SO VỚI CÙNG KỲ NĂM 2023

Theo Báo cáo kinh tế-xã hội quý 1/2024 vừa được Tổng cục Thống kê công bố, GDP quý 1 ước tính tăng 5,66% so với cùng kỳ năm trước, cao hơn tốc độ tăng của quý I của các năm từ 2020-2023.

Trong mức tăng chung của GDP quý 1, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 2,98%, đóng góp 6,09% vào mức tăng tổng giá trị tăng thêm của toàn nền kinh tế; khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 6,28%, đóng góp 41,68%; khu vực dịch vụ tăng 6,12%, đóng góp 52,23%.

Về cơ cấu nền kinh tế quý I/2024, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản chiếm tỷ trọng 11,77%; khu vực công nghiệp và xây dựng chiếm 35,73%; khu vực dịch vụ chiếm 43,48%; thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm chiếm 9,02%.

Xem chi tiết: [Tại đây](#).



02 HÀNG HÓA XUẤT KHẨU SANG CANADA CHƯA TẬN DỤNG ƯU ĐÃI TỪ CPTPP

Kim ngạch XNK Việt Nam – Canada năm 2023 đạt 10 tỷ USD. Trong đó, có tới trên 9 tỷ USD là kim ngạch xuất khẩu từ Việt Nam sang Canada. Tuy nhiên, đáng chú ý là trong số này mới chỉ có 18% sử dụng C/O CPTPP, còn lại hơn 80% vẫn sử dụng C/O MFN (cơ chế thuế tối huệ quốc) và GPT (chế độ ưu đãi thuế quan phổ cập), trong khi tới tháng 12/2024, cơ chế ưu đãi cho GPT sẽ không còn hiệu lực. Bà Trần Thu Quỳnh, Tham tán thương mại, Đại sứ quán Việt Nam tại Canada cho biết có khoảng 4 tỷ USD hàng hóa Việt Nam xuất khẩu sang Canada không khai thác được lợi ích từ CPTPP. Điều này đồng nghĩa với việc hàng hóa Việt Nam đang bị đắt hơn so với các đối thủ cạnh tranh tại thị trường này. Do đó, bà Quỳnh khuyến nghị các doanh nghiệp cần quan tâm hơn nữa tới việc khai thác CPTPP và đáp ứng các quy tắc xuất xứ để nâng cao lợi thế cạnh tranh cho hàng Việt Nam Canada, qua đó gia tăng kim ngạch xuất khẩu tại thị trường này. Kim ngạch XNK giữa Việt Nam – Canada được nhận định còn tăng cao trong giai đoạn tới. Hiện Việt Nam là đối tác thương mại lớn nhất của Canada tại khu vực Asean. Xem chi tiết: [Tại đây](#).

03 DOANH NGHIỆP LO TĂNG CHI PHÍ, PHẠT HỢP ĐỒNG

Mới đây, Trung tâm Quản lý hạ tầng giao thông đường bộ, Sở Giao thông Vận tải TP. Hồ Chí Minh đề xuất phương án hạn chế xe tải đi lại qua khu vực sân bay Tân Sơn Nhất (quận Tân Bình) nhằm kéo giảm nguy cơ ùn tắc giao thông tại đây. Cụ thể, từ 1.9 tới, cấm xe ô tô tải lưu thông trong khoảng thời gian từ 6 - 20 giờ trên đường Trường Sơn, nhánh Bạch Đằng (đoạn từ đường Hồng Hà đến đường Trường Sơn) và nhánh Hồng Hà (đoạn từ đường Trường Sơn đến đường Hồng Hà). Từ 1.1.2025, thời gian cấm xe ô tô tải lưu thông trên các tuyến đường này kéo dài từ 6 - 22 giờ. Hiện nay, xe tải vẫn được hoạt động tại khu vực này trong khung giờ từ 9 - 16 giờ. Nhận thấy phương án cấm tải này sẽ gây ảnh hưởng lớn đến các doanh nghiệp logistics, vận tải, VLA đã có công văn kiến nghị gửi UBND TP. Hồ Chí Minh và Sở Giao thông Vận tải thành phố.

VLA đề nghị UBND TP. Hồ Chí Minh, Sở Giao thông Vận tải thành phố xem xét không áp dụng phương án cấm tải mới mà giữ nguyên giờ cấm tải như hiện nay. Để hạn chế tình trạng ùn tắc giao thông, các doanh nghiệp đề nghị cơ quan chức năng tăng cường lực lượng, số lượng nhân sự điều phối giao thông tại khu vực sân bay Tân Sơn Nhất, đồng thời thực hiện phân luồng, điều tiết giao thông từ xa.

Về lâu dài, cần xây dựng kho hàng không nổi dài ngoài khu vực sân bay Tân Sơn Nhất, hoàn thiện hạ tầng giao thông như mở thêm các tuyến đường kết nối, xây cầu vượt tại các nút giao thông tại vực Tân Sơn Nhất nhằm hướng tới không còn khung giờ cấm tải tại khu vực này. “Chỉ khi không còn khung giờ cấm tải, hoạt động vận chuyển, logistics mới thực sự thuận lợi, góp phần phát triển kinh tế không chỉ cho TP. Hồ Chí Minh mà còn cho cả nước”. Xem chi tiết: [Tại đây](#)



04 QUÝ I, XUẤT SIÊU NÔNG LÂM THỦY SẢN TĂNG GẦN GẤP 2 LẦN

Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn cho biết, tốc độ tăng giá trị sản xuất nông lâm thủy sản ước đạt từ 2,9 - 3% so với cùng kỳ năm 2023. Trong số đó, trồng trọt tăng 2,02%; chăn nuôi tăng 4,34%, thủy sản tăng 3,46%; lâm nghiệp tăng 4,11%. Đặc biệt, 3 tháng đầu năm, tổng kim ngạch xuất khẩu nông lâm thủy sản ước đạt 13,53 tỷ USD, tăng 21,8% so với cùng kỳ năm ngoái. Giá trị xuất siêu đạt 3,36 tỷ USD, tăng 96,5%.

Cụ thể, nông sản 7,46 tỷ USD, tăng 31,1%; lâm sản 3,61 tỷ USD, tăng 18,8%; thủy sản 1,86 tỷ USD, tăng 1,9%; chăn nuôi 113 triệu USD, tăng 4,8%.

Đã có 4 mặt hàng có giá trị xuất khẩu trên 1 tỷ USD là: gỗ đạt 2,32 tỷ USD (tăng 26,8%); rau quả 1,23 tỷ USD (tăng 25,8%); gạo 1,37 tỷ USD (tăng 40% với lượng 2,07 triệu tấn, tăng 12%); cà phê 1,9 tỷ USD (tăng 54,2% với lượng 799 nghìn tấn, tăng 44,4%).

Về thị trường, giá trị xuất khẩu tới các thị trường đều tăng. Trong số đó, xuất khẩu sang châu Á 6,27 tỷ USD (tăng 16,6%); châu Mỹ 2,96 tỷ USD (tăng 27,2%); châu Âu 1,85 tỷ USD (tăng 34,8%); châu Đại Dương 188 triệu USD (tăng 22,9%) và châu Phi 192 triệu USD (tăng 21,6%).

Trung Quốc, Mỹ và Nhật Bản tiếp tục là 3 thị trường xuất khẩu nông lâm thủy sản lớn nhất. Giá trị xuất khẩu sang Trung Quốc chiếm 20,2%, tăng 18,3%; Mỹ chiếm 19,9%, tăng 28,3% và Nhật Bản chiếm 7%, tăng 4,6%.

Xem chi tiết: [Tại đây](#)



05 CẦN TẠO RA BƯỚC PHÁT TRIỂN ĐỘT PHÁ CHO LOGISTICS

Tại cuộc họp góp ý vào dự thảo Quyết định của Thủ tướng phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến 2045 (gọi tắt là dự thảo Chiến lược) do Bộ Công Thương tổ chức chiều 25.3, ông Bùi Bá Nghiêm, Cục Xuất nhập khẩu - Phó trưởng Ban soạn thảo Chiến lược, cho biết: so với dự thảo lần trước, dự thảo lần này có một số điều chỉnh.

Cụ thể, đến năm 2035, đóng góp của dịch vụ logistics vào GDP đạt 6% - 8%; tốc độ tăng trưởng trung bình của dịch vụ logistics hàng năm đạt 15% - 20%; tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 70% - 80% (thay vì 60 - 70% như dự thảo trước); chi phí logistics giảm xuống tương đương 12% - 15% GDP (thay vì 16 - 18%); xếp hạng theo chỉ số LPI (do Ngân hàng Thế giới công bố) trên thế giới đạt thứ 35 trở lên (thay vì đạt thứ 45 trở lên).

Tại cuộc họp, các đại biểu cơ bản đồng tình với dự thảo Chiến lược và kỳ vọng sẽ tạo hành lang pháp lý quan trọng thúc đẩy ngành logistics phát triển tương xứng tiềm năng. Tuy vậy, một số chỉ tiêu khiến nhiều đại biểu băn khoăn.

Ông Ngô Khắc Lễ, đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) cho rằng, một trong những định hướng của dự thảo Chiến lược là “hoàn thiện thể chế pháp luật, cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia phát triển dịch vụ logistics”. Tuy nhiên, chỉ hoàn thiện thể chế là không đủ mà cần phải tạo đột phá để có những động lực mới, qua đó nâng cao tính cạnh tranh cũng như giá trị gia tăng cho ngành logistics.

Việc tạo đột phá đó phải được thể hiện bằng các nhiệm vụ cụ thể, như xây dựng các cảng mở, khu thương mại tự do mà hiện nay quy định của pháp luật cho những lĩnh vực này còn chưa có hoặc chưa đầy đủ; có các chính sách thu hút đầu tư, tạo thuận lợi hóa thương mại, hay thành lập Ủy ban Logistics Quốc gia..., ông Lễ nhấn mạnh.

Liên quan đến đào tạo nhân lực, dự thảo xác định giao Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội đẩy mạnh đào tạo nghề về logistics chất lượng cao ở cấp trung học, cao đẳng. Ông Lễ cho biết, hiện đã có bộ giáo trình đào tạo của Liên đoàn Các hiệp hội giao nhận vận tải quốc tế (FIATA) và của khu vực ASEAN đều được chuyển giao cho Việt Nam. Đây là những nền tảng có sẵn, phù hợp với nghề và theo tiêu chuẩn quốc tế đã được công nhận rộng rãi, Việt Nam có thể sử dụng luôn, thay vì xây dựng bộ giáo trình, chương trình đào tạo với tiêu chuẩn mới của riêng Việt Nam. Cũng theo ông Lễ, mục tiêu tốc độ tăng trưởng trung bình của dịch vụ logistics giai đoạn đến 2035 đạt 15% - 20% là quá cao, nên điều chỉnh giảm xuống 12 - 15% để bảo đảm tính khả thi. Xem chi tiết: [Tại đây](#).



06 TÌM CƠ HỘI Ở THỊ TRƯỜNG NGÁCH ĐỀ GIA TĂNG XUẤT KHẨU

Thị trường mới, thị trường ngách là hướng đi để xuất khẩu giảm bớt sự phụ thuộc vào các thị trường truyền thống. Khai thác cơ hội tại các thị trường này sẽ mở ra nhiều cơ hội mới. Châu Phi hiện là thị trường được cơ quan thương vụ Việt Nam tại nước ngoài khuyến nghị các doanh nghiệp nên tập trung tìm hiểu và phát triển bên cạnh các thị trường truyền thống.

Nông sản vẫn là mũi nhọn

Thương vụ Việt Nam tại Algeria cho biết, cà phê và nông sản Việt Nam có nhiều tiềm năng để xuất khẩu sang thị trường Tunisia. Mỗi năm, Tunisia có nhu cầu mua 30.000 tấn cà phê thô (chủ yếu là robusta) và 30.000 tấn gạo. Các mặt hàng cơ bản như gạo, đường, cà phê thô và chè xanh do Cục Thương mại Tunisia độc quyền nhập khẩu thông qua đấu thầu quốc tế. Đáng chú ý, những năm gần đây, trao đổi thương mại giữa Việt Nam và Tunisia có sự tăng trưởng mạnh, trong đó Việt Nam xuất khẩu các mặt hàng như cà phê thô, hạt tiêu, hạt điều, thủy sản, máy móc trang thiết bị, dao cạo, vải sợi... và nhập khẩu hải sản, chà là, hóa chất, đồ nhựa, quần áo, nguyên liệu làm thức ăn gia súc... Tunisia đã tham gia 8 Hiệp định thương mại tự do (FTA) đa phương và song phương. Do vậy, đây có thể xem là cửa ngõ để hàng hóa các nước, trong đó có Việt Nam, thâm nhập thị trường châu Phi, Ả rập, nhất là khu vực Bắc Phi.

Senegal cũng được đánh giá là thị trường giàu tiềm năng cho xuất khẩu gạo. Theo Thương vụ Việt Nam tại Algeria, Senegal là thị trường tiêu thụ nhiều gạo với khối lượng nhập khẩu từ 900.000 đến 1.000.000 tấn, chủ yếu là gạo tằm 100% giá rẻ. Đây là một trong những nước có mức tiêu thụ gạo tính theo đầu người cao nhất Tây Phi, khoảng 117 kg/người/năm. Để xuất khẩu vào thị trường này, cơ quan Thương vụ khuyến nghị, doanh nghiệp cần có giá xuất khẩu hợp lý vì giá gạo các nước như Ấn Độ, Pakistan và Thái Lan hiện tại cạnh tranh hơn về giá. Ngoài ra, với thị trường Senegal, bên cạnh yếu tố giá rẻ thì cần nắm được nhu cầu tiêu thụ của người dân nước này là gạo 100% tằm. Theo thương vụ, doanh nghiệp Việt Nam nên tính đến hướng mở kho ngoại quan, hợp tác đầu tư sản xuất, chế biến lúa gạo tại các thị trường này. Xem chi tiết: [Tại đây](#)



TIN QUỐC TẾ

01 Kỳ họp FIATA HQ 2024: Đoàn kết để tăng khả năng chống chịu cho mạng cung ứng toàn cầu

**2024 FIATA HQ MEETING:
UNITING FOR RESILIENCE**
23-26 April 2024, Geneva, Switzerland

Hội nghị thường niên FIATA HQ năm nay sẽ được tổ chức từ ngày 23-26 tháng 4, tại CICG - Trung tâm Hội nghị Quốc tế Geneva, ở Geneva, Thụy Sĩ. Các phiên họp sẽ được tiến hành theo hình thức hội thảo nhằm thúc đẩy thảo luận và diễn đàn mở, đồng thời sẽ có sự tư vấn của các chuyên gia trong ngành để giải quyết các thách thức cụ thể. Nhờ đó, sự kiện này sẽ mang đến cơ hội kết nối và chia sẻ kiến thức phong phú... Các chủ đề chính để thảo luận như duy trì khả năng cạnh tranh và nắm bắt AI, vượt qua những thách thức địa chính trị, môi trường..., những trở ngại chính đối với các nhà giao nhận vận tải trong Chương trình Đại lý Hàng hóa IATA, tận dụng cơ chế PLACI để tạo thuận lợi thương mại, những thông lệ hợp đồng nào có thể thực hiện hoặc phá vỡ một giao dịch trong chuỗi cung ứng hàng hải?... Xem chi tiết: [Tại đây](#)

02 Vụ sập cầu Baltimore gây lo ngại về chuỗi cung ứng toàn cầu

Con tàu có tên Dali đã đâm vào cột đỡ của Cầu Francis Scott Key vào đầu giờ sáng ngày 26/3 khiến nó bị sập. Cây cầu bắc qua lối vào cảng Baltimore, cảng nhộn nhịp nhất ở Mỹ về xuất khẩu ô tô, máy móc nông nghiệp và xây dựng. Đây cũng là cảng xuất khẩu than lớn thứ hai của Mỹ. Trong năm ngoái, cảng Baltimore đã xử lý khoảng 1 triệu container, đây không phải là số lượng hàng hóa nhỏ để dễ dàng điều phối lại các cảng lân cận như New York, New Jersey (xử lý khoảng 2 triệu container năm 2023) và Cảng Norfolk ở Virginia xử lý 850.000 container. Luồng container đến Baltimore có thể được phân phối lại đến các cảng lớn hơn, tuy nhiên đây chỉ là giải pháp tạm thời. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

TIN QUỐC TẾ

03

Xu hướng chủ hàng quan tâm đến giảm phát thải khí nhà kính từ vận tải biển



Các chủ hàng đang ngày càng quan tâm đến các giải pháp để loại bỏ lượng khí thải nhà kính (GHG) từ hoạt động hậu cần của họ. Những con số mới nhất về sản phẩm ECO Delivery Ocean của Maersk là minh chứng mạnh mẽ cho xu hướng này. Năm 2022, Maersk đã vận chuyển hơn 660.000 TEU bằng nhiên liệu xanh. Năm 2023, đã có 212 chủ hàng chọn ECO Delivery Ocean cho hàng hóa đường biển của họ, nhờ đó đã giảm được hơn 683.000 tấn khí nhà kính thải vào khí quyển. Tóm lại, dịch vụ Maersk ECO Delivery Ocean thay thế nhiên liệu hóa thạch bằng nhiên liệu xanh như diesel sinh học và metanol xanh. Dầu diesel sinh học có nguồn gốc từ chất thải tái chế và giúp giảm phát thải khí nhà kính trên 80%. Với việc triển khai và đặt tên cho tàu container sử dụng metanol đầu tiên trên thế giới vào tháng 9 năm 2023, Maersk cũng giới thiệu metanol xanh làm nhiên liệu phát thải thấp trong vận tải container. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

04

Hapag-Lloyd dự kiến doanh thu sẽ giảm mạnh trong bối cảnh cạnh tranh địa chính trị



Hãng tàu container Đức cho biết giá cước vận tải đang giảm và có khả năng sẽ tiếp tục giảm do việc giao các tàu mới làm gia tăng tình trạng dư thừa tàu. Ngành vận tải container đang bị đè nặng bởi quá nhiều tàu mới đóng và nhu cầu vận chuyển suy yếu khi các nhà bán lẻ lớn hạn chế bổ sung hàng tồn kho của họ. Các hãng vận tải đã đặt hàng đóng mới các tàu, bao gồm cả các tàu cỡ lớn, sau khi gấp rút bổ sung hàng hóa trong thời kỳ đại dịch đã giúp đẩy giá cước vận chuyển cao ngất ngưỡng và thu nhập kỷ lục cho các hãng vận tải container. Cạnh tranh chính trị ở Trung Đông đã giúp đẩy giá cước lên cao vào đầu năm nay, khi các cuộc tấn công của phiến quân Houthi ở Yemen đã buộc các hãng vận tải phải chuyển hướng tàu đi qua Mũi Hảo Vọng khiến hành trình tăng lên hàng ngàn dặm. Xem chi tiết: [Tại đây](#)

GÓC PHÁP LUẬT

NHỮNG ĐIỂM TƯƠNG ĐỒNG TRONG QUÁ KHỨ VÀ HIỆN TẠI VỚI CÁC RỦI RO Ở BIỂN ĐỎ. CÁC BÀI HỌC TỪ NHỮNG VỤ CỨU HỘ TRONG LỊCH SỬ VÀ NHỮNG PHÁN QUYẾT HIỆN ĐẠI VỀ RỦI RO CHIẾN TRANH

Biển Đỏ, tuyến huyết mạch quan trọng cho thương mại toàn cầu, từ lâu đã đầy rẫy những mối nguy hiểm gây rủi ro đáng kể cho tàu thuyền di chuyển qua các vùng nước của nó. Các cuộc tranh luận pháp lý gần đây xung quanh các sự cố như vụ tấn công tàu Marlin Luanda và phán quyết của Tòa án tối cao Vương quốc Anh trong vụ tàu The Polar đã làm sáng tỏ những thách thức phức tạp mà các chủ tàu, người thuê tàu và công ty bảo hiểm phải đối mặt khi di chuyển ở những vùng biển này. Theo Hãng luật Holman Fenwick Willan (HFW), cuộc tấn công vào tàu Marlin Luanda hồi tháng 1/2024 đã gây chấn động ngành hàng hải, gợi nhớ đến cuộc Chiến tranh tàu chở dầu những năm 1980. Con tàu đang trên đường từ Ai Cập đến Singapore đã trở thành nạn nhân của một cuộc tấn công tên lửa của lực lượng Houthi từ đất liền Yemen. Trong khi thuyền bộ cố gắng dập tắt đám cháy với sự hỗ trợ của các tàu hải quân, thì vụ việc đã nhấn mạnh mối đe dọa dai dẳng do xung đột trong khu vực gây ra.

Luật sư chuyên môn cho biết, Chiến tranh tàu chở dầu, một phần của cuộc xung đột Iran-Iraq lớn hơn, đã chứng kiến nhiều tàu buôn bị hư hại và các thủy thủ dân sự bị thiệt mạng, là cuộc chiến tranh đã đưa ra những điểm tương đồng lịch sử với cuộc tấn công gần đây vào tàu Marlin Luanda.

Các tiền lệ lịch sử, chẳng hạn như Cuộc chiến tranh tàu chở dầu, đã cung cấp những hiểu biết có giá trị về cách các hoạt động cứu hộ và trọng tài pháp lý đã giải quyết những thách thức tương tự trong quá khứ. “Với những điểm tương đồng giữa sự cố gần đây nhất và Cuộc chiến tranh tàu chở dầu, chúng tôi nghĩ rằng sẽ rất hữu ích khi nhìn lại cơ sở dữ liệu cứu hộ của chúng tôi để xem xét cách thị trường đã xử lý các trường hợp tương tự trong lịch sử như thế nào”, Tom Walters, luật sư đồng sở hữu Hãng HFW và cộng sự Henry Clack cho biết: “Nhìn lại các phán quyết cũ này, thật thú vị khi thấy ra một số vấn đề và những mối nguy hiểm nhất định, có thể sẽ liên quan, nếu xung đột hiện tại leo thang hơn nữa dẫn đến nhiều cuộc tấn công vào tàu thuyền trong khu vực và nhu cầu về các dịch vụ cứu hộ”.

NHỮNG ĐIỂM TƯƠNG ĐỒNG TRONG QUÁ KHỨ VÀ HIỆN TẠI VỚI CÁC RỦI RO Ở BIỂN ĐỎ. CÁC BÀI HỌC TỪ NHỮNG VỤ CỨU HỘ TRONG LỊCH SỬ VÀ NHỮNG PHÁN QUYẾT HIỆN ĐẠI VỀ RỦI RO CHIẾN TRANH

“Rất dễ rơi vào bẫy khi cho rằng, chỉ vì một tàu chở dầu chở đầy hàng bị tên lửa tấn công và bốc cháy, trọng tài sẽ nhận thấy rằng có nguy cơ cháy lan và/hoặc vụ nổ sau đó,” HFW tiếp tục. “Tuy nhiên, trường hợp này không phải như vậy và trong một số phán quyết, trọng tài cho rằng, mặc dù các tàu được đề cập bị hư hỏng nặng nhưng chỉ có nguy cơ cháy lan hoặc nổ ở mức độ thấp.” HFW nhận thấy rằng các yếu tố như sự hiện diện của nhiên liệu chưa cháy hết, mức độ hư hỏng và hiệu quả của thiết bị chữa cháy trên tàu đều ảnh hưởng đến việc đánh giá rủi ro. Hơn nữa, khả năng xảy ra các cuộc tấn công thứ hai tại các khu vực xung đột đã tạo thêm một mức độ phức tạp khác.

Vụ tàu Polar, bối cảnh pháp lý điều chỉnh việc vận chuyển đường biển ở các khu vực có nguy cơ cao cũng đã được định hình bởi các quyết định gần đây của tòa án, chẳng hạn như phán quyết của Tòa án Tối cao Vương quốc Anh vào tháng trước trong vụ tàu Polar [2024] UKSC 2. (Hồ sơ Tòa án tối cao UK tập 2, năm 2024). Phán quyết mang tính bước ngoặt này đề cập đến nghĩa vụ của chủ tàu và người thuê tàu trước nguy cơ chiến tranh, đặc biệt là ở các khu vực thường xuyên xảy ra cướp biển như Vịnh Aden. Theo cảnh báo của khách hàng từ Hãng luật Reed Smith (London), việc tòa án giải thích các điều khoản hợp đồng và đánh giá các rủi ro đã biết tại thời điểm cho thuê đã đặt ra những tiền lệ quan trọng cho các tranh chấp trong tương lai. Tàu Polar được thuê cho chuyến hành trình từ St Petersburg đến Singapore chở đầy hàng hóa là dầu nhiên liệu. Hợp đồng thuê chuyến có một thỏa thuận cụ thể rằng chuyến đi sẽ diễn ra qua kênh đào Suez, với lời lẽ “Tất cả hàng hóa nói ở trên sẽ qua kênh Suez với chi phí Suez sẽ do Chủ tàu chịu”.

Hãng luật Reed Smith cho biết: “Điều này nhất thiết yêu cầu tàu phải đi qua Vịnh Aden, một khu vực có nguy cơ cướp biển cao vào thời điểm đó”. Hợp đồng thuê tàu kết hợp mẫu BPVOY 4 sửa đổi, bao gồm điều khoản 39 sửa đổi, “Rủi ro chiến tranh” (Điều 39) và nhiều điều khoản bổ sung khác, bao gồm cả điều khoản “Vịnh Aden”. Điều 39 trao cho chủ tàu “quyền tự do đáng kể” để hủy bỏ hoặc thay đổi việc thực hiện hợp đồng thuê tàu nếu việc thực hiện đó khiến tàu gặp rủi ro chiến tranh. Vào ngày 30 tháng 10 năm 2010, khi đi qua Vịnh Aden, con tàu bị cướp biển Somali bắt giữ và bị giam giữ trong 10 tháng cho đến khi được trả số tiền chuộc 7,7 triệu USD. Chủ tàu tuyên bố Tồn thất chung, bao gồm cả việc trả tiền chuộc. Cuối cùng, việc phân chia cho thấy hơn 5,9 triệu USD là chủ hàng phải chịu. Các bên có quyền lợi hàng hóa tranh chấp trách nhiệm pháp lý về phần tiền chuộc mà họ phải trả. Đơn kháng cáo hiện tại là đơn kháng cáo của các bên có quyền lợi hàng hóa đối với chủ tàu.

NHỮNG ĐIỂM TƯƠNG ĐỒNG TRONG QUÁ KHỨ VÀ HIỆN TẠI VỚI CÁC RỦI RO Ở BIỂN ĐỎ. CÁC BÀI HỌC TỪ NHỮNG VỤ CỨU HỘ TRONG LỊCH SỬ VÀ NHỮNG PHÁN QUYẾT HIỆN ĐẠI VỀ RỦI RO CHIẾN TRANH

Việc bồi thường bảo hiểm, theo Hãng luật Reed Smith: "Phán quyết của Tòa án Tối cao Anh quốc đã xử lý nhiều vấn đề, trong đó quan trọng nhất (như một ngưỡng pháp lý), theo cách giải thích hợp lý của hợp đồng thuê tàu, là liệu có một quy chế bảo hiểm hoặc quỹ bảo hiểm đã được thỏa thuận giữa Chủ tàu và Người thuê tàu để bồi thường cho Chủ tàu hay không. Nếu có một quy chế hoặc quỹ bảo hiểm như vậy, điều đó có nghĩa là các bên đã đồng ý tìm đến các công ty bảo hiểm (chứ không phải trực tiếp lẫn nhau) để được bồi thường. Tòa án kết luận rằng giữa các bên đã không có quy chế hoặc quỹ bảo hiểm và vì sự tồn tại của quy chế hoặc quỹ bảo hiểm đó mới là cơ sở kháng cáo của các chủ [sở hữu] có quyền lợi hàng hóa, nên Tòa án đã bác bỏ đơn kháng cáo. Tuy nhiên, việc áp dụng các nguyên tắc pháp lý như vậy vào những thách thức hiện tại ở Biển Đỏ tự bản thân nó cũng đề ra những vấn đề phức tạp. Nhiều thỏa thuận thuê tàu có thể không quy định rõ ràng các tuyến đường đi qua khu vực này, giúp chủ tàu linh hoạt hơn trong việc di chuyển trong các vùng nước nguy hiểm. Ngoài ra, thời gian của các thỏa thuận thuê tàu liên quan đến sự leo thang của tình trạng thù địch có thể sẽ ảnh hưởng đến nghĩa vụ và trách nhiệm pháp lý của các bên. "Tất nhiên, mọi hợp đồng thuê tàu sẽ cần phải được xem xét theo các điều khoản cụ thể của nó, có tính đến cách diễn đạt và bối cảnh cụ thể của các điều khoản liên quan", Reed Smith nhận định.

(Carly Fields, Baltic Exchange, 13/3/2024)

(Theo tài liệu của Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam, 15/3/2024)

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA



01

Ngày 19/03 vừa qua, theo thư mời của Ban tổ chức, PCT Lê Quang Trung, UVBCH Đỗ Xuân Quang, Trưởng VPHN đã tham dự: Hội thảo Logistics do Đại Sứ quán Hà Lan tổ chức. Tham dự sự kiện có ĐSQ, các đại biểu khách mời, doanh nghiệp, các Hiệp hội, hội viên VLA. Bộ trưởng Cơ sở hạ tầng và đường thủy Hà Lan và Bộ trưởng Bộ GTVT Việt Nam đã khai mạc Hội thảo. Công ty tư vấn JLL đã trình bày tham luận về thị trường logistics VN. Hội thảo có các Phiên thảo luận chuyên đề về cảng biển, hàng không và giới thiệu giải pháp phát triển bền vững và công nghệ số hóa dành cho cảng của các công ty Hà Lan.

HÌNH ẢNH VÀ HOẠT ĐỘNG CỦA VLA



02

Ngày 25/03, Phó Tổng thư ký VLA - ông Ngô Khắc Lễ, Trưởng Văn phòng Hà Nội VLA đã tham dự và đóng góp ý kiến tại cuộc họp “Tham gia góp ý đối với Dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam” do Cục XNK tổ chức. Tham dự cuộc họp có các Hiệp hội VLA, VALOMA, HNLA, Ban KTTW, Bộ TTTT, Tài Chính, Hải quan, Vụ TMĐT, Bộ KHĐT và 1 số cơ quan truyền thông... Xem chi tiết: [Tại đây](#)



03

Ngày 28/03, Ủy viên VLA - Ông Trần Tiến Dũng và Trưởng VP VLA HN dự diễn đàn của Tạp chí diễn đàn doanh nghiệp với chủ đề: “Thúc đẩy phát triển bền vững khu công nghiệp Việt Nam”.

**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



THE WAY FORWARD



HAI PHONG
LOGISTICS ASSOCIATION



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



**TRÂN TRỌNG CẢM ƠN CÁC DOANH NGHIỆP
ĐÃ TÀI TRỢ SỰ KIỆN GẶP MẶT XUÂN VLA
NGÀY 17/01/2024 TẠI HÀ NỘI**



As E-Carrier

**CÔNG TY
DIAMOND STAR LOGISTICS**



CHAU LUC Co., Ltd.
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS
INTERNATIONAL REMOVALS

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 99, ngày 01/04/2024

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

