

## PHÂN BIỆT MASTER B/L VA HOUSE B/L

Muốn phân biệt một vận đơn là Master bill hay House bill phải căn cứ vào nội dung và hình thức của vận đơn.

*Thứ nhất*, vận đơn đường biển thường có dẫn chiếu một số công ước quốc tế phổ biến như Hague Rules, Hague Visby Rules hoặc Hamburge Rules. Ngược lại, trên thế giới không có một công ước nào điều chỉnh vận đơn thứ cấp.

*Thứ hai*, vận đơn đường biển chỉ quy định các quyền và nghĩa vụ người vận tải biển liên quan tới việc bốc xếp, chuyên chở, dỡ hàng và trả hàng phát sinh từ hợp đồng thuê tàu. Ngược lại vận đơn thứ cấp còn chứa đựng những quy định pháp lý về chuyên chở bằng đường bộ, đường sông, đường sắt. Vì vậy, không gian pháp lý của vận đơn thứ cấp rộng hơn vận đơn đường biển.

*Thứ ba*, trong vận đơn thứ cấp thường ghi địa điểm nhận hàng để chở (place of receipt) và địa điểm trả hàng (place of delivery) chứ không đơn thuần cảng bốc hàng và cảng dỡ hàng.

*Thứ tư*, vận đơn đường biển bao giờ cũng ghi rõ: đã bốc hàng lên tàu (shipped on board) hoặc đã nhận để bốc lên tàu (received for shipment). Ngược lại, vận đơn thứ cấp thường ghi: nhận để vận chuyển (taken in charge for transport) vì có thể chở bằng đường biển, đường sông, đường bộ...

*Thứ năm*, trong vận đơn đường biển, người gửi hàng gọi là shipper còn trong vận đơn thứ cấp, người gửi hàng gọi là conignor. Trong vận đơn đường biển luôn ghi người nhận hàng (consignee) hoặc đích danh hoặc theo lệnh nhưng trong vận đơn thứ cấp luôn ghi là: hàng được giao nhận theo lệnh (consigned to order of...)

*Thứ sáu*, vận đơn đường biển luôn có chức năng là chứng từ nhận quyền định đoạt hàng hoá nhưng với vận đơn thứ cấp, tính chất này có hay không do hai bên thoả thuận khi phát hành.

*Thứ bảy*, người chuyên chở đường biển không chịu trách nhiệm về hàng đến chậm nhưng người giao nhận lại phải chịu trách nhiệm về việc này. Có khi họ phải đền gấp đôi số tiền cước cho thiệt hại do giao hàng chậm.

*Thứ tám*, thời hiệu khiếu nại trong vận đơn đường biển là 1 năm, trong khi đó ở vận đơn thứ cấp chỉ là 9 tháng. Số thời gian chênh lệch là dành cho người giao nhận khiếu nại lại người vận tải chính thức.

*Thứ chín*, vận đơn đường biển chỉ cần 1 con dấu và 1 chữ ký vì nó chỉ được cấp sau khi hàng đã bốc lên tàu. Trong khi đó, vận đơn thứ cấp do được phát hành khi nhận hàng để chở nên phải có thêm 1 con dấu và 1 chữ ký nữa xác nhận rằng hàng đã được bốc lên tàu (ngày cấp vận đơn thứ cấp và ngày bốc hàng có thể khác nhau).

Tuy nhiên trong thực tế sự phân biệt giữa 2 loại vận đơn này chỉ là tương đối. Điều quan trọng là khi có một vận đơn trong tay phải xem xét xem nó là loại gì và ai là người phát hành để khi có tổn thất có thể giải quyết kịp thời, đúng đối tượng.

- MBL: nó là vận đơn do người chuyên chở thực sự cung cấp (người kinh doanh vận tải có tàu). Được lập dựa trên cơ sở biển lai thuyền phó và quan trọng nó đã được Phòng Thương mại quốc tế và ngân hàng chấp nhận.

- HBL: là vận đơn do người giao nhận cấp (freight forwarder), khi họ cung cấp dịch vụ gom hàng trong vận tải đường biển cũng như vận tải hàng không. Vận đơn này chưa được Phòng Thương mại

quốc tế thông qua và người cấp thông thường không là người chuyên chở thực sự (người kinh doanh vận tải không có tàu). Vì vậy trong nhiều trường hợp nó không đáp ứng yêu cầu của L/C, nên nó có xu hướng bị thay thế bằng FBL (FIATA bill of lading) và Neutral Air waybill (trong vận tải hàng không)...

Theo tôi nghĩ thì để thể phân biệt giữa Master B/L với House B/L thì điều quan trọng nhất là dựa vào vị trí của người nhận vận đơn và phát hành vận đơn.

Vì dụ : Hãng tàu A phát hành vận đơn của mình cho một forwarder thì người forwarder này gọi vận đơn do hãng tàu phát hành là Master B/L, và sau đó lại phát hành một bộ vận đơn cho người gửi hàng (Real Shipper) và gọi đó là House B/L. Tuy nhiên sẽ có một vài tình tiết như sau :

- Người gửi hàng sẽ gọi vận đơn mà người forwarder phát hành ra là gì ? House B/L hay Master B/L. Vì họ không quan hoặc không biết rằng đã có một vận đơn do hãng tàu phát hành ra cho người forwarder.

- Trong trường hợp forwarder phát hành ra một B/L không cho trực tiếp người gửi hàng (Real Shipper) mà lại phát hành cho 1 forwarder nữa (gọi là forwarder 2) sau đó người forwarder 2 này lại phát hành một bộ vận đơn nữa cho người gửi hàng vậy thì người forwarder 2 này gọi vận đơn của người forwarder là gì và gọi vận đơn của mình phát hành ra cho người gửi hàng là gì ???

- Trên thực tế thì không có một vận đơn nào có đề chữ Master B/L hay House B/L cả.

Theo ý kiến chủ quan của tôi thì House B/L hay Master B/L là phụ thuộc vào vị trí của người gọi nó để phân biệt vận đơn do người khác phát hành cho mình và vận đơn của mình phát hành cho người khác.

Để phân tích rõ hơn tôi giả sử Shipping line là người phát hành ra Master B/L và Forwarder phát hành ra House B/L. Còn nếu người phát hành ra House hay Master B/L không căn cứ vào giả sử trên thì việc phát hành House hay Master B/L là dựa trên nội dung và hình thức của vận đơn thì lại khác.

Với giả sử trên, tôi xin được thắc mắc một số điểm sau đây :

**Thứ nhất** , vận đơn đường biển thường có dẫn chiếu một số công ước quốc tế phổ biến như Hague Rules, Hague Visby Rules hoặc Hamburge Rules. Ngược lại, trên thế giới không có một công ước nào điều chỉnh vận đơn thứ cấp. => **Vậy thì không phân biệt vận đơn là do ai phát hành (Shipping lines hay Forwarder) miễn là có dẫn chiếu các công ước trên thì đó là Master B/L còn không thì là House B/L ?**

**Thứ hai**, vận đơn đường biển chỉ quy định các quyền và nghĩa vụ người vận tải biển liên quan tới việc bốc xếp, chuyên chở, dỡ hàng và trả hàng phát sinh từ hợp đồng thuê tàu. Ngược lại vận đơn thứ cấp còn chứa đựng những quy định pháp lý về chuyên chở bằng đường bộ, đường sông, đường sắt. Vì vậy, không gian pháp lý của vận đơn thứ cấp rộng hơn vận đơn đường biển. => **Nếu nói vận đơn của Shipping phát hành ra thường là Master B/L và như phân tích ở trên thì nhiều hãng tàu nhận hàng và giao vào tận trong nội địa nhưng theo Master B/L thì họ chỉ có quyền và nghĩa vụ liên quan đến vận tải biển vậy hàng bị mất, hỏng trong quá trình vận tải nội địa thì ai là người chịu trách nhiệm. Ví dụ trên vận đơn ghi : Place of discharge : Hamburg, Place of delivery : Prague. Vậy thì trách nhiệm của shipping line đến đâu ???**

**Thứ ba**, trong vận đơn thứ cấp thường ghi địa điểm nhận hàng để chở (place of receipt) và địa điểm trả hàng (place of delivery) chứ không đơn thuần cảng bốc hàng và cảng dỡ hàng. => **Nói như vậy,**

thì 99,99% số vận đơn được cấp ra bởi các Forwarder trên thế giới này là Master B/L chứ không phải là House B/L. *Có ai có cái mẫu House B/L mà chỉ ghi mỗi Place of receipt và Place of delivery không cho anh em chiêm ngưỡng mới !!!*

**Thứ tư**, vận đơn đường biển bao giờ cũng ghi rõ: đã bốc hàng lên tàu (shipped on board) hoặc đã nhận để bốc lên tàu (received for shipment). Ngược lại, vận đơn thứ cấp thường ghi: nhận để vận chuyển (taken in charge for transport) vì có thể chở bằng đường biển, đường sông, đường bộ... => Nếu chỉ có nhận để vận chuyển thôi thì không bao giờ có thể thanh toán được vì chắc gì nhận để vận chuyển đã mà vận chuyển thật mà đòi thanh toán được. Hiểu theo cách khác thì House B/L chỉ có thể phát hành ra khi "*nhận để vận chuyển*" và khi vận chuyển thật thì dùng Master B/L ???

**Thứ năm**, trong vận đơn đường biển, người gửi hàng gọi là shipper còn trong vận đơn thứ cấp, người gửi hàng gọi là consignor. Trong vận đơn đường biển luôn ghi người nhận hàng (consignee) hoặc đích danh hoặc theo lệnh nhưng trong vận đơn thứ cấp luôn ghi là: hàng được giao nhận theo lệnh (consigned to order of...) => Đã kiểm tra trên 30 bộ vận đơn của các Shipping line và các Forwarder thì thấy việc ghi là không đồng nhất và không như theo phân tích trên. Trong từ điển thì Shipper và Consignor chỉ là Người gửi hàng, không thể chứng minh khi ghi trên vận đơn là Consignor thì là vận đơn đó House B/L hay trong cột người nhận hàng ghi Consignee thì vận đơn đó là Master B/L

**Thứ sáu**, vận đơn đường biển luôn có chức năng là chứng từ nhận quyền định đoạt hàng hoá nhưng với vận đơn thứ cấp, tính chất này có hay không do hai bên thoả thuận khi phát hành. => Việc này khẳng định người viết sai 100% vì House B/L là vận đơn điền tên "Real Shipper" và "Real Consignee" và nó được dùng cho việc thanh toán vì vậy B/L mới là chứng từ chứng minh quyền sở hữu hàng hoá và sau khi có quyền sở hữu rồi thì mới có quyền định đoạt hàng hoá được. Việc thoả thuận giữa người phát hành House B/L và người gửi hàng để House B/L có chức năng "*nhận quyền định đoạt hàng hoá*" hay không theo tôi cũng không thể thực hiện được vì không thể in lại vận đơn theo thoả thuận mà cũng không thể ghi chú lên vận đơn về việc này thậm chí là ngược lại nếu trong trường hợp có 2 bộ vận đơn (House và Master B/L) cùng được phát hành cho 1 lô hàng.

**Thứ bảy**, người chuyên chở đường biển không chịu trách nhiệm về hàng đến chậm nhưng người giao nhận lại phải chịu trách nhiệm về việc này. Có khi họ phải đền gấp đôi số tiền cước cho thiệt hại do giao hàng chậm. => Không có chuyện không chịu trách nhiệm về hàng đến chậm trừ phi chứng minh được đó là bất khả kháng. Chẳng lẽ do bão mà hàng đến chậm thì chủ tàu hay nói một cách chính xác là người phát hành Master B/L không phải chịu bồi thường trong khi đó Forwarder hay người phát hành House B/L lại phải chịu trách nhiệm cho việc này. Nếu vậy thì tốt nhất không ai phát hành House B/L nữa làm gì cho nó rủi ro. Cũng không có qui định buộc người phát hành House B/L phải đền tiền cho việc hàng chậm đến.

**Thứ tám**, thời hiệu khiếu nại trong vận đơn đường biển là 1 năm, trong khi đó ở vận đơn thứ cấp chỉ là 9 tháng. Số thời gian chênh lệch là dành cho người giao nhận khiếu nại lại người vận tải chính thức. => Chưa kiểm tra hết nhưng thấy trong mục thời hạn khiếu nại "Time bar" ở phía mặt sau của một số vận đơn có ghi là 12 tháng, có nơi ghi 9 tháng,...

**Thứ chín**, vận đơn đường biển chỉ cần 1 con dấu và 1 chữ ký vì nó chỉ được cấp sau khi hàng đã bốc lên tàu. Trong khi đó, vận đơn thứ cấp do được phát hành khi nhận hàng để chở nên phải có thêm 1 con dấu và 1 chữ ký nữa xác nhận rằng hàng đã được bốc lên tàu (ngày cấp vận đơn thứ cấp và ngày bốc hàng có thể khác nhau). => Cũng không đúng, nếu vận đơn được phát hành trùng với ngày xếp hàng lên tàu thì chỉ cần ký và đóng dấu 1 chỗ, còn ngày xếp hàng lên tàu khác nhau với ngày phát hành vận đơn thì phải ký 2 chỗ đó là chỗ ngày phát hành vận đơn "Place and Date of Issue" và chỗ ngày xếp hàng lên tàu "Shipped on board" có nơi lại ghi là "Cleaned on board" chứ

không phân biệt là House hay Master B/L thì có 1 chữ ký và một dấu thì gọi là Master B/L và có 2 chữ ký và 2 con dấu thì gọi là House B/L.

**Thứ ba**, trong vận đơn thứ cấp thường ghi địa điểm nhận hàng để chở (place of receipt) và địa điểm trả hàng (place of delivery) chứ không đơn thuần cảng bốc hàng và cảng dỡ hàng.

**Thứ năm**, trong vận đơn đường biển, người gửi hàng gọi là shipper còn trong vận đơn thứ cấp, người gửi hàng gọi là consignor. Trong vận đơn đường biển luôn ghi người nhận hàng (consignee) hoặc đích danh hoặc theo lệnh nhưng trong vận đơn thứ cấp luôn ghi là: hàng được **giao nhận** theo lệnh (consigned to order of....)

**Thứ chín**, vận đơn đường biển chỉ cần 1 con dấu và 1 chữ ký vì nó chỉ được cấp sau khi hàng đã bốc lên tàu. Trong khi đó, vận đơn thứ cấp do được phát hành khi nhận hàng để chở nên phải có thêm 1 con dấu và 1 chữ ký nữa xác nhận rằng hàng đã được bốc lên tàu (ngày cấp vận đơn thứ cấp và ngày bốc hàng có thể khác nhau).