

## **5. Freight insurance**

The insurance is an agreement by which the insured is indemnified in the event of damages caused by a risk covered in the policy. Insurance is all-important in the transport of goods because of their exposure to more common risks during handling, storing, loading or transporting cargo, but also to other rare risks, such as riots, strikes or terrorism.

There is a difference between the goods transport insurance and the carrier's responsibility insurance. The covered risks, fixed compensation and indemnity of the contract of transport insurance are left to the holder's choice. Nevertheless, the hauler's responsibility insurance is determined by different regulations. Depending on the means of transport, indemnity is limited by the weight and value of the goods and is only given in case the transporter has been unable to evade responsibility.

The insurance invoice is required for customs clearance only when the relevant data do not appear in the commercial invoice indicating the premium paid to insure the merchandise.

The standard extent of the transporter's responsibility is laid down in the following international conventions:

### **1. Road freight**

International transport of goods by road is governed by the Convention for the Contract of the International Carriage of Goods by Road (CMR Convention) signed in Geneva in 1956.

Under this Convention, the road hauler is not responsible for losses of or damages to the goods if he proves that they arise from:

- the merchandise's own defect(s);
- force majeure;
- a fault by the loader or consignee.

There is no European Union's regulation regarding indemnifications for road freight.

### **2. The rail carrier**

International transport of goods by rail is regulated by the Convention concerning Intercarriage by Rail (CIM Convention), signed in Bern in 1980.

The rail carrier is not responsible for losses of or damages to the goods if he proves that they arise from:

- the merchandise's own defect(s);
- force majeure;
- a fault by the loader or consignee.

Regarding compensation, currently there is no European Union regulation. Indemnification is normally limited to a maximum amount per gross kilo lost or damaged. What can be concluded from this system is that, in the majority of the cases, the company is unlikely to receive anything approaching the value of its goods.

### 3 The shipping company

The 1968 International Convention on Bill of Lading, better known as 'The Hague Rules' or the 'Brussels Convention' dictates the marine carrier's responsibilities when transporting international goods.

The shipping company is not responsible for losses of, or damage to, the goods if it proves that they arise from:

- the merchandise's own defects and loss in weight during transport;
- a nautical mistake by the crew;
- a fire;
- if the ship is not seaworthy;
- force majeure;
- strikes or a lock-out;
- a mistake by the loader;
- hidden defects on board ship, which went unnoticed during rigorous inspection;
- an attempt to save lives or goods at sea.

As far as compensation is concerned, there is currently no harmonisation at European Union level. It is normally limited to a certain sum per kilogram of lost or damaged goods. This system causes the same problems as with rail accidents, being the exporter likely to lose much of the value of the goods.

### 4. The air carrier

The 1929 Warsaw Convention as well as the Montreal draft Treaty of 1975 determines that the air carrier is not responsible for damages or loss of goods if it is proved that:

- the carrier and associates took all the measures necessary to avoid the damage or that it was impossible for them to be taken (force majeure);
- the losses arise from a pilotage or navigation mistake;
- the injured party was the cause of the damage or contributed to it.

Concerning the injured party's indemnification, there is no European Union standard. Compensation is normally limited to a set amount per gross kilogram of damaged or lost goods.

The air carrier can state specific reservations at the time of receiving the cargo. These reservations will be written on the air consignment note (ACN) (air transport contract) and will be used as evidence. However, airlines will normally refuse dubious packages or those not corresponding to the ACN.

## **5. Bảo hiểm hàng hóa**

Bảo hiểm là một thỏa thuận theo đó người được bảo hiểm được bồi thường trong trường hợp thiệt hại do rủi ro được nêu trong hợp đồng bảo hiểm gây ra. Bảo hiểm cực kỳ quan trọng trong việc vận chuyển hàng hóa vì chúng phải đối mặt với những rủi ro phổ biến hơn trong quá trình xử lý, lưu kho, bốc xếp hoặc vận chuyển hàng hóa cũng như những rủi ro hiếm gặp khác, chẳng hạn như bạo loạn, đình công hoặc khủng bố.

Có sự khác biệt giữa bảo hiểm vận chuyển hàng hóa và bảo hiểm trách nhiệm của người vận chuyển. Các rủi ro được bảo hiểm, khoản bồi thường cố định và bồi thường của hợp đồng bảo hiểm vận tải là quyền lựa chọn của chủ sở hữu.

Tuy nhiên, bảo hiểm trách nhiệm của người vận chuyển được xác định theo các quy định khác nhau. Tùy theo phương tiện vận chuyển, việc bồi thường được giới hạn bởi trọng lượng, giá trị của hàng hóa và chỉ được bồi thường trong trường hợp người vận chuyển không thể trốn tránh trách nhiệm.

Hóa đơn bảo hiểm chỉ được yêu cầu để làm thủ tục hải quan khi dữ liệu liên quan không xuất hiện trong hóa đơn thương mại cho biết phí bảo hiểm đã trả để bảo hiểm hàng hóa.

Mức độ tiêu chuẩn về trách nhiệm của người vận chuyển được quy định trong các công ước quốc tế sau:

### i. Vận tải đường bộ

Vận tải hàng hóa quốc tế bằng đường bộ được điều chỉnh bởi Công ước về Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường bộ (Công ước CMR) ký tại Geneva năm 1956.

Theo Công ước này, người vận chuyển đường bộ không chịu trách nhiệm về mất mát hoặc hư hỏng hàng hóa nếu người đó chứng minh được rằng chúng phát sinh từ:

- (Các) khiếm khuyết của chính hàng hóa;
- Bất khả kháng;
- Lỗi do người bốc hàng hoặc người nhận hàng.

Không có quy định nào của Liên minh Châu Âu về bồi thường đối với cước vận tải đường bộ.

### ii. Vận tải đường sắt

Vận tải hàng hóa quốc tế bằng đường sắt được điều chỉnh bởi Công ước liên quan đến Vận chuyển liên tuyến bằng đường sắt (Công ước CIM), ký tại Bern năm 1980.

Người vận chuyển đường sắt không chịu trách nhiệm về mất mát, hư hỏng hàng hóa nếu chứng minh được chúng phát sinh từ:

- (Các) khiếm khuyết của chính hàng hóa;
- Bất khả kháng;
- Lỗi do người bốc hàng hoặc người nhận hàng.

Về bồi thường, hiện tại không có quy định nào của Liên minh Châu Âu. Việc bồi thường thường được giới hạn ở mức tối đa trên mỗi kg bị mất hoặc bị hư hỏng. Điều có thể kết luận từ hệ thống này là, trong phần lớn các trường hợp, công ty khó có thể nhận được bất cứ thứ gì gần bằng giá trị hàng hóa của mình.

### iii. Công ty vận chuyển

Công ước quốc tế về vận đơn năm 1968, hay còn gọi là 'Quy tắc La Hay' hay 'Công ước Brussels' quy định trách nhiệm của người vận chuyển đường biển khi vận chuyển hàng hóa quốc tế.

Công ty vận chuyển không chịu trách nhiệm về mất mát hoặc hư hỏng hàng hóa nếu chứng minh được rằng chúng phát sinh từ:

- Khuyết tật của hàng hóa và sự hao hụt trọng lượng trong quá trình vận chuyển;
- Sai sót hàng hải của thủy thủ đoàn;
- Một đám cháy;
- Nếu tàu không đủ khả năng đi biển;
- Bất khả kháng;
- Đình công hoặc khóa máy;
- Lỗi của người tải;
- Những khiếm khuyết tiềm ẩn trên tàu mà không được phát hiện trong quá trình kiểm tra nghiêm ngặt;
- Nỗ lực cứu mạng sống hoặc hàng hóa trên biển.

Về vấn đề bồi thường, hiện tại chưa có sự hài hòa ở cấp độ Liên minh Châu Âu. Thông thường, nó được giới hạn ở một số tiền nhất định cho mỗi kg hàng hóa bị mất hoặc hư hỏng. Hệ thống này gây ra những vấn đề tương tự như tai nạn đường sắt, khiến nhà xuất khẩu có thể bị mất phần lớn giá trị của hàng hóa.

#### iv. Hãng vận chuyển hàng không

Công ước Warsaw 1929 cũng như dự thảo Hiệp ước Montreal năm 1975 xác định người vận chuyển hàng không không chịu trách nhiệm về những thiệt hại hoặc mất mát hàng hóa nếu chứng minh được rằng:

- Người vận chuyển và người liên kết đã thực hiện mọi biện pháp cần thiết để tránh thiệt hại hoặc không thể thực hiện được (trường hợp bất khả kháng);
- Tổn thất phát sinh do lỗi hoa tiêu hoặc dẫn đường;
- Bên bị thiệt hại là nguyên nhân gây ra thiệt hại hoặc góp phần gây ra thiệt hại đó.

Liên quan đến việc bồi thường cho bên bị thiệt hại, không có tiêu chuẩn nào của Liên minh Châu Âu. Việc bồi thường thường được giới hạn ở một mức nhất định cho mỗi kg hàng hóa bị hư hỏng hoặc bị mất.

Người vận chuyển hàng không có thể nêu rõ các yêu cầu đặt chỗ cụ thể tại thời điểm nhận hàng. Những bảo lưu này sẽ được ghi trên phiếu gửi hàng hàng không (ACN) (hợp đồng vận chuyển hàng không) và sẽ được sử dụng làm bằng chứng. Tuy nhiên, các hãng hàng không thường sẽ từ chối các gói hàng đáng ngờ hoặc những gói hàng không tương ứng với ACN.