

CHƯƠNG 7

CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VÀ HIỆP ĐỊNH VỀ VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ, ĐƯỜNG SẮT QUỐC TẾ

7.1.1. Cơ sở pháp lý về vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ quốc tế

**“Công ước về hợp
đồng vận tải hàng hoá quốc tế bằng đường ô-tô
1956” (Convention 1956 on the Contract for
the International Carriage of Goods by Road – ‘CMR’)**

Có hiệu lực từ ngày 02/07/1961 và có nghị định thư sửa
đổi, bổ sung vào các năm
1978, 2008.

7.1.1. Cơ sở pháp lý về vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ quốc tế**Phạm vi áp dụng (Điều 1 khoản 1 Công ước CMR 1956)**

Công ước này được áp dụng cho mọi hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ bằng xe để thương, khi địa điểm nhận hàng và địa điểm được chỉ định giao hàng, như quy định trong hợp đồng, nằm ở hai quốc gia khác nhau, **trong đó ít nhất một nước là Nước ký kết**, không phân biệt nơi cư trú và quốc tịch của các bên.

7.1.2. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ quốc tế

Theo Điều 4 Công ước: “*Hợp đồng vận tải được xác nhận bằng một giấy gửi hàng (Consignment Note). Việc thiếu, không có hoặc mất giấy gửi hàng sẽ không ảnh hưởng đến sự tồn tại hoặc hiệu lực của hợp đồng vận tải. Trong trường hợp này sẽ căn cứ vào các điều khoản của Công ước này*”. Giấy gửi hàng là bằng chứng của một hợp đồng vận tải giữa người gửi hàng và người vận tải, xác nhận là người vận tải đồng ý chuyên chở hàng hóa của người gửi theo những điều kiện và điều khoản được quy định trong hợp đồng.

Về nguyên tắc, giấy gửi hàng là một chứng từ không chuyển nhượng được. Được lập thành 3 bản gốc do người gửi hàng và người vận chuyển kí. Bản thứ nhất sẽ giao cho người gửi hàng, bản thứ hai sẽ đi kèm theo hàng và bản thứ ba do người vận chuyển giữ.

7.1.2. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ quốc tế

NỘI DUNG GIẤY GỬI HÀNG

Theo điều 6 Công ước CMR 1956 nội dung giấy gửi hàng gồm

- Ngày và nơi lập giấy gửi hàng;
- Tên và địa chỉ của người gửi hàng;
- Tên và địa chỉ của người nhận hàng;
- Ngày và nơi nhận hàng để chở, nơi dự định giao hàng;
- Tên và địa chỉ của người chuyên chở;
- Mô tả về tính chất của hàng hóa, phương pháp đóng gói và tính chất nguy hiểm của hàng hóa, nếu có;
- Số kiện, ký mã hiệu và số hiệu
- Trọng lượng cả bì hoặc số lượng;
- Cước phí vận tải và các chi phí liên quan khác;
- Chỉ dẫn về thủ tục hải quan và các thủ tục khác;
- Điều khoản nói rõ sẽ áp dụng các điều khoản của Công ước này.

7.1.2. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ quốc tế

Khi cần thiết, giấy gửi hàng còn phải có các nội dung sau đây:

- Điều khoản nói rõ không được phép chuyển tài;
- Tiền cược mà người gửi hàng cam kết trả;
- Kê khai giá trị hàng hóa và số tiền về lợi ích đặc biệt trong việc giao hàng;
- Hướng dẫn của người gửi hàng cho người vận chuyển về việc bảo hiểm cho hàng hóa;
- Khoảng thời gian mà người vận chuyển phải tiến hành;
- Danh mục các chứng từ đã đưa cho người vận chuyển;
- Các nội dung khác nếu các bên thấy cần thiết

7.1.3. Trách nhiệm của người vận chuyển đường bộ

Phạm vi trách nhiệm

Người vận chuyển chịu trách nhiệm
đối với tổn thất hàng hoá trong khoảng
thời gian kể từ khi nhận hàng để chở
cho đến khi giao hàng xong cho người
nhận ở nơi đến quy định. (Khoản 1
điều 17 Công ước CRM 1956)

7.1.3. Trách nhiệm của người vận chuyển đường bộ**Cơ sở trách nhiệm**

Người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về những hành vi, thiếu sót của đại lý hoặc người làm công của họ hay của bất kỳ người nào mà họ sử dụng dịch vụ để vận chuyển hàng hoá; những mất mát, hư hỏng hàng hoá cũng như chậm giao hàng.

7.1.3. Trách nhiệm của người vận chuyển đường bộ**Cơ sở trách nhiệm**

Chậm giao hàng được coi là xảy ra khi hàng hoá không được giao trong thời gian thỏa thuận hoặc nếu không có thỏa thuận về thời gian này thì thời gian vận tải thực tế, có tính đến hoàn cảnh của sự việc, vượt quá thời gian hợp lý cần thiết cho một người vận chuyển cẩn mẫn thực hiện việc vận chuyển. (Điều 19 Công ước CMR 1956)

7.1.3. Trách nhiệm của người vận chuyển đường bộ**Cơ sở trách nhiệm**

Trong vòng **30 ngày**, kể từ ngày hết hạn thỏa thuận, nếu không có thỏa thuận này thì từ **60 ngày** kể từ ngày người vận chuyển nhận hàng để chở thì hàng hoá coi như bị mất và người khiếu nại có thể đòi bồi thường như hàng bị mất. (**Khoản 1 điều 20 Công ước CMR 1956**)

7.1.3. Trách nhiệm của người vận chuyển đường bộ**Cơ sở trách nhiệm**

Người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về những khuyết tật của phương tiện vận chuyển và chịu trách nhiệm đối với những lỗi hay sơ suất của người mà mình thuê phương tiện hay đại lý của những người này.

7.1.3. Trách nhiệm của người vận chuyển đường bộ**TH miễn trách nhiệm**

Người vận chuyển sẽ được miễn trách nhiệm nếu mất mát, hư hỏng hoặc chậm trễ là do hành vi sai trái hoặc bỏ bê của người yêu cầu bồi thường, do chỉ dẫn của người khiếu nại được đưa ra khác với kết quả của một hành động sai trái hoặc bỏ bê từ phía người vận chuyển, do lỗi vốn có của hàng hoá hoặc do hoàn cảnh mà người vận chuyển không thể tránh được và hậu quả mà người vận chuyển không thể ngăn chặn được. (Khoản 2 điều 17 Công ước CMR 1956)

7.1.3. Trách nhiệm của người vận chuyển đường bộ**TH miễn trách nhiệm**

Theo khoản 4 điều 17 Công ước CMR 1956

- Sử dụng các xe không có mui, khi có thoả thuận như vậy trong giấy gửi hàng;
- Bao bì có khuyết điểm hoặc bị thiếu;
- Việc khuân vác, bốc xếp, dỡ hàng thực hiện bởi người gửi hàng, người nhận hàng hoặc những người thay mặt người gửi hay người nhận;
- Do bản chất hay tính chất đặc biệt của hàng hoá;
- Ký mã hiệu, số hiệu không đầy đủ hoặc sai;
- Vận chuyển súc vật sống.

7.1.3. Trách nhiệm của người vận chuyển đường bộ**TH miễn trách nhiệm**

Tuy nhiên người vận chuyển sẽ không được miễn trách nhiệm vì tình trạng khiếm khuyết của phương tiện mà mình đã sử dụng để thực hiện việc vận chuyển, hoặc do hành vi sai trái hoặc bô bê của người mà mình có thể đã thuê phương tiện hoặc của các đại lý hoặc nhân viên phục vụ của phương tiện đó. (Theo khoản 3 điều 14 Công ước CMR 1956)

7.1.3. Trách nhiệm của người vận chuyển đường bộ**Giới hạn trách nhiệm**

Theo điều 23 Công ước CMR 1956

Giới hạn trách nhiệm là số tiền lớn nhất mà người vận chuyển phải bồi thường trong trường hợp hàng hóa không được kê khai trị giá vào lúc giao hàng. Nếu trị giá hàng hóa đã được kê khai vào lúc giao hàng thì giới hạn bồi thường là trị giá hàng hóa đã kê khai. Trường hợp hàng hóa bị tổn thất toàn bộ hay một phần thì giới hạn bồi thường của người vận chuyển là giá trị hàng hóa vào tại nơi giao và vào thời điểm nhận hàng để chờ. Tuy nhiên, số tiền bồi thường không lớn hơn 8,33 đơn vị tính toán cho 1 kg trọng lượng cả bì số hàng hóa bị tổn thất.

7.1.3. Trách nhiệm của người vận chuyển đường bộ**Giới hạn trách nhiệm**

Theo điều 23 Công ước CMR 1956

Đối với số tiền 8,33 SDR nói ở trên được áp dụng là 25 đơn vị tiền tệ. Đối với tiền tệ nói trong câu trên tương đương với **10/31 miligram vàng có độ nguyên chất 900/1000.** Việc quy đổi các số tiền nói trong câu này ra tiền quốc gia được thực hiện theo pháp luật của quốc gia liên quan.

7.1.3. Trách nhiệm của người vận chuyển đường bộ**Giới hạn trách nhiệm**

Theo điều 23 Công ước CMR 1956

Ngoài ra, trong toàn bộ cước phí, phí hải quan và các chi phí khác trong quá trình vận chuyển sẽ được bồi thường đầy đủ, và bồi thường theo tỷ lệ, nếu là tổn thất bộ phận.

- Trong trường hợp hàng hóa bị hư hỏng, số tiền bồi thường của người chuyên chở không lớn hơn trường hợp bồi thường tổn thất toàn bộ nếu hàng hóa bị hư hỏng toàn bộ và không lớn hơn trong trường hợp bồi thường tổn thất bộ phận nếu hư hỏng một phần.

- Trong trường hợp giao hàng chậm trễ, giới hạn bồi thường của người chuyên chở là tiền cước vận chuyển.

7.1.4. Khiếu nại người vận chuyển đường bộ theo công ước CMR

Thông báo tổn thất

Khi nhận hàng mà không có thông báo tổn thất thì coi như hàng hoá được giao đúng với giấy gửi hàng. Khi có tổn thất hàng hoá (trong trường hợp tổn thất rõ rệt), người nhận hàng phải gửi thông báo tổn thất cho người vận chuyển trước hoặc vào lúc giao hàng. Trong trường hợp tổn thất không rõ rệt thì phải gửi thông báo trong vòng **7 ngày** kể từ ngày giao hàng (**trừ chủ nhật và ngày Lễ** hoặc trong vòng 21 ngày đối với trường hợp chậm giao hàng kể từ ngày hàng hoá được đặt dưới sự định đoạt của người nhận). (**Khoản 2 điều 30 Công ước CMR 1956**)

7.1.4. Khiếu nại người vận chuyển đường bộ theo công ước CMR**Thời hiệu khiếu nại**

Thời hiệu khiếu nại là 01 (một) năm. Tuy vậy trong trường hợp lỗi cố ý hoặc theo quyết định của tòa án thụ lý vụ kiện thì thời hạn khiếu nại là 03 (ba) năm. (Khoản 1 điều 32 Công ước CMR 1956)

7.1.4. Khiếu nại người vận chuyển đường bộ theo công ước CMR

Thời hiệu khiếu nại được tính từ các thời điểm sau:

- Ngày giao hàng, trong trường hợp tổn thất bộ phận, hư hỏng hoặc chậm giao hàng.[**Điểm a Khoản 1 Điều 32 Công ước CMR 1956**]
- Ngày thứ 15 sau ngày giao hàng thỏa thuận hoặc sau ngày nhận hàng để chở, nếu không thỏa thuận thời gian giao hàng,[**Điểm b Khoản 1 Điều 32 Công ước CMR 1956**]
- Khi hết thời hạn ba tháng kể từ ngày ký hợp đồng đối với các trường hợp khác. [**Điểm c Khoản 1 Điều 32 Công ước CMR 1956**]

Ngày mà thời hạn hiệu lực bắt đầu có hiệu lực sẽ không được tính vào thời hạn đó.

7.1.4. Khiếu nại người vận chuyển đường bộ theo công ước CMR

Các vụ việc phát sinh từ quá trình vận chuyển hàng hóa bằng ôtô, người khiếu nại có thể kiện tại **toà án hoặc trọng tài của một trong những nước là thành viên của Công ước CMR** hoặc toà án hay trọng tài nơi bị đơn cư trú thường xuyên hoặc nơi đặt trụ sở chính hoặc chi nhánh hoặc đại lý qua đó đã ký hợp đồng vận chuyển hoặc nơi người vận chuyển nhận hàng hoặc **nơi dự kiến giao hàng** (**Điều 33 Công ước CMR 1956**)

7.1.4. Khiếu nại người vận chuyển đường bộ theo công ước CMR

Trách nhiệm chứng minh tồn thắt

Người vận chuyển có trách nhiệm chứng minh tồn thắt trong trường hợp hàng hoá bị mất mát, hư hỏng hoặc chậm trễ, nếu họ muốn thoát trách nhiệm.

7.2. Công ước quốc tế và hiệp định về vận chuyển hàng hoá bằng đường sắt quốc tế

7.2.1. Cơ sở pháp lý về vận chuyển hàng hoá bằng đường sắt quốc tế

CÔNG ƯỚC COTIF 1999

- Các Quy tắc thống nhất về hợp đồng vận tải hàng hoá quốc tế bằng đường sắt (Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail - CIM): Các Quy tắc này được **kí lần đầu tiên tại Berne năm 1890**. **Tháng 5/1980**, các Quy tắc này được đưa vào Phụ lục B của Công ước về vận tải quốc tế bằng đường sắt (gọi là ‘COTIF 1980’). **Tháng 6/1999**, theo Nghị định thư Vin-nhi-u-xơ (còn gọi là ‘Nghị định thư 1999’). ‘COTIF 1980’ **được sửa đổi** và trở thành ‘COTIF 1999’. Trong phiên bản ‘COTIF 1999’, các Quy tắc ‘CIM’ vẫn nằm trong Phụ lục B và **có hiệu lực từ ngày 1/7/2006**.
- Các Quy tắc ‘CIM’ trong ‘COTIFF 1999’ áp dụng cho vận tải hàng hoá bằng đường sắt, **nếu nơi nhận hàng và nơi giao hàng ở hai nước khác nhau**, trong đó ít nhất một bên là thành viên của Công ước ‘CIM’ và **các bên đồng ý chọn ‘CIM’ làm luật điều chỉnh hợp đồng**

HIỆP ĐỊNH SMGS

- Hiệp định vận tải hàng hoá quốc tế bằng đường sắt-1951 (Agreement 1951 on International Goods Transport by Rail) (hay còn gọi là Hiệp định ‘SMGS’). Hiệp định này **được sửa đổi và cập nhật** một số lần vào các năm 1953, 1997 và 2007. Hiệp định này áp dụng khi hàng hoá được vận tải bằng đường sắt giữa các nước thành viên.

→ Hiện nay, dự án CIT/OSJD đang được thực hiện nhằm hài hoà hóa hai hệ thống luật trên với nhau. Dự án dự kiến thực hiện trong ba giai đoạn: (i) Giấy gửi hàng chung CIM/SMGS; (ii) Tiêu chuẩn hóa cơ chế giải quyết khiếu nại; và (iii) Hài hoà hóa CIM/SMGS. Dự án đang trong quá trình thực hiện giai đoạn 1.

7.2. Công ước quốc tế và hiệp định về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế

7.2.2. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế

Theo công ước về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế (COTIF)

❖ Phạm vi áp dụng

Theo Điều 1 của Công ước quy định: Công ước COTIF được áp dụng cho bất kỳ hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt mà phát hành giấy gửi hàng và hành trình qua ít nhất hai quốc gia ký kết Công ước và qua những tuyến đường hoặc dịch vụ được quy định trong Công ước này.

❖ Trách nhiệm của đường sắt

Đường sắt chịu trách nhiệm về hàng hóa trong khoảng thời gian kể từ khi nhận hàng để chở cho đến khi giao hàng. Đường sắt chịu trách nhiệm về những mất mát, tổn thất toàn bộ hoặc một phần, và thiệt hại đối với hàng hóa trong quá trình chuyên chở, đồng thời chịu trách nhiệm về việc vận chuyển quá hạn.

7.2. Công ước quốc tế và hiệp định về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế

Theo công ước về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế (COTIF)

❖ Giới hạn trách nhiệm

Trường hợp hàng hóa bị tổn thất toàn bộ hay một phần: Đường sắt căn cứ vào giá trong hóa đơn thanh toán của chủ hàng. Nếu hàng hóa không được kê khai giá trị thì giá trị của hàng hóa được tính theo giá thị trường hiện hành. Nếu giá không xác định được bằng phương pháp trên thì giá trị của hàng hóa được tính theo giá trị thông thường của hàng hóa cùng loại và cùng chất lượng tại thời điểm và địa điểm mà hàng hóa được chấp nhận vận chuyển. Giới hạn trách nhiệm ấn định là **17 SDR/kg trọng lượng cả bì**. Ngoài ra, người chuyên chở phải **bồi hoàn lại cước phí chuyên chở, phí hải quan và các loại phí khác phát sinh liên quan đến việc chuyên chở hàng bị mất**.

Trường hợp hàng hóa bị hao hụt: đối với những loại hàng hóa mà bản chất của chúng thường bị hao hụt trong quá trình vận chuyển thực tế, Đường sắt sẽ **chỉ chịu trách nhiệm trong trường hợp lượng hàng hóa hao hụt vượt quá mức cho phép sau đây, bất kể khoảng cách chuyên chở:**
+ 2% khối lượng đối với hàng hóa lỏng hoặc hàng hóa được ký gửi trong điều kiện ẩm ướt.
+ 1% khối lượng đối với hàng khô. Trong trường hợp một số kiện hàng được vận chuyển theo một chuyến hàng, hao hụt trong quá trình vận chuyển sẽ được tính riêng cho từng kiện hàng nếu khối lượng của từng kiện hàng khi gửi hàng được ghi rõ trong giấy gửi hàng hoặc có thể được xác định bằng cách khác.

7.2. Công ước quốc tế và hiệp định về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế

Theo công ước về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế (COTIF)

❖ Giới hạn trách nhiệm

Trường hợp hàng hóa bị hư hỏng: Đường sắt sẽ **bồi thường** cho chủ hàng một **số tiền tương ứng** với giá trị của hàng hóa bị hư hỏng. Căn cứ để xác định giá trị tổn thất cũng như phần trên.

Trường hợp chậm giao hàng: Nếu hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng do vận chuyển chậm trễ; **giới hạn bồi thường không vượt quá 4 lần cước phí**. Nếu hàng hóa bị tổn thất một phần do vận chuyển chậm trễ; **giới hạn bồi thường không vượt quá 4 (bốn) lần phí vận chuyển đối với phần lô hàng chưa bị mất**. Tiền phạt đến chậm cộng với tất cả các khoản khác không được vượt quá số tiền bồi thường trong trường hợp hàng hóa bị tổn thất toàn bộ.

7.2. Công ước quốc tế và hiệp định về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế

7.2.2. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế

b. Theo hiệp định liên vận hàng hóa bằng đường sắt quốc tế (SMGS)

❖ Phạm vi áp dụng

- *Hiệp định áp dụng cho các trường hợp sau:*

- Chuyên chở hàng hóa trong liên vận quốc tế đi suốt bằng đường sắt giữa các nước tham gia SMGS
- Chuyên chở hàng hóa trong liên vận quốc tế đi suốt từ những nước có đường sắt tham gia SMGS, qua cảnh qua các nước tham gia SMGS đến những nước không tham gia SMGS và ngược lại. Trong trường hợp này sẽ thực hiện quy tắc và điều kiện của “*Bảng giá cước hóa cảnh*”

- *Hiệp định không áp dụng trong các trường hợp sau:*

- Ga đi và ga đến ở trong một nước chuyên chở qua lãnh thổ nước thứ ba bằng các đoàn tàu của nước gửi hoặc nước đến.
- Chuyên chở giữa các ga của hai nước tiếp giáp nhau mà trên toàn bộ quãng đường đi cùng đoàn tàu của một nước và theo quy định của đường sắt nước đó.

7.2. Công ước quốc tế và hiệp định về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế

b. Theo hiệp định liên vận hàng hóa bằng đường sắt quốc tế (SMGS)

❖ Đôi tượng áp dụng

Tất cả các loại hàng hóa, bao gồm cả súc vật và các công cụ vận tải như container, pallet vận chuyển bằng liên vận quốc tế đi suốt giữa đường sắt các nước thành viên.

Việt nam có thể sử dụng đường sắt liên vận quốc tế để chuyển chở hàng hóa xuất nhập khẩu đến hoặc từ các nước thành viên của Hiệp định hoặc chuyên chở quá cảnh qua đường sắt các nước thành viên để chuyển đến các nước khác như: Hy Lạp, Afganistan, Phần Lan, Thổ Nhĩ Kỳ,...

7.2. Công ước quốc tế và hiệp định về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế

b. Theo hiệp định liên vận hàng hóa bằng đường sắt quốc tế (SMGS)

❖ Các phương thức gửi hàng

Theo Hiệp định SMGS, hàng hóa được phân chia thành 3 nhóm gồm: Hàng hóa không được phép vận chuyển (vũ khí, hàng dễ cháy, hàng lỏng dưới 10kg...); hàng hóa nhận vận chuyển theo điều kiện bình thường, hàng hóa nhận vận chuyển theo điều kiện đặc biệt căn cứ đặc điểm hàng hóa và tình trạng kỹ thuật của đường sắt.

Việc vận tải hàng hóa bằng đường sắt quốc tế có thể gửi theo các phương pháp sau đây:

- **Gửi hàng lẻ:** Hàng lẻ là lô hàng vận chuyển theo một vận đơn đường sắt, có trọng lượng cả bì không quá 5.000 kg và không đòi hỏi toa riêng.
- **Gửi nguyên toa:** Hàng nguyên toa là lô hàng gửi theo một vận đơn đường sắt, đòi hỏi phải sử dụng cả toa riêng.
- **Gửi hàng trong container trọng tải lớn:** Lô hàng gửi theo một vận đơn để chuyên chở trong một container loại lớn gọi là lô hàng container trọng tải lớn (Container có trọng tải trên 5 tấn). Các container loại trung bình và nhỏ có thể gửi theo lô hàng nguyên toa.

7.2.3. Vận đơn đường sắt

Theo Hiệp định SMGS, vận đơn đường sắt (hay giấy gửi hàng) bao gồm các chứng từ (**5 tờ**) có nội dung như sau:

- Tờ 1: Bản chính “giấy gửi hàng” gửi theo hàng tới ga đến và được giao cho người nhận cùng với hàng hoá;
- Tờ 2: Giấy theo hàng đi theo hàng đến ga đến và lưu ở đường sắt nước đến;
- Tờ 3: Bản sao giấy gửi hàng được giao cho người gửi sau khi xếp hàng lên toa xe ở ga gửi hàng;
- Tờ 4: Giấy giao hàng có chữ ký của người nhận hàng, theo hàng đến ga đến và được lưu ở ga đến;
- Tờ 5: Giấy báo tin hàng đến đi theo hàng đến ga đến và được giao cho người nhận hàng để báo tin hàng đến.

7.2. Công ước quốc tế và hiệp định về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế

7.2.3. Vận đơn đường sắt

Trong số các tờ của vận đơn nói trên thì **bản chính “giấy gửi hàng”** là quan trọng nhất. Bản chính giấy gửi hàng có đóng dấu ngày, tháng của ga gửi **là bằng chứng của hợp đồng vận tải**. Bản sao giấy gửi hàng là bằng chứng nhận hàng để chở của đường sắt.

Nội dung của vận đơn đường sắt **gồm hai phần**: phần do **chủ hàng điền** và phần do **đường sắt điền**.

- **Chủ hàng phải điền các nội dung:** số hợp đồng, tên hàng, ký mã hiệu, số kiện, trọng lượng, loại bao bì hàng hoá; loại lô hàng, giá trị hàng hoá; tên, địa chỉ của người gửi, người nhận, ga đi, ga biên giới mà hàng hoá đi qua; đường sắt đến và ga đến; chữ ký của người gửi hàng.
- **Đường sắt phải điền các chi tiết** về tọa xe, cước phí và tạp phí, số lô hàng, trọng lượng, thể tích... và ký lên, đóng dấu ngày, tháng nhận hàng để vận chuyển.

Người gửi hàng phải đính kèm theo vận đơn đường sắt các giấy tờ cần thiết để làm rõ các thủ tục trong quá trình giải quyết khiếu nại và khiếu kiện, bao gồm: **giấy phép xuất khẩu, giấy khai hải quan, giấy khai chi tiết hàng hoá, giấy chứng nhận phẩm chất, giấy chứng nhận kiểm dịch...** Người gửi hàng phải **chiếm trách nhiệm** về những hậu quả xảy ra do việc **không đính kèm** hoặc **không ghi chính xác, đầy đủ** các giấy tờ đính kèm theo giấy gửi hàng.

7.2. Công ước quốc tế và hiệp định về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế

7.2.4. Trách nhiệm của đường sắt

❖ Thời hạn trách nhiệm

Đường sắt tham gia vận chuyển hàng hóa theo vận đơn của hiệp định SMGS phải chịu trách nhiệm về việc thực hiện hợp đồng vận chuyển trên **toàn bộ quãng đường đi** cho đến khi giao hàng ở ga đến và trong **trường hợp** hàng hóa được vận chuyển tiếp đến các **nước không tham gia hiệp định SMGS** thì chịu trách nhiệm cho đến khi làm xong thủ tục vận chuyển theo vận đơn của nước khác hay hiệp định khác.

❖ Cơ sở trách nhiệm

Đường sắt **chịu trách nhiệm** về việc chuyên chở hàng hóa quá kỳ hạn chở đến đã quy định. Đường sắt chịu trách nhiệm về những hậu quả do việc **làm mất những giấy tờ** mà người gửi hàng đã đính kèm theo giấy gửi hàng và do lỗi của Đường sắt **không thực hiện** “**giấy yêu cầu sửa đổi hợp đồng đã được chấp nhận**”. Đường sắt chịu trách nhiệm về những **hư hỏng, mất mát, thiếu hụt** của hàng hóa trong quá trình chuyên chở.

❖ Miễn trách nhiệm

Trong những trường hợp hư hỏng, mất mát, thiếu hụt do những **nguyên nhân khách quan** hoặc **không do lỗi của Đường sắt**, thì Đường sắt **được miễn trách nhiệm** bồi thường.

Ví dụ như thiên tai, tai nạn bất ngờ, lỗi của chủ hàng, của người áp tải hàng hóa không thực hiện đúng các quy định của đường sắt, hay khuyết tật của hàng hóa,...

7.2.5. Khiếu nại và yêu cầu đòi bồi thường

❖ Thủ tục khiếu nại

Thủ tục được tuân theo sẽ được điều chỉnh bởi luật và quy định của quốc gia nơi sự việc khiếu nại diễn ra. Đơn khiếu nại đòi bồi thường phải làm bằng văn bản, trong đơn phải ghi rõ tính chất, nguyên nhân của sự việc khiếu nại, mức độ tổn thất hoặc hư hỏng của hàng hóa và thời điểm xảy ra.

Nếu người gửi hàng là người yêu cầu bồi thường thì phải xuất trình bản sao của giấy hàng hoặc giấy ủy quyền của người nhận hàng hoặc cung cấp bằng chứng chứng minh rằng người nhận hàng đã từ chối nhận hàng.

Nếu người nhận hàng là người yêu cầu bồi thường thì phải xuất trình giấy gửi hàng nếu nó đã được giao đến cho người nhận hàng. Các chứng từ đính kèm được xuất trình dưới dạng bản gốc hoặc bản sao, các bản sao phải được chứng thực hợp lệ nếu Đường sắt yêu cầu.

7.2. Công ước quốc tế và hiệp định về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt quốc tế

7.2.5. Khiếu nại và yêu cầu đòi bồi thường

❖ Thời hạn khiếu nại yêu cầu bồi thường

Theo điều 58, Công ước COTIF quy định: Thời gian khiếu nại phát sinh từ hợp đồng vận chuyển là **1 năm**. Trong trường hợp **người chuyên chở mắc lỗi cố ý** thì thời hạn khiếu nại là **2 năm**.

Mốc tính thời gian trên:

- **Đối với tổn thất một phần, hư hỏng hoặc chở quá kỳ hạn:** từ ngày giao hàng.
- **Đối với tổn thất toàn bộ của hàng hóa:** Từ ngày thứ 30 sau khi đã hết kỳ hạn chở đến.
- **Nếu đòi tiền cước phí, tạp phí lạm thu:** Từ ngày trả tiền lần cuối cùng hoặc ngày giao hàng.
- **Đối với các trường hợp khác:** Từ ngày xác định sự việc xảy ra làm cơ sở cho yêu cầu bồi thường

CHƯƠNG 10

CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ VÀ HIỆP ĐỊNH VỀ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

VT ĐPT Vận tải đa phương thức (Multimodal Transport) quốc tế là phương pháp vận tải, trong đó hàng hoá được vận chuyển bằng ít nhất 2 phương thức vận tải trở lên trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức từ điểm nhận hàng ở nước này đến điểm giao hàng ở nước khác.

ĐẶC ĐIỂM

Có sự tham gia của ít nhất 2 phương thức vận tải.
->có chuyển tải

Chỉ sử dụng một chứng từ vận tải duy nhất trên cơ sở hợp đồng vận tải duy nhất (HĐVTĐPT)
->Multimodal/Combined Transport Document

10.1. Cơ sở pháp lý về vận tải đa phương thức quốc tế

Hợp đồng vận tải hàng hoá đa phương thức quốc tế được điều chỉnh bởi những điều ước quốc tế và hiệp định quan trọng sau đây:

Công ước của Liên hợp quốc về vận tải hàng hoá quốc tế đa phương thức 1980

Quy tắc của UNCTAD/ICC về chứng từ vận tải đa phương thức 1992

Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức 2005

10.2.1. Chứng từ vận tải đa phương thức quốc tế

Theo Công ước của Liên hợp quốc, chứng từ VTĐPT là chứng từ làm bằng chứng cho hợp đồng vận tải đa phương thức tùy theo người gửi hàng lựa chọn ở dạng lưu thông được hay không lưu thông được.

Theo Quy tắc của UNCTAD/ICC, chứng từ VTĐPT là chứng từ làm bằng chứng cho hợp đồng vận tải đa phương thức và có thể được thay thế bởi một thư truyền dữ liệu điện tử, như luật pháp áp dụng cho phép và có hình thức có thể lưu thông hoặc không thể lưu thông, có ghi rõ tên người nhận.

Như vậy, chứng từ VTĐPT là chứng từ chứng minh cho hợp đồng VTĐPT, cùng như việc nhận hàng để chở của người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO) và cho việc cam kết của MTO giao hàng phù hợp với các điều kiện, điều khoản của hợp đồng.

10.2.2. Việc cấp và hình thức của chứng từ VTĐPT

Khi người kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế đã tiếp nhận hàng hóa thì phải phát hành một chứng từ vận tải đa phương thức ở dạng chuyển nhượng được hoặc không chuyển nhượng được, do người gửi hàng lựa chọn, trừ trường hợp hợp đồng vận tải đa phương thức có quy định khác.

Chứng từ vận tải đa phương thức ở dạng chuyển nhượng được thì được phát hành theo một trong các hình thức sau:

Xuất trình: không cần ký hậu

Theo lệnh: phải có ký hậu

Theo lệnh của người có tên trong chứng từ gốc: phải có ký hậu của người có tên trong chứng từ gốc.

Chứng từ vận tải đa phương thức ở dạng không chuyển nhượng được thì được phát hành theo hình thức đích danh người nhận hàng.

10.2.3. Nội dung của chứng từ VTĐPT

Chứng từ vận tải đa phương thức nhìn chung có những nội dung cơ bản sau:

- Tính chất chung của hàng hoá, ký mã hiệu cần thiết để nhận dạng hàng hoá, một sự kê khai rõ ràng cả số bì, số lượng, tất cả các chi tiết đó do người gửi hàng cung cấp.
- Tình trạng bên ngoài của hàng hoá
- Tên và địa điểm kinh doanh chính của người kinh doanh vận tải đa phương thức
- Tên người gửi hàng
- Tên người nhận hàng nếu được người gửi hàng chỉ định
- Địa điểm và ngày mà người kinh doanh vận tải đa phương thức nhận hàng để chờ
- Địa điểm giao hàng
- Ngày hay thời hạn giao hàng ở địa điểm giao nếu được thoả thuận rõ ràng giữa các bên
- Nói rõ chứng từ vận tải đa phương thức lưu thông được hay không lưu thông được
- Nơi và ngày cấp chứng từ vận tải đa phương thức
- Chữ ký của MTO hoặc người được MTO uỷ quyền

10.2.3. Nội dung của chứng từ VTĐPT

Chứng từ vận tải đa phương thức nhìn chung có những nội dung cơ bản sau:

...

- Tiền cược cho mỗi phương thức vận tải, nếu có thỏa thuận rõ ràng giữa các bên hoặc tiền cược kê cả loại tiền ở mức người nhận hàng phải trả hoặc chỉ dẫn nào khác nói lên tiền cược do người nhận phải trả
- Hình thức dự kiến các phương thức vận tải và các địa điểm chuyển tải nếu đã biết khi cấp chứng từ vận tải đa phương thức.
- Điều nói về việc áp dụng công ước.
- Bất cứ chi tiết nào khác mà các bên có thể thỏa thuận với nhau và ghi vào chứng từ vận tải đa phương thức nếu không trái với luật pháp của nước nơi chứng từ vận tải đa phương thức được cấp.

10.2.4. Các loại chứng từ VTĐPT

Công ước của liên hiệp quốc về chuyên chở hàng hoá vận tải đa phương thức quốc tế ngày 5/10/1980 cho đến nay vẫn chưa có hiệu lực, cho nên chưa có mẫu chứng từ vận tải đa phương thức mang tính chất quốc tế để các nước áp dụng.

Song dựa vào bản quy tắc về chứng từ vận tải đa phương thức của UNCTAD/ICC nhiều tổ chức quốc tế về vận tải, giao nhận cũng đã soạn thảo một số mẫu chứng từ để sử dụng trong kinh doanh.

10.2.4. Các loại chứng từ VTĐPT

Một số mẫu chứng từ vận tải đa phương thức thường gặp:

- **Vận đơn FIATA (FIATA Negotiable Multimodal transpot Bill Lading - FB/L)**
Đây là loại vận đơn đi suốt do Liên đoàn quốc tế các hiệp hội giao nhận soạn thảo để cho các hội viên của Liên đoàn sử dụng trong kinh doanh vận tải đa phương thức.

Vận đơn FIATA hiện nay đang được sử dụng rộng rãi. FB/L là chứng từ có thể lưu thông và được các ngân hàng chấp nhận thanh toán. FB/L có thể dùng trong vận tải đường biển.

10.2.4. Các loại chứng từ VTĐPT

Một số mẫu chứng từ vận tải đa phương thức thường gặp:

- Chứng từ vận tải liên hợp (COMBIDOC-Combined transport document)

COMBIDOC do BIMCO soạn thảo để cho người kinh doanh vận tải đa phương thức có tàu biển sử dụng (VOMTO).

Chứng từ này đã được phòng thương mại quốc tế chấp nhận, thông qua.

10.2.4. Các loại chứng từ VTĐPT

Một số mẫu chứng từ vận tải đa phương thức thường gặp:

- Chứng từ vận tải đa phương thức (MULTIDOC - Multimodal transport document)

MULTIDOC do Hội nghị của LHQ về buôn bán và phát triển soạn thảo trên cơ sở công ước của LHQ về vận tải đa phương thức. Do công ước chưa có hiệu lực nên chứng từ này ít được sử dụng.

10.2.4. Các loại chứng từ VTĐPT

Một số mẫu chứng từ vận tải đa phương thức thường gặp:

- **Chứng từ vừa dùng cho vận tải liên hợp vừa dùng cho vận tải đường biển (Bill of Lading for Combined transport Shipment or port to port Shipment)**

Đây là loại chứng từ do các hãng tàu phát hành để mở rộng kinh doanh sang các phương thức vận tải khác nếu khách hàng cần.

10.2.5. Người kinh doanh VTĐPT

Trong phương thức vận tải đa phương thức chỉ có một người duy nhất chịu trách nhiệm về hàng hoá trong suốt quá trình chuyên chở, đó là người kinh doanh vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Operator - MTO).

Định nghĩa:

Theo Công ước của Liên hợp quốc, MTO "là bất kỳ người nào tự mình hoặc thông qua một người khác thay mặt cho mình, ký một hợp đồng vận tải đa phương thức và hoạt động như là một người uỷ thác chứ không phải là một người đại lý hoặc người thay mặt người gửi hàng hay những người chuyên chở tham gia công việc vận tải đa phương thức và đảm nhận trách nhiệm thực hiện hợp đồng".

Quy tắc về chứng từ vận tải đa phương thức của Hội nghị Liên hợp quốc về buôn bán và phát triển/Phòng thương mại quốc tế định nghĩa như sau:

- *MTO là bất kỳ một hợp đồng vận tải đa phương thức và nhận trách nhiệm thực hiện hợp đồng đó như là một người chuyên chở”.*
- *“Người chuyên chở là người thực sự thực hiện hoặc cam kết thực hiện việc chuyên chở hoặc một phần chuyên chở, dù người này với người kinh doanh vận tải đa phương thức có là một hay không”.*

10.2.5. Người kinh doanh VTĐPT

Các loại MTO:

- **MTO có tàu (Vessel Operating MTOs)** bao gồm các chủ tàu biển, kinh doanh khai thác tàu biển nhưng mở rộng kinh doanh cả dịch vụ vận tải đa phương thức. Các chủ tàu này thường không sở hữu và khai thác các phương tiện vận tải đường bộ, đường sắt và đường hàng không mà phải ký hợp đồng để chuyên chở trên các chặng đó nhằm hoàn thành hợp đồng vận tải đa phương thức.

10.2.5. Người kinh doanh VTĐPT

Các loại MTO:

- MTO không có tàu (Non Vessel Operating MTOs) gồm có:

- + Chủ sở hữu một trong các phương tiện vận tải khác không phải là tàu biển như ôtô, máy bay, tàu hỏa. Họ cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức, do đó phải đi thuê các loại phương tiện vận tải nào họ không có.
- + Những người kinh doanh dịch vụ liên quan đến vận tải như bốc dỡ, kho hàng.
- + Những người chuyên chở công cộng không có tàu, những người này không kinh doanh tàu biển nhưng lại cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức thường xuyên, kể cả việc gom hàng trên những tuyến đường nhất định, phô biến ở Mỹ.
- + Người giao nhận (Freight Forwarder). Hiện nay người giao nhận có xu thế không chỉ làm đại lý mà còn cung cấp dịch vụ vận tải, đặc biệt là vận tải đa phương thức. Phương thức này thích hợp với các nước đang phát triển như Việt nam vì không đòi hỏi tập trung một lượng lớn vốn đầu tư, hơn nữa có thể tập trung khả năng để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng.

10.2.5. Người kinh doanh VTĐPT

Đặc trưng

- MTO có thể tự mình thực hiện việc chuyển chở hoặc có thể thuê người khác để thực hiện một phần hoặc toàn bộ hợp đồng vận tải đa phương thức.

- Nếu MTO tự mình chuyên chở hàng hóa thì MTO đồng thời là người chuyên chở thực tế (Actual Carrier, Performing Carrier).

- Nếu phải đi thuê người khác chuyên chở hàng hóa thì MTO là người thầu chuyên chở (Contracting Carrier).

10.2.6. Trách nhiệm của MTO đối với hàng hoá

Trách nhiệm của MTO như quy định của công ước và bản quy tắc gọi là chế độ trách nhiệm áp dụng cho nhiều phương thức vận tải khác nhau trong một hành trình vận tải đa phương thức, tức là trong hành trình vận tải đa phương thức đó chỉ có một cơ sở trách nhiệm, một thời hạn trách nhiệm, một giới hạn trách nhiệm.

Ngược lại, nếu trong một hành trình vận tải đa phương thức, trách nhiệm của MTO lại dựa trên cơ sở nhiều chế độ trách nhiệm của phương thức vận tải tham gia chuyên chở thì gọi là chế độ trách nhiệm từng chặng (Network Liability System).

10.2.6. Trách nhiệm của MTO đối với hàng hoá

Cơ sở trách nhiệm (Basic of Liability):

MTO phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại do mất mát hoặc hư hỏng của hàng hoá, cũng như chậm giao hàng nếu sự cố gây ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra khi hàng hoá còn thuộc phạm vi trách nhiệm của MTO, trừ phi MTO chứng minh được rằng anh ta, người làm công hoặc đại lý của anh ta đã áp dụng mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để ngăn chặn sự cố xảy ra và hậu quả của nó.

Chậm giao hàng xảy ra khi hàng hoá không được giao trong thời hạn đã thoả thuận. Nếu không thoả thuận thời gian như vậy thì trong một thời gian hợp lý mà một MTO cần mẫn có thể giao, có tính đến hoàn cảnh của sự việc. Nếu hàng hoá không được giao trong một thời gian **90 ngày** liên tục kể từ ngày hết thời hạn thoả thuận hoặc trong một thời gian hợp lý nói trên thì có thể coi như hàng hoá đã mất.

10.2.6. Trách nhiệm của MTO đối với hàng hóa

Thời hạn trách nhiệm (Period of Responsibility):

Cả công ước và bản Quy tắc đều quy định: trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức đối với hàng hóa bao gồm khoảng thời gian từ khi MTO đã nhận hàng để chở cho đến khi giao xong hàng. Trong đó, Công ước quy định rõ hơn:

- MTO đã nhận hàng để chở từ lúc anh ta nhận hàng từ:

- + Người gửi hàng hay người thay mặt người gửi hàng, hoặc
- + Một cơ quan có thẩm quyền hay một bên thứ ba khác mà theo luật lệ áp dụng tại nơi nhận hàng, hàng hóa phải được gửi để vận chuyển.

10.2.6. Trách nhiệm của MTO đối với hàng hóa

Thời hạn trách nhiệm (Period of Responsibility):

- MTO giao hàng xong bằng cách:

- + Trao hàng cho người nhận hàng hoặc
- + Đặt hàng hóa dưới quyền định đoạt của người nhận hàng phù hợp với hợp đồng vận tải đa phương thức hay luật lệ hoặc tập quán của ngành kinh doanh riêng biệt ở nơi giao hàng, trong trường hợp người nhận không nhận hàng từ người kinh doanh vận tải đa phương thức hoặc
- + Giao hàng đó cho một cơ quan có thẩm quyền hay một bên thứ ba khác mà theo luật lệ áp dụng ở nơi giao hàng, hàng hóa phải giao cho người đó.

10.2.6. Trách nhiệm của MTO đối với hàng hoá

Giới hạn trách nhiệm (Limit of Liability):

Theo công ước về vận tải đa phương thức thì giới hạn trách nhiệm của MTO là **920 SDR** cho mỗi kiện hay đơn vị hoặc **2,75 SDR** cho mỗi kg hàng hoá cả bì bị mất tuỳ theo cách tính nào cao hơn.

Để tính toán số tiền nào cao hơn sẽ áp dụng các quy tắc sau đây:

- Khi container, pallet hoặc công cụ vận tải tương tự được sử dụng để đóng gói hàng hoá thì các kiện hoặc các đơn vị chuyên chở có kê khai vào chứng từ vận tải đa phương thức và được đóng gói vào công cụ vận tải đó được coi là kiện hoặc đơn vị. **Nếu những kiện và đơn vị không được liệt kê vào vận tải đa phương thức thì tất cả hàng hoá trong công cụ vận tải đó được coi là một kiện hoặc một đơn vị chuyên chở.**
- Trong trường hợp bản thân các công cụ vận tải đó bị mất mát hoặc hư hỏng thì công cụ vận tải đó, nếu không thuộc sở hữu hoặc không do MTO cung cấp, được coi là một đơn vị chuyên chở.

10.2.6. Trách nhiệm của MTO đối với hàng hoá

Giới hạn trách nhiệm (Limit of Liability):

Nếu hành trình vận tải đa phương thức không bao gồm vận tải đường biển hoặc đường thuỷ nội địa thì trách nhiệm của MTO không vượt quá **8,33 SDR** cho mỗi kg hàng hoá cả bì bị mất hoặc hư hỏng.

Đối với việc chậm giao hàng thì giới hạn trách nhiệm của MTO sẽ là một số tiền tương đương với 2,5 lần tiền cước của số hàng giao chậm nhưng không vượt quá tổng số tiền cước theo hợp đồng vận tải đa phương thức.

Trong trường hợp mất mát, hư hỏng của hàng hoá xảy ra trên một chặng đường nào đó của vận tải đa phương thức mà trên chặng đường đó lại bắt buộc áp dụng một công ước quốc tế hoặc luật quốc gia có quy định một giới hạn trách nhiệm **cao hơn** giới hạn trách nhiệm này thì sẽ áp dụng giới hạn trách nhiệm của công ước quốc tế hoặc luật quốc gia bắt buộc đó. MTO sẽ mất quyền hưởng giới hạn trách nhiệm nếu người khiếu nại chứng minh được rằng mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng xảy ra là do hành vi hoặc lỗi làm cố ý của MTO để gây ra tổn thất.

10.2.6. Trách nhiệm của MTO đối với hàng hoá

Giới hạn trách nhiệm (Limit of Liability):

Với tư cách của một người chuyên chở, MTO còn phải chịu trách nhiệm về những hành vi và lỗi lầm của người làm công hoặc đại lý của mình, khi người làm công hoặc đại lý đó hành động trong phạm vi công việc được giao. MTO còn chịu trách nhiệm về hành vi và lỗi lầm của bất kỳ người nào khác mà MTO sử dụng dịch vụ như thể hành vi và lỗi lầm đó là của mình

Theo bản quy tắc, trách nhiệm của MTO đối với hàng hoá có thấp hơn chút ít so với công ước. Bản quy tắc đã miễn trách nhiệm cho MTO, trong trường hợp hàng hoá bị mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng do những sơ suất, hành vi, lỗi lầm của thuyền trưởng, thuỷ thủ, hoa tiêu trong việc điều khiển hoặc quản trị tàu (khi hàng hoá được vận chuyển bằng đường biển hoặc đường thuỷ nội địa) hoặc do cháy, trừ trường hợp người chuyên chở có lỗi thực sự hoặc cố ý.

Giới hạn trách nhiệm của MTO theo **bản quy tắc** cũng thấp hơn: 666,67 SDR cho mỗi kiện hoặc đơn vị hoặc 2 SDR cho mỗi kg hàng hoá bị mất hay hư hỏng.

10.2.7. Khiếu nại với MTO

Trong trường hợp xảy ra những thiệt hại do mất mát, hư hỏng hàng hoá hoặc các sự cố khác thuộc phạm vi trách nhiệm của MTO, người khiếu nại phải thực hiện việc thông báo tổn thất bằng văn bản cho MTO.

Thông báo tổn thất

- + Tổn thất rõ rệt: không muộn hơn **1 ngày** sau ngày làm việc theo Qui tắc Hamburg
 - + Tổn thất không rõ rệt:
 - . **3 ngày** kể từ ngày giao hàng theo Qui tắc Hague và Hague-Visby
 - . **15 ngày** liên tục kể từ ngày giao hàng cho người nhận theo Qui tắc Hamburg
 - + Chậm giao hàng: trong vòng 60 ngày liên tục sau ngày hàng đã giao cho người nhận theo Qui tắc Hamburg
- => *Nếu không có thông báo tổn thất gửi cho MTO trong những thời hạn trên thì việc giao hàng cho MTO được coi là phù hợp với mô tả của chứng từ vận tải đa phương thức.*

10.2.7. Khiếu nại với MTO

Thời hạn khiếu nại:

- 2 năm kể từ ngày hàng đã thực sự được giao cho người mua *Theo Khoản 2 Điều 39 Công ước của Liên Hợp Quốc về hợp đồng mua bán quốc tế (Công ước viễn 1980- UN Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980)*
- 9 tháng kể từ ngày giao hàng hoặc ngày đáng lẽ hàng phải được giao theo quy tắc 10 thuộc *Quy tắc của UNCTAD và ICC về chứng từ vận tải đa phương thức (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, 1992)*

10.2.7. Khiếu nại với MTO

+ Hồ sơ khiếu nại phải gồm những giấy tờ, chứng từ cần thiết để chứng minh cho lợi ích của người khiếu nại, cho những mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng mà MTO phải chịu trách nhiệm.

- . Hợp đồng hay giấy chứng nhận bảo hiểm gốc
- . Vận đơn gốc
- . Bản sao hoá đơn gốc hoặc các hoá đơn chi phí
- . Chứng từ xác nhận số lượng, trọng lượng hàng
- . Thư khiếu nại kèm tính toán số tiền khiếu nại
- . Biên bản giám định của người bảo hiểm hoặc người được người bảo hiểm ủy quyền
- . Giấy yêu cầu bồi thường hàng hoá tổn thất

Hiệp định khung ASEAN về Vận tải đa phương thức (Asean Framework Agreement on Multimodal Transport - AFAMT) được ký kết tháng từ 11/2005 tại Viêng Chăn, Lào. Đây là khu vực đã thiết lập cơ sở trách nhiệm riêng dựa trên Công ước Vận tải đa phương thức chưa phê chuẩn của Liên Hợp Quốc 1980 và Quy tắc UNCTAD/ ICC 1992.

thank
you